

Tab. Popis cest:

označení cesty	VC1-R
stávající bez úprav, stávající k rekonstrukci / navržená	rekonstrukce
umístění	Severo-východní okraj obce, trať Za dědinou
trasa cesty, sklonové a směrové poměry	Trasa cesty začíná v místě sjezdu z místní komunikace v severní části intravilánu obce. Cesta dále pokračuje jihovýchodním směrem v místě stávající trasy. Cesta je ukončena napojením na místní komunikaci MK. Maximální podélný sklon 6,7%.
délka cesty (m)	346
konstrukce vozovky, doporučený kryt, změna krytu staničením	Asfaltobetonový kryt
kategorie dle ČSN 73 6109	vedlejší P3,0/20
objekty v trase cesty	P16 v km 0,318;
odvodnění cesty	Cesta je chráněna soustavou svodných příkopů SPř1, SPř2 a protierozní hrázkou PH1 přimknutou co možná nejbliže k hranici parcely cesty.
výhybny	Výhybna V1 v km 0,143 – 0,180
křížení a připojení na komunikace	Cesta se napojuje na stávající místní komunikaci vedoucí krajem obce
vegetační doprovod	1; IP 4; 465 m; návrh; IP se samostatnou parcelou
další funkce cesty (spojovací, rekreační, protierozní, krajinná)	Zpřístupnění zemědělských ploch a propojení sousedních k.ú.
dotčená zařízení technické infrastruktury (slovně); řešení křížení s IS	x
popis předpokládaných stavebních prací	x
odkaz na dokumentaci technického řešení	Součástí PSZ je DTR stavby.
zábor cesty (m2)	2 375

Označení prvku: IP 24

Název prvku:

Funkční typ: interakční prvek

Název k. ú.: Ústup

Poloha: ve dně údolí bezejmenného přítoku Veselského potoka na západním okraji severní poloviny upravovaného území

Charakteristika současného stavu

Rákosina přesahující do území z olešnického katastru.

Geobiocenologická charakteristika (kódy STG)

4 BC-C (4)5a, 4 (B)BC-C 5b

Výměra v upravovaném území: 1547 m²

Cílové ekosystémy

Mokřadní.

Návrh základních opatření

Bez nutných opatření.

2.3 Základní parametry prostorového uspořádání sítě polních cest

Pro zpřístupnění pozemků jsou navrženy polní cesty hlavní, vedlejší a doplňkové, v kategorii P4,5/30, P4,0/30, P3,5/20, P3,0/20.

Ve směrových lomech cest jsou navrženy kruhové oblouky bez přechodnic. Ve směrových obloucích s menším poloměrem než 100 m bude vozovka rozšířena o předepsanou hodnotu.

Tab: Rozšíření jízdního pruhu, ČSN 736109

Tabulka 7 – Rozšíření jízdního pruhu jednopruhové^{*)} polní cesty ve směrovém oblouku

Poloměr oblouku $R^{**})$ v m	Návrhová rychlost v_n v km/h	
	30	20
12,5	– ^{***)}	1,6
15	– ^{***)}	1,4
20	2,4 ^{***)}	1,2
25	1,2	1,0
30	1,0	0,8
40	0,8	0,6
50	0,6	0,4
60	0,4	0,2

Poloměr oblouku $R^{**})$ v m	Návrhová rychlost v_n v km/h	
	30	20
80	0,2	–
100	–	–

POZNÁMKY Hodnoty v tabulce jsou platné pro šířku jízdního pruhu 3,0 m. Pro jízdní pruhy o šířce větší než 3,0 m je možné hodnoty rozšíření z tabulky snížit o rozdíl těchto šířek.

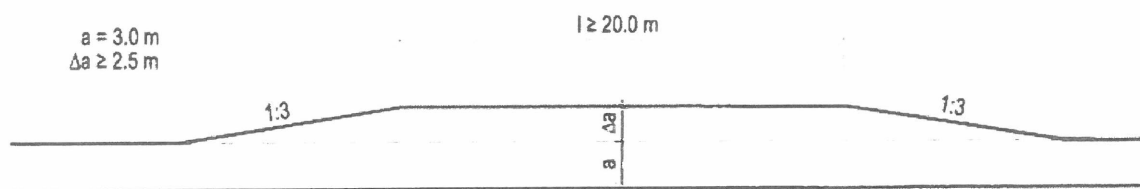
^{*)} U dvoupruhových polních cest se rozšíření jízdních pruhů ve směrovém oblouku obvykle nenavrhuje a předpokládá se využití celé šířky jízdního pásu. Musí však být zajištěna délka rozhledu $2 D_z$.

