

## **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

## **B.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C1**

### **1. POPIS ÚZEMÍ**

Stávající cesta C1 vychází ze severozápadní části intravilánu. Začíná napojením na místní komunikaci u areálu bývalé Benziny a vede jižně pod Dolním Bartošovickým rybníkem západním směrem podél obvodu KoPÚ. Stávající štěrková cesta s výmoly je ve špatném technickém stavu, jen částečně je odvodněna oboustranným podélným příkopem. Cesta zpřístupňuje pozemky v severozápadní části zájmového území.

### **2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ**

#### **a) Kategorie cesty**

Vedlejší polní cesta 4,0/20 jednopruhová s krytem štěrkovým, délka cesty 755m.

#### **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 <math>\underline{L} \text{ (m)}</math></i>	<i>Poloměr oblouku <math>\underline{r} \text{ (m)}</math></i>	<i>Délka tečen <math>\underline{t} \text{ (m)}</math></i>	<i>Úhel <math>\underline{\alpha} (^{\circ})</math></i>
<b>1</b>	47,39	250	23,77	10,961
<b>2</b>	19,18	80	9,64	13,735
<b>3</b>	33,21	80	16,85	23,785
<b>4</b>	18,40	250	9,21	4,221

#### **c) Připojení na stávající komunikace**

Cesta C1 začíná napojením místní komunikaci zakružujícími oblouky o poloměru 5 a 9 m a končí západně od obce Bartošovice na obvodu KoPÚ.

#### **d) Výhybny**

Výhybna V18 je navržena v km 0,350 vlevo ve směru jízdy. Výhybna délky 20 m rozšiřuje vozovku o 2 m, přechod rozšíření je proveden na délku 6 m se zaoblenými lomy. Pro míjení vozidel lze využít sjezdy na okolní pozemky a připojení další cesty.

#### **e) Rozšíření v obloucích**

Rozšíření ve směrových obloucích není u cesty C1 potřebné.

#### 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 těženým kamenivem v min. hloubce 0,25m pod úroveň rostlé pláň s vyústěním do stávajícího příkopu bez odtoku, do terénu svažujícího se od cesty případně do zasakovací šachty.

#### g) Výškové řešení

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, v délce mírně klesá a 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 místní komunikaci a na konci terénem.

#### h) Objekty v trase

Cesta C1 prochází v km 0,092 nad stávajícím propustkem P1 s vtokovou šachtou s mříží. Propustek P1 převádí pod cestou C1 vodu ze stávající příkopu do stávající příkopu. Propustek bude rekonstruován s troubami DN 600, s vtokovou šachtou s mříží a výtokovým šikmým čelem opevněným kamennou dlažbou.

#### **Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:**

Cesta C1 prochází územím plánovaného vodního kanálu D-O-L, kříží nadzemní vedení VN (km 0,015) a podzemní vedení STL plynu (km 0 – 0,203).

#### i) Návrh krytu a konstrukce vozovky

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

Návrh konstrukce vozovky:

- Vibrovaný štěrť ŠV	200 mm
- Štěrť ŠD	200 mm
- Stabilizace pláň vápnem	0 mm
<b>Celkem</b>	<b>400 mm</b>

Šířka koruny vozovky je navržena 4,0 m.

### 3. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ

Nová doprovodná zeleň není u cesty C1 navržena, cesta prochází podél stávajícího ozeleněného břehu rybníku.

#### **4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY**

Cesta C1 se nachází v CHKO Poodří a prochází podél přírodní rezervace Bartošovický luh a podél biocentra NBC N1(92) Oderská niva.

#### **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.

## **B.2 TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C9**

### **1. POPIS ÚZEMÍ**

Polní cesta C9 se napojuje na cestu C4 u západní části obvodu řešeného území a vede v trase stávající vyježděné polní cesty severním směrem s návazností na pokračující polní cestu VC15 v k.ú. Hukovice. Cesta C9 zpřístupňuje pozemky v severozápadní části zájmového území.

### **2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ**

#### **a) Kategorie cesty**

Vedlejší polní cesta 4,0/20 jednopruhová se šterkovým krytem, délka cesty 56m.

#### **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 <math>\underline{L} \text{ (m)}</math></i>	<i>Poloměr oblouku <math>\underline{r} \text{ (m)}</math></i>	<i>Délka tečen <math>\underline{t} \text{ (m)}</math></i>	<i>Úhel <math>\underline{\alpha} (^{\circ})</math></i>
<b>1</b>	42,84	250	21,47	9,817
<b>2</b>	Část obl. 2,56	50	9,12	20,661

#### **c) Připojení na stávající komunikace**

Cesta C9 začíná napojením na polní cestu C4 zakružujícími oblouky o poloměru 9 m. Na konci je cesta C9 ukončena na pokračující polní cestě VC15 na obvodu KoPÚ.

