

OBSAH TECHNICKÉ ZPRÁVY CESTY

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

B.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY HC1

1. POPIS ÚZEMÍ

Cesta HC1 vede v trase stávající cesty od silnice III/32718 severozápadním směrem na mostek přes Radovesnický potok k hranici obvodu KoPÚ (hranice k.ú.) na západě zájmového území, kde se napojuje na stávající cestu do Žiželic. Stávající cesta je zemní nezpevněná s vyjetými kolejemí a bez odvodnění. Cesta HC1 je navržena s asfaltovým krytem a zpřístupňuje pozemky na západě řešeného území.

2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

a) Kategorie cesty

Hlavní polní cesta 4,0/30 jednopruhová s asfaltovým krytem, celková délka cesty 328m.

b) Směrové vedení trasy a rozšíření ve směrových obloucích

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:

Oblouk č.	Délka oblouku L (m)	Poloměr oblouku r (m)	Vzepětí oblouku y (m)	Délka tečen t (m)	Úhel α (°)	Rozšíření v oblouku (m)
1	28,72	100	1,03	14,46	16,454	
2	20,98	100	0,55	10,53	12,018	
3	33,67	25	5,46	19,94	77,158	1,2
4	35,36	25	6,00	21,37	81,048	1,2 dovnitř
5	15,43	200	0,15	7,72	4,420	
6	25,56 část obl.	100	1,24	15,81	17,967	

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

c) Připojení na stávající komunikace

Cesta HC1 začíná napojením na silnici III/32718 zakružovacími oblouky o poloměru 9m a rozšířením cesty na 5m. Styčná spára napojení v živičném krytu bude odříznuta do hloubky min. 50mm, vrstva krytu odfrézována a spáry budou ošetřeny modifikovanou zálivkou. Vzhledem k neexistenci silničního příkopu (povrchová voda ze silnice stéká do svahu a dál do terénu svažujícího se od silnice), není pod sjezdem navržen propustek. Stávající mělký silniční rigol končící u stávajícího sjezdu bude vyústěn na terén klesající od silnice stejně, jako v současnosti.

Cesta končí napojením na pokračující polní cestu s asfaltovým krytem do Žiželic.

d) Výhybny

Výhybna není vzhledem k délce cesty navržena. Pro míjení vozidel lze využít napojení cest DC2 a DC3, případně sjezdy na okolní pozemky.

e) Odvodnění cesty

Odvodnění vozovky je zajištěno podélným a příčným sklonem. Odvodnění pláň je zajištěno jednostranným příčným sklonem 3,0%.

Cesta bude odvodněna 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 terénu svažujícího se od cesty a do Radovesnického potoka. V km 0,136 – 0,244 je pro odvedení povrchové vody stahující se k cestě navržen mělký lichoběžníkový příkop se sklonem svahů 1:1,5 a šířkou ve dně 0,3m. Voda z příkopu je odvedena propustkem P5 pod cestou HC1.

f) Výškové řešení

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, v trase převážně klesá (max.2,11%), krátké stoupání má hodnotu 0,51% . Lomy podélného sklonu jsou zaobleny parabolickými oblouky. Lomy nivelety s rozdílem sklonů menším než 1% není třeba zaoblovat. Na začátku a na konci je výškové řešení dané napojením na silnici III/32718 a pokračující cestou do Žiželic.

g) Objekty v trase

Součástí cesty HC1 je v km 0,297 – 0,307 stávající mostek M1 s průtočným profilem cca 6,0m/1,6m (š/v) a nově navržený propustek P5 v km 0,210 provádějící vodu z cestního příkopu pod cestou HC1. Propustek DN 400 délky 7m bude mít šikmá čela opevněná lomovým kamenem stejně jako vtok. Pro rozprostření výtoku bude k výtoku z propustku uložena vrstva hrubého kameniva v šířce min.1m a délce 2m.

Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:

Cesta HC1 prochází ochranným pásmem silnice III. třídy a územím odvodněným plošnou drenáží a kříží nadzemní vedení VN (km 0,142).

h) Návrh krytu a konstrukce vozovky

Šířka koruny cesty je navržena 4,0 m. Příčný sklon vozovky je v celé délce navržen jednostranný ve sklonu 2,5%, zemní pláň má jednostranný sklon 3,0%. Šířka asfaltového krytu je 3m s krajnicemi 0,5m ze štěrkodrti v oboustranném příčném sklonu 8%.

