

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

Hlavní polní cesta C1 s asfaltovým krytem v délce 1140m vede z intravilánu severním směrem na silnici I/57. Cesta má asfaltový kryt šířky 4m s výtluky a rozbité krajnice. Odvodněna je příkopy a po obou stranách rostou ovocné stromy. Parametry cesty zůstanou nezměněny, je navržena rekonstrukce asfaltového krytu a obnovení krajnic.

2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

a) Kategorie cesty

Hlavní polní cesta 5,0/30 jednopruhová s asfaltovým krytem, délka cesty 1140m.

b) Směrové vedení trasy

Směrové vedení cesty zůstane nezměněno.

c) Připojení na stávající komunikace

Cesta C1 začíná na hranici intravilánu a končí napojením na silnici I/57.

d) Výhybny

Výhybny jsou nově navrženy 2. 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 stávajícím podélným a příčným sklonem cesty a stávajícími příkopy.

g) Výškové řešení

Niveleta cesty bude zvýšena o novou vrstvu krytu z asfaltobetonu. Niveleta stávající cesty klesá a stoupá v rozmezí -4,8% + 2,2%.

h) Objekty v trase

Součástí cesty C1 jsou vyjma projednávaných sjezdů dva stávající a vyhovující propustky P1 v km 0,265 a P2 v km 0,886.

Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:

Cesta C1 zasahuje do ochranného pásma silnice I. třídy, kříží vedení vodovodu a plynovodu.

i) Návrh krytu a konstrukce vozovky

Návrh rekonstrukce krytu vozovky:

- Asfaltobeton ABIII(ACO11) 40 mm
- Vyspravení stávajícího krytu cesty

Šířka koruny vozovky je shodná se stávající. Krajnice po obou stranách vozovky budou obnoveny v šířce 0,50m, v oboustranném příčném sklonu 8,0%. Krajnice budou provedeny ze štěrkodrti.

3. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ

Vzhledem ke stávající zeleni na svahu podél cesty C1 není další výsadba uvažována.

4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY

Cesta C1 nezasahuje do žádného biocentra ani biokoridoru.

5. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

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

TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C3

2. POPIS ÚZEMÍ

Cesta C3 v jihozápadní části k.ú. je napojena na silnici III/04738, od níž klesá východním směrem a spolu s pokračující cestou C5 je jedinou přístupovou cestou k zámku pro automobilovou dopravu. Stávající úzká cesta je šterková s výmoly a zarostlými krajinicemi. Cesta je navržena k rekonstrukci.

6. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

a) Kategorie cesty

Hlavní polní cesta 4,5/30 jednopruhá s asfaltovým krytem, délka cesty 166m.

e) 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	20,16	250	10,08	4,622

f) Připojení na stávající komunikace

Cesta C3 začíná napojením v místě stávajícího sjezdu na silnici III/04738 zakružovacími oblouky o poloměru 9 a 4 m a v délce 20 m je rozšířena na 5m. Na konec cesty jsou napojeny polní cesty C4 a C5.

Napojení polní cesty C3 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.

g) Výhybny

Výhybny nejsou navrženy.

e) Rozšíření v obloucích

Rozšíření ve směrových obloucích není potřebné.

j) 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 těžkým kamenivem v min. hloubce 0,25m pod úrovní rostlé pláň s vyústěním do zasakovací šachty v km 0,1 vpravo vedle cesty.

k) Výškové řešení

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, v trase klesá, ke konci mírně stoupá. 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 silnici III/04738, na konci cesty pokračuje cesta C4 a C5. Niveletu lze v trase upravit s ohledem na výsledky IGP a podrobné výškové zaměření.

l) Objekty v trase

Součástí cesty C3 není vyjma projednávaných sjezdů žádný další objekt.

Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:

Cesta C3 zasahuje do ochranného pásma lesa a silnice III. třídy.

m) 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 štěrk ŠV	150 mm
- Štěrkopísek ŠP	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.

7. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ

Vzhledem ke stávající zeleni na svahu podél cesty C3 není další výsadba uvažována.

8. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY

Cesta C3 nezasahuje do žádného biocentra ani biokoridoru.

9. 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 je pokračováním cesty C3 k zámku podél hranice řešeného území v jihozápadní části k.ú. Cesta C5 je navržena s asfaltovým krytem a zpřístupňuje území mezi Žákovským hájem a Oborou a zámek. Stávající šterková cesta charakteru kolejového zpevnění je úzká a navržena k celkové rekonstrukci.

2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

a) Kategorie cesty

Hlavní polní cesta P4,0/30 jednoruhová, s krytem asfaltovým, délka cesty 842m.

