

OBSAH TECHNICKÉ ZPRÁVY CESTY

1. Popis území
2. Popis stavebně technického řešení
 - a) Kategorie cesty
 - b) Směrové vedení trasy
 - c) Připojení na stávající komunikace
 - d) Výhybny
 - e) Rozšíření v obloucích
 - f) Odvodnění
 - g) Výškové řešení
 - h) Objekty v trase
 - i) Návrh krytů a konstrukce vozovky
3. Návrh výsadby doprovodné zeleně
4. Vztahy k chráněným složkám přírody
5. Vliv stavby na životní prostředí

TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C1

1. POPIS ÚZEMÍ

Cesta C1 je spojnicí mezi Novými Dvory a Stružincem a zpřístupňuje zemědělské pozemky v severozápadní části řešeného území. Stávající povrch cesty je zpevněn štěrkem s výmoly bez odvodnění. Cesta je navržena k rekonstrukci.

2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

a) Kategorie cesty

Hlavní polní cesta 5,0/30 jednopruhová s asfaltovým krytem, délka cesty 434m.

b) Směrové vedení trasy

Návrh trasy respektuje stávající prostorové podmínky území. Trasa je tvořena z přímých úseků, kružnicových oblouků bez přechodnic s ohledem na návrhovou rychlost 30 km/h. Charakteristiky směrových oblouků:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Délka oblouku $\underline{L} \text{ (m)}$</i>	<i>Poloměr oblouku $\underline{r} \text{ (m)}$</i>	<i>Délka tečen $\underline{t} \text{ (m)}$</i>	<i>Úhel $\underline{\alpha} (^{\circ})$</i>
1	13,05	500	6,53	1,496
2	22,49	500	11,25	2,578
3	19,84	250	9,93	4,549
4	34,63	500	17,32	3,968

c) Připojení na stávající komunikace

Cesta C1 začíná napojením na stávající místní komunikaci na hranici intravilánu (obvodu PÚ) osady Nové Dvory, zároveň je zde napojena také cesta C2. Na konci cesty C1 na hranici k.ú. pokračuje stávající cesta do Stružince.

Napojení polní cesty C1 na silnici s živičným krytem bude provedeno po odříznutí živičného krytu vozovky. Styčná spára napojení v živičném krytu bude odříznuta do hloubky min. 50mm, vrstva krytu odfrézována a spáry budou ošetřeny modifikovanou zálivkou.

d) Výhybny

Výhybna V1 je navržena v km 0,320 vlevo ve směru jízdy. Výhybna délky 20m rozšiřuje vozovku o 2m, přechod rozšíření je proveden na délku 6m se zaoblenými lomy. Pro míjení vozidel lze dále využít sjezdy na okolní pozemky.

e) Rozšíření v obloucích

Rozšíření ve směrových obloucích není potřebné.

f) Odvodnění cesty

Odvodnění vozovky je zajištěno podélným a příčným sklonem. Odvodnění pláně je zajištěno jednostranným příčným sklonem 3%, v km 0,322- 0,434 podélnou drenáží z drenážních trubek PVC DN 100 uložených v rýze obsypané těženým kamenivem v min. hloubce 0,25m pod úrovní rostlé pláně s vyústěním do cestního příkopu podél cesty C1. Pravostranný příkop v km 0,000- 0,322 se sklony svahů 1: 1,5 (výjimečně 1:1) a šířkou dna příkopu 0,3m odvede povrchovou vodu z cesty C1 a vodu z přilehlých zemědělských pozemků dál příkopem podél cesty C2.

g) Výškové řešení

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, v trase stoupá, ke konci mírně klesá. Lomy podélného sklonu jsou zaobleny parabolickými oblouky. Lomy nivelety s rozdílem sklonů menším než 1% není třeba zaoblovat. Na začátku cesty je výškové řešení dané napojením na místní komunikaci, na konci cesty pokračující cestou do Stružince. Niveletu lze v trase upravit s ohledem na výsledky IGP a podrobné výškové zaměření.

h) Objekty v trase

Součástí cesty C1 není vyjma projednávaných sjezdů žádný další objekt.

Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:

Cesta C1 kříží nadzemní vedení ČEZ a prochází územím odvodněným plošnou drenáží.

i) Návrh krytu a konstrukce vozovky

Příčný sklon vozovky je navržen jednostranný ve sklonu 2,5%.

Návrh konstrukce vozovky:

- Asfaltobeton ABIII(ACO11)	40 mm
- Postřík emulzí	
- Obalové kamenivo OKII (ACP16+)	60 mm
- Vibrovaný štěrť ŠV	150 mm
- Štěrkodrt' ŠD	200 mm
- Stabilizace vápnem	
celkem	450 mm

Návrh konstrukce vozovky bude upřesněn podle výsledků IGP.

Šířka koruny vozovky je navržena 5,0 m. Krajnice po obou stranách vozovky jsou navrženy v šířce 0,50m, v oboustranném příčném sklonu 8,0%. Krajnice budou provedeny ze štěrťodrti.

3. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ

Podél cesty C1 není nová výsadba uvažována.

4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY

Cesta C1 zasahuje do biokoridoru LBK4.

5. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Návrh stavby je proveden s ohledem na respektování stávajícího krajinného prostředí. Nepůsobí negativně na zdraví obyvatel a vytváří podmínky pro zlepšení životního prostředí v předmětné lokalitě. Stavba zlepší přístupnost krajiny, zvýší odolnost území i z hlediska vodní eroze.

TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C2

1. POPIS ÚZEMÍ

Cesta C2 je spojnici mezi Novými Dvory a osadou Cikánka ve Stružinci a zpřístupňuje zemědělské pozemky v severozápadní části území. Stávající cesta má šterkový kryt. K odvodnění povrchu v úseku 0,3 – 045 km slouží kovové svodné žlábků. Cesta je navržena k rekonstrukci.

2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

a) Kategorie cesty

Hlavní polní cesta P4,5/30 jednopruhová, s krytem asfaltovým, délka cesty 491m.

b) Směrové vedení trasy

Návrh trasy respektuje stávající prostorové podmínky území. Trasa je tvořena z přímých úseků, kružnicových oblouků bez přechodnic s ohledem na návrhovou rychlost 30 km/h. Charakteristiky směrových oblouků:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Délka oblouku \underline{L} (m)</i>	<i>Poloměr oblouku \underline{r} (m)</i>	<i>Délka tečen \underline{t} (m)</i>	<i>Úhel $\underline{\alpha}$ (°)</i>
1	68,59	140	35,00	28,072
2	15,63	250	7,82	3,583
3	27,49	120	13,81	13,126
4	44,17	120	22,34	21,090
5	38,83	150	19,52	14,833
6	11,59	50	5,82	13,284
7	20,06	250	10,04	4,597

c) Připojení na stávající komunikace

Cesta C2 začíná napojením na stávající místní komunikaci na hranici intravilánu (obvodu PÚ) osady Nové Dvory. Na začátku je cesta C2 napojena také na cestu C1. Na konci cesty C2 na hranici k.ú. (obvodu PÚ) pokračuje stávající cesta severním směrem do Stružince. Napojení polní cesty C2 na silnici s živičným krytem bude provedeno po odříznutí živičného krytu vozovky. Styčná spára napojení v živičném krytu bude odříznuta do hloubky min. 50mm, vrstva krytu odfrézována a spáry budou ošetřeny modifikovanou zálivkou.

d) Výhybny

Výhybna V2 je navržena v km 0,240 vlevo ve směru jízdy. Výhybna délky 20m rozšiřuje vozovku o 2m, přechod rozšíření je proveden na délku 6m se zaoblenými lomy. Pro míjení vozidel lze dále využít sjezdy na okolní pozemky.

e) Rozšíření v obloucích

Rozšíření ve směrových obloucích bude provedeno na obou stranách oblouku ($2 \times \Delta s / 2$) nebo na jen vnitřní straně oblouku (celé Δs). Minimální délka úseku rozšiřování před a za obloukem je uvažována 10m.

Hodnoty rozšíření:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Rozšíření ve směr. oblouku Δs (m)</i>
1	0,34
2	0
3	0,38
4	0,38
5	0,34
6	0,68
7	0

f) Odvodnění cesty

Odvodnění vozovky je zajištěno podélným a příčným sklonem. Odvodnění pláně je zajištěno jednostranným příčným sklonem 3%. Odvodnění pláně je řešeno v km 0,000-0,271 levostranným příkopem se sklony svahů 1: 1,5 (výjimečně 1:1) a šířkou dna příkopu 0,3m s odvedením vody přes propustek P1, následně příkopem PR1 (součást LBK4) do Želešského potoka. Druhá polovina cesty je odvodněna podélnou drenáží z drenážních trubek PVC DN 100 uložených v rýze obsypané těžkým kamenivem v min. hloubce 0,25m pod úroveň rostlé pláně s vyústěním do zasakovací šachty na konci cesty, pokud nebude možné napojit podélnou drenáž na odvodnění pokračující cesty.

g) Výškové řešení

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, v délce stoupá, v druhé polovině cesty klesá. Lomy podélného sklonu jsou zaobleny parabolickými oblouky. Lomy nivelety s rozdílem sklonů menším než 1% není třeba zaoblovat. Na začátku je výškové řešení dané napojením na místní komunikaci a na konci pokračující cestou do Stružince, jinak lze niveletu v trase upravit s ohledem na výsledky IGP a podrobné výškové zaměření.

h) Objekty v trase

Součástí cesty C2 je navržen mimo projednávané sjezdy na okolní pozemky nový propustek P1 v km 0,065, převádějící vodu z cestního příkopu pod cestou C2. Navržený propustek s kolmými čely, betonovými trouby do DN 600 a délkou do 10m by měl mít upravený vtok a výtok zpevněním např. lomovým kamenem.

V km 0,300-0,450 budou do krytu cesty zabudovány svodné žlábkové ve vzdálenosti max. 50m odvádějící povrchovou vodu z cesty vpravo mimo vozovku.

Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:

Cesta C2 kříží nadzemní vedení ČEZ, je v souběhu a kříží podzemní vedení O2.

i) Návrh krytu a konstrukce vozovky

Příčný sklon vozovky je navržen jednostranný ve sklonu 2,5%.
Zemní pláň má jednostranný sklon 3,0%.

Návrh konstrukce vozovky:

- Asfaltobeton ABIII(ACO11)	40 mm
- Postřík emulzí	
- Obalové kamenivo OKII (ACP16+)	60 mm
- Vibrovaný štěrť ŠV	150 mm
- Štěrkodrt' ŠD	200 mm
- Stabilizace vápnem	
celkem	450 mm

Návrh konstrukce vozovky bude upřesněn podle výsledků IGP.

Šířka koruny vozovky je navržena 4,5 m. Krajnice po obou stranách vozovky jsou navrženy v šířce 0,50m, v oboustranném příčném sklonu 8,0%. Krajnice budou provedeny ze štěrťodrti.

3. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ

U cesty C2 není navržena výsadba doprovodné zeleně.

4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY

Cesta C2 zasahuje do biokoridoru LBK4.

5. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Návrh stavby je proveden s ohledem na respektování stávajícího krajinného prostředí. Nepůsobí negativně na zdraví obyvatel a vytváří podmínky pro zlepšení životního prostředí v předmětné lokalitě. Stavba zlepší přístupnost krajiny, zvýší odolnost území i z hlediska vodní eroze.

TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C5

1. POPIS ÚZEMÍ

Cesta C5 vychází od cesty C7 severním směrem, vede podél intravilánu Nových Dvůrů a jako spojnice cest C7 a C6 zpřístupňuje pozemky orné půdy v severní části řešeného území. Stávající úzká zemní cesta má vyjeté koleje pomístně zpevněné štěrkem a je bez odvodnění. Povrchovou vodu z východu se svažujících pozemků odvádí mělký příkop vpravo vedle cesty. Cesta C5 je navržena k rekonstrukci v šířce 4,0m se štěrkovým krytem.

2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

a) Kategorie cesty

Vedlejší polní cesta P4,0/30 jednopruhová, se štěrkovým krytem, délka cesty 279m.

b) Směrové vedení trasy

Návrh trasy respektuje stávající prostorové podmínky území. Trasa je tvořena z přímých úseků, kružnicových oblouků bez přechodnic s ohledem na návrhovou rychlost 30 km/h. Charakteristiky směrových oblouků:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Délka oblouku \underline{L} (m)</i>	<i>Poloměr oblouku \underline{r} (m)</i>	<i>Délka tečen \underline{t} (m)</i>	<i>Úhel $\underline{\alpha}$ (°)</i>
1	28,81	30	15,62	55,020
2	13,88	250	6,94	3,175
3	50,14	250	25,15	11,489
4	9,47	40	4,76	13,559
5	19,04	100	9,55	10,905
6	32,85	250	16,45	7,528

c) Připojení na stávající komunikace

Cesta C5 se napojuje na cestu C7 zakružovacími oblouky o poloměru 9 a 6 m a na cestu C6, kde končí, zakružovacím obloukem o poloměru 9 m.

d) Výhybny

Výhybna není s ohledem na délku cesty navržena.

e) Rozšíření v obloucích

Rozšíření ve směrových obloucích bude provedeno na obou stranách oblouku ($2 \times \Delta s / 2$) nebo na jen vnitřní straně oblouku (celé Δs). Minimální délka úseku rozšiřování před a za obloukem je uvažována 10m.

Hodnoty rozšíření:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Rozšíření ve směr. oblouku Δs (m)</i>
1	0,98
2	0
3	0
4	0,80 dovnitř
5	0,44
6	0

f) Odvodnění cesty

Odvodnění vozovky je zajištěno podélným a příčným sklonem. Odvodnění pláň je zajištěno jednostranným příčným sklonem 3% a podélnou drenáží z drenážních trubek PVC DN 100 uložených v rýze obsypané těžným kamenivem v min. hloubce 0,25m pod úrovní rostlé pláň s vyústěním do stávajícího příkopu podél cesty C6.

g) Výškové řešení

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, v délce trasy klesá (max. 11,6%). Lomy podélného sklonu jsou zaobleny parabolickými oblouky. Lomy nivelety s rozdílem sklonů menším než 1% není třeba zaoblovat. Na začátku cesty C5 je výškové řešení dané napojením na cestu C7, na konci na cestu C6, jinak lze niveletu v trase upravit s ohledem na výsledky IGP a podrobné výškové zaměření.

h) Objekty v trase

Součástí cesty C5 jsou projednávány hospodářské sjezdy a navržené svodné žlábký, odvádějící povrchovou vodu z cesty do mělkého příkopu vpravo vedle cesty. V km 0,040-0,100 budou do krytu cesty zabudovány svodné žlábký ve vzdálenosti 30m a v km 0,230-0,250 ve vzdálenosti 20m. Stávající mělký příkop vpravo vedle cesty bude v km 0,140-0,185 a v km 0,225-0,260 posunut a upraven do hloubky min. 0,40m se sklony svahů od cesty 1:1,5 a 1:1-1,5. V km 0,225-0,250 bude příkop, z důvodu značného podélného sklonu, opevněn např. šterkovým pohozením.

Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:

Podél cesty C5 vede v posledních 30m podzemní vedení O2.

i) Návrh krytu a konstrukce vozovky

Příčný sklon vozovky je navržen jednostranný ve sklonu 3%.
Zemní pláň má jednostranný sklon 3,0%.

Návrh konstrukce vozovky:

- Vibrovaný šterk ŠV
- Šterkodrt' ŠD
- Stabilizace pláň vápnem

200 mm

200 mm

celkem

400 mm

Návrh konstrukce vozovky bude upřesněn podle výsledků IGP.
Šířka koruny vozovky je navržena 4,0 m.

3. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ

Doprovodná zeleň není u cesty C5 navržena.

4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY

Cesta C5 vede podél biokoridoru LBK5.

5. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Návrh stavby je proveden s ohledem na respektování stávajícího krajinného prostředí. Nepůsobí negativně na zdraví obyvatel a vytváří podmínky pro zlepšení životního prostředí v předmětné lokalitě. Stavba zlepší přístupnost krajiny, zvýší odolnost území i z hlediska vodní eroze.

TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C6

1. POPIS ÚZEMÍ

C6 je cesta navržená v trase cesty stávající z Nových Dvorů do Želech. Stávající cesta je šterková s vyjetými kolejiemi. Od napojení cesty C5 do km 0,292 ke stávajícímu propustku vede podél cesty neudržovaný příkop. Jiné odvodnění cesta nemá. Cesta zpřístupňuje zemědělské pozemky v severní části zájmového území.

2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

a) Kategorie cesty

Vedlejší polní cesta P4,0/30 jednoruhová, s krytem šterkovým, délka cesty 870 m.

b) Směrové vedení trasy

Návrh trasy respektuje stávající prostorové podmínky území. Trasa je tvořena z přímých úseků, kružnicových oblouků bez přechodnic s ohledem na návrhovou rychlost 30 km/h. Charakteristiky směrových oblouků:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Délka oblouku \underline{L} (m)</i>	<i>Poloměr oblouku \underline{r} (m)</i>	<i>Délka tečen \underline{t} (m)</i>	<i>Úhel $\underline{\alpha}$ (°)</i>
1	31,49	15	26,12	120,266
2	19,70	1000	9,85	1,130
3	27,85	500	13,93	3,193
4	69,59	280	34,98	14,242
5	47,69	500	23,86	5,464
6	44,06	150	22,19	16,832
7	47,18	150	23,79	18,020
8	102,54	150	53,37	39,166
9	21,57	50	10,95	24,715
10	48,18	80	24,85	34,507
11	53,56	150	27,07	20,461
12	11,59 část obl.	22	8,61	42,749

c) Připojení na stávající komunikace

Na začátku se napojuje cesta C6 na místní komunikaci na hranici intravilánu Nových Dvorů. Cesta C6 končí na hranici k.ú., tedy na hranici obvodu pozemkové úpravy, s návazností stávající polní cesty v k.ú. Želechy.

d) Výhybny

Výhybny jsou navrženy dvě: výhybna V4 v km 0,340 vlevo ve směru jízdy a V5 v km 0,785 vpravo ve směru jízdy. Výhybna délky 20m rozšiřuje vozovku o 2m, přechod rozšíření je proveden na délku 6m se zaoblenými lomy. Pro míjení vozidel lze využít sjezdy na okolní pozemky.

e) Rozšíření v obloucích

Rozšíření ve směrových obloucích bude provedeno na obou stranách oblouku ($2 \times \Delta s / 2$) nebo na jen vnitřní straně oblouku (celé Δs). Minimální délka úseku rozšiřování před a za obloukem je uvažována 10m.

Hodnoty rozšíření:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Rozšíření ve směr. oblouku Δs (m)</i>
1	1,50 dovnitř
2	0
3	0
4	0
5	0
6	0,34
7	0,34
8	0,34
9	0,68
10	0,50
11	0,34
12	1,22

f) Odvodnění cesty

Odvodnění vozovky je zajištěno podélným a příčným sklonem. Odvodnění pláň je zajištěno jednostranným příčným sklonem 3%. V téměř celé trase cesty je odvodnění pláň řešeno podélnou drenáží z drenážních trubek PVC DN 100 uložených v rýze obsypané těžkým kamenivem v min. hloubce 0,25m pod úrovní rostlé pláň s vyústěním do stávajícího a nového cestního příkopu. Stávající pravostranný příkop v km 0,025-0,292 bude pročištěn.

Nový pravostranný příkop v km 0,395-0,610 přivede k nově navrženému propustku P4 především povrchovou vodu přitékající k cestě ze svažujících se zemědělských pozemků. Tak odečte povrchová voda, která v současné době způsobuje časté zamokření stávající cesty a okolí v km 0,570. Odvodnění pláň k rekonstrukci navržené cesty C6 novým příkopem (místo podélné drenáže) je navrženo v km 0,400-0,470, tedy v úseku s dostatečnou hloubkou nového příkopu se sklony svahů 1: 1,5 (výjimečně 1:1) a šířkou dna příkopu 0,3m. V km 0,470-0,495 bude dno a svahy příkopu, z důvodu většího podélného sklonu než 5%, opevněny např. šterkovým pohozením.

g) Výškové řešení

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, v trase klesá k nejnižší části cesty a posléze většinou stoupá. Lomy podélného sklonu jsou zaobleny parabolickými oblouky. Lomy nivelety s rozdílem sklonů menším než 1% není třeba zaoblovat. Na začátku a konci cesty je výškové řešení dané napojením na místní komunikaci a pokračující polní cestu, jinak lze niveletu v trase upravit s ohledem na výsledky IGP a podrobné výškové zaměření.

h) Objekty v trase

Součástí cesty C6 je vyjma projednávaných sjezdů na okolní pozemky a stávajícího propustku P3 (DN 400) v km 0,292 nový propustek P4.

Propustek P3 odvádí vodu z cestního příkopu a z vyústění plošné drenáže pod cestou C6 a je navržen k rekonstrukci.

Propustek P4 v km 0,400 převede vodu z cestního příkopu podél cesty C6 pod cestou C6 do zatravněné údolnice svažující se k vodoteči. Navržený propustek s kolmými čely, betonovými troubami do DN 600 a délkou do 8m by měl mít upravený vtok a výtok zpevněním např. lomovým kamenem.

Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:

Cesta C6 zasahuje do území odvodněného plošnou drenáží, do ochranného pásma lesa, kříží nadzemní vedení ČEZ a na začátku cesty zasahuje do ochranného pásma podzemního vedení O2.

i) Návrh krytu a konstrukce vozovky

Příčný sklon vozovky je navržen jednostranný ve sklonu 3%. Zemní pláň má jednostranný sklon 3,0%.

Návrh konstrukce vozovky:

- Vibrovaný štěrk ŠV	200 mm
- Štěrkodrt' ŠD	200 mm
- Stabilizace pláňě vápnem	
celkem	400 mm

Návrh konstrukce vozovky bude upřesněn podle výsledků IGP.

Šířka koruny vozovky je navržena 4,0 m.

3. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ

Doprovodná zeleň u cesty C6 není navržena.

4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY

Cesta C6 zasahuje do biocentra LBC1 a biokoridoru LBK5.

5. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Návrh stavby je proveden s ohledem na respektování stávajícího krajinného prostředí. Nepůsobí negativně na zdraví obyvatel a vytváří podmínky pro zlepšení životního prostředí v předmětné lokalitě. Stavba zlepší přístupnost krajiny, zvýší odolnost území také především z hlediska vodní eroze.

TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C7

1. POPIS ÚZEMÍ

Cesta C7 je spojnicí od silnice II/286 do Nových Dvůrů a zpřístupňuje zemědělské pozemky v severní části území. Stávající cesta má neudržovaný štěrkový kryt s častými výmoly a vede zčásti podél vodoteče. Cesta je navržena k rekonstrukci.

2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

a) Kategorie cesty

Hlavní polní cesta P5,0/30 jednopruhová, s krytem asfaltovým, délka cesty 980m.

b) Směrové vedení trasy

Návrh trasy respektuje stávající prostorové podmínky území. Trasa je tvořena z přímých úseků, kružnicových oblouků bez přechodnic s ohledem na návrhovou rychlost 30 km/h. Charakteristiky směrových oblouků:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Délka oblouku \underline{L} (m)</i>	<i>Poloměr oblouku \underline{r} (m)</i>	<i>Délka tečen \underline{t} (m)</i>	<i>Úhel $\underline{\alpha}$ (°)</i>
1	41,62	250	20,86	9,539
2	27,47	50	14,09	31,482
3	29,51	50	15,20	33,812
4	56,27	150	28,47	21,494
5	64,20	80	33,94	45,980
6	39,80	150	20,02	15,200
7	45,38	1000	22,70	2,600
8	19,40	1000	9,70	1,113
9	35,21	30	19,95	67,241

c) Připojení na stávající komunikace

Cesta C7 začíná sjezdem ze silnice II/286 se zakružovacími oblouky o poloměru 9 a 6m. Na konci se cesta C7 připojuje na komunikaci C4 zakružovacími oblouky o poloměru 9m. Napojení polní cesty C7 na silnici s živičným krytem bude provedeno po odříznutí živičného krytu vozovky. Styčná spára napojení v živičném krytu bude odříznuta do hloubky min. 50mm, vrstva krytu odfrézována a spáry budou ošetřeny modifikovanou zálivkou.

d) Výhybny

Výhybna V6 je navržena v km 0,720 vlevo ve směru jízdy a výhybna V7 je navržena v km 0,340 vpravo ve směru jízdy. Výhybna délky 20m rozšiřuje vozovku o 2m, přechod rozšíření je proveden na délku 6m se zaoblenými lomy. Pro míjení vozidel lze dále využít sjezdy na okolní pozemky a napojení dalších polních cest.

e) Rozšíření v obloucích

Rozšíření ve směrových obloucích bude provedeno na obou stranách oblouku ($2 \times \Delta s / 2$) nebo na jen vnitřní straně oblouku (celé Δs). Minimální délka úseku rozšiřování před a za obloukem je uvažována 10m.

Hodnoty rozšíření:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Rozšíření ve směr. oblouku Δs (m)</i>
1	0
2	0,68
3	0,68
4	0,34
5	0,50
6	0,34
7	0
8	0
9	0,98

f) Odvodnění cesty

Odvodnění vozovky je zajištěno podélným a příčným sklonem. Odvodnění pláně je zajištěno jednostranným příčným sklonem 3%. Odvodnění pláně je řešeno podélnou drenáží z drenážních trubek PVC DN 100 uložených v rýze obsypané těžkým kamenivem v min. hloubce 0,25m pod úrovní rostlé pláně s vyústěním do podél cesty vedoucí vodoteče. Pravostranný příkop v km 0,018-0,13 přivádí k propustku P6 povrchovou vodu ze zemědělských pozemků přitékající k cestě ze severu. Příkop neodvodňuje pláň cesty a je navržen se sklony svahů 1:1,5, šířkou dna 0,3m.

g) Výškové řešení

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, v délce stoupá, na konci cesty klesá. Lomy podélného sklonu jsou zaobleny parabolickými oblouky. Lomy nivelety s rozdílem sklonů menším než 1% není třeba zaoblovat. Na začátku je výškové řešení dané napojením na silnici II/286 a na konci na komunikaci C4, jinak lze niveletu v trase upravit s ohledem na výsledky IGP a podrobné výškové zaměření.

h) Objekty v trase

Součástí cesty C7 je navržen mimo projednávané sjezdy na okolní pozemky nový propustek P6 v km 0,018 a P5 v km 0,976. Propustek P6 převede vodu přitékající zprava ze svažujících se pozemků pod cestou C7 do vodoteče vlevo od cesty C7. Navržený propustek s kolmým a šikmým čelem, betonovými troubami do DN 600 a délkou do 8m by měl mít upravený vtok a výtok zpevněním např. lomovým kamenem. Propustek P5 převede vodu z příkopu podél komunikace C4 pod C7. Navržený propustek s kolmými čeli, betonovými troubami do DN 600 a délkou do 9m by měl mít upravený vtok a výtok zpevněním např. lomovým kamenem.

Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:
Cesta C7 kříží podzemní vedení plynovodu, vodovodu, zasahuje do ochranného pásma silnice II. třídy a prochází územím odvodněným plošnou drenáží.

i) **Návrh krytu a konstrukce vozovky**

Příčný sklon vozovky je navržen jednostranný ve sklonu 2,5%.
Zemní plán má jednostranný sklon 3,0%.

Návrh konstrukce vozovky:

- Asfaltobeton ABIII(ACO11)	40 mm
- Postřik emulzí	
- Obalové kamenivo OKII (ACP16+)	60 mm
- Vibrovaný štěrk ŠV	150 mm
- Štěrkodrt' ŠD	200 mm
- Stabilizace vápnem	
celkem	450 mm

Návrh konstrukce vozovky bude upřesněn podle výsledků IGP.
Šířka koruny vozovky je navržena 5,0 m. Krajnice po obou stranách vozovky jsou navrženy v šířce 0,50m, v oboustranném příčném sklonu 8,0%. Krajnice budou provedeny ze štěrkodrti.

3. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ

U cesty C7 není navržena výsadba doprovodné zeleně.

4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY

Cesta C7 zasahuje do biocentra LBC2 a prochází podél biokoridoru LBK5.

5. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Návrh stavby je proveden s ohledem na respektování stávajícího krajinného prostředí. Nepůsobí negativně na zdraví obyvatel a vytváří podmínky pro zlepšení životního prostředí v předmetné lokalitě. Stavba zlepší přístupnost krajiny, zvýší odolnost území i z hlediska vodní eroze.

TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C8

1. POPIS ÚZEMÍ

Cesta C8 vychází od silnice II/286 východojižním směrem po levém břehu vodního toku k samotě v lokalitě Rybníčky a zpřístupňuje zemědělské pozemky ve východní části území. Stávající cesta má štěrkový kryt s častými výmoly a je navržena k rekonstrukci.

