

PLÁN SPOLEČNÝCH ZAŘÍZENÍ

KOMPLEXNÍ POZEMKOVÁ ÚPRAVA v k. ú. Valteřice v Krkonoších



Dokumentace technického řešení

Opatření sloužící ke zpřístupnění pozemků

Kraj	Liberecký	Obec	Horní Branná	POZEMKOVÉ ÚPRAVY K+V Jiráskovo nám. 31 326 00 Plzeň	
Katastrální území	Valteřice v Krkonoších				
Zodp. projektant	XXXXXXXXXXXXXXXXXX				
Zpracoval	XXXXXXXXXXXXXXXXXX				
Objednavatel	Krajský pozemkový úřad pro Liberecký Kraj Pobočka Semily				
Komplexní pozemková úprava v k.ú. Valteřice v Krkonoších				Datum	říjen 2017
				Zak.č.	15/2015
				Souřad. syst.	JTSK
4 Plán společných zařízení (činnosti podle odst. 7 přílohy k vyhl. č. 13/2014 Sb. a TS dokumentace PSZ)					
Obsah: Dokumentace technického řešení – 5.1 Opatření sloužící ke zpřístupnění pozemků					

Obsah:

5.1.1	Textové přílohy	3
A.	PRŮVODNÍ ZPRÁVA.....	3
1	Identifikační údaje.....	3
2	Charakteristika území navrhovaných staveb	3
3	Předmět dokumentace	5
4	Účel navrhovaných staveb a jejich zdůvodnění	5
5	Zásady návrhu	8
6	Základní charakteristika staveb a jejich rozdělení na stavební objekty	9
7	Údaje o souladu s ÚPD	11
8	Stanoviska dotčených orgánů státní správy a správců dotčených zařízení	11
B.	TECHNICKÁ ZPRÁVA.....	12
	HLAVNÍ POLNÍ CESTA (HC1-R).....	152
	HLAVNÍ POLNÍ CESTA (HC2a-R)	15
	HLAVNÍ POLNÍ CESTA (HC2b-R).....	158
	VEDLEJŠÍ POLNÍ CESTA (VC9a-R)	19
	VEDLEJŠÍ POLNÍ CESTA (VC10-R)	21
C.	ZPRÁVA O PŘEDBĚŽNÉM IGP	29
5.1.2	Grafické přílohy.....	29

Doplňující podklady

Podklady použité pro vypracování PSZ jsou uvedeny v části 4. *Technická zpráva – 4.1.1 Výchozí podklady*. Pro vypracování dokumentace technického řešení (DTR) jednotlivých zpevněných cest je navíc využito podrobného polohopisného a výškopisného zaměření dotčených lokalit.

5.1.1 TEXTOVÉ PŘÍLOHY

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

1 Identifikační údaje

Zadavatel: Krajský pozemkový úřad pro Liberecký Kraj
Pobočka Semily

Zpracovatel: ING. HELENA KRAUSOVÁ
326 00 Plzeň; IČO 72274433

Projektant: xxxxxxxxxxxxxxxx

2 Charakteristika území navrhovaných staveb

Řešené území se nachází v Libereckém kraji, 2 km severozápadně od obce Horní Branná. Obec Valteřice je součástí obce Horní Branná, která zahrnuje dvě katastrální území a to k.ú. Horní Branná a k.ú. Valteřice v Krkonoších. Území se nachází v nadmořské výšce cca od 410 m n. m. do 690 m n. m.

Osa zástavby Valteřic je tvořena silnicí I/14 z Jilemnice do Vrchlabí. Dále zde prochází silnice III/0148, která vede na jihovýchod do Horní Branné. Řešeným územím také procházejí turistické trasy a to modrá (Valteřice směřuje na sever mimo řešené území) a zelená (z Vrchlabí přes Valteřice mimo řešené území). V řešeném území se nachází jedna cyklostezka č. 4207, která vchází do území ze západu a cca po 900 metrech se prudce stáčí na jihozápad a pokračuje mimo řešené území.

Zájmové území je převážně tvořeno zemědělskou půdou. Objevují se zde louky, pastviny a bloky orné půdy. V malé míře se zde vyskytují lesní porosty. V menší části území se nachází lesní komplexy tvořeny převážně solitéry a skupinovými dřevinami. Stromové porosty se také vyskytují kolem vodotečí a komunikací. V malé míře se zde pak vyskytuje liniová doprovodná zeleň. Celková výměra lesa je přibližně 1/5 z celkové rozlohy. V řešeném území se nachází

40,3010 ha lesních pozemků. Vyskytuje se zde pestrá skladba dřevin, jsou jimi borovice lesní, smrk, modřín, jedle, jasan, vrba, buk, dub.

Územím prochází rozvodnice II. řádu, dělí katastr na západní a východní část. Východní část spadá do povodí I. řádu Labe, II. řádu Labe po Orlici, III. řádu Labe po Úpu a IV. řádu Bělá, Sovinka, Bohdanečský potok. Západní část potom spadá do povodí I. řádu Labe, II. řádu Jizera a Labe od Jizery po Vltavu, III. řádu Jizera po Kamenici a Kamenice a IV. řádu Cedron, Jilemka. Zájmové území spadá do hydrogeologického rajonu 6414. V řešeném katastrálním území se nachází několik potoků a vodních nádrží. Významným tokem v území je vodoteč Bohdanečský potok (ID 10166215), jenž pramení v jižní části řešeného území, protéká směrem na jih, kde napájí malé vodní nádrže, poté pokračuje do sousedního k.ú. Horní Branná. Další významnou vodotečí je Sovinka (ID 10185327), která protéká ve východní části řešeného území. Řešeným územím protékají také vodoteče Hatina (ID 10180218) a Habánka (ID 10180162). Dále se na území nachází několik bezejmenných vodotečí.

Do řešeného území zasahuje Krkonošský národní park. Rozkládá se zde UNESCO biosférická rezervace Krkonoše a Evropsky významná lokalita a migrační koridor velkých savců. V řešeném území jsou evidovány hodnotné přírodní biotopy a ptačí oblast (kód ÚSOP 2283).