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	10,05	500	5,02	1,151
2	5,43	250	2,72	1,243
3	19,15	1000	9,57	1,099
4	39,63	1000	19,82	2,270
5	20,06	1000	10,03	1,148
6	44,23	400	22,13	6,336
7	8,18	30	4,12	15,633
8	8,94	50	4,48	10,244
9	12,49	100	6,25	7,157
10	11,29	100	5,65	6,460
11	8,10	100	4,05	4,641
12	14,59	80	7,31	10,446
13	27,91	100	14,05	15,992
14	20,82	250	10,42	4,774

c) Připojení na stávající komunikace

Na začátku se napojuje cesta C5 na cestu C3.

d) Výhybny

Výhybna V3 je navržena v km 0,304 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
2	0
3	0
4	0
5	0
6	0
7	1,00
8	0,68
9	0,44
10	0,44
11	0,44
12	0,50
13	0,44 dovnitř
14	0

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 úroveň rostlé pláň s vyústěním do zelesněného údolí vlevo podél cesty.

g) Výškové řešení

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, v délce mírně klesá a stoupá, na konci cesty opět 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 cestu C3 a na konci cesty terénem, jinak lze niveletu v trase upravit s ohledem na výsledky IGP a podrobné výškové zaměření.

h) Objekty v trase

Součástí cesty C5 není mimo projednávané sjezdy na okolní pozemky žádný další objekt.

Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:

Cesta C5 zasahuje do ochranného pásma lesa.

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
- Štěrkopísek ŠP	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 C5 není navržena výsadba doprovodné zeleně.

4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY

Cesta C5 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 i z hlediska vodní eroze.

TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C14

1. POPIS ÚZEMÍ

C14 je nově navržená cesta, která vychází z cesty C1 a vede severozápadním směrem podél vodního toku Salaše. Cesta zpřístupňuje pozemky na severozápadě k.ú.

2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

a) Kategorie cesty

Vedlejší polní cesta P4,5/30 jednopruhová, s krytem travnatým, délka cesty 542 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	23,03	22	12,68	59,554
2	13,40	100	6,76	7,73
3	105,59	120	56,49	50,414
4	23,09	250	11,57	5,292
5	23,71	250	11,87	5,432
6	51,33	150	25,92	19,606
7	14,12	250	7,06	3,237
8	15,16	30	7,75	28,956
9	21,38	120	10,72	10,207

c) Připojení na stávající komunikace

Na začátku se napojuje cesta C14 na C1 zakružovacími oblouky o poloměru 6 a 4m v místě současného sjezdu. Cesta C14 končí na hranici k.ú. Prvních 20m cesty doporučujeme zpevnit bezprašným, nejlépe asfaltovým krytem.

d) Výhybny

Výhybna není navržena. 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	1,22
2	0,44
3	0,38
4	0
5	0
6	0,34
7	0
8	1,00
9	0,38

f) Odvodnění cesty

Odvodnění vozovky je zajištěno podélným a příčným sklonem. Odvodnění pláň je zajištěno jednostranným příčným sklonem 4%. 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 vodoteče Salaš.

g) Výškové řešení

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, v trase většinou 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 cestu C1 a terén, jinak lze niveletu v trase upravit s ohledem na výsledky IGP a podrobné výškové zaměření.

h) Objekty v trase

Součástí cesty C14 je vyjma projednávaných sjezdů na okolní pozemky navrženo převedení stahující se povrchové vody pod cestou C14 do Salaše a nový propustek P4. Propustek P4v km 0,003 převede vodu z cestního příkopu podél cesty C1 pod cestou C14 do toku Salaše. Navržený propustek se šikmými čely, betonovými troubami do DN 600 a délkou do 10m by měl mít upravený vtok a výtok zpevněním např. lomovým kamenem. Povrchové vody přitékající k tělesu cesty v km 0,056 z přilehlých ze západu se svažujících pozemků budou svedeny zasakovací rýhou podél cesty a následně potrubím do DN 400 a délkou cca 7m pod cestou C14 do vodoteče. Proti zanášení budou stěny rýhy potaženy separační textilií a rýha bude vyplněná štěrkem. Výtok by měl být opevněn například dlažbou z lomového kamene.

Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:
Cesta C14 zasahuje do území odvodněného plošnou drenáží.

Návrh krytu a konstrukce vozovky

Příčný sklon vozovky je navržen jednostranný ve sklonu 4%. Zemní pláň má jednostranný sklon 4,0%.

Návrh konstrukce vozovky:

- Zatravnovací vrstva	50 mm
- Štěrkodrt' ŠD	250 mm
- Stabilizace vápnem	
celkem	300 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 C14 není navržena.

4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY

Cesta C14 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 i z hlediska vodní eroze.