^{**)} Pro mezilehlé hodnoty poloměrů oblouku se požadovaná hodnota rozšíření stanoví lineární interpolací. Takto stanovenou hodnotu se doporučuje zaokrouhlit směrem nahoru na 0,05 m.

^{***)} Pro poloměry oblouků menší než 25 m jsou při návrhové rychlosti 30 km/h potřebné hodnoty rozšíření již značně velké a tedy neekonomické. Proto je výhodnější v souladu s 8.2 snížit v těchto případech návrhovou rychlost.

Všechny výhybny jsou navrženy dle ČSN 736109.

Výhybnou délky obvykle 20 m se zřídí úsek vozovky celkové šířky min. 5,50 m umožňující vyhnutí dvou vozidel šířky min. 2,50 m. Rozšíření se obvykle provede náběhy 1 : 3, nebo jiným vhodným způsobem (např. využitím sjezdu na pole).

Obr. Schéma výhybny na jednopruhov \acute{e} poln \acute{i} cest \acute{e} (zdroj: ČSN 73 6109, únor 2013)

Doplňkové polní cesty nemají vložený oblouk v lomových bodech větších než 176°.

Příčné odvodnění je zajištěno jednostranným příčným sklonem vozovky 2,5 – 3,0 %. Bude využito stávajících příkopů, propustků a žlabů, u některých dojde k jejich rekonstrukci. Při podélném sklonu nivelety větším jak 6 % budou cesty opatřeny dalšími příčnými svodnými žlábkami. Stávající i nově navržené žlábkami budou na vhodných místech doplněny travnatým pásem, kde dojde k rozlivu vody.

U hlavních a vedlejších zpevněných polních cest jsou dle potřeby, pro zajištění obousměrného provozu, navrženy na vhodných místech výhybny.

Cestní síť je navržena dle ČSN 73 6109 a dle Katalogu vozovek polních cest - Mze ČR, 2011.

2.3.1 Popis konstrukce navržených polních cest

Na žádost obce a sboru zástupců je většina cesty navržena jako zpevněná, se šterkovým krytem. V rámci realizačního projektu je možné, po domluvě obce s SPÚ, změnit tento kryt na zpevněný nepropustný (AB, CB). Tuto změnu je však nutné předem projednat s AOPK.

Navržené kryty polních cest jsou pouze doporučené.

Zpevnění nájezdu na silnici, AB – kryt asfaltový (TDZ IV – NÚPV D2)	
ACO 11 50/70	
PSE C 50 B 5	
ACP 16+ 50/70	
PI, A C 50 B 5	
SC C8/10	
ŠDA (0 – 63)	
tloušťka vozovky celkem	420 mm

AB – kryt asfaltový	
Asfaltová cesta (TDZ IV, V – NÚP D2)	
ACO11 (ABS II)	
ACP16+ (OKS I) / R-mat / PMH 90 ³⁾	
SC II / ŠV / ŠD / MZK ¹⁾	
ŠD / MZ / ŠP ^{1) 2)}	
tloušťka vozovky celkem	320 – 550 mm

CB – kryt cementobetonový	
Cementobetonová cesta (TDZ IV – NÚP D2)	
CB III	
SC C _{3/4}	
ŠD / MZ	
tloušťka vozovky celkem	460 – 480 mm

CB – kryt cementobetonový, kolejové zpevnění CB II PT 603 (TDZ VI – NÚPV D2)	
Štěrka veválcovaná po osetí, ŠD 16 – 22, přírodní – mezivrstva	30 mm
Zatrávňovací vrstva ZV, 50 % štěrka 16 – 32; 50 % hlína – mezivrstva	50 mm
Štěrkořít ŠDB, 0 – 45, přírodní – mezivrstva	100 mm
Cementobetonový kryt CB II	180 mm
Štěrkořít ŠDB, 0 – 45, přírodní	200 mm
Tloušťka vozovky celkem	380 mm
Vápenná stabilizace na urovnané pláni v celé délce stavby (3,0 % CaO)	400 mm
Výměna podloží, vč. Položení geotextilie	400 mm
V úseku výhyben CB kryt včetně středového pásu v celé šíři výhybny.	
V úseku sjezdů CB kryt včetně středového pásu v š. 3,0 m.	
V úsecích s podélným sklonem 7 – 12 % každý 6. Dilatační úsek CB kryt včetně středového pásu v š. 3,0 m.	
V úsecích s podélným sklonem > 12 % každý 4. Dilatační úsek CB kryt včetně středového pásu v š. 3,0 m.	
Začátky 71dvodně 71ání v celé šířce orientačně navrhované komunikace viz Situace stavby.	