#### **d) Výhybny**

Výhybna není vzhledem k délce cesty navržena.

#### **e) Rozšíření v obloucích**

Rozšíření ve směrových obloucích není potřebné.

#### **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 těženým kamenivem v min. hloubce 0,25m pod úrovní rostlé pláň s vyústěním do svažujícího se okolního terénu.

### g) Výškové řešení

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, v délce většinou mírně klesá. Na začátku je výškové řešení dané napojením na polní cestu C4 a na konci terénem pokračující polní cesty.

### h) Objekty v trase

Součástí cesty C9 není žádný další objekt.

**Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:**

Cesta C9 prochází územím odvodněným plošnou drenáží.

### i) Návrh krytu a konstrukce vozovky

Příčný sklon vozovky je v celé délce navržen jednostranný ve sklonu 3%, rovněž zemní pláň má jednostranný sklon 3,0%.

Návrh konstrukce vozovky:

- Vibrovaný štěrk ŠV	200 mm
- Štěrkodrt' ŠD	200 mm
- Stabilizace pláně vápnem	0 mm
<b>Celkem</b>	<b>400 mm</b>

Šířka koruny vozovky je navržena 4,0 m.

## 3. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ

Nová doprovodná zeleň není u cesty C9 navržena.

## 4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY

Cesta C9 se nachází v CHKO Poodří a prochází podél biokoridoru RBK 541.

## 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.

## **B.3 TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C10**

### **1. POPIS ÚZEMÍ**

Polní cesta C10 vychází od silnice III/46428 západně od obce Bartošovice, vede severním směrem a končí napojením na cestu C4. Cesta C10 je navržena v trase stávající nezpevněné cesty nedostatečné šířky. Cesta C10 zajišťuje přístup k pozemkům u západního obvodu KoPÚ propojením silnice III/46428 a cesty C4.

### **2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ**

#### **a) Kategorie cesty**

Hlavní polní cesta 4,5/30 jednopruhová s asfaltovým krytem, délka cesty 150m.

#### **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 <math>\underline{L}</math> (m)</i>	<i>Poloměr oblouku <math>\underline{r}</math> (m)</i>	<i>Délka tečen <math>\underline{t}</math> (m)</i>	<i>Úhel <math>\underline{\alpha}</math> (°)</i>
<b>1</b>	16,57	80	8,32	11,863
<b>2</b>	6,74	50	3,38	7,730
<b>3</b>	31,76	150	15,95	12,131

#### **c) Připojení na stávající komunikace**

Cesta C10 začíná napojením na silnici III/46428 zakružovacími oblouky o poloměru 9m a napojením na cestu C4 zakružovacím obloukem o poloměru 6m. Napojení polní cesty C10 (v prvních 20-ti m rozšířené na 5m) 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. Napojení na silnici bude doplněno osazením a posunutím dopravní značky a směrovými sloupky.

#### **d) Výhybny**

Výhybny nejsou z hlediska délky cesty navrženy. Pro míjení vozidel lze využít také 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 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 svažujícího se terénu od cesty a do silničního příkopu. Povrchová voda přitékající po cestě k silnici bude odvedena do příkopu příčným žlabem s roštem.

**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 je výškové řešení dané napojením na silnici III/46428 a na konci napojením na cestu C4.

**h) Objekty v trase**

Na cestě C10 je třeba vybudovat nový propustek P20 v km 0,001 a osadit příčný žlab s roštem.

Propustek P20 DN400 bude mít šikmá čela s vtokem a výtokem opevněným kamennou dlažbou a provede pod cestou C10 vodu ze silničního příkopu.

**Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:**

Cesta C10 zasahuje do ochranného pásma silnice III. třídy, kříží podzemní vedení CETIN (km 0,005) a vodovodu (km 0,002) a prochází územím odvodněným plošnou drenáží.

**i) Návrh krytu a konstrukce vozovky**

Příčný sklon vozovky je v celé délce navržen jednostranný ve sklonu 2,5%, zemní pláň má jednostranný sklon 3,0%.

Návrh konstrukce vozovky:

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

Návrh konstrukce vozovky bude upřesněn podle výsledků IGP.