Identifikační údaje o území

Kraj:	Liberecký
Obec:	Horní Branná
Katastrální území:	Valteřice v Krkonoších
Stavební úřad:	Magistrát města Liberec Frýdlantská 183/4, 460 01 Liberec
Číselný kód k. ú.:	776661
Celková výměra řešeného území.:	20,87 km ² 23,4430 ha

3 Předmět dokumentace

Předmětem dokumentace je vymezení opatření sloužících ke zpřístupnění pozemků a vypracování příslušných podkladů. Ke zpřístupnění pozemků budou sloužit polní cesty včetně souvisejících objektů. Dokumentace je zpracována na vybrané polní cesty (hlavní, vedlejší), které jsou navrženy k rekonstrukci nebo novostavbě.

4 Účel navrhovaných staveb a jejich zdůvodnění

Účelem sítě polních cest je zpřístupnění zemědělských i lesních pozemků, propojení zemědělských podniků, obcí a sousedních katastrů. Zároveň slouží jako protierozní a vodohospodářský prvek. V neposlední řadě polní cesty dotvářejí krajinný ráz a spolu s doprovodnou zelení zlepšují estetickou funkci krajiny.

Hlavní polní cesta (HC1-R)

Jedná se o stávající cestu, která je situována na severu území. Cesta je zpevněná štěrkem a od osady Sovinec asfaltem. V úseku, kde vede podél okraje lesního komplexu, je cesta situována v odřezu. Cesta se napojuje na silnici III/0148 na hranici intravilánu u areálu ZD. Vede severozápadním směrem podél lesního komplexu až ke sjezdu na cestu VC5-R. Zde se stáčí a pokračuje severovýchodním směrem pastvinami a loukami. Dále potom vede okrajem osady Sovinec až na hranici se sousedním k.ú. Mrklův, kde cesta dále pokračuje.

Současný stav cesty vyžaduje rekonstrukci. V rámci rekonstrukce dojde ke sjednocení šířkových parametrů vozovky, zpevnění krytu a jeho odvodnění.

Hlavní polní cesta (HC2a-R, HC2b-R)

Jedná se o stávající polní cestu zpevněnou převážně asfaltem, úsek HC2b-R je zpevněn štěrkem. Část cesty HC2a-R se napojuje zrekonstruovaným sjezdem na silnici I/14 mimo ObPÚ. V řešeném území cesta vede jihozápadním směrem na rozhraní orné půdy a louky. Dále pak vede podél stávající doprovodné zeleně ke hranici se sousedním k.ú. Jilemnice. Cesta v koncovém úseku vede podél hranice ObPÚ až k areálu letiště, odkud pak vede celá převážně mimo obvod předmětného území. Na konci se cesta vrací zpět do zájmového území, poté pokračuje jako stávající cesta v sousedním k.ú. Jilemnice. Směrově trasa co nejvíce kopíruje stávající. Druhá část cesty HC2b-R začíná v jižním výběžku řešeného území. Napojuje se na stávající cestu, která vede v sousedním k.ú. Jilemnice. Pokračuje jihovýchodním směrem loukami a rozhraním kultur až po napojení na silnici III/2936, která se nachází mimo předmětné území.

Současný stav cesty vyžaduje rekonstrukci. Cílem rekonstrukce je sjednocení šířkových parametrů vozovky, zpevnění krytu a jeho odvodnění. Obě cesty jsou evidovány jako cyklotrasy č. 4207.

Vedlejší polní cesta (VC9a-R)

Jedná se o stávající cestu, méně používaná zarůstá. Začíná napojením na cestu, která vede v zástavbě Valteřic. Je situována v severozápadní části území, vede pastvinami podél stávající doprovodné zeleně IP 8. Dále vede jihozápadním směrem na křížení s cestami VC9-R, DC51 a DC54, kde končí.

Současný stav cesty vyžaduje rekonstrukci. Cílem rekonstrukce je sjednocení šířkových parametrů vozovky, zpevnění krytu a jeho odvodnění.

Vedlejší polní cesta (VC10-R)

Jedná se o stávající cestu převážně zpevněnou asfaltem. Cesta je situována ve východní části řešeného území, začíná napojením na místní komunikaci MK 29c na okraji zástavby. Dále pak vede severovýchodním směrem loukami podél stávající doprovodné zeleně IP 9 na hranici ObPÚ. Cesta pokračuje jako obecní lesní cesta okolo obecního vodojemu až do lokality Sovinec.

Cesta je navržena k rekonstrukci. Cílem rekonstrukce je sjednocení šířkových parametrů vozovky, zpevnění krytu a jeho odvodnění. Cesta spolu s lesní cestou mimo obvod KoPÚ slouží pro přístup k vodojemu.

Výchozí podklady pro návrh staveb

Při zpracování byl zohledněn současný stav území a již existující prvky společných zařízení (stávající cestní síť, odvodnění, prvky ÚSES, aj.). Dále je návrh PSZ ovlivněn již zpracovanými dokumentacemi (územně plánovací dokumentace, studie, atd.). Zohledněny byly rovněž připomínky podniků a dalších právnických a fyzických osob. Při zpracování plánu byly využity odborné publikace a mapové podklady. Pro zpracování DTR opatření ke zpřístupnění pozemků byly využity především následující:

- hydrologické poměry ČSSR (1970), Atlas Podnebí Česka (ČHMÚ, 2007),
- Ochrana zemědělské půdy před erozí (Janeček a kol., 2005, 2007, 2012),
- ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic,
- ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích,
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací,
- ČSN 73 6109 Projektování polních cest,
- Katalog vozovek polních cest, TP Změna č. 2,
- základní mapa 1:10 000 (ZABAGED),
- státní mapa odvozená 1:5 000,
- základní vodohospodářská mapa 1:50000,
- silniční mapa ČR,