MZK – kryt štěrkový	
varianta 1	
MZK / ŠV / HDK ^{1) 4) 5) 6)}	180 mm
ŠD / MZ / ŠV ^{1) 2)}	250 mm
tloušťka vozovky celkem	430 mm
varianta 2	
PN 6-5 (613), TDZ VI, NÚPV D2	
MZK, f 0 – 32 mm – mineralbeton	200 mm
ŠD, f 0 – 63 mm	200 mm
tloušťka vozovky celkem	400 mm
Směs pro mineralbeton se rozprostírá a ukládá vlhká, v jedné nebo více vrstvách většinou finišery nebo grejdry, či jiným vhodným způsobem vždy na ochrannou vrstvu nebo na pláň z nesoudržných zemin. Tloušťka jedné pokládané vrstvy nebude větší než 150 mm. Provádění ukládky dle ČSN 73 6126-1.	

TRA – těleso cesty zpevněno, kryt zatravněný	
varianta 1	
Š 16 – 22 mm veválcovaný po osetí	
Š 16 – 32 mm s humusní vrstvou (50 % štěrk, 50 % hlína)	
ŠD 0 – 63 mm s příměsí hlíny	
tloušťka vozovky celkem	300 – 330 mm
varianta 2	
Š 16 – 22 mm veválcovaný po osetí	30 mm
Š 16 – 32 mm s humusní vrstvou (50 % štěrk, 50 % hlína)	50 mm
Š 32 – 63 mm vibrovaný štěrk	150 mm
ŠD 0 – 63 mm	200 mm
tloušťka vozovky celkem	400 – 430 mm
varianta 3	
zatravněovací vrstva	50 mm
mechanicky zpevněné kamenivo	150 mm
mechanicky nebo chemicky zlepšená zemina	150 mm
tloušťka vozovky celkem	350 mm

použité značky vrstev vozovek (dle ČSN)	
/	volba z několika možností
ACO11 (dříve ABS II)	asfaltový beton – obrusná vrstva
ACP16+ (dříve OKS)	asfaltový beton – podkladní vrstva
CB	cementobetonový kryt
HDK	hrubé drcené kamenivo
KSC	kamenivo zpevněné cementem
KŠ	kalený štěrk
MZ	mechanicky zpevněná zemina
MZK	mechanicky zpevněné kamenivo
PMH	penetrační makadam hrubozrnný
R mat	zvlhčená a zhutnělá recyklovatelná asfaltová směs bez přidání pojiva
SC	stabilizace cementem
ŠD	štěrkodrt'
ŠP	štěrkopísek
ŠV	vibrovaný štěrk
ZV	zatravněovací vrstva
ZZ	zlepšená zemina
konstrukce vozovky – poznámky	
1)	vrstvu (ŠD, ŠV, MZK) lze nahradit recyklovatelným asfaltovým materiálem (RAM 1 a R-materiálem podle TP111
2)	vrstva MZ může být nahrazena vrstvou stejné tloušťky ze štěrkopísku nebo 72dvodněn, který splňuje požadavky zrnitosti na MZ
3)	penetrační makadam (PMH) lze nahradit vsypným makadamem (VM) nebo vrstvou R-materiálu podle TP111
4)	povrch vrstvy HDK se uzavře a zpevní zavibrováním výplňového kameniva (např. lomové výsivky) v množství 20 – 35 kg/m ²
5)	vrstvu HDK je možné nahradit vrstvou vzniklou předrcením kameniva velké zrnitosti přímo v trase komunikace
6)	vrstvu je také možné prolít vhodným množstvím asfaltového pojiva, cementové malty anebo popílkové suspenze