Šířka koruny vozovky je 4,5m (v prvních 20-ti m rozšířené na 5m). 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 komunikací je navrhována pro posílení a stabilizaci ekologických vazeb v krajině, nelze však opomenout ani její význam krajinářský a estetický – vytvoření krajinných linií.

Stávající pravostranná zeleň do km 0,08 bude podle z důvodu rozšíření cesty upravena, případně doplněna a prodloužena do konce cesty novou výsadbou. Pro výsadbu se navrhuje osázení v lokalitě běžně se vyskytujícími druhy listnáčů.

### **4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY**

Cesta C10 se nachází v CHKO Poodří.

### **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 větrné eroze.

## **B.4 TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C18**

### **1. POPIS ÚZEMÍ**

K rekonstrukci navržená polní cesta C18 navazuje na polní cestu C16 jižně od Hukovické nádrže. Trasa vede západním směrem a končí za pravostranným přítokem Hukovického potoka vlévajícím se do Hukovické nádrže. Stávající cesta je nezpevněná, místy se štěrkovými kolejiemi a zpřístupňuje zemědělské pozemky Na hukovické straně.

### **2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ**

#### **a) Kategorie cesty**

Vedlejší polní cesta 4,0/20 jednopruhová se štěrkovým krytem, délka cesty 330m.

#### **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 <math>\underline{L}</math> (m)</i>	<i>Poloměr oblouku <math>\underline{r}</math> (m)</i>	<i>Délka tečen <math>\underline{t}</math> (m)</i>	<i>Úhel <math>\underline{\alpha}</math> (°)</i>
<b>1</b>	66,53	150	33,83	25,414
<b>2</b>	32,89	100	16,59	18,845
<b>3</b>	28,37	100	14,29	16,260
<b>4</b>	13,56	50	6,82	15,530

#### **c) Připojení na stávající komunikace**

Cesta C18 začíná napojením na polní cestu C16. Končí za pravostranným přítokem Hukovického potoka vlévajícím se do Hukovické nádrže.

#### **d) Výhybny**

Výhybna není navržena. Pro míjení vozidel lze 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 pláň je zajištěno jednostranným příčným sklonem 3%. Odvodnění pláň je v km 0 - 0,082 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 svažujícího se terénu od cesty. Odvodnění v km 0,082 – 0,322 je řešeno levostranným příkopem se sklony svahů 1: 1,5 (výjimečně 1:1) a šířkou dna příkopu 0,3m s vyústěním do pravostranného přítoku Hukovického potoka.

#### g) Výškové řešení

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, zpočátku stoupá a následně klesá k vodoteči. 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 pokračující polní cestu a terén.

#### h) Objekty v trase

Součástí cesty C18 je stávající propustek P8 DN 800 v km 0,324. Propustek v dobrém technickém stavu provádí vodu z pravostranného přítoku Hukovického potoka pod cestou C18.

#### **Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:**

Cesta C18 prochází územím odvodněným plošnou drenáží a vede v souběhu s podzemním vedením vodovodu (km 0 – 0,330) a kanalizace (km 0 – 0,288).

#### i) Návrh krytu a konstrukce vozovky

Příčný sklon vozovky je v celé délce navržen jednostranný ve sklonu 3%, rovněž zemní pláň má jednostranný sklon 3,0%.

Návrh konstrukce vozovky:

- Vibrovaný štěrk ŠV	200 mm
- Štěrkodrt' ŠD	200 mm
- Stabilizace pláně vápnem	0 mm
<b>Celkem</b>	<b>400 mm</b>

Šířka koruny vozovky je navržena 4,0 m bez krajnic.

### 3. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ

Nová doprovodná zeleň není u cesty C18 navržena.

### 4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY

Cesta C18 kříží biokoridor R 5.

## **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 eroze.

## **B.5 TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C19**

### **1. POPIS ÚZEMÍ**

K rekonstrukci navržená polní cesta C19 odbočuje z cesty C16 v těsné blízkosti intravilánu, kde se C16 napojuje na místní komunikaci. Trasa vede jižním směrem poblíž hranice intravilánu a končí napojením na cestu C20. Stávající cesta je nezpevněná vyježděná s levostranným příkopem. Příkop je oddělen od hranice intravilánu výsadbou jehličnanů.

Cesta zpřístupňuje zemědělské pozemky v jihozápadní části zájmového území.

### **2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ**

#### **a) Kategorie cesty**

Vedlejší polní cesta 4,0/20 jednopruhová se šterkovým krytem, délka cesty 387m .