- mapa BPEJ,
- údaje katastru nemovitostí (SPI a SGI),
- mapy LHP,
- Územní plán obce Horní Branná – červen 2015
- Politika územního rozvoje České republiky – aktualizace 2015,
- Zásady územního rozvoje Libereckého kraje – 2011,
- Územně analytické podklady Libereckého kraje – 4. úplná aktualizace 2016
- Územně analytické podklady správního obvodu obce s rozšířenou působností Jilemnice (ÚAP ORP) – aktualizace 12/2016
- RSS v k.ú. Valteřice v Krkonoších (POZEMKOVÉ ÚPRAVY K+V s.r.o.) – 2016
- PSZ v k.ú. Horní Branná (AKE, spol. s r.o.) – 2001
- Koncepce ochrany přírody a krajiny Libereckého kraje – 2014
- Plán rozvoje vodovodů a kanalizací Libereckého kraje, Územní celek Horní Branná 9/2004
- mapy bývalého pozemkového katastru,
- letecké snímky,
- fotodokumentace z terénních pochůzek,
- podrobné zaměření polohopisu a výškopisu současného stavu,
- souřadnice obvodu pozemkové úpravy,
- souřadnice v terénu vyšetřených, označených a zaměřených liniových staveb
- Metodický návod k provádění pozemkových úprav: Ministerstvo zemědělství – Státní pozemkový úřad, Husinecká 1024/11a, 130 00 Praha 3 Č.j.: 10747/2010-13300, účinnost od 01. 07. 2017,
- Technický standard plánu společných zařízení v pozemkových úpravách: Ministerstvo zemědělství – Ústřední pozemkový úřad, Těšnov 17, 117 05 Praha 1 Č.j.: 10749/2010-13300, aktualizovaná verze k 1. 6. 2016,
- Technický standard digitální formy zpracování plánu společných zařízení v pozemkových úpravách, GEOVAP, spol. s r.o., Čechovo nám. 1790, 530 03 Pardubice.

5 Zásady návrhu

Návrh cestní sítě byl vypracován ve spolupráci s pozemkovým úřadem, obcí, sborem zástupců vlastníků a na základě připomínek správních úřadů i dotčených organizací. Při zpracování byl zohledněn současný stav v území a existující prvky společných zařízení (stávající cestní síť, odvodnění, prvky ÚSES, aj.). Jednotlivá opatření jsou řešena společně ve vzájemné návaznosti s možností plnit co nejvíce funkcí.

Při návrhu jsou respektována dopravní, technická, půdoochranná a vodohospodářská kritéria. Cestní síť je řešena zejména s ohledem na vlastní provoz. Cestní síť musí umožnit přístup na pozemky, propojení zemědělských podniků, omezení průjezdu zastavěnou částí obce a zvýšení prostupnosti krajiny. Musí být zajištěna návaznost na silnice a místní komunikace. Dále je zohledňována krajinná funkce. Cesty mají fungovat jako polyfunkční krajinný prvek.

Hlavní polní cesty soustřeďují dopravu z vedlejších polních cest, ze silnic a místních komunikací. Jsou napojeny na místní komunikace nebo silnice. Často fungují jako protierozní prvek. Jsou navrhovány jako jednopruhové s výhybnami, zpevněné s odvodněním a celoroční sjízdností.

Vedlejší polní cesty zajišťují dopravu z přilehlých pozemků nebo farem. Jsou napojeny na hlavní polní cesty, místní komunikace nebo silnice. Jsou jednopruhové, nezpevněné, v odůvodněných případech zpevněné nebo kolejové. Výhybny jsou doporučeny.

Při jednání se sborem zástupců a se zástupci Pozemkového úřadu byly navržené povrchy vozovek stanoveny jako doporučené. Při vypracování realizačního projektu může po projednání s obcí a se sborem zástupců dojít ke změně návrhu krytu vozovek.

Pro určení záboru cest bylo území polohopisně a výškopisně zaměřeno. Byly zpracovány podélné a příčné profily, které jsou grafickou přílohou této dokumentace.

Pro posouzení připojení polních cest na silnice je zpracována samostatná dokumentace – *Posouzení připojení polních cest na silnice.*

6 Základní charakteristika staveb a jejich rozdělení na stavební objekty

Tabulka č. 1 – Přehled cestní sítě

Současný stav						Návrh opatření		
Druh číslo	Kategorie vol. š./ rychlost jednopruhová	Funkce v území	Technický stav	Inž. sítě křížení	Napojení silnice/MK/PC/LC	Druh stavebních prací	Nové objekty	Zeleň doprovodná (nová výsadba)
HPC – HC1-R	P 4,0/30	1,2,3,5	Stávající cesta, zpočátku štěrkový, poté asfaltový povrch	EL, SDEL	MK32c, VC5-R, DC21, VC6, DC19, DC22, DC45	Rekonstrukce	2x trubní propustek, 9x svodné žlábký	doplnění IP1
HPC – HC2a-R	P 4,5/30	1,2,3	Stávající cesta, asfaltový povrch	EL, ODV, VOD	VC13-R, VC14, VC15-R, DC48	Rekonstrukce	3x trubní propustek	doplnění IP3
HPC – HC2b-R	P 4,5/30	1,2	Stávající cesta, štěrkový povrch	ODV	MK29c	Rekonstrukce	1x trubní propustek	stávající IP21
VPC – VC9a-R	P 4,0/20	1,5	Stávající cesta, travnatý povrch	ODV, SDEL	VC9b-R, DC51, DC54	Rekonstrukce	-	stávající IP8
VPC – VC10-R	P 4,0/20	1,2,4,5	Stávající cesta, asfaltový povrch	-	-	Rekonstrukce	2 x trubní propustek (přejezdny rošt), 1x přejezdny žlab s roštem, 1x horská vpusť	nový IP9

Legenda k přehledu cestní sítě:

Kategorie:

HPC hlavní polní cesta

VPC vedlejší polní cesta

Funkce:

1 zpřístupnění zemědělských pozemků

2 zpřístupnění lesních pozemků

P 4,5/20	kategorie (šířka koruny) / návrhová rychlost v km/hod	3 zpřístupnění sousedních kat. území
		4 zpřístupnění vodohospodářských objektů
		5 zpřístupnění zastavěných území
		6 krajinná funkce
		Křížení s inžen. sítěmi, apod.:
		EL elektrické vedení
		SDEL sdělovací vedení
		ODV drenážní odvodnění
		VOD vodovod

7 Údaje o souladu s ÚPD

V řešeném území jsou zpracovány následující dokumentace:

- **Územní plán obce Horní Branná**, červenec 2015
- **Územně analytické podklady obvodu obce s rozšířenou působností Jilemnice** (ÚAP ORP) – aktualizace 12/2016 (*Městský úřad Jilemnice, odbor územního plánování a stavebního úřadu jako úřad územního plánování*)
- **Územně analytické podklady Libereckého kraje** – aktualizace 2017 (*Krajský úřad Libereckého kraje, oddělení územního plánování*),
- **Zásady územního rozvoje Libereckého kraje** – 2011 (*AUL s.r.o., Liberec*)

Při návrhu cestní sítě byla zohledněna návaznost na komunikace v zastavěném území obce i mimo něj a všechny výše popsané dokumentace byly respektovány. Účelové komunikace mimo intravilán obce nejsou ve výše uvedených dokumentacích řešeny.