Návrh konstrukce vozovky:

- Asfaltobeton (ACO11)	40 mm
- Postřík emulzí	
- Obalové kamenivo (ACP16+)	60 mm
- Vibrovaný štěrk ŠV	150 mm
- Štěrkodrt' ŠD	200 mm
- Stabilizace pláň vápněním	0 mm
celkem	450 mm

Šířka koruny vozovky je v prvních 20-ti m rozšířena na 5,0m s asfaltovým krytem šířky 4,0m a krajnicemi 0,5m ze štěrkodrti v oboustranném příčném sklonu 8%.

Na základě inženýrsko - geologického průzkumu bude možné použít skrytou vrstvu hlinitopísčitého kameniva GFY do násypů, vápnění pláňe na jílech CH s obsahem vápna 3% a mocností upravované vrstvy 0,3m.

3. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ

Nová doprovodná zeleň je navržena jako liniová levostranná (km 0,010 - 0,180 a 0,315 – KÚ) a pravostranná (km 0,215 - 0,270), tedy z jižní a východní strany. Pro výsadbu budou použity listnaté stromy, běžně se v lokalitě vyskytující.

4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY

Cesta HC1 zasahuje do lokálního biokoridoru LBK13.

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 a zvýší odolnost území z hlediska vodní i větrné eroze.

B2 TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY HC4-2

1. POPIS ÚZEMÍ

Cesta HC4-2 navržená v trase stávající cesty se napojuje na stávající asfaltovou cestu HC4-1 v jižní části řešeného území. Cesta HC4-2 vede podél hranice obvodu a lesa jihovýchodním směrem, kde se na konci obvodu napojuje na lesní cestu. Stávající cesta je vyježděná, nezpevněná se zemním krytem a bez odvodnění. Zpřístupňuje spolu s cestou HC4-1 pozemky jihovýchodně od Rozehnal.

2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

a) Kategorie cesty

Hlavní polní cesta 4,5/30 jednopruhová se šterkovým krytem a kolejovou úpravou, délka cesty 427m.

b) Směrové vedení trasy a rozšíření ve směrových obloucích

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:

Oblouk č.	Délka oblouku L (m)	Poloměr oblouku r (m)	Vzepětí oblouku y (m)	Délka tečen t (m)	Úhel α (°)	Rozšíření v oblouku u (m)
1	66,92	250	2,24	33,66	15,337	
2	69,81	300	2,03	35,06	13,332	
3	32,13	250	0,52	16,09	7,364	
4	10,52 část obl.	100	0,25	7,11	8,131	

Rozšíření ve směrových obloucích není potřebné.

c) Připojení na stávající komunikace

Cesta HC4-2 začíná napojením na cestu HC4-1 a konci cesty HC4-2 pokračuje lesní cesta. Styčná spára napojení v živičném krytu bude odříznuta do hloubky min. 50mm, vrstva krytu odfrézována a spáry budou ošetřeny modifikovanou zálivkou.

d) Výhybny

Výhybna není vzhledem k délce cesty navržena. Pro míjení vozidel lze využít sjezdy na okolní pozemky.

e) Odvodnění cesty

Odvodnění vozovky je zajištěno podélným a příčným sklonem. Odvodnění pláň je zajištěno jednostranným příčným sklonem 3,0%.

Odvodnění je řešeno podélnou drenáží z drenážních trubek PVC DN 150 uložených v rýze na pískovém loži s obsypem těžkým kamenivem a s vyústěním do terénu svažujícího se od cesty.

f) Výškové řešení

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, v trase stoupá (max. 4,02%). 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 cestu HC4-1, na konci terénem lesní cesty.

g) Objekty v trase

Na cestě HC4-2 není navržen žádný objekt.

Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:

Cesta HC4-2 zasahuje do ochranného pásma lesa a prochází územím odvodněným plošnou drenáží.

h) Návrh krytu a konstrukce vozovky

Příčný sklon vozovky je v celé délce navržen jednostranný ve sklonu 3 %. Zemní pláň má po celé délce jednostranný sklon 3,0%. Šířka koruny vozovky je navržena 4,5m.

Návrh konstrukce vozovky:

- Betonový prefabrikát	120 mm
- Ložní vrstva	40mm
- Štěrkodrt' ŠD	130 mm
- Štěrkodrt' ŠD	170 mm
- Stabilizace pláňě vápněním	0 mm
celkem	470 mm

Na základě inženýrsko - geologického průzkumu by se pláň konstrukce cesty v prostoru cesty stávající měla nacházet na hlinitém písku SMY s dostatečnou únosností. Protože však je navržena cesta širší a pláň se může nacházet ve vrstvě slínu CH, je zde navrženo vápnění pláňe s obsahem vápna 3% a mocností upravované vrstvy 0,3m.

3. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ

Cesta HC4-2 vede podél lesa. Nová zeleň není navržena.

4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY

Cesta HC4-2 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 zlepšuje přístupnost krajiny.