2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

a) Kategorie cesty

Hlavní polní cesta P5,0/30 jednopruhová, s krytem asfaltovým, délka cesty 889m.

b) Směrové vedení trasy

Návrh trasy respektuje stávající prostorové podmínky území. Trasa je tvořena z přímých úseků, kružnicových oblouků bez přechodnic s ohledem na návrhovou rychlost 30 km/h. Charakteristiky směrových oblouků:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Délka oblouku \underline{L} (m)</i>	<i>Poloměr oblouku \underline{r} (m)</i>	<i>Délka tečen \underline{t} (m)</i>	<i>Úhel $\underline{\alpha}$ (°)</i>
1	22,91	1000	11,46	1,313
2	45,20	80	23,22	32,369
3	37,52	50	19,69	42,994
4	45,42	250	22,77	10,408
5	32,48	20	21,10	93,060
6	30,03	250	15,03	6,881

c) Připojení na stávající komunikace

Cesta C8 začíná sjezdem ze silnice II/286 se zakružovacími oblouky o poloměru 9 a 7m. Napojení polní cesty C8 na silnici s živičným krytem bude provedeno po odříznutí živičného krytu vozovky. Styčná spára napojení v živičném krytu bude odříznuta do hloubky min. 50mm, vrstva krytu odfrézována a spáry budou ošetřeny modifikovanou zálivkou.

d) Výhybny

Výhybna V8 je navržena v km 0,372 a výhybna V9 je navržena v km 0,752 vlevo ve směru jízdy. Výhybna délky 20m rozšiřuje vozovku o 2m, přechod rozšíření je proveden na délku 6m se zaoblenými lomy. Pro míjení vozidel lze dále využít sjezdy na okolní pozemky a napojení dalších polních cest.

e) Rozšíření v obloucích

Rozšíření ve směrových obloucích bude provedeno na obou stranách oblouku ($2 \times \Delta s / 2$) nebo na jen vnitřní straně oblouku (celé Δs). Minimální délka úseku rozšiřování před a za obloukem je uvažována 10m.

Hodnoty rozšíření:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Rozšíření ve směr. oblouku Δs (m)</i>
1	0
2	0,50
3	0,68
4	0
5	1,00 (nedostatek místa)
6	0

f) Odvodnění cesty

Odvodnění vozovky je zajištěno podélným a příčným sklonem. Odvodnění pláně je zajištěno jednostranným příčným sklonem 3%. Odvodnění pláně je řešeno v celé délce podélnou drenáží z drenážních trubek PVC DN 100 uložených v rýze obsypané těžkým kamenivem v min. hloubce 0,25m pod úroveň rostlé pláně s vyústěním do podél cesty vedoucí vodoteče. Od výhybny V9 (km 0,765) do konce cesty je navržen levostranný příkop přivádějící k propustku P7 vodu ze svažujících se pozemků a ze stávajícího příkopu, který nyní končí pod koncem cesty. Příkop neodvodňuje pláň cesty. Nový příkop je navržen se sklony svahů 1:1,5, šířkou dna 0,3m a hloubkou min. 0,4m (v místě křížení s podzemním vedením O2 bude vyměřčen a dno bude zpevněno např. betonovými žlabovkami).

g) Výškové řešení

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, v délce podél vodoteče klesá, ke konci cesty stoupá. Lomy podélného sklonu jsou zaobleny parabolickými oblouky. Lomy nivelety s rozdílem sklonů menším než 1% není třeba zaoblovat. Na začátku je výškové řešení dané napojením na silnici II/286 a na konci na terén, jinak lze niveletu v trase upravit s ohledem na výsledky IGP a podrobné výškové zaměření.

h) Objekty v trase

Součástí cesty C8 je navržen mimo projednávané sjezdy na okolní pozemky nový propustek P7 v km 0,781.

Propustek P7 převede z cestního příkopu vodu přitékající ze severu se svažujících pozemků pod cestou C8 do vodoteče vpravo vedle cesty C8. Navržený propustek se šikmým a kolmým čelem, betonovými troubkami do DN 600 a délkou do 8m by měl mít vtok a výtok do vodoteče upravený zpevněním např. lomovým kamenem.

Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:

Cesta C8 kříží podzemní vedení plynovodu, vodovodu, O2 a nadzemní vedení ČEZ, zasahuje do ochranného pásma silnice II. třídy a prochází podél území odvodněného plošnou drenáží.

i) Návrh krytu a konstrukce vozovky

Příčný sklon vozovky je navržen jednostranný ve sklonu 2,5%.
Zemní plán má jednostranný sklon 3,0%.

Návrh konstrukce vozovky:

- Asfaltobeton ABIII(ACO11)	40 mm
- Postřík emulzí	
- Obalové kamenivo OKII (ACP16+)	60 mm
- Vibrovaný štěrť ŠV	150 mm
- Štěrťodrt' ŠD	200 mm
- Stabilizace vápnem	
celkem	450 mm

Návrh konstrukce vozovky bude upřesněn podle výsledků IGP.
Šířka koruny vozovky je navržena 5,0 m. Krajnice po obou stranách vozovky jsou navrženy v šířce 0,50m, v oboustranném příčném sklonu 8,0%. Krajnice budou provedeny ze štěrťodrti.

3. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ

U cesty C8 není navržena výsadba doprovodné zeleně.

4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY

Cesta C8 prochází podél biokoridoru LBK8.

5. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Návrh stavby je proveden s ohledem na respektování stávajícího krajinného prostředí. Nepůsobí negativně na zdraví obyvatel a vytváří podmínky pro zlepšení životního prostředí v předmětné lokalitě. Stavba zlepší přístupnost krajiny, zvýší odolnost území i z hlediska vodní eroze.

TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C9

1. POPIS ÚZEMÍ

C9 je cesta nově navržená v trase v poli vyježděných nezpevněných kolejí. Od napojení na cestu C8 vede jihozápadním směrem přes stávající propustek k intravilánu Lomnice nad Popelkou. Cesta zpřístupňuje zemědělské pozemky v jihovýchodní části zájmového území a slouží pro uživatele jako spojnice do zemědělského areálu na okraji intravilánu.

2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

a) Kategorie cesty

Vedlejší polní cesta P4,5/30 jednopruhová, s krytem šterkovým, délka cesty 582 m.

b) Směrové vedení trasy

Návrh trasy respektuje stávající prostorové podmínky území. Trasa je tvořena z přímých úseků, kružnicových oblouků bez přechodnic s ohledem na návrhovou rychlost 30 km/h. Charakteristiky směrových oblouků:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Délka oblouku \underline{L} (m)</i>	<i>Poloměr oblouku \underline{r} (m)</i>	<i>Délka tečen \underline{t} (m)</i>	<i>Úhel $\underline{\alpha}$ (°)</i>
1	20,01	100	10,04	11,460
2	18,43	500	9,21	2,112
3	42,89	500	21,46	4,915
4	29,48	250	14,76	6,757
5	12,31	50	6,19	14,116
6	22,42	12,5	15,65	102,764
7	23,51	250	11,77	5,387

c) Připojení na stávající komunikace

Na začátku se napojuje cesta C9 na polní cestu C8 zakružovacími oblouky o poloměru 6m. Cesta C9 končí na hranici intravilánu Lomnice nad Popelkou, tedy na hranici obvodu pozemkové úpravy, s návazností na místní komunikaci.

d) Výhybny

Výhybny nejsou navrženy.

e) Rozšíření v obloucích

Rozšíření ve směrových obloucích bude provedeno na obou stranách oblouku ($2x\Delta s/2$) nebo na jen vnitřní straně oblouku (celé Δs). Minimální délka úseku rozšiřování před a za obloukem je uvažována 10m.

Hodnoty rozšíření:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Rozšíření ve směr. oblouku Δs (m)</i>
1	0,44
2	0
3	0
4	0
5	0,68
6	1,50
7	0

f) Odvodnění cesty

Odvodnění vozovky je zajištěno podélným a příčným sklonem. Odvodnění pláň je zajištěno jednostranným příčným sklonem 3%. Od km 0,420 do km 0,010 je navržen levostranný příkop přivádějící k vodoteči za výtok stávajícího propustku P8 vodu ze svažujících se pozemků a z cesty C9. Příkop odvodňuje pláň cesty. Nový příkop je navržen se sklony svahů 1:1,5 a šířkou dna 0,3m, s opevněním dna a svahů příkopu v km 0,100-340. Ve zbytku trasy cesty je odvodnění pláň řešeno podélnou drenáží z drenážních trubek PVC DN 100 uložených v rýze obsypané těžkým kamenivem v min. hloubce 0,25m pod úrovní rostlé pláň s vyústěním do zasakovací šachty.

g) Výškové řešení

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, v trase stoupá (max. 14%) a klesá ke konci cesty. Lomy podélného sklonu jsou zaobleny parabolickými oblouky. Lomy nivelety s rozdílem sklonů menším než 1% není třeba zaoblovat. Na začátku a konci cesty je výškové řešení dané napojením na polní cestu C8 a na místní komunikaci, jinak lze niveletu v trase upravit s ohledem na výsledky IGP a podrobné výškové zaměření.

h) Objekty v trase

Součástí cesty C9 je vyjma projednávaných sjezdů na okolní pozemky stávající vyhovující propustek P8 (DN 1000) v km 0,006. Propustek P8 převádí vodu ve vodoteči pod cestou C9.

V km 0,100-0,160 budou do krytu cesty zabudovány svodné žlábký ve vzdálenosti 30m, v km 0,160-0,340 ve vzdálenosti 50m, odvádějící povrchovou vodu z cesty vlevo mimo vozovku do cestního příkopu.

Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:

Cesta C9 kříží nadzemní vedení ČEZ a podzemní vedení plynovodu.

i) Návrh krytu a konstrukce vozovky

Příčný sklon vozovky je navržen jednostranný ve sklonu 3%. Zemní pláň má jednostranný sklon 3,0%.

Návrh konstrukce vozovky:

- Vibrovaný štěrť ŠV

200 mm

- Štěrťodrt' ŠD

200 mm

- Stabilizace pláňě vápnem

celkem

400 mm

Návrh konstrukce vozovky bude upřesněn podle výsledků IGP.
Šířka koruny vozovky je navržena 4,5 m.

3) NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ

Doprovodná zeleň u cesty C9 není navržena.

4) VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY

Cesta C9 nezasahuje do žádného biocentra ani biokoridoru .

5) VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Návrh stavby je proveden s ohledem na respektování stávajícího krajinného prostředí. Nepůsobí negativně na zdraví obyvatel a vytváří podmínky pro zlepšení životního prostředí v předmětné lokalitě. Stavba zlepší přístupnost krajiny, zvýší odolnost území také z hlediska vodní eroze.

TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C11

1. POPIS ÚZEMÍ

Cesta C11 vychází východně od intravilánu Lomnice nad Popelkou podél hranice intravilánu, stáčí se východně a vede k hranici k.ú. a končí napojením na pokračující polní cestu C24 v k.ú. Nová Ves nad Popelkou. Cesta C11 zpřístupňuje zemědělské pozemky ve východní části území. Stávající cesta má šterkový kryt bez odvodnění a je navržena k rekonstrukci s parametry navazující polní cesty C24 převzatými z KPÚ v k.ú. Nová Ves nad Popelkou.

2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

a) Kategorie cesty

Hlavní polní cesta P4,0/30 jednopruhová, s krytem asfaltovým, délka cesty 719m.

b) Směrové vedení trasy

Návrh trasy respektuje stávající prostorové podmínky území. Trasa je tvořena z přímých úseků, kružnicových oblouků bez přechodnic s ohledem na návrhovou rychlost 30 km/h. Charakteristiky směrových oblouků:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Délka oblouku \underline{L} (m)</i>	<i>Poloměr oblouku \underline{r} (m)</i>	<i>Délka tečen \underline{t} (m)</i>	<i>Úhel $\underline{\alpha}$ (°)</i>
1	20,53	30	10,68	39,201
2	47,28	250	23,71	10,836
3	17,01	1000	8,51	0,980
4	129,02	700	64,69	10,560
5	60,85	250	30,58	13,946
6	42,41	100	21,53	24,297
7	47,53	250	23,83	10,892
8	16,26	100	8,15	9,318

c) Připojení na stávající komunikace

Cesta C11 začíná na hranici intravilánu Lomnice nad Popelkou, tedy na hranici obvodu pozemkové úpravy, napojením na místní komunikaci. Cesta C11 končí napojením na pokračující polní cestu C24 v k.ú. Nová Ves nad Popelkou.

d) Výhybny

Výhybna V10 je navržena v km 0,400 vpravo ve směru jízdy. Výhybna délky 20m rozšiřuje vozovku o 2m, přechod rozšíření je proveden na délku 6m se zaoblenými lomy. Pro míjení vozidel lze dále využít sjezdy na okolní pozemky.

e) Rozšíření v obloucích

Rozšíření ve směrových obloucích bude provedeno na obou stranách oblouku ($2 \times \Delta s / 2$) nebo na jen vnitřní straně oblouku (celé Δs). Minimální délka úseku rozšiřování před a za obloukem je uvažována 10m.

Hodnoty rozšíření:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Rozšíření ve směr. oblouku Δs (m)</i>
1	0,98
2	0
3	0
4	0
5	0
6	0,44
7	0
8	0,44

f) Odvodnění cesty

Odvodnění vozovky je zajištěno podélným a příčným sklonem. Odvodnění pláň je zajištěno jednostranným příčným sklonem 3%. Odvodnění pláň je řešeno podélnou drenáží z drenážních trubek PVC DN 100 uložených v rýze obsypané těžkým kamenivem v min. hloubce 0,25m pod úrovní rostlé pláň s vyústěním do příkopu cesty C24 nebo do zasakovacích šachet.

g) Výškové řešení

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, v trase stoupá, ve druhé polovině trasy klesá. Lomy podélného sklonu jsou zaobleny parabolickými oblouky. Lomy nivelety s rozdílem sklonů menším než 1% není třeba zaoblovat. Na začátku je výškové řešení dané napojením na místní komunikaci a na konci na pokračující cestu C24, jinak lze niveletu v trase upravit s ohledem na výsledky IGP a podrobné výškové zaměření.

h) Objekty v trase

Součástí cesty C11 není mimo projednávané sjezdy na okolní pozemky žádný další objekt.
Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:
Cesta C11 kříží podzemní vedení plynovodu, O2 a nadzemní vedení ČEZ.

i) Návrh krytu a konstrukce vozovky

Příčný sklon vozovky je navržen jednostranný ve sklonu 2,5%.
Zemní pláň má jednostranný sklon 3,0%.

Návrh konstrukce vozovky:

- Asfaltobeton ABIII(ACO11)	40 mm
- Postřík emulzí	
- Obalové kamenivo OKII (ACP16+)	60 mm
- Vibrovaný štěrk ŠV	150 mm
- Štěrkodrt' ŠD	200 mm
- Stabilizace vápnem	
celkem	450 mm

Návrh konstrukce vozovky bude upřesněn podle výsledků IGP.