8 Stanoviska dotčených orgánů státní správy a správců dotčených zařízení

Vyjádření dotčených orgánů státní správy byla shromažďována již v etapě *Rozbor současného stavu*. Podmínky a připomínky DOSS byly zohledněny a splněny ve všech dosud ukončených etapách a také v etapě plánu společných zařízení. Podmínky týkající se nových vlastnických práv k pozemkům budou v rámci možností řešeny v etapě *Návrh nového uspořádání pozemků*.

Návrh plánu společných zařízení byl rozeslán k vyjádření DOSS a také organizacím a podnikům, které mají dle jejich vyjádření v řešeném území zájmy ovlivnitelné zpracováním KoPÚ.

B. TECHNICKÁ ZPRÁVA

V rámci pozemkové úpravy jsou navrhovány rekonstrukce a novostavby polních cest. V rámci rekonstrukce se předpokládá sjednocení šířkového uspořádání v celém rozsahu úpravy, zesílení vozovky komunikace a její odvodnění.

Před samotnou realizací navrhovaných cest a pokládkou konstrukčních vrstev musí být provedena úprava pláně a urovnání nerovností (např. projetých kolejí) na stávající cestě. V případě neúnosného podloží musí být provedena sanace podloží výměnou zeminy v prostoru parapláně (-0,30 m). Tyto úseky budou určeny na stavbě při realizaci za účasti zhotovitele, dozoru a projektanta.

HLAVNÍ POLNÍ CESTA (HC1-R)

Popis území

Cesta se napojuje stávajícím sjezdem na silnici III/0148 na hranici intravilánu u areálu ZD. Vede severozápadním směrem okrajem lesního komplexu ke sjezdu na VC5-R. Zde se stáčí a pokračuje severovýchodním směrem pastvinami a loukami podél stávající zeleně. Dále okrajem osady Sovinec až na hranici se sousedním k.ú. Mrklův. Cesta má pokračování v sousedním k.ú. Mrklův. Směrově trasa co nejvíce kopíruje stávající cestu. Niveleta vozovky je vedena v maximální možné míře v úrovni terénu.

Popis stavebně technického řešení

Délka cesty

- 2 113 m

Kategorie cesty

- P 4,0/30 jednopruhová, třída dopravního zatížení V – lehká

Směrové vedení trasy

- Směrově trasa co nejvíce kopíruje stávající cestu. Niveleta vozovky je vedena v maximální možné míře v úrovni terénu.
- pro směrové vedení osy byly použity přímé úseky, které propojují prosté kružnicové oblouky co největších poloměrů v závislosti na konfiguraci terénu a návaznosti polních cest. Směrové poměry stávající trasy jsou v maximální možné míře zachovány.

Připojení na komunikace

- st. 0,000 km napojení na MK32c
- st. 0,060 km napojení VC7a
- st. 0,106 km napojení VC6
- st. 0,549 km napojení VC5-R
- st. 1,058 km napojení DC21
- st. 1,250 km napojení VC6
- st. 1,255 km napojení DC19
- st. 1,352 km napojení DC22
- st. 1,595 km napojení DC45

Výhybny

- v km 0,088 výhybna V1
- v km 0,553 výhybna V2
- v km 0,793 výhybna V3
- v km 0,948 výhybna V4
- v km 1,070 výhybna V5
- v km 1,255 výhybna V6
- v km 1,352 výhybna V7
- v km 1,595 výhybna V8
- v km 1,722 výhybna V9
- v km 2,020 výhybna V10
- další nejsou samostatně navrhovány, pro vyhýbání vozidel budou sloužit stávající sjezdy a křižovatky v trase cesty. Vhodné stávající sjezdy na pole budou upraveny tak, aby umožnily bezpečné vyhýbání vozidel.

Rozšíření v obloucích

- u oblouků s poloměrem menším než 100 m, dle ČSN 73 6109

Způsob odvodnění

- uspořádáním tělesa polní cesty
- odvodnění krytu: jednostranným příčným sklonem vozovky do navržených příkopů a rigolů nebo svodnými žlábků na okolní pozemky.
- Příkop SP3 je navržen od km 0,190 do km 0,060. Voda z příkopu bude zaústěna do cestního příkopu SP1 podél cesty VC7a a odtud do stávajícího hlavního melioračního zařízení (HMZ). V příkopu je navrženo jeho opevnění.
- Rigol SP13 je navržen od km 0,630 do km 0,515. Voda z rigolu je zaústěna do lesního komplexu.
- Příkop SP4 je navržen od km 1,030 do km 0,935. Voda z příkopu bude svedena do stávající nelesní zeleně. V příkopu je navrženo jeho opevnění.

- Odvodnění zemní pláně bude řešeno jejím podélným a příčným sklonem do navržených příkopů a rigolu, na okolní terén nebo do podélné drenáže se zaústěním do okolního terénu nebo vsakovacích objektu v trase cesty.
- Odvodnění krytu vozovky bude v km 0,085, v km 0,120, v km 0,145, v km 0,330, v km 0,540, v km 0,740, v km 0,960, v km 1,020 a v km 2,090 svodnými žlábkami.

Výškové řešení

- Výškové řešení nivelety vozovky vychází ze stávajícího výškového uspořádání cesty a kopíruje jeho průběh s navýšením o tl. nové konstrukce. Niveleta je navržena tak, aby byly minimalizovány zemní práce a zajištěn odtok vody z povrchu vozovky.

Objekty v trase, dotčená zařízení

- na začátku trasy rekonstruované připojení na silnici III/0148
- 0,065 nově navržený trubní propustek P16 pro převedení vody z příkopu pod tělesem komunikace
- v km 0,102 nově navržený trubní propustek P18 pro převedení vody z příkopu pod sjezdem na cestu VC6
- v km 0,187 křížení s podzemním sdělovacím vedením
- v km 0,509 nově navržený propustek P29 pro převedení vody z rigolu pod tělesem komunikace
- v km 0,558 nově navržený propustek P28 pro převedení vody z rigolu pod tělesem komunikace
- v km 0,571 nově navržený propustek P28 pro převedení vody z příkopu pod tělesem komunikace
- v km 0,931 nově navržený propustek P19 pro převedení vody z příkopu pod tělesem komunikace
- v km 0,945 křížení s podzemním sdělovacím vedením
- v km 0,952 křížení s podzemním sdělovacím vedením
- v km 1,252 křížení s podzemním sdělovacím vedením
- v km 1,859 křížení s nadzemním el. vedením

Návrh vozovky (doporučení)

- V úsecích v km 0,200 – 0,500; v km 0,520 – 0,542 a v km 0,553 – 0,590 budou odřezové respektive náspové svahy cesty stabilizovány gabionovými zdmi.
- Pro poloměry oblouků menší než 25 m z důvodu minimalizace zemních prací a zachování vlastnických vztahů bude snížena návrhová rychlost na 20 km/h. Tato místa budou označena příslušnými svislými dopravními značkami.
- jednopruhová, netuhá vozovka, doporučen asfaltobetonový povrch. Alternativně lze použít penetrační makadam nebo cementobetonový kryt. Z důvodu stísňených podmínek v úseku vedoucím okrajem lesa, je cesta navržena bez krajnic.
- tloušťka vozovky 47 cm;
- vrstvy: štěrkodrt' 20 cm
vibrovaný štěrk 16 cm
obalované kamenivo střednězrnné 7 cm
asfaltový beton střednězrnný 4 cm

Návrh výsadeb doprovodné zeleně

- navrženo doplnění stávající pravostranné aleje IP1 z místních druhů dřevin. Skladba dřevin bude určena v rámci realizačního projektu.
- alternativy výsadby:
 1. ovocné stromy – slivoň (prunus) – v odrůdě odolné proti šárce, jabloň (malus) – některá z krajových odrůd, třešeň ptačí (prunus svium), chrupka (prunus domestica),
 2. javor babyka (acer campestre), javor mlč (acer platanoides) s doplněním keřů (hloh, ptačí zob, svída, líska, růže šípková)

Vztahy k chráněným složkám přírody

- nejsou definovány žádné specifické způsoby ochrany ŽP

Popis vlivu stavby na životní prostředí

- rekonstrukce stávající cesty s nízkou dopravní zátěží nebude mít výrazný vliv na životní prostředí
-

HLAVNÍ POLNÍ CESTA (HC2a-R)

Popis území

Jedná se o stávající polní cestu. Část cesty HC2a-R se napojuje zrekonstruovaným sjezdem na silnici I/14 mimo ObPÚ. V řešeném území cesta vede jihozápadním směrem na rozhraní orné půdy a louky. Dále pak vede podél stávající doprovodné zeleně ke hranici se sousedním k.ú. Jilemnice. Cesta v koncovém úseku vede podél hranice ObPÚ až k areálu letiště, odkud pak vede celá převážně mimo obvod předmětného území. Na konci se cesta vrací zpět do zájmového území, poté pokračuje jako stávající cesta v sousedním k.ú. Jilemnice. Směrově trasa co nejvíce kopíruje stávající. Druhá část cesty HC2b-R začíná v jižním výběžku řešeného území. Napojuje se na stávající cestu, která vede v sousedním k.ú. Jilemnice. Pokračuje jihovýchodním směrem loukami a rozhraním kultur až po napojení na silnici III/2936, která se nachází mimo předmětné území. Směrové i výškové poměry trasy jsou u obou částí zachovány. Směrově trasa co nejvíce kopíruje stávající cestu. Niveleta vozovky je vedena v maximální možné míře v úrovni terénu.

Popis stavebně technického řešení

Délka cesty

- 1 618 m

Kategorie cesty

- P 4,5/30 jednopruhová, třída dopravního zatížení V – lehká

Směrové vedení trasy

- Směrově trasa co nejvíce kopíruje stávající cestu. Niveleta vozovky je vedena v maximální možné míře v úrovni terénu.

- pro směrové vedení osy byly použity přímé úseky, které propojují prosté kružnicové oblouky co největších poloměrů v závislosti na konfiguraci terénu a navazujících pozemních komunikací. Směrové poměry stávající trasy jsou v maximální možné míře zachovány.

Připojení na komunikace

- st. 0,262 km napojení VC13-R
- st. 0,262 km napojení VC14
- st. 0,757 km napojení VC15-R
- st. 1,084 km napojení DC48

Výhybny

- v km 0,200 výhybna V11
- v km 0,310 výhybna V12
- v km 0,522 výhybna V13
- v km 0,787 výhybna V14
- v km 1,050 výhybna V15
- v km 1,290 výhybna V16
- v km 1,420 výhybna V17
- další nejsou samostatně navrhovány, pro vyhýbání vozidel budou sloužit stávající sjezdy a křižovatky v trase cesty. Vhodné stávající sjezdy na pole budou upraveny tak, aby umožnily bezpečné vyhýbání vozidel.

Rozšíření v obloucích

- u oblouků s poloměrem menším než 100 m, dle ČSN 73 6109

Způsob odvodnění

- uspořádáním tělesa polní cesty
- odvodnění krytu: jednostranným příčným sklonem vozovky do navržených příkopů nebo přetékáním vozovky na okolní pozemky.
- Příkop SP5 je navržen k rekonstrukci od km 0,300 na začátek cesty. Voda z příkopu bude zaústěna do stávajícího silničního příkopu podél silnice I/14.
- Příkop SP7 je navržen od km 0,520 do km 0,750. Voda z příkopu bude svedena do Bohdanečského potoka.
- Příkop SP8 je navržen od km 0,870 do km 1,060. Voda z příkopu bude zaústěna do stávající strouhy (HMZ). V příkopu je navrženo jeho opevnění.
- Příkop SP9 je navržen od km 1,270 do km 1,080. Voda z příkopu bude svedena do stávající strouhy (HMZ). V příkopu je navrženo jeho opevnění.
- Stávající příkop nacházející se mimo obvod KoPÚ navržen od km 1,325 na konec k rekonstrukci.
- Odvodnění zemní pláň bude řešeno jejím podélným a příčným sklonem do navržených příkopů, na okolní terén nebo do podélné drenáže se zaústěním do okolního terénu nebo vsakovacích objektů v trase cesty.