Šířka koruny vozovky je navržena 4,0 m. Krajnice po obou stranách vozovky jsou navrženy v šířce 0,50m, v oboustranném příčném sklonu 8,0%. Krajnice budou provedeny ze štěrkodrti.

3. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELEŇ

Doprovodná zeleň u komunikací je navrhována pro posílení a stabilizaci ekologických vazeb v krajině, nelze však opomenout ani její význam krajinářský a estetický – vytvoření krajinných linií.

U cesty C11 je navržena výsadba pravostranné doprovodné zeleně z jižní strany od km 0,200 do konce cesty. Pro výsadbu se navrhuje osázení v lokalitě běžně se vyskytujícími druhy listnáčů.

4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY

Cesta C11 nezasahuje do žádného biocentra ani biokoridoru.

5. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Návrh stavby je proveden s ohledem na respektování stávajícího krajinného prostředí. Nepůsobí negativně na zdraví obyvatel a vytváří podmínky pro zlepšení životního prostředí v předmětné lokalitě. Stavba zlepší přístupnost krajiny, zvýší odolnost území z hlediska vodní i větrné eroze.

TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C12

1. POPIS ÚZEMÍ

Cesta C12 vychází východně od silnice II/286, stáčí se jihovýchodně a vede podél sportovního letiště až k hranici k.ú. a končí napojením na pokračující polní cestu C1 v k.ú. Nová Ves nad Popelkou. Cesta C12 zpřístupňuje zemědělské pozemky ve východní části území. Stávající cesta má štěrkový kryt bez odvodnění a je navržena k rekonstrukci s parametry navazující polní cesty C1 převzatými z KPÚ v k.ú. Nová Ves nad Popelkou.

2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

a) Kategorie cesty

Hlavní polní cesta P4,0/30 jednopruhová s krytem asfaltovým, délka cesty 1057m.

b) Směrové vedení trasy

Návrh trasy respektuje stávající prostorové podmínky území. Trasa je tvořena z přímých úseků, kružnicových oblouků bez přechodnic s ohledem na návrhovou rychlost 30 km/h. Charakteristiky směrových oblouků:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Délka oblouku \underline{L} (m)</i>	<i>Poloměr oblouku \underline{r} (m)</i>	<i>Délka tečen \underline{t} (m)</i>	<i>Úhel $\underline{\alpha}$ (°)</i>
1	18,91	30	9,78	36,112
2	12,26	2000	6,13	0,351
3	41,85	250	20,97	9,590
4	23,37	1000	11,68	1,338
5	44,80	1000	22,40	2,566
6	25,56	250	12,79	5,854

c) Připojení na stávající komunikace

Cesta C12 začíná napojením na silnici II/286 zakružovacími oblouky o poloměru 9m. Mělký silniční příkop bude vyveden (s ohledem na minimální povodí) cca 66-ti m podél cesty C12 na terén. V délce min. 20-ti m je sjezd ze silnice rozšířen na 5m. Cesta C12 končí na hranici k.ú., tedy na hranici obvodu pozemkové úpravy, napojením na pokračující polní cestu C1 v k.ú. Nová Ves nad Popelkou.

Napojení polní cesty C12 na silnici s živičným krytem bude provedeno po odříznutí živičného krytu vozovky. Styčná spára napojení v živičném krytu bude odříznuta do hloubky min. 50mm, vrstva krytu odfrézována a spáry budou ošetřeny modifikovanou zálivkou.

d) Výhybny

Výhybna V11 je navržena v km 0,395 a výhybna V12 v km 0,800, obě vlevo ve směru jízdy. Výhybna délky 20m rozšiřuje vozovku o 2m, přechod rozšíření je proveden na délku 6m se zaoblenými lomy. Pro míjení vozidel lze dále využít sjezdy na okolní pozemky.

e) Rozšíření v obloucích

Rozšíření ve směrových obloucích bude provedeno na obou stranách oblouku ($2 \times \Delta s / 2$) nebo na jen vnitřní straně oblouku (celé Δs). Minimální délka úseku rozšiřování před a za obloukem je uvažována 10m.

Hodnoty rozšíření:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Rozšíření ve směr. oblouku Δs (m)</i>
1	1,00
2	0
3	0
4	0
5	0
6	0

f) Odvodnění cesty

Odvodnění vozovky je zajištěno podélným a příčným sklonem. Odvodnění pláň je zajištěno jednostranným příčným sklonem 3%. Odvodnění pláň je řešeno v celé délce podélnou drenáží z drenážních trubek PVC DN 100 uložených v rýze obsypané těžkým kamenivem v min. hloubce 0,25m pod úrovní rostlé pláň s vyústěním do zasakovacích šachet. Do km 0,066 bude vlevo zřízen cestní příkop, který podél cesty C12 na terén vyvede vodu z mělkého silničního příkopu (s ohledem na minimální povodí). Variantně je v situaci cesty v km 0,001 navrženo převedení vody z mělkého silničního příkopu pomocí odvodňovacího žlabu s únosným litinovým roštem šířky 0,50m, zpevněním a úpravou vtoku a výtoku.

g) Výškové řešení

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, v trase klesá, ke konci cesty stoupá. Lomy podélného sklonu jsou zaobleny parabolickými oblouky. Lomy nivelety s rozdílem sklonů menším než 1% není třeba zaoblovat. Na začátku je výškové řešení dané napojením na silnici II/286 a na konci na pokračující cestu C1 v k.ú. Nová Ves nad Popelkou, jinak lze niveletu v trase upravit s ohledem na výsledky IGP a podrobné výškové zaměření.

h) Objekty v trase

Součástí cesty C12 není navržen mimo projednávané sjezdy na okolní pozemky žádný další objekt.

Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:
Cesta C12 kříží podzemní vedení vodovodu, O2 a nadzemní vedení ČEZ, zasahuje do ochranného pásma silnice II. třídy a prochází podél sportovního letiště.

i) Návrh krytu a konstrukce vozovky

Příčný sklon vozovky je navržen jednostranný ve sklonu 2,5%.

Zemní pláň má jednostranný sklon 3,0%.

Návrh konstrukce vozovky:

- Asfaltobeton ABIII(ACO11)	40 mm
- Postřík emulzí	
- Obalové kamenivo OKII (ACP16+)	60 mm
- Vibrovaný štěrk ŠV	150 mm
- Štěrkodrt' ŠD	200 mm
- Stabilizace vápnem	
celkem	450 mm

Návrh konstrukce vozovky bude upřesněn podle výsledků IGP.

Šířka koruny vozovky je navržena 4,0 m. Krajnice po obou stranách vozovky jsou navrženy v šířce 0,50m, v oboustranném příčném sklonu 8,0%. Krajnice budou provedeny ze štěrkodrti.

3. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ

U cesty C12 není navržena výsadba doprovodné zeleně.

4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY

Cesta C12 nezasahuje do žádného biocentra ani biokoridoru.

5. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Návrh stavby je proveden s ohledem na respektování stávajícího krajinného prostředí. Nepůsobí negativně na zdraví obyvatel a vytváří podmínky pro zlepšení životního prostředí v předmetné lokalitě. Stavba zlepší přístupnost krajiny, zvýší odolnost území i z hlediska vodní eroze.

TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C13-1

1. POPIS ÚZEMÍ

C13-1 je cesta navržená v trase stávající cesty vedoucí podél katastrální hranice mezi k.ú. Lomnice nad Popelkou a Nová Ves nad Popelkou. Cesta je napojena na C12 a prochází po rozhraní bloků zemědělské půdy podél chráněné lokality Rybníčky k areálu na zpracování odpadu. Cesta je nezpevněná, má zemní charakter, v místě, kde překonává vodní tok, je pouze vyježděná v louce.

2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

a) Kategorie cesty

Vedlejší polní cesta P4,0/20 jednopruhová, s krytem šterkovým, délka cesty 697 m.

b) Směrové vedení trasy

Návrh trasy respektuje stávající prostorové podmínky území. Trasa je tvořena z přímých úseků, kružnicových oblouků bez přechodnic s ohledem na návrhovou rychlost 20 km/h. Charakteristiky směrových oblouků:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Délka oblouku \underline{L} (m)</i>	<i>Poloměr oblouku \underline{r} (m)</i>	<i>Délka tečen \underline{t} (m)</i>	<i>Úhel $\underline{\alpha}$ (°)</i>
1	50,54	250	25,35	11,583
2	47,31	250	23,72	10,842
3	42,51	1000	21,25	2,435
4	33,34	1000	16,67	1,912
5	16,86	250	8,44	3,861
6	24,16	15	15,61	92,279
7	22,61	15	14,07	86,349
8	19,08	30	9,88	36,444
9	24,67	30	13,08	47,109
10	24,81	250	12,42	5,686

c) Připojení na stávající komunikace

Na začátku se napojuje cesta C13-1 na polní cestu C12 zakružovacími oblouky o poloměru 6 a 4m. Cesta C13-1 končí u areálu na zpracování odpadu. Dál pokračuje polní cesta C13-2.

d) Výhybny

Výhybny nejsou navrženy.

e) Rozšíření v obloucích

Rozšíření ve směrových obloucích bude provedeno na obou stranách oblouku ($2 \times \Delta s / 2$) nebo na jen vnitřní straně oblouku (celé Δs). Minimální délka úseku rozšiřování před a za obloukem je uvažována 10m.

Hodnoty rozšíření:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Rozšíření ve směr. oblouku Δs (m)</i>
1	0
2	0
3	0
4	0
5	0
6	1,40
7	1,40
8	0,98
9	0,98 dovnitř
10	0

f) Odvodnění cesty

Odvodnění vozovky je zajištěno podélným a příčným sklonem. Odvodnění pláň je zajištěno jednostranným příčným sklonem 3%. V km 0,000-0,030 a 0,673-0,697 je odvodnění pláň řešeno podélnou drenáží z drenážních trubek PVC DN 100 uložených v rýze obsypané těženým kamenivem v min. hloubce 0,25m pod úrovní rostlé pláň s vyústěním do příkopu, případně do zasakovací šachty. Od km 0,030 do km 0,673 je navržen příkop přivádějící k vodoteči a ke stávajícímu propustku P9 zprava, od propustku zleva, vodu ze svažujících se pozemků a z cesty C13-1. Příkop odvodňuje pláň cesty. Nový příkop je navržen se sklony svahů 1:1,5 (výjimečně 1:1) a šířkou dna 0,3m, s případným opevněním příkopu v úseku s podélným sklonem větším než 5%.

g) Výškové řešení

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, v trase klesá k vodoteči a stoupá od ní. Lomy podélného sklonu jsou zaobleny parabolickými oblouky. Lomy nivelety s rozdílem sklonů menším než 1% není třeba zaoblovat. Na začátku a konci cesty je výškové řešení dané napojením na polní cestu C12 a na terén, jinak lze niveletu v trase upravit s ohledem na výsledky IGP a podrobné výškové zaměření.

h) Objekty v trase

Součástí cesty C13-1 je vyjma projednávaných sjezdů na okolní pozemky stávající kapacitně vyhovující propustek P9 (DN 600) v km 0,583, u kterého je navržena

rekonstrukce (oprava betonových čel, případně zpevnění vtoku a výtoku kamennou dlažbou). Propustek P9 převádí vodu ve vodoteči pod cestou C13-1.

Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:
Cesta C13-1 prochází územím odvodněným plošnou drenáží a zasahuje do ochranného pásma lesa.

i) Návrh krytu a konstrukce vozovky

Příčný sklon vozovky je navržen jednostranný ve sklonu 3%. Zemní plášť má jednostranný sklon 3,0%.

Návrh konstrukce vozovky:

- Vibrovaný štěrť ŠV	200 mm
- Štěrť ŠD	200 mm
- Stabilizace pláňě vápnem	
celkem	400 mm

Návrh konstrukce vozovky bude upřesněn podle výsledků IGP.
Šířka koruny vozovky je navržena 4,0 m.

3) NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ

Doprovodná zeleň u cesty C13-1 není navržena.

4) VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY

Cesta C13-1 zasahuje do biokoridoru LBK7 .

5) VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Návrh stavby je proveden s ohledem na respektování stávajícího krajinného prostředí. Nepůsobí negativně na zdraví obyvatel a vytváří podmínky pro zlepšení životního prostředí v předmětné lokalitě. Stavba zlepší přístupnost krajiny, zvýší odolnost území také z hlediska vodní eroze.

TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C13-2

1. POPIS ÚZEMÍ

C13-2 je pokračováním cesty C13-1a je navržena zčásti v trase stávající cesty vedoucí podél katastrální hranice mezi k.ú. Lomnice nad Popelkou a Nová Ves nad Popelkou. Na katastrální hranici končí. Stávající cesta je nezpevněná, má zemní charakter, je bez odvodnění.

2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

a) Kategorie cesty

Vedlejší polní cesta P3,0/30 jednopruhová, s krytem šterkovým, délka cesty 298 m. Šířka cesty je dána úzkým prostorem mezi areálem na zpracování odpadu a katastrální hranicí, kde není dostatek místa pro terénní úpravy podél cesty. Pro realizaci cesty bude proto nezbytné získat souhlas majitelů sousedních pozemků.

b) Směrové vedení trasy

Návrh trasy respektuje stávající prostorové podmínky území. Trasa je tvořena z přímých úseků, kružnicových oblouků bez přechodnic s ohledem na návrhovou rychlost 30 km/h. Charakteristiky směrových oblouků:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Délka oblouku \underline{L} (m)</i>	<i>Poloměr oblouku \underline{r} (m)</i>	<i>Délka tečen \underline{t} (m)</i>	<i>Úhel $\underline{\alpha}$ (°)</i>
1	9,23	250	4,62	2,116
2	2,75	250	1,37	0,616
3	9,55	250	4,77	2,180
4	16,57	30	8,50	31,653
5	16,19	30	8,30	30,934
6	14,83	50	7,47	16,993
7	1,21 část obl.	100	10,71	12,232

c) Připojení na stávající komunikace

Na začátku se napojuje cesta C13-2 na polní cestu C13-1 a končí na hranici k.ú. Dál by polní cesta měla pokračovat v trase stávající v k.ú. Libštát.

d) Výhybny

Výhybny nejsou navrženy.

e) Rozšíření v obloucích

Rozšíření ve směrových obloucích bude provedeno na obou stranách oblouku ($2 \times \Delta s / 2$) nebo na jen vnitřní straně oblouku (celé Δs). Minimální délka úseku rozšiřování před a za obloukem je uvažována 10m.