Výškové řešení

- Výškové řešení nivelety vozovky vychází ze stávajícího výškového uspořádání cesty a kopíruje jeho průběh s navýšením o tl. nové konstrukce. Niveleta je navržena tak, aby byly minimalizovány zemní práce a zajištěn odtok vody z povrchu vozovky.

Objekty v trase, dotčená zařízení

- zrekonstruovaný sjezd ze silnice I/14 mimo ObPÚ označený červenými směrovými sloupky.
- v km 0,042 křížení s trasou vodovodu
- v km 0,050 křížení s nadzemním el. vedením
- v km 0,263 navržen nový propustek P20 pro převedení vody z příkopu pod tělesem komunikace
- od km 0,337 do km 1,160 se v trase nachází meliorační zařízení
- v km 0,757 nově navržený propustek P21 pro převedení vody z příkopu pod tělesem sjezdu S10
- v km 0,765 stávající propustek P1 převádějící Bohdanečský potok pod tělesem komunikace k rekonstrukci
- v km 1,065 nově navržený propustek P22 pro převedení vody z příkopu pod tělesem sjezdu S30
- v km 1,072 stávající propustek P2 převádějící strouhu (HMZ) pod tělesem komunikace k rekonstrukci
- v km 1,084 navržen nový propustek P23 pro převedení vody z příkopu pod sjezdem na cestu DC48
- od km 1,409 do km 1,600 se v trase nachází podzemní el. vedení

Návrh vozovky (doporučení)

- jednopruhová, netuhá vozovka, doporučen asfaltobetonový povrch. Alternativně lze použít penetrační makadam nebo cementobetonový kryt.
- Z důvodu požadavku sboru zástupců pro maximální šířku jízdního pásu v rámci jednopruhové hlavní polní cesty se krajnice navrhuje 2 x 0,25 m.
- tloušťka vozovky 47 cm;
- vrstvy: štěrkodeř 20 cm
vibrovaný štěrk 16 cm
obalované kamenivo střednězrné 7 cm
asfaltový beton střednězrný 4 cm

Návrh výsadeb doprovodné zeleně

- navrženo doplnění stávající pravostranné aleje IP3 z místních druhů dřevin. Skladba dřevin bude určena v rámci realizačního projektu.
- alternativy výsadby:
 1. ovocné stromy – slivoň (prunus) – v odrůdě odolné proti šarce, jabloň (malus) – některá z krajových odrůd, třešeň ptačí (prunus svium), chrupka (prunus domestica),
 2. javor babyka (acer campestre), javor mlč (acer platanooides) s doplněním keřů (hloh, ptačí zob, svída, líska, růže šípková)

Vztahy k chráněným složkám přírody

- nejsou definovány žádné specifické způsoby ochrany ŽP

Popis vlivu stavby na životní prostředí

- rekonstrukce stávající cesty s nízkou dopravní zátěží nebude mít výrazný vliv na životní prostředí

VEDLEJŠÍ POLNÍ CESTA (HC2b-R)

Popis území

Jedná se o stávající cestu HC2b-R. Začíná v jižním výběžku řešeného území napojením na stávající cestu vedoucí v k.ú. Jilemnice a pokračuje jihovýchodním směrem loukami a dále rozhraním kultur po napojení na silnici III/2936, která se již nachází mimo předmětné území. Směrové i výškové poměry trasy jsou u obou částí zachovány. Směrově trasa co nejvíce kopíruje stávající cestu. Niveleta vozovky je vedena v maximální možné míře v úrovni terénu.

Popis stavebně technického řešení

Délka cesty

- 101 m

Kategorie cesty

- P 4,5/30 jednopruhová, třída dopravního zatížení V – lehká

Směrové vedení trasy

- Směrově trasa co nejvíce kopíruje stávající cestu. Niveleta vozovky je vedena v maximální možné míře v úrovni okolního terénu.
- pro směrové vedení osy byly použity přímé úseky, které propojují prosté kružnicové oblouky co největších poloměrů v závislosti na konfiguraci terénu a návaznosti polních cest. Směrové poměry stávající trasy jsou v maximální možné míře zachovány.

Připojení na komunikace

- st. 0,101 km rekonstruované připojení na silnici III/2936 (viz DTR - Posouzení připojení na silnice)

Výhybny

- nejsou samostatně navrhovány, pro vyhýbání vozidel budou sloužit stávající sjezdy a křižovatky v trase cesty. Vhodné stávající sjezdy na pole budou upraveny tak, aby umožnily bezpečné vyhýbání vozidel.

Rozšíření v obloucích

- u oblouků s poloměrem menším než 100 m, dle ČSN 73 6109

Způsob odvodnění

- uspořádáním tělesa polní cesty
- Příkop SP14 je stávající příkop od začátku HC2b-R do km 0,057 navržený k rekonstrukci. Voda z příkopu je zaústěna do lesního komplexu.
- Odvodnění zemní pláně bude řešeno jejím podélným a příčným sklonem do navržených příkopů, na okolní terén nebo do podélné drenáže se zaústěním do okolního terénu nebo vsakovacích objektu v trase cesty.

Výškové řešení

- Výškové řešení nivelety vozovky vychází ze stávajícího výškového uspořádání cesty a kopíruje jeho průběh s navýšením o tl. nové konstrukce. Niveleta je navržena tak, aby byly minimalizovány zemní práce a zajištěn odtok vody z povrchu vozovky.

Objekty v trase, dotčená zařízení

- v km 0,055 stávající propustek P33 převádějící vodu z příkopu SP14 pod tělesem komunikace k rekonstrukci
- rekonstrukce propustku P34
- od začátku do km 0,050, od km 0,060 do konce se v trase nachází meliorační zařízení na konci trasy se nachází meliorační zařízení

Návrh vozovky (doporučení)

- jednopruhová, netuhá vozovka, doporučen asfaltobetonový povrch. Alternativně lze použít penetrační makadam nebo cementobetonový kryt.
- Z důvodu požadavku sboru zástupců pro maximální šířku jízdního pásu v rámci jednopruhové hlavní polní cesty se krajnice navrhuje 2 x 0,25 m.
- tloušťka vozovky 47 cm;
- vrstvy: štěrkodeř 20 cm
vibrovaný štěrk 16 cm
obalované kamenivo střednězrnné 7 cm
asfaltový beton střednězrnný 4 cm

Návrh výsadeb doprovodné zeleně

- Nenavrženo, stávající

Vztahy k chráněným složkám přírody

- nejsou definovány žádné specifické způsoby ochrany ŽP

Popis vlivu stavby na životní prostředí

- rekonstrukce stávající cesty s nízkou dopravní zátěží nebude mít výrazný vliv na životní prostředí

VEDLEJŠÍ POLNÍ CESTA (VC9a-R)

Popis území

Jedná se o stávající méně používanou zarůstající cestu. Začíná napojením na cestu, která vede v zastavbě Valteřic. Je situována v severozápadní části území, vede pastvinami podél stávající doprovodné zeleně IP 8. Dále vede jihozápadním směrem na křížení s cestami VC9-R, DC51 a DC54. Směrově trasa co nejvíce kopíruje původní cestu. Niveleta vozovky je vedena v maximální možné míře v úrovni terénu.

Popis stavebně technického řešení

Délka cesty

- 430 m

Kategorie cesty

- P 4,0/20 jednopruhová, třída dopravního zatížení V – lehká

Směrové vedení trasy

- Směrově trasa co nejvíce kopíruje stávající cestu. Niveleta vozovky je vedena v maximální možné míře v úrovni terénu.
- pro směrové vedení osy byly použity přímé úseky, které propojují prosté kružnicové oblouky co největších poloměrů v závislosti na konfiguraci terénu a návaznosti polních cest. Směrové poměry stávající trasy jsou v maximální možné míře zachovány.

Připojení na komunikace

- st. km 0,430 napojení VC9b-R, DC51, DC54

Výhybny

- v km 0,200 výhybna V23
- další nejsou samostatně navrhovány, pro vyhýbání vozidel budou sloužit stávající sjezdy a křižovatky v trase cesty. Vhodné stávající sjezdy na pole budou upraveny tak, aby umožnily bezpečné vyhýbání vozidel.

Rozšíření v obloucích

- u oblouků s poloměrem menším než 80 m, dle ČSN 73 6109

Způsob odvodnění

- uspořádáním tělesa polní cesty
- odvodnění krytu: jednostranným příčným sklonem vozovky. Ten umožní přeliv povrchové vody přes korunu polní cesty do okolních pozemků.
- Odvodnění zemní pláň bude řešeno jejím podélným a příčným sklonem na okolní terén nebo do podélné drenáže se zaústěním do okolního terénu nebo vsakovacích objektu v trase cesty.
- V místě od km 0,300 - 0,335 budou provedeny hloubkové drenáže, aby nedocházelo k podmačení cesty v místě občasné vyvěrajícího pramene. Drenáže budou zaústěny do okolního terénu.

Výškové řešení

- Výškové řešení nivelety vozovky vychází ze stávajícího výškového uspořádání cesty a kopíruje jeho průběh s navýšením o tl. nové konstrukce. Niveleta je navržena tak, aby byly minimalizovány zemní práce a zajištěn odtok vody z povrchu vozovky.

Objekty v trase, dotčená zařízení

- od km 0,036 do km 0,143 se v trase nachází meliorační zařízení
- od km 0,115 do km 0,130, od km 0,182 do km 0,215 křížení s podzemním sdělovacím vedením

Návrh vozovky (doporučení)

- jednopruhová, netuhá vozovka, doporučen povrch z penetračního makadamu. Alternativně lze použít štěrkový povrch.
- tloušťka vozovky 47 cm;
- vrstvy: štěrkodrt' 20 cm
vibrovaný štěrk 16 cm
obalované kamenivo střednězrné 7 cm
asfaltový beton střednězrný 4 cm

Návrh výsadeb doprovodné zeleně

- Nenavrženo, stávající

Vztahy k chráněným složkám přírody

- nejsou definovány žádné specifické způsoby ochrany ŽP

Popis vlivu stavby na životní prostředí

- rekonstrukce stávající cesty s nízkou dopravní zátěží nebude mít výrazný vliv na životní prostředí

VEDLEJŠÍ POLNÍ CESTA (VC10-R)

Popis území

Jedná se o stávající cestu převážně zpevněnou asfaltem. Cesta se nachází ve východní části řešeného území a začíná napojením na MK 29c na okraji zástavby. Dále vede severovýchodním směrem loukami podél stávající doprovodné zeleně IP9 na hranici ObPÚ. Cesta pokračuje jako obecní lesní cesta okolo obecního vodojemu až do lokality Sovinec. Směrově trasa co nejvíce kopíruje stávající cestu. Niveleta vozovky je vedena v maximální možné míře v úrovni terénu.

Popis stavebně technického řešení

Délka cesty

- 224 m

Kategorie cesty

- P 4,0/20 jednopruhová, třída dopravního zatížení V – lehká

Směrové vedení trasy

- Směrově trasa co nejvíce kopíruje stávající cestu. Niveleta vozovky je vedena v maximální možné míře v úrovni terénu.
- pro směrové vedení osy byly použity přímé úseky, které propojují prosté kružnicové oblouky co největších poloměrů v závislosti na konfiguraci terénu a návaznosti polních cest. Směrové poměry stávající trasy jsou v maximální možné míře zachovány.

Připojení na komunikace

- v km 0,000 napojení na MK 29c

Výhybny

- v km 0,070 výhybna V26
- další nejsou samostatně navrhovány, pro vyhýbání vozidel budou sloužit stávající sjezdy a křižovatky v trase cesty. Vhodné stávající sjezdy na pole budou upraveny tak, aby umožnily bezpečné vyhýbání vozidel.

Rozšíření v obloucích

- u oblouků s poloměrem menším než 80 m, dle ČSN 73 6109

Způsob odvodnění

- uspořádáním tělesa polní cesty
- odvodnění krytu: jednostranným příčným sklonem vozovky do navrženého rigolu, přejezdného žlabu s roštem nebo na okolní pozemky.
- Odvodnění zemní pláně bude řešeno jejím podélným a příčným sklonem do navrženého rigolu, na okolní terén nebo do podélné drenáže se zaústěním do okolního terénu nebo vsakovacích objektu v trase cesty.

Výškové řešení

- Výškové řešení nivelety vozovky vychází ze stávajícího výškového uspořádání cesty a kopíruje jeho průběh s navýšením o tl. nové konstrukce. Niveleta je navržena tak, aby byly minimalizovány zemní práce a zajištěn odtok vody z povrchu vozovky.