Hodnoty rozšíření:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Rozšíření ve směr. oblouku Δs (m)</i>
1	0
2	0
3	0
4	0,98
5	0,98
6	0,68
7	0,44

f) Odvodnění cesty

Odvodnění vozovky je zajištěno podélným a příčným sklonem. Odvodnění pláň je zajištěno jednostranným příčným sklonem 3%. V celé trase cesty je odvodnění pláň řešeno podélnou drenáží z drenážních trubek PVC DN 100 uložených v rýze obsypané těžkým kamenivem v min. hloubce 0,25m pod úrovní rostlé pláň s vyústěním do lesa v km 0,100.

g) Výškové řešení

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, v trase střídavě klesá a stoupá. Lomy podélného sklonu jsou zaobleny parabolickými oblouky. Lomy nivelety s rozdílem sklonů menším než 1% není třeba zaoblovat. Na začátku a konci cesty je výškové řešení dané napojením na polní cestu C13-1 a na terén, jinak lze niveletu v trase upravit s ohledem na výsledky IGP a podrobné výškové zaměření.

h) Objekty v trase

Součástí cesty C13-2 není vyjma projednávaných sjezdů na okolní pozemky navržen žádný další objekt.

Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:
Cesta C13-2 zasahuje do ochranného pásma lesa.

i) Návrh krytu a konstrukce vozovky

Příčný sklon vozovky je navržen jednostranný ve sklonu 3%. Zemní pláň má jednostranný sklon 3,0%.

Návrh konstrukce vozovky:

- Vibrovaný štěrť ŠV	200 mm
- Štěrkodrt' ŠD	200 mm
- Stabilizace pláň vápnem	

celkem

400 mm

Návrh konstrukce vozovky bude upřesněn podle výsledků IGP.
Šířka koruny vozovky je navržena 3,0 m.

3. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ

Doprovodná zeleň u cesty C13-2 není vzhledem ke stávající navržena.

4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY

Cesta C13-2 zasahuje do biokoridoru LBK7 .

5. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Návrh stavby je proveden s ohledem na respektování stávajícího krajinného prostředí. Nepůsobí negativně na zdraví obyvatel a vytváří podmínky pro zlepšení životního prostředí v předmětné lokalitě. Stavba zlepší přístupnost krajiny, zvýší odolnost území také z hlediska vodní eroze.

TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C16

1. POPIS ÚZEMÍ

Cesta C16 začíná sjezdem ze silnice II/286 je navržena v trase stávající přístupové cesty k přečerpávací stanici vedoucí podél katastrální hranice mezi k.ú. Lomnice nad Popelkou a Želechy. Cesta C16 spolu s nově navrženou C40 propojuje cestu C6 a silnici II/286. Cesta C16 je nepevněná, má zemní charakter, je bez jakéhokoli odvodnění.

2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

a) Kategorie cesty

Vedlejší polní cesta P4,0/30 jednopruhová, s krytem šterkovým, délka cesty 261 m.

b) Směrové vedení trasy

Návrh trasy respektuje stávající prostorové podmínky území. Trasa je tvořena z přímých úseků, kružnicových oblouků bez přechodnic s ohledem na návrhovou rychlost 30 km/h. Charakteristiky směrových oblouků:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Délka oblouku \underline{L} (m)</i>	<i>Poloměr oblouku \underline{r} (m)</i>	<i>Délka tečen \underline{t} (m)</i>	<i>Úhel $\underline{\alpha}$ (°)</i>
1	10,17	30	5,14	19,418
2	16,27	1000	8,13	0,933
3	67,16	1000	33,59	3,848

c) Připojení na stávající komunikace

Na začátku se napojuje cesta C16 na silnici II/286 zakružovacími oblouky o poloměru 9 a 6m. Cesta C16 končí u přečerpávací stanice a dál pokračuje polní cesta C40. V délce min. 20-ti m je sjezd ze silnice rozšířen na 5m s krytem živičným. Napojení polní cesty C16 na silnici s živičným krytem bude provedeno po odříznutí živičného krytu vozovky. Styčná spára napojení v živičném krytu bude odříznuta do hloubky min. 50mm, vrstva krytu odfrézována a spáry budou ošetřeny modifikovanou zálivkou.

d) Výhybny

Výhybny nejsou navrženy.

e) Rozšíření v obloucích

Rozšíření ve směrových obloucích bude provedeno na obou stranách oblouku ($2 \times \Delta s / 2$) nebo na jen vnitřní straně oblouku (celé Δs). Minimální délka úseku rozšiřování před a za obloukem je uvažována 10m.

Hodnoty rozšíření:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Rozšíření ve směr. oblouku Δs (m)</i>
1	0,98
2	0
3	0

f) Odvodnění cesty

Odvodnění vozovky je zajištěno podélným a příčným sklonem. Odvodnění pláň je zajištěno jednostranným příčným sklonem 3%. V celé trase cesty je odvodnění pláň řešeno podélnou drenáží z drenážních trubek PVC DN 100 uložených v rýze obsypané těžným kamenivem v min. hloubce 0,25m pod úrovní rostlé pláň s vyústěním do zasakovací šachty.

g) Výškové řešení

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, v trase klesá. Lomy podélného sklonu jsou zaobleny parabolickými oblouky. Lomy nivelety s rozdílem sklonů menším než 1% není třeba zaoblovat. Na začátku a konci cesty je výškové řešení dané napojením na silnici II/286 a na terén, jinak lze niveletu v trase upravit s ohledem na výsledky IGP a podrobné výškové zaměření.

h) Objekty v trase

Součástí cesty C16 není vyjma projednávaných sjezdů na okolní pozemky navržen žádný další objekt.

Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:

Cesta C16 prochází územím odvodněným plošnou drenáží, zasahuje do ochranného pásma lesa a silnice II. třídy a kříží podzemní vedení O2 a vodovodu.

i) Návrh krytu a konstrukce vozovky

Příčný sklon vozovky je navržen jednostranný ve sklonu 3%. Zemní pláň má jednostranný sklon 3,0%.

Návrh konstrukce vozovky:

- Vibrovaný štěrť ŠV 200 mm

- Štěrkodrt' ŠD 200 mm

- Stabilizace pláňě vápnem

celkem

400 mm

Návrh konstrukce vozovky bude upřesněn podle výsledků IGP.

Šířka koruny vozovky je navržena 4,0 m.

V délce prvních min. 20-ti m bude sjezd ze silnice rozšířený na 5m opatřen živičným krytem.

3. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ

Doprovodná zeleň u cesty C16 není navržena.

4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY

Cesta C16 nezasahuje do žádného biokoridoru ani biocentra.

5. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Návrh stavby je proveden s ohledem na respektování stávajícího krajinného prostředí. Nepůsobí negativně na zdraví obyvatel a vytváří podmínky pro zlepšení životního prostředí v předmětné lokalitě. Stavba zlepší přístupnost krajiny, zvýší odolnost území také z hlediska vodní eroze.

TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C17

1. POPIS ÚZEMÍ

Cesta C17 začíná napojením na místní komunikaci na východní hranici intravilánu Lomnice nad Popelkou a je navržena v trase stávající přístupové cesty k okolním zemědělským a lesním pozemkům. Cesta C17 umožňuje napojení na síť polních cest v sousedních k.ú. Rváčov a Stružinec. Stávající cesta C17 má štěrkový kryt bez jakéhokoli odvodnění a je určena k rekonstrukci s krytem asfaltovým v návaznosti na JPÚ Lomnice nad Popelkou (VPC7).

2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

a) Kategorie cesty

Vedlejší polní cesta P4,0/30 jednopruhová, s krytem asfaltovým, délka cesty 447 m.

b) Směrové vedení trasy

Návrh trasy respektuje stávající prostorové podmínky území. Trasa je tvořena z přímých úseků, kružnicových oblouků bez přechodnic s ohledem na návrhovou rychlost 30 km/h. Charakteristiky směrových oblouků:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Délka oblouku \underline{L} (m)</i>	<i>Poloměr oblouku \underline{r} (m)</i>	<i>Délka tečen \underline{t} (m)</i>	<i>Úhel $\underline{\alpha}$ (°)</i>
1	39,34	100	19,93	22,542
2	18,92	100	9,49	10,842
3	25,07	80	12,64	17,954
4	26,56	150	13,31	10,141
5	41,22	150	20,74	15,742
6	33,37	250	16,71	7,647
7	57,78	1000	28,90	3,311
8	18,23	50	9,22	20,892
9	10,60 část obl.	50	7,38	16,786

c) Připojení na stávající komunikace

Na začátku se napojuje cesta C17 na místní komunikaci. Cesta C17 končí na obvodu PÚ a dál pokračuje navazující stávající polní cesta.

d) Výhybny

Výhybna V14 je navržena v km 0,320 vpravo ve směru jízdy. Výhybna délky 20m rozšiřuje vozovku o 2m, přechod rozšíření je proveden na délku 6m se zaoblenými lomy. Pro míjení vozidel lze dále využít sjezdy na okolní pozemky.

e) Rozšíření v obloucích

Rozšíření ve směrových obloucích bude provedeno na obou stranách oblouku ($2 \times \Delta s / 2$) nebo na jen vnitřní straně oblouku (celé Δs). Minimální délka úseku rozšiřování před a za obloukem je uvažována 10m.

Hodnoty rozšíření:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Rozšíření ve směr. oblouku Δs (m)</i>
1	0,44
2	0,44
3	0,50
4	0,34
5	0,34
6	0
7	0
8	0,68
9	0,68

f) Odvodnění cesty

Odvodnění vozovky je zajištěno podélným a příčným sklonem. Odvodnění pláň je zajištěno jednostranným příčným sklonem 3%. V celé trase cesty je odvodnění pláň řešeno podélnou drenáží z drenážních trubek PVC DN 100 uložených v rýze obsypané těžkým kamenivem v min. hloubce 0,25m pod úrovní rostlé pláň s vyústěním do zasakovací šachty.

g) Výškové řešení

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, v trase stoupá. Lomy podélného sklonu jsou zaobleny parabolickými oblouky. Lomy nivelety s rozdílem sklonů menším než 1% není třeba zaoblovat. Na začátku a konci cesty je výškové řešení dané napojením na místní komunikaci a na pokračující polní cestu, jinak lze niveletu v trase upravit s ohledem na výsledky IGP a podrobné výškové zaměření.

h) Objekty v trase

Součástí cesty C17 není vyjma projednávaných sjezdů na okolní pozemky navržen žádný další objekt.

Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:

Cesta C17 zasahuje do ochranného pásma lesa a kříží nadzemní vedení ČEZ.

i) Návrh krytu a konstrukce vozovky

Příčný sklon vozovky je navržen jednostranný ve sklonu 2,5%. Zemní pláň má jednostranný sklon 3,0%.

Návrh konstrukce vozovky:

- Asfaltobeton ABIII(ACO11)	40 mm
- Postřík emulzí	
- Obalové kamenivo OKII (ACP16+)	60 mm
- Vibrovaný štěrk ŠV	150 mm
- Štěrkodrt' ŠD	200 mm
- Stabilizace vápnem	
celkem	450 mm

Návrh konstrukce vozovky bude upřesněn podle výsledků IGP.

Šířka koruny vozovky je navržena 4,0 m. Krajnice po obou stranách vozovky jsou navrženy v šířce 0,50m, v oboustranném příčném sklonu 8,0%. Krajnice budou provedeny ze štěrkodrti.

3) NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ

Doprovodná zeleň u cesty C17 není navržena.

4) VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY

Cesta C17 prochází kolem biocentra LBC10.

5) VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Návrh stavby je proveden s ohledem na respektování stávajícího krajinného prostředí.

Nepůsobí negativně na zdraví obyvatel a vytváří podmínky pro zlepšení životního prostředí v předmětné lokalitě. Stavba zlepší přístupnost krajiny, zvýší odolnost území také z hlediska vodní eroze.

TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C18-1

1. POPIS ÚZEMÍ

Cesta C18-1 je střední část stávající cesty na severozápadě řešeného území. Cesta C18-1 spolu s C18-2 a C18-3 zpřístupňuje obydlené nemovitosti nad silnicí III/2843. Napojení celé cesty (C18-2, C18-1 a C18-3) je na silnici III/2843 na začátku (mimo obvod KoPÚ) i na konci. Cesta má kolejový charakter, koleje zpevněné šterkem, chybí krajnice a odvodnění.

2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

a) Kategorie cesty

Vedlejší polní cesta P4,0/30 jednopruhová, s krytem šterkovým, délka cesty 375 m.

b) Směrové vedení trasy

Návrh trasy respektuje stávající prostorové podmínky území. Trasa je tvořena z přímých úseků, kružnicových oblouků bez přechodnic s ohledem na návrhovou rychlost 30 km/h. Charakteristiky směrových oblouků:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Délka oblouku \underline{L} (m)</i>	<i>Poloměr oblouku \underline{r} (m)</i>	<i>Délka tečen \underline{t} (m)</i>	<i>Úhel $\underline{\alpha}$ (°)</i>
1	18,31	80	9,20	13,113
2	9,90	40	4,97	14,175
3	27,34	80	13,72	11,460
4	12,15	250	6,08	2,786
5	14,51	250	7,26	3,327
6	18,13	250	9,07	4,152
7	23,06 část obl.	250	15,93	7,290

c) Připojení na stávající komunikace

Na začátku se napojuje cesta C18-1 na cestu C18-2 končí napojením na cestu C18-3.

d) Výhybny

Výhybny nejsou navrženy.

e) Rozšíření v obloucích

Rozšíření ve směrových obloucích bude provedeno na obou stranách oblouku ($2 \times \Delta s / 2$) nebo na jen vnitřní straně oblouku (celé Δs). Minimální délka úseku rozšiřování před a za obloukem je uvažována 10m.

Hodnoty rozšíření:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Rozšíření ve směr. oblouku Δs (m)</i>
1	0,50
2	0,80
3	0,50
4	0
5	0
6	0
7	0

f) Odvodnění cesty

Odvodnění vozovky je zajištěno podélným a příčným sklonem. Odvodnění pláň je zajištěno jednostranným příčným sklonem 3%. V celé trase cesty je odvodnění pláň řešeno podélnou drenáží z drenážních trubek PVC DN 100 uložených v rýze obsypané těžkým kamenivem v min. hloubce 0,25m pod úrovní rostlé pláň s vyústěním do zasakovací šachty.

g) Výškové řešení

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, v trase stoupá. Lomy podélného sklonu jsou zaobleny parabolickými oblouky. Lomy nivelety s rozdílem sklonů menším než 1% není třeba zaoblovat. Na začátku a konci cesty je výškové řešení dané napojením na cestu C18-2 a C18-3, jinak lze niveletu v trase upravit s ohledem na výsledky IGP a podrobné výškové zaměření.

h) Objekty v trase

Součástí cesty C18-1 je vyjma projednávaných sjezdů na okolní pozemky navrženo osazení svodných žlábků odvádějících vodu z vozovky v místech velkých podélných sklonů. V km 0,000-0,180 budou do krytu cesty zabudovány svodné žlábků ve vzdálenosti 20m odvádějící povrchovou vodu z cesty vpravo mimo vozovku.

Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:

Cesta C18-1 kříží podzemní vedení O2 a vodovodu a nadzemní vedení ČEZ.

i) Návrh krytu a konstrukce vozovky

Příčný sklon vozovky je navržen jednostranný ve sklonu 3%. Zemní pláň má jednostranný sklon 3,0%.

Návrh konstrukce vozovky:

- Vibrovaný štěrť ŠV 200 mm

- Štěrkodrt' ŠD 200 mm

- Stabilizace pláň vápnem

celkem

400 mm

Návrh konstrukce vozovky bude upřesněn podle výsledků IGP.
Šířka koruny vozovky je navržena 4,0 m.

3. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ

Doprovodná zeleň u cesty C18-1 není navržena.

4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY

Cesta C18-1 kříží biokoridor LBK14.

5. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Návrh stavby je proveden s ohledem na respektování stávajícího krajinného prostředí. Nepůsobí negativně na zdraví obyvatel a vytváří podmínky pro zlepšení životního prostředí v předmětné lokalitě. Stavba zlepší přístupnost krajiny, zvýší odolnost území také z hlediska vodní eroze.

TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C18-2

1. POPIS ÚZEMÍ

Cesta C18-2 je východní část stávající cesty na severozápadě řešeného území. Cesta C18-2 spolu s C18-1 a C18-3 zpřístupňuje obydlené nemovitosti nad silnicí III/2843. Napojení na začátku cesty C18-2 je na silnici III/2843 (mimo obvod KoPÚ). Cesta má kolejový charakter, koleje zpevněné štěrkem, chybí krajnice a odvodnění.

2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

a) Kategorie cesty

Vedlejší polní cesta P4,0/30 jednopruhová, s krytem asfaltovým, délka cesty 100 m.

b) Směrové vedení trasy

Návrh trasy respektuje stávající prostorové podmínky území. Trasa je tvořena z přímých úseků, kružnicových oblouků bez přechodnic s ohledem na návrhovou rychlost 30 km/h. Charakteristiky směrových oblouků:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Délka oblouku $\underline{L} \text{ (m)}$</i>	<i>Poloměr oblouku $\underline{r} \text{ (m)}$</i>	<i>Délka tečen $\underline{t} \text{ (m)}$</i>	<i>Úhel $\underline{\alpha} (^{\circ})$</i>
1	51,44	250	24,13	11,025

c) Připojení na stávající komunikace

Na začátku se napojuje cesta C18-2 na sjezd ze silnice III/2843 (vlastní napojení na silnici je mimo obvod KoPÚ) a končí napojením na pokračující cestu C18-1.

d) Výhybny

Výhybny nejsou navrženy.

e) Rozšíření v obloucích

Rozšíření není potřebné.

f) Odvodnění cesty

Odvodnění vozovky je zajištěno podélným a příčným sklonem. Odvodnění pláň je zajištěno jednostranným příčným sklonem 3%. V celé trase cesty je odvodnění pláň řešeno podélnou drenáží z drenážních trubek PVC DN 100 uložených v rýze obsypané těžkým kamenivem v min. hloubce 0,25m pod úrovní rostlé pláň s vyústěním do zasakovací šachty.

g) Výškové řešení

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, v trase stoupá. Lomy podélného sklonu jsou zaobleny parabolickými oblouky. Lomy nivelety s rozdílem sklonů menším než 1% není třeba zaoblovat. Na začátku a konci cesty je výškové řešení dané napojením na silnici III/2843 a na cestu C18-1, jinak lze niveletu v trase upravit s ohledem na výsledky IGP a podrobné výškové zaměření.

h) Objekty v trase

Součástí cesty C18-2 je vyjma projednávaných sjezdů na okolní pozemky navrženo osazení svodných žlábků v úsecích s velkým podélným sklonem.

V km 0,080-0,100 budou do krytu cesty zabudovány svodné žlábký ve vzdálenosti 20m odvádějící povrchovou vodu z cesty vpravo mimo vozovku.

Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:

Cesta C18-2 zasahuje do ochranného pásma silnice III. třídy a kříží podzemní vedení O2 a vodovodu a nadzemní vedení ČEZ.

i) Návrh krytu a konstrukce vozovky

Příčný sklon vozovky je navržen jednostranný ve sklonu 2,5%. Zemní pláň má jednostranný sklon 3,0%.

Návrh konstrukce vozovky:

- Asfaltobeton ABIII(ACO11)	40 mm
- Postřík emulzí	
- Obalové kamenivo OKII (ACP16+)	60 mm
- Vibrovaný štěrk ŠV	150 mm
- Štěrkodrt' ŠD	200 mm
- Stabilizace vápnem	
celkem	450 mm

Návrh konstrukce vozovky bude upřesněn podle výsledků IGP.

Šířka koruny vozovky je navržena 4,0 m. Krajnice po obou stranách vozovky jsou navrženy v šířce 0,50m, v oboustranném příčném sklonu 8,0%. Krajnice budou provedeny ze štěrkodrti.

3. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ

Doprovodná zeleň u cesty C18-2 není navržena.

4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY

Cesta C18-2 nezasahuje do žádného biokoridoru ani biocentra.

5. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Návrh stavby je proveden s ohledem na respektování stávajícího krajinného prostředí. Nepůsobí negativně na zdraví obyvatel a vytváří podmínky pro zlepšení životního prostředí v předmětné lokalitě. Stavba zlepší přístupnost krajiny, zvýší odolnost území také z hlediska vodní eroze.

TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C18-3

1. POPIS ÚZEMÍ

Cesta C18-3 je západní část stávající cesty na severozápadě řešeného území. Cesta C18-3 spolu s C18-1 a C18-2 zpřístupňuje obydlené nemovitosti nad silnicí III/2843. Na začátku se cesta C18-3 napojuje na cestu C18-1 a končí na silnici III/2843. Cesta má kolejový charakter, koleje zpevněné štěrkem, chybí krajnice a odvodnění. Je navržena k rekonstrukci.

2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

a) Kategorie cesty

Vedlejší polní cesta P4,0/30 jednopruhová, s krytem asfaltovým, délka cesty 242 m.

b) Směrové vedení trasy

Návrh trasy respektuje stávající prostorové podmínky území. Trasa je tvořena z přímých úseků, kružnicových oblouků bez přechodnic s ohledem na návrhovou rychlost 30 km/h. Charakteristiky směrových oblouků:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Délka oblouku \underline{L} (m)</i>	<i>Poloměr oblouku \underline{r} (m)</i>	<i>Délka tečen \underline{t} (m)</i>	<i>Úhel $\underline{\alpha}$ (°)</i>
1	8,77 část obl.	250	15,93	7,290
2	11,33	50	5,68	12,983
3	8,17	250	4,09	1,867
4	19,48	100	9,77	11,164
5	14,85	50	7,48	17,021
6	23,18	50	11,80	26,562
7	29,72	200	14,89	8,516
8	16,76	100	8,40	9,603

c) Připojení na stávající komunikace

Na začátku se napojuje cesta C18-3 na cestu C18-1 a končí napojením na silnici III/2843 před obcí Rváčov.

V délce min. 20-ti m je sjezd ze silnice rozšířen na 5m. Napojení polní cesty C18-3 na silnici s živičným krytem bude provedeno po odříznutí živičného krytu vozovky. Styčná spára napojení v živičném krytu bude odříznuta do hloubky min. 50mm, vrstva krytu odfrézována a spáry budou ošetřeny modifikovanou zálivkou.

d) Výhybny

Výhybny nejsou navrženy.

e) Rozšíření v obloucích

Rozšíření ve směrových obloucích bude provedeno na obou stranách oblouku ($2 \times \Delta s / 2$) nebo na jen vnitřní straně oblouku (celé Δs). Minimální délka úseku rozšiřování před a za obloukem je uvažována 10m.

Hodnoty rozšíření:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Rozšíření ve směr. oblouku Δs (m)</i>
1	0
2	0 není místo
3	0
4	0 není místo
5	0 není místo
6	0,68 dovnitř
7	0,28
8	1,00

f) Odvodnění cesty

Odvodnění vozovky je zajištěno podélným a příčným sklonem. Odvodnění pláň je zajištěno jednostranným příčným sklonem 3%. V celé trase cesty je odvodnění pláň řešeno podélnou drenáží z drenážních trubek PVC DN 100 uložených v rýze obsypané těženým kamenivem v min. hloubce 0,25m pod úrovní rostlé pláň s vyústěním do zasakovací šachty, případně do silničního příkopu.

g) Výškové řešení

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, v trase stoupá. Lomy podélného sklonu jsou zaobleny parabolickými oblouky. Lomy nivelety s rozdílem sklonů menším než 1% není třeba zaoblovat. Na začátku a konci cesty je výškové řešení dané napojením na cestu C18-1 a na silnici III/2843, jinak lze niveletu v trase upravit s ohledem na výsledky IGP a podrobné výškové zaměření.

h) Objekty v trase

Součástí cesty C18-3 není vyjma projednávaných sjezdů na okolní pozemky navržen žádný další objekt.

Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:

Cesta C18-3 zasahuje do ochranného pásma silnice III. třídy a kříží podzemní vedení O2 a vodovodu a nadzemní vedení ČEZ.

i) Návrh krytu a konstrukce vozovky

Příčný sklon vozovky je navržen jednostranný ve sklonu 2,5%. Zemní pláň má jednostranný sklon 3,0%.

Návrh konstrukce vozovky:	
- Asfaltobeton ABIII(ACO11)	40 mm
- Postřík emulzí	
- Obalové kamenivo OKII (ACP16+)	60 mm
- Vibrovaný štěrť ŠV	150 mm
- Štěrťodrt' ŠD	200 mm
- Stabilizace vápnem	
celkem	450 mm

Návrh konstrukce vozovky bude upřesněn podle výsledků IGP.
Šířka koruny vozovky je navržena 4,0 m. Krajnice po obou stranách vozovky jsou navrženy v šířce 0,50m, v oboustranném příčném sklonu 8,0%. Krajnice budou provedeny ze štěrťodrti.

3. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ

Doprovodná zeleň u cesty C18-3 není navržena.

4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY

Cesta C18-3 nezasahuje do žádného biokoridoru ani biocentra.

5. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Návrh stavby je proveden s ohledem na respektování stávajícího krajinného prostředí. Nepůsobí negativně na zdraví obyvatel a vytváří podmínky pro zlepšení životního prostředí v předmětné lokalitě. Stavba zlepší přístupnost krajiny, zvýší odolnost území také z hlediska vodní eroze.

TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C19

1. POPIS ÚZEMÍ

Cesta C19 je hlavní polní cesta na pomezí k.ú. Rváčov a k.ú. Lomnice nad Popelkou. Cesta je napojena na silnici III/2843 a dále je vedena jižním směrem podél Smetanovy vyhlídky v k.ú. Rváčov. Cesta je neudržovaná, původně šterkový kryt, dnes výmoly. Chybí krajnice i odvodnění. Cesta s ojedinělým ozeleněním je navržena k rekonstrukci.

2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

a) Kategorie cesty

Hlavní polní cesta P4,5/30 jednopruhová, s krytem asfaltovým, délka cesty 401 m.

b) Směrové vedení trasy

Návrh trasy respektuje stávající prostorové podmínky území. Trasa je tvořena z přímých úseků, kružnicových oblouků bez přechodnic s ohledem na návrhovou rychlost 30 km/h. Charakteristiky směrových oblouků:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Délka oblouku \underline{L} (m)</i>	<i>Poloměr oblouku \underline{r} (m)</i>	<i>Délka tečen \underline{t} (m)</i>	<i>Úhel $\underline{\alpha}$ (°)</i>
1	21,91	250	10,96	5,028
2	27,79	500	13,90	3,185
3	35,37	500	17,69	4,051
4	27,71	500	13,86	3,179
5	17,85 část obl.	50	11,68	26,282

c) Připojení na stávající komunikace

Na začátku se napojuje cesta C19 na silnici III/2843 před obcí Rváčov a končí na obvodu KoPÚ. Dál pokračuje stávající polní cesta jižním směrem.

V délce min. 20-ti m je sjezd ze silnice rozšířen na 5m. Napojení polní cesty C16 na silnici s živičným krytem bude provedeno po odříznutí živičného krytu vozovky. Styčná spára napojení v živičném krytu bude odříznuta do hloubky min. 50mm, vrstva krytu odfrézována a spáry budou ošetřeny modifikovanou zálivkou.

d) Výhybny

Výhybna V13 je navržena v km 0,260 vlevo ve směru jízdy. Výhybna délky 20m rozšiřuje vozovku o 2m, přechod rozšíření je proveden na délku 6m se zaoblenými lomy. Pro míjení vozidel lze dále využít sjezdy na okolní pozemky.

e) Rozšíření v obloucích

Rozšíření ve směrových obloucích bude provedeno na obou stranách oblouku ($2 \times \Delta s / 2$) nebo na jen vnitřní straně oblouku (celé Δs). Minimální délka úseku rozšiřování před a za obloukem je uvažována 10m.

Hodnoty rozšíření:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Rozšíření ve směr. oblouku Δs (m)</i>
1	0
2	0
3	0
4	0
5	0,68

f) Odvodnění cesty

Odvodnění vozovky je zajištěno podélným a příčným sklonem. Odvodnění pláň je zajištěno jednostranným příčným sklonem 3%. V celé trase cesty je odvodnění pláň řešeno podélnou drenáží z drenážních trubek PVC DN 100 uložených v rýze obsypané těžkým kamenivem v min. hloubce 0,25m pod úrovní rostlé pláň. Odvedení vody z cesty a přiléhajících pozemků je řešeno pravostranným rigolem se sklony svahů 1: 1,5 (výjimečně 1:1) s hloubkou do 0,3m a s odvedením vody přes propustek P10.

g) Výškové řešení

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, v trase stoupá. Lomy podélného sklonu jsou zaobleny parabolickými oblouky. Lomy nivelety s rozdílem sklonů menším než 1% není třeba zaoblovat. Na začátku a konci cesty je výškové řešení dané napojením na silnici III/2843 a pokračující cestu, jinak lze niveletu v trase upravit s ohledem na výsledky IGP a podrobné výškové zaměření.

h) Objekty v trase

Součástí cesty C19 je vyjma projednávaných sjezdů na okolní pozemky navržen propustek P10 v km 0,005 převádějící povrchovou vodu z cestního a silničního příkopu pod cestou C19. Navržený propustek se šikmými čely, betonovými troubami DN 400 a délkou do 8m by měl mít upravený vtok a výtok zpevněním např. lomovým kamenem.

Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:

Cesta C19 zasahuje do ochranného pásma silnice III. třídy a lesa, kříží podzemní vedení vodovodu a nadzemní vedení ČEZ.

i) Návrh krytu a konstrukce vozovky

Příčný sklon vozovky je navržen jednostranný ve sklonu 2,5%. Zemní pláň má jednostranný sklon 3,0%.

Návrh konstrukce vozovky:	
- Asfaltobeton ABIII(ACO11)	40 mm
- Postřík emulzí	
- Obalové kamenivo OKII (ACP16+)	60 mm
- Vibrovaný štěrk ŠV	150 mm
- Štěrkodrt' ŠD	200 mm
- <u>Stabilizace vápnem</u>	
celkem	450 mm

Návrh konstrukce vozovky bude upřesněn podle výsledků IGP.

Šířka koruny vozovky je navržena 4,5 m. Krajnice po obou stranách vozovky jsou navrženy v šířce 0,50m, v oboustranném příčném sklonu 8,0%. Krajnice budou provedeny ze štěrkodrti.

3. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ

Doprovodná zeleň u cesty C19 není navržena.

4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY

Cesta C19 nezasahuje do žádného biokoridoru ani biocentra.

5. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Návrh stavby je proveden s ohledem na respektování stávajícího krajinného prostředí.

Nepůsobí negativně na zdraví obyvatel a vytváří podmínky pro zlepšení životního prostředí v předmětné lokalitě. Stavba zlepší přístupnost krajiny, zvýší odolnost území také z hlediska vodní eroze.

TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C24

1. POPIS ÚZEMÍ

Cesta C24 v západní části území se na hranici intravilánu Lomnice nad Popelkou napojuje na místní komunikaci, vede západním směrem podél oplocených zahrad na zemědělsky obhospodařované pozemky Na Babyloně. Cesta je nezpevněná, zemního charakteru, nemá odvodnění. Je navržena k rekonstrukci s asfaltovým krytem.

2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

a) Kategorie cesty

Vedlejší polní cesta P4,5/30 jednopruhová, s krytem asfaltovým, délka cesty 290 m.

b) Směrové vedení trasy

Návrh trasy respektuje stávající prostorové podmínky území. Trasa je tvořena z přímých úseků, kružnicových oblouků bez přechodnic s ohledem na návrhovou rychlost 30 km/h. Charakteristiky směrových oblouků:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Délka oblouku \underline{L} (m)</i>	<i>Poloměr oblouku \underline{r} (m)</i>	<i>Délka tečen \underline{t} (m)</i>	<i>Úhel $\underline{\alpha}$ (°)</i>
1	9,05	250	4,53	2,069
2	33,33	250	16,69	7,640
3	16,30	100	8,17	9,347
4	25,80	100	12,97	14,781

c) Připojení na stávající komunikace

Na začátku se napojuje cesta C24 na místní komunikaci na konci se napojují polní cesty C25 a C26.

d) Výhybny

Výhybny nejsou navrženy.

e) Rozšíření v obloucích

Rozšíření ve směrových obloucích bude provedeno na obou stranách oblouku ($2 \times \Delta s/2$) nebo na vnější straně oblouku. Minimální délka úseku rozšiřování před a za obloukem je uvažována 10m.

Hodnoty rozšíření:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Rozšíření ve směr. oblouku Δs (m)</i>
1	0
2	0
3	0,44 ven
4	0,44

f) Odvodnění cesty

Odvodnění vozovky je zajištěno podélným a příčným sklonem. Odvodnění pláň je zajištěno jednostranným příčným sklonem 3%. V celé trase cesty je odvodnění pláň řešeno podélnou drenáží z drenážních trubek PVC DN 100 uložených v rýze obsypané těžkým kamenivem v min. hloubce 0,25m pod úrovní rostlé pláň s vyústěním do zasakovací šachty, případně do dešťové kanalizace.

g) Výškové řešení

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, v trase stoupá. Lomy podélného sklonu jsou zaobleny parabolickými oblouky. Lomy nivelety s rozdílem sklonů menším než 1% není třeba zaoblovat. Na začátku a konci cesty je výškové řešení dané napojením na místní komunikaci a na terén, jinak lze niveletu v trase upravit s ohledem na výsledky IGP a podrobné výškové zaměření.

h) Objekty v trase

Součástí cesty C24 jsou vyjma projednávaných sjezdů na okolní pozemky navrženy v úsecích s velkým podélným sklonem svodné žlábků.

V km 0,140-0,290 budou do krytu cesty zabudovány svodné žlábků ve vzdálenosti 30m odvádějící povrchovou vodu z cesty vlevo mimo vozovku.

Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:

Cesta C24 zasahuje do ochranného pásma lesa a kříží podzemní vedení vodovodu a nadzemní vedení ČEZ.

i) Návrh krytu a konstrukce vozovky

Příčný sklon vozovky je navržen jednostranný ve sklonu 2,5%. Zemní pláň má jednostranný sklon 3,0%.

Návrh konstrukce vozovky:

- Asfaltobeton ABIII(ACO11)	40 mm
- Postřík emulzí	
- Obalové kamenivo OKII (ACP16+)	60 mm
- Vibrovaný štěrť ŠV	150 mm
- Štěrkodrt' ŠD	200 mm
- Stabilizace vápnem	

celkem

450 mm

Návrh konstrukce vozovky bude upřesněn podle výsledků IGP.

Šířka koruny vozovky je navržena 4,5 m. Krajnice po obou stranách vozovky jsou navrženy v šířce 0,50m, v oboustranném příčném sklonu 8,0%. Krajnice budou provedeny ze štěrkodrti.

3. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ

Doprovodná zeleň u cesty C24 není navržena.

4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY

Cesta C24 nezasahuje do žádného biokoridoru ani biocentra.

5. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Návrh stavby je proveden s ohledem na respektování stávajícího krajinného prostředí.

Nepůsobí negativně na zdraví obyvatel a vytváří podmínky pro zlepšení životního prostředí v předmětné lokalitě. Stavba zlepší přístupnost krajiny, zvýší odolnost území také z hlediska vodní eroze.

TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C29

1. POPIS ÚZEMÍ

Cesta C29 v jihozápadní části území se na hranici intravilánu Lomnice nad Popelkou napojuje na silnici III/2845 a stáčí se západním směrem. Neslouží pouze pro zemědělské účely, ale též jako komunikace k jednotlivým trvale obývaným roztroušeným nemovitostem a do osady Hrádka mimo obvod KoPÚ. Cesta má šterkový kryt se spravovanými výmoly. Chybí podélné odvodnění, příčné odvodnění je zajištěno svodnými žlábkami. Cesta C29 je navržena k rekonstrukci s asfaltovým krytem.

2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

a) Kategorie cesty

Hlavní polní cesta P4,5/30 jednopruhová, s krytem asfaltovým, délka cesty 510 m.

b) Směrové vedení trasy

Návrh trasy respektuje stávající prostorové podmínky území. Trasa je tvořena z přímých úseků, kružnicových oblouků bez přechodnic s ohledem na návrhovou rychlost 30 km/h. Charakteristiky směrových oblouků:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Délka oblouku \underline{L} (m)</i>	<i>Poloměr oblouku \underline{r} (m)</i>	<i>Délka tečen \underline{t} (m)</i>	<i>Úhel $\underline{\alpha}$ (°)</i>
1	35,81	30	20,38	68,384
2	55,58	250	27,91	12,739
3	104,41	250	52,98	23,928
4	47,16	100	24,03	27,020

c) Připojení na stávající komunikace

Na začátku se napojuje cesta C29 na silnici III/2845 zakružovacími oblouky o poloměru 9 a 4m a končí na obvodu KoPÚ, odkud pokračuje stávající polní cesta do osady Hrádka. V délce min. 20-ti m je sjezd ze silnice rozšířen na 5m. Napojení polní cesty C29 na silnici s živičným krytem bude provedeno po odříznutí živičného krytu vozovky. Styčná spára napojení v živičném krytu bude odříznuta do hloubky min. 50mm, vrstva krytu odfrézována a spáry budou ošetřeny modifikovanou zálivkou. Před napojením na silnici bude do vozovky zabudován svodný žlábek odvádějící povrchovou vodu z cesty do silničního příkopu.

d) Výhybny

Výhybna V15 je navržena v km 0,355 vpravo ve směru jízdy. Výhybna délky 20m rozšiřuje vozovku o 2m, přechod rozšíření je proveden na délku 6m se zaoblenými lomy. Pro míjení vozidel lze dále využít sjezdy na okolní pozemky.

e) Rozšíření v obloucích

Rozšíření ve směrových obloucích bude provedeno na obou stranách oblouku ($2 \times \Delta s / 2$) nebo na jen vnitřní straně oblouku (celé Δs). Minimální délka úseku rozšiřování před a za obloukem je uvažována 10m.

Hodnoty rozšíření:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Rozšíření ve směr. oblouku Δs (m)</i>
1	0,98
2	0
3	0
4	0,44

f) Odvodnění cesty

Odvodnění vozovky je zajištěno podélným a příčným sklonem. Odvodnění pláň je zajištěno jednostranným příčným sklonem 3%. V celé trase cesty je odvodnění pláň řešeno podélnou drenáží z drenážních trubek PVC DN 100 uložených v rýze obsypané těžkým kamenivem v min. hloubce 0,25m pod úrovní rostlé pláň s vyústěním do zasakovací šachty, případně do silničního příkopu.

g) Výškové řešení

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, v trase stoupá, do km 0,350 ve značném sklonu (max. 13%). Lomy podélného sklonu jsou zaobleny parabolickými oblouky. Lomy nivelety s rozdílem sklonů menším než 1% není třeba zaoblovat. Na začátku a konci cesty je výškové řešení dané napojením na silnici a na pokračující polní cestu, jinak lze niveletu v trase upravit s ohledem na výsledky IGP a podrobné výškové zaměření.

h) Objekty v trase

Součástí cesty C29 jsou projednávané sjezdy na okolní pozemky. V km 0,000-0,330 budou do krytu cesty zabudovány svodné žlábkové ve vzdálenosti 30m. odvádějící povrchovou vodu z cesty mimo vozovku.

Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:

Cesta C29 zasahuje do ochranného pásma silnice III. třídy a kříží podzemní vedení O2 a nadzemní vedení ČEZ.

i) Návrh krytu a konstrukce vozovky

Příčný sklon vozovky je navržen jednostranný ve sklonu 2,5%. Zemní pláň má jednostranný sklon 3,0%.

Návrh konstrukce vozovky:	
- Asfaltobeton ABIII(ACO11)	40 mm
- Postřík emulzí	
- Obalové kamenivo OKII (ACP16+)	60 mm
- Vibrovaný štěrť ŠV	150 mm
- Štěrťodrt' ŠD	200 mm
- Stabilizace vápnem	
celkem	450 mm

Návrh konstrukce vozovky bude upřesněn podle výsledků IGP.

Šířka koruny vozovky je navržena 4,5 m. Krajnice po obou stranách vozovky jsou navrženy v šířce 0,50m, v oboustranném příčném sklonu 8,0%. Krajnice budou provedeny ze štěrťodrti.

3. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ

Doprovodná zeleň u cesty C29 není navržena.

4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY

Cesta C29 nezasahuje do žádného biokoridoru ani biocentra.

5. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Návrh stavby je proveden s ohledem na respektování stávajícího krajinného prostředí.

Nepůsobí negativně na zdraví obyvatel a vytváří podmínky pro zlepšení životního prostředí v předmětné lokalitě. Stavba zlepšuje přístupnost krajiny, zvýší odolnost území také z hlediska vodní eroze.

TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C30

1. POPIS ÚZEMÍ

Cesta C30 na jihozápadě řešeného území vede k samotě Pod Babylonem, zároveň slouží pro přístup do lesních porostů a na okolní louky. Je napojena na cestu C29. Zemní cesta má kolejový charakter, koleje jsou zpevněné štěrkem. Chybí odvodnění.

2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

a) Kategorie cesty

Vedlejší polní cesta P4,0/20 jednopruhová, s krytem štěrkovým, délka cesty 302 m.

b) Směrové vedení trasy

Návrh trasy respektuje stávající prostorové podmínky území. Trasa je tvořena z přímých úseků, kružnicových oblouků bez přechodnic s ohledem na návrhovou rychlost 20 km/h. Charakteristiky směrových oblouků:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Délka oblouku \underline{L} (m)</i>	<i>Poloměr oblouku \underline{r} (m)</i>	<i>Délka tečen \underline{t} (m)</i>	<i>Úhel $\underline{\alpha}$ (°)</i>
1	35,12	20	24,10	100,613
2	37,08	70	18,99	30,351
3	14,35	250	7,18	3,287
4	56,52	100	29,04	32,381
5	39,09 část obl.	80	30,89	42,224

c) Připojení na stávající komunikace

Na začátku se napojuje cesta C30 přes výhybnu V15 na cestu C29 zakružovacími oblouky o poloměru 4m, končí u lesního pozemku.

d) Výhybny

Výhybny nejsou navrženy.

e) Rozšíření v obloucích

Rozšíření ve směrových obloucích bude provedeno na obou stranách oblouku ($2 \times \Delta s / 2$) nebo na jen vnitřní straně oblouku (celé Δs). Minimální délka úseku rozšiřování před a za obloukem je uvažována 10m.

Hodnoty rozšíření:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Rozšíření ve směr. oblouku Δs (m)</i>
1	1,20
2	0,10
3	0
4	0
5	0

f) Odvodnění cesty

Odvodnění vozovky je zajištěno podélným a příčným sklonem. Odvodnění pláň je zajištěno jednostranným příčným sklonem 3%. V celé trase cesty je odvodnění pláň řešeno podélnou drenáží z drenážních trubek PVC DN 100 uložených v rýze obsypané těženým kamenivem v min. hloubce 0,25m pod úrovní rostlé pláň s vyústěním do zasakovací šachty.

g) Výškové řešení

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, v trase stoupá. Lomy podélného sklonu jsou zaobleny parabolickými oblouky. Lomy nivelety s rozdílem sklonů menším než 1% není třeba zaoblovat. Na začátku a konci cesty je výškové řešení dané napojením na cestu C29 a terén, jinak lze niveletu v trase upravit s ohledem na výsledky IGP a podrobné výškové zaměření.

h) Objekty v trase

Součástí cesty C30 jsou projednávané sjezdy na okolní pozemky. V km 0,010-0,110 budou do krytu cesty zabudovány svodné žlábkové ve vzdálenosti 25m odvádějící povrchovou vodu z cesty mimo vozovku.

Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:

Cesta C30 zasahuje do ochranného pásma lesa.

i) Návrh krytu a konstrukce vozovky

Příčný sklon vozovky je navržen jednostranný ve sklonu 3%. Zemní pláň má jednostranný sklon 3,0%.

Návrh konstrukce vozovky:

- Vibrovaný štěrť ŠV	200 mm
- Štěrkodrt' ŠD	200 mm
- Stabilizace pláň vápnem	
celkem	400 mm

Návrh konstrukce vozovky bude upřesněn podle výsledků IGP.
Šířka koruny vozovky je navržena 4,0 m.

3. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ

Doprovodná zeleň u cesty C30 není navržena.

4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY

Cesta C30 kříží biokoridor LBK11.

5. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Návrh stavby je proveden s ohledem na respektování stávajícího krajinného prostředí. Nepůsobí negativně na zdraví obyvatel a vytváří podmínky pro zlepšení životního prostředí v předmětné lokalitě. Stavba zlepší přístupnost krajiny, zvýší odolnost území také z hlediska vodní eroze.

TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C33

1. POPIS ÚZEMÍ

Cesta C33 v jižní části území se na hranici intravilánu Lomnice nad Popelkou napojuje na místní komunikaci a vede západním směrem přes Oborský potok a přes nechráněný železniční přejezd podél obvodu KoPÚ ke koupališti. Cesta C33 zpřístupňuje okolní louky. Cesta má nekvalitní asfaltový kryt s četnými výtluky. Cesta C33 je navržena k rekonstrukci s asfaltovým krytem.

2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

a) Kategorie cesty

Hlavní polní cesta P4,5/30 jednopruhová, s krytem asfaltovým, délka cesty 405 m.

b) Směrové vedení trasy

Návrh trasy respektuje stávající prostorové podmínky území. Trasa je tvořena z přímých úseků, kružnicových oblouků bez přechodnic s ohledem na návrhovou rychlost 30 km/h. Charakteristiky směrových oblouků:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Délka oblouku</i> $\underline{L} \text{ (m)}$	<i>Poloměr oblouku</i> $\underline{r} \text{ (m)}$	<i>Délka tečen</i> $\underline{t} \text{ (m)}$	<i>Úhel</i> $\underline{\alpha} (^{\circ})$
1	12,60	100	6,30	7,216
2	10,28	100	4,81	5,505
3	7,97	250	3,99	1,828
4	62,04	500	31,06	7,107
5	33,27	250	13,66	7,625
6	27,84	25	15,58	63,847

c) Připojení na stávající komunikace

Na začátku se napojuje cesta C33 na místní komunikaci zakružovacími oblouky o poloměru 9 a 4m a končí na parkovišti u koupaliště.

d) Výhybny

Výhybna V16 je navržena v km 0,220 vpravo ve směru jízdy. Výhybna délky 20m rozšiřuje vozovku o 2m, přechod rozšíření je proveden na délku 6m se zaoblenými lomy. Pro míjení vozidel lze dále využít sjezdy na okolní pozemky.

e) Rozšíření v obloucích

Rozšíření ve směrových obloucích bude provedeno na obou stranách oblouku ($2 \times \Delta s / 2$) nebo na jen vnitřní straně oblouku (celé Δs). Minimální délka úseku rozšiřování před a za obloukem je uvažována 10m.

Hodnoty rozšíření:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Rozšíření ve směr. oblouku Δs (m)</i>
1	0 žel. přejezd
2	0 žel. přejezd
3	0
4	0
5	0
6	1,12

f) Odvodnění cesty

Odvodnění vozovky je zajištěno podélným a příčným sklonem. Odvodnění pláň je zajištěno jednostranným příčným sklonem 3%. V celé trase cesty je odvodnění pláň řešeno podélnou drenáží z drenážních trubek PVC DN 100 uložených v rýze obsypané těženým kamenivem v min. hloubce 0,25m pod úrovní rostlé pláň s vyústěním do železničního příkopu, do Oborského potoka a zasakovací šachty.

g) Výškové řešení

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, k Oborskému potoku klesá, následně stoupá a k parkovišti opět mírně klesá. Lomy podélného sklonu jsou zaobleny parabolickými oblouky. Lomy nivelety s rozdílem sklonů menším než 1% není třeba zaoblovat. Na začátku a konci cesty je výškové řešení dané napojením na místní komunikaci a na stávající parkoviště, jinak lze niveletu v trase upravit s ohledem na výsledky IGP a podrobné výškové zaměření.

h) Objekty v trase

Součástí cesty C33 jsou projednávané sjezdy na okolní pozemky, nový propustek P14 přes Oborský potok a stávající železniční přejezd.

Navržený propustek s kolmými čely, betonovými troubami do DN 1000 a délkou do 8m by měl mít upravený vtok a výtok zpevněním např. lomovým kamenem.

Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:

Cesta C33 zasahuje do ochranného pásma železnice a kříží podzemní vedení O2, vodovodu a nadzemní vedení ČEZ.

i) Návrh krytu a konstrukce vozovky

Příčný sklon vozovky je navržen jednostranný ve sklonu 2,5%. Zemní pláň má jednostranný sklon 3,0%.

Návrh konstrukce vozovky:

- Asfaltobeton ABIII(ACO11)

40 mm

- Postřik emulzí	
- Obalové kamenivo OKII (ACP16+)	60 mm
- Vibrovaný štěrť ŠV	150 mm
- Štěrťodrt' ŠD	200 mm
- Stabilizace vápnem	
celkem	450 mm

Návrh konstrukce vozovky bude upřesněn podle výsledků IGP.

Šířka koruny vozovky je navržena 4,5 m. Krajnice po obou stranách vozovky jsou navrženy v šířce 0,50m, v oboustranném příčném sklonu 8,0%. Krajnice budou provedeny ze štěrťodrti.

3. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ

Doprovodná zeleň u cesty C33 je stávající jednostranná, v případě potřeby bude obnovena.

4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY

Cesta C33 prochází biokoridorem LBK10.

5. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Návrh stavby je proveden s ohledem na respektování stávajícího krajinného prostředí.

Nepůsobí negativně na zdraví obyvatel a vytváří podmínky pro zlepšení životního prostředí v předmětné lokalitě. Stavba zlepší přístupnost krajiny, zvýší odolnost území také z hlediska vodní eroze.

TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C35

1. POPIS ÚZEMÍ

Cesta C35 vede z osady Hrádka do Morcinova podél obvodu KoPÚ v k.ú. Košov. Cesta je pokračováním cesty C29 přes osadu Hrádka mimo obvod KoPÚ a zpřístupňuje louky a lesní pozemky v jihozápadní části řešeného území. Cesta má šterkový kryt bez odvodnění. Cesta C35 je navržena k rekonstrukci s asfaltovým krytem.

2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

a) Kategorie cesty

Hlavní polní cesta P4,5/30 jednopruhová, s krytem asfaltovým, délka cesty 240 m.

b) Směrové vedení trasy

Návrh trasy respektuje stávající prostorové podmínky území. Trasa je tvořena z přímých úseků, kružnicových oblouků bez přechodnic s ohledem na návrhovou rychlost 30 km/h. Charakteristiky směrových oblouků:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Délka oblouku \underline{L} (m)</i>	<i>Poloměr oblouku \underline{r} (m)</i>	<i>Délka tečen \underline{t} (m)</i>	<i>Úhel $\underline{\alpha}$ (°)</i>
1	3,46 část obl.	15	8,05	56,442
2	21,55	25	11,49	49,374
3	18,64	250	9,33	4,277
4	21,49	50	10,91	24,628
5	21,59	50	10,96	24,735

c) Připojení na stávající komunikace

Na začátku se napojuje cesta C35 na místní komunikaci na obvodu KoPÚ a končí na křížení s cestou z Košova do Morcinova opět na obvodu KoPÚ.

d) Výhybny

Výhybna není s ohledem na délku cesty navržena.

e) Rozšíření v obloucích

Rozšíření ve směrových obloucích bude provedeno na obou stranách oblouku ($2 \times \Delta s / 2$) nebo na jen vnitřní straně oblouku (celé Δs). Minimální délka úseku rozšiřování před a za obloukem je uvažována 10m.

Hodnoty rozšíření:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Rozšíření ve směr. oblouku Δs (m)</i>
1	0 není místo
2	0,5 dovnitř
3	0
4	0,68
5	0,68

f) Odvodnění cesty

Odvodnění vozovky je zajištěno podélným a příčným sklonem. Odvodnění pláň je zajištěno jednostranným příčným sklonem 3%. V celé trase cesty je odvodnění pláň řešeno podélnou drenáží z drenážních trubek PVC DN 100 uložených v rýze obsypané těžkým kamenivem v min. hloubce 0,25m pod úrovní rostlé pláň s vyústěním do zasakovací šachty.

g) Výškové řešení

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, od osady Hrádka krátce klesá, následně mírně stoupá. Lomy podélného sklonu jsou zaobleny parabolickými oblouky. Lomy nivelety s rozdílem sklonů menším než 1% není třeba zaoblovat. Na začátku a konci cesty je výškové řešení dané napojením na místní komunikaci a na cestu z Košova do Morcinova, jinak lze niveletu v trase upravit s ohledem na výsledky IGP a podrobné výškové zaměření.

h) Objekty v trase

Součástí cesty C35 nejsou mimo projednávané sjezdy na okolní pozemky žádné další objekty.

Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:

Cesta C35 kříží podzemní vedení O2 a nadzemní vedení ČEZ.

i) Návrh krytu a konstrukce vozovky

Příčný sklon vozovky je navržen jednostranný ve sklonu 2,5%. Zemní pláň má jednostranný sklon 3,0%.

Návrh konstrukce vozovky:

- Asfaltobeton ABIII(ACO11)	40 mm
- Postřík emulzí	
- Obalové kamenivo OKII (ACP16+)	60 mm
- Vibrovaný štěrk ŠV	150 mm
- Štěrkodrt' ŠD	200 mm
- Stabilizace vápnem	
celkem	450 mm

Návrh konstrukce vozovky bude upřesněn podle výsledků IGP.

Šířka koruny vozovky je navržena 4,5 m. Krajnice po obou stranách vozovky jsou navrženy v šířce 0,50m, v oboustranném příčném sklonu 8,0%. Krajnice budou provedeny ze štěrkodrti.

3. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ

Doprovodná zeleň u cesty C35 není navržena.

4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY

Cesta C35 nezasahuje do žádného biokoridu ani biocentra.

5. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Návrh stavby je proveden s ohledem na respektování stávajícího krajinného prostředí.

Nepůsobil negativně na zdraví obyvatel a vytváří podmínky pro zlepšení životního prostředí v předmětné lokalitě. Stavba zlepší přístupnost krajiny, zvýší odolnost území také z hlediska vodní eroze.

TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C40

1. POPIS ÚZEMÍ

Nově navržená cesta C40 spolu s cestou C16 propojuje cestu C6 a silnici II/286. Vede podél katastrální hranice mezi k.ú. Lomnice nad Popelkou a k.ú. Želechy a zpřístupňuje zemědělsky obhospodařované pozemky na severu řešeného území.

2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

a) Kategorie cesty

Vedlejší polní cesta P4,0/30 jednopruhová, s krytem šterkovým, délka cesty 385 m.

b) Směrové vedení trasy

Návrh trasy respektuje stávající prostorové podmínky území. Trasa je tvořena z přímých úseků, kružnicových oblouků bez přechodnic s ohledem na návrhovou rychlost 30 km/h. Charakteristiky směrových oblouků:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Délka oblouku</i> <i>\underline{L} (m)</i>	<i>Poloměr oblouku</i> <i>\underline{r} (m)</i>	<i>Délka tečen</i> <i>\underline{t} (m)</i>	<i>Úhel</i> <i>$\underline{\alpha}$ (°)</i>
1	48,24	250	24,20	11,053
2	25,93	250	12,98	5,943
3	17,23	150	8,62	6,582
4	57,98	150	29,35	22,146

c) Připojení na stávající komunikace

Na začátku se napojuje cesta C40 na cestu C16 a končí napojením na cestu C6 zakružovacím obloukem o poloměru 4m.

d) Výhybny

Výhybny nejsou navrženy.

e) Rozšíření v obloucích

Rozšíření ve směrových obloucích bude provedeno na obou stranách oblouku ($2 \times \Delta s / 2$) nebo na jen vnitřní straně oblouku (celé Δs). Minimální délka úseku rozšiřování před a za obloukem je uvažována 10m.

Hodnoty rozšíření:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Rozšíření ve směr. oblouku Δs (m)</i>
1	0
2	0
3	0,34
4	0,34

f) Odvodnění cesty

Odvodnění vozovky je zajištěno podélným a příčným sklonem. Odvodnění pláň je zajištěno jednostranným příčným sklonem 3%. V celé trase cesty je odvodnění pláň řešeno podélnou drenáží z drenážních trubek PVC DN 100 uložených v rýze obsypané těžkým kamenivem v min. hloubce 0,25m pod úrovní rostlé pláň s vyústěním do zasakovací šachty.

g) Výškové řešení

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, v trase klesá. Lomy podélného sklonu jsou zaobleny parabolickými oblouky. Lomy nivelety s rozdílem sklonů menším než 1% není třeba zaoblovat. Na začátku a konci cesty je výškové řešení dané napojením na cestu C16 a C6, jinak lze niveletu v trase upravit s ohledem na výsledky IGP a podrobné výškové zaměření.

h) Objekty v trase

Součástí cesty C40 není vyjma projednávaných sjezdů na okolní pozemky navržen žádný další objekt.

Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:

Cesta C40 prochází územím odvodněným plošnou drenáží a kříží nadzemní vedení ČEZ.

i) Návrh krytu a konstrukce vozovky

Příčný sklon vozovky je navržen jednostranný ve sklonu 3%. Zemní pláň má jednostranný sklon 3,0%.

Návrh konstrukce vozovky:

- Vibrovaný štěrť ŠV 200 mm

- Štěrkodrt' ŠD 200 mm

- Stabilizace pláňě vápnem

celkem

400 mm

Návrh konstrukce vozovky bude upřesněn podle výsledků IGP.

Šířka koruny vozovky je navržena 4,0 m.

3. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ

Doprovodná zeleň u cesty C40 není navržena.

4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY

Cesta C40 nezasahuje do žádného biokoridu ani biocentra.

5. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Návrh stavby je proveden s ohledem na respektování stávajícího krajinného prostředí. Nepůsobí negativně na zdraví obyvatel a vytváří podmínky pro zlepšení životního prostředí v předmětné lokalitě. Stavba zlepší přístupnost krajiny, zvýší odolnost území také z hlediska vodní eroze.