Objekty v trase, dotčená zařízení

- Rigol SP11 je stávající mělký příkop navržený k rekonstrukci na rigol. Je navržen od km 0,160 na začátek cesty. Voda z rigolu bude zaústěna do stávající horské vpusti na začátku cesty.
- Propustky P27 a P34 dle výpočtů jsou navrženy jako DN 400, aby byla splněna ČSN 73 6109. Vzhledem k předpokládané hloubce rigolu SP11 bude propustek nahrazen přejezdovým roštem.
- na začátku cesty stávající horská vpust' HV1
- přejezdový žlab s roštem Z1 pro zachycení srážkové vody navržený k rekonstrukci
- v km 0,131 nový propustek P27 pro převedení vody z rigolu pod hospodářským sjezdem S31

Návrh vozovky (doporučení)

- jednopruhová, netuhá vozovka, doporučen asfaltobetonový povrch. Alternativně lze použít penetrační makadam nebo cementobetonový kryt.
- Z důvodu požadavku sboru zástupců pro maximální šířku jízdního pásu v rámci jednopruhové hlavní polní cesty se krajnice navrhuje 2 x 0,25 m.
- tloušťka vozovky 47 cm;
- vrstvy: štěrkodeř 20 cm

vibrovaný štěr 16 cm

obalované kamenivo střednězrnné 7 cm

asfaltový beton střednězrnný 4 cm

Návrh výsadeb doprovodné zeleně

- navržena nová doprovodná zeleň IP9 z místních druhů dřevin. Skladba dřevin bude určena v rámci realizačního projektu.
- alternativy výsadby:

1. ovocné stromy – slivoň (prunus) – v odrůdě odolné proti šarce, jabloň (malus) – některá z krajových odrůd, třešeň ptačí (prunus svium), chrupka (prunus domestica),

2. javor babyka (acer campestre), javor mléč (acer platanoides) s doplněním keřů (hloh, ptačí zob, svída, líska, růže šípková)

Vztahy k chráněným složkám přírody

- nejsou definovány žádné specifické způsoby ochrany ŽP

Popis vlivu stavby na životní prostředí

- rekonstrukce stávající cesty s nízkou dopravní zátěží nebude mít výrazný vliv na životní prostředí

Doklady o projednání

Plán společných zařízení byl projednáván se zástupci obce a se sborem zástupců vlastníků ve dnech 17. 8. 2017 a 7. 9. 2017. Připomínky, které byly sborem zástupců vzneseny k navrženému plánu společných zařízení, byly do návrhu zapracovány v maximální možné míře.

Zápisy z projednání jsou uloženy v dokumentaci Plánu společných zařízení, v části *4.9 Doklady o projednání návrhu plánu společných zařízení a studií posouzení širších územních vazeb a specifických podmínek*

Plán společných zařízení byl rozeslán k posouzení DOSS a dalším dotčeným organizacím. Vyjádření orgánů a organizací k předloženému plánu společných zařízení jsou uložena v dokumentaci Plánu společných zařízení, v části *4.9 Doklady o projednání návrhu plánu společných zařízení a studií posouzení širších územních vazeb a specifických podmínek*

Dokumentace *Posouzení připojení polních cest na silnice* byla zaslána na příslušný dopravní inspektorát Policie ČR. Vyjádření DI Policie ČR je uloženo v části *4.9 Doklady o projednání návrhu plánu společných zařízení a studií posouzení širších územních vazeb a specifických podmínek*

Fotodokumentace

HPC – HC1-R

Začátek trasy



st. 0,609 pohled po směru staničení



st. 1,004 km pohled po směru staničení



st. 1,486 km pohled po směru staničení



St. 1,853 pohled proti směru staničení



Konec trasy pohled proti směru staničení



HPC – HC2a-R

začátek cesty (pohled proti směru staničení)



st. 0,309 km pohled po směru staničení



st. 0,600 km pohled po směru staničení



st. 0,934 km pohled po směru staničení



St. 1,216 km pohled po směru staničení



Konec cesty pohled proti směru staničení



HPC – HC2b-R

začátek trasy (pohled po směru staničení)



st. 0,055 pohled po směru staničení



Na konci (proti směru staničení)



st. 0,060 km pohled proti směru staničení



VPC – VC9a-R

začátek cesty (pohled po směru staničení)



st. 0,054 km pohled proti směru staničení



st. 0,118 km pohled proti směru staničení



St. 0,361 pohled po směru staničení



St. 0,400 pohled po směru staničení



Na konci cesty



VPC – VC10-R

začátek cesty (pohled proti směru staničení)



st. 0,065 km pohled po směru staničení



st. 0,150 km pohled proti směru staničení



Konec cesty pohled po směru staničení



C. ZPRÁVA O PŘEDBĚŽNÉM IGP

Zpráva o předběžném IGP je samostatnou přílohou dokumentace Plánu společných zařízení

5.1.2 GRAFICKÉ PŘÍLOHY

Grafické přílohy k dokumentaci technického řešení jsou řešeny jako samostatné přílohy dokumentace Plánu společných zařízení:

1. Přehledná mapa DTR
2. Situace polní cesty HC1-R
3. Podélný profil polní cesty HC1-R
4. Příčné řezy polní cesty HC1-R
5. Situace polní cesty HC2a-R
6. Podélný profil polní cesty HC2a-R
7. Příčné řezy polní cesty HC2a-R
8. Situace polní cesty HC2b-R
9. Podélný profil polní cesty HC2b-R
10. Příčné řezy polní cesty HC2b-R
11. Situace polní cesty VC9a-R
12. Podélný profil polní cesty VC9a-R
13. Příčné řezy polní cesty VC9a-R
14. Situace polní cesty VC10-R
15. Podélný profil polní cesty VC10-R
16. Příčné řezy polní cesty VC10-R
17. Vzorový příčný řez P 4,5/30
18. Vzorový příčný řez P 4,0/20
19. Vzorový příčný řez P 4,0/20
20. Vzorový příčný řez P 4,0/20
21. Vzorový příčný řez P 3,5/20
22. Vzorový příčný řez P 3,5/20
23. Vzorový příčný řez polní cesty P 3,0
24. Vzorový výkres trubního propustku

dokumentace Posouzení připojení polních cest na místní komunikace (Ing. Ondřej Vohradský):

1. Průvodní zpráva
2. Plán společných zařízení (přehledná mapa)
- 3.1 Připojení HC2b-R na III/2936 – situace a podélný profil