#### **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 <math>\underline{L}</math> (m)</i>	<i>Poloměr oblouku <math>\underline{r}</math> (m)</i>	<i>Délka tečen <math>\underline{t}</math> (m)</i>	<i>Úhel <math>\underline{\alpha}</math> (°)</i>
<b>1</b>	13,03	50	6,54	14,925
<b>2</b>	18,13	100	9,08	10,385
<b>3</b>	28,93	100	14,56	16,733
<b>4</b>	23,85	500	11,92	2,733
<b>5</b>	16,73	250	8,36	3,831
<b>6</b>	22,15	500	11,08	2,534
<b>7</b>	23,67	500	11,84	2,710
<b>8</b>	8,17	25	4,08	18,728

#### **c) Připojení na stávající komunikace**

Cesta C19 začíná napojením na polní cestu C16 zakružujícím obloukem o poloměru 6m. Cesta C19 končí napojením na polní cestu C20 zakružujícími oblouky o poloměru 9 a 5m.

#### **d) Výhybny**

Výhybna není navržena. Pro míjení vozidel lze 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 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 svažujícího se terénu od cesty a do stávajícího příkopu.

#### g) Výškové řešení

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, v celé trase mírně 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 cestu C16 a na konci na C20.

#### h) Objekty v trase

Součástí cesty C19 není navržený žádný nový objekt. Stávající propustky P9, P10 a P11 provádějí vodu ve stávající příkopu pod jednotlivými sjezdy z cesty C19.

**Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:**

Cesta C19 prochází územím odvodněným plošnou drenáží a kříží podzemní vedení CETIN (km 0,381 – 0,387) a plynu (km 0,007 – 0,011).

#### i) Návrh krytu a konstrukce vozovky

Příčný sklon vozovky je v celé délce navržen jednostranný ve sklonu 3%, rovněž zemní pláň má jednostranný sklon 3,0%.

Návrh konstrukce vozovky:

- Vibrovaný štěrť ŠV	200 mm
- Štěrť ŠD	200 mm
- Stabilizace pláň vápnem	0 mm
<b>Celkem</b>	<b>400 mm</b>

Šířka koruny vozovky je navržena 4,0 m bez krajnic.

### 3. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ

Nová doprovodná zeleň není u cesty C19 navržena, cesta prochází podél hranice intravilánu se stávající výsadbou jehličnanů.

### 4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY

Cesta C19 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.

## **B.6 TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C20**

### **1. POPIS ÚZEMÍ**

Polní cesta C20 je krátká část místní komunikace v obvodu KoPÚ vedoucí do oploceného zemědělského areálu na jihozápadní hranici intravilánu. Stávající cesta má asfaltový kryt poničený výtluky a je navržena rekonstrukce krytu a oprava krajnic.

### **2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ**

#### **a) Kategorie cesty**

Hlavní polní cesta 5,0/30 jednopruhová s asfaltovým krytem, délka cesty 39m.

#### **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 <math>\underline{L} \text{ (m)}</math></i>	<i>Poloměr oblouku <math>\underline{r} \text{ (m)}</math></i>	<i>Délka tečen <math>\underline{t} \text{ (m)}</math></i>	<i>Úhel <math>\underline{\alpha} (^{\circ})</math></i>
<b>1</b>	17,76	20	11,96	61,745

#### **c) Připojení na stávající komunikace**

Cesta C20 začíná a končí napojením na navazující místní komunikaci.

#### **d) Výhybny**

Výhybna není vzhledem k délce cesty navržena.

#### **e) Rozšíření v obloucích**

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

Hodnoty rozšíření:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Rozšíření ve směr. oblouku <math>\Delta s \text{ (m)}</math></i>
<b>1</b>	0,40



#### f) Odvodnění cesty

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

#### g) Výškové řešení

Niveleta cesty kopíruje stávající vozovku, v délce stoupá.

#### h) Objekty v trase

Součástí cesty C20 je navržený propustek P12, převádějící vodu z části cesty C21 pod cestou C20 s vyústěním do příkopu podél místní komunikace. Propustek P12 DN600 v km 0,017 bude mít šikmá čela s vtokem a výtokem opevněným kamennou dlažbou.

#### **Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:**

Cesta C20 kříží podzemní vedení CETIN (km 0 – 0,039) a vede v ní kanalizace (km 0 – 0,039).

#### i) Návrh krytu a konstrukce vozovky

Příčný sklon vozovky je dán stávajícím asfaltovým krytem, který bude vyspraven, opatřen spojovacím postřikem a novou vrstvou asfaltobetonu (ACO 11) v tl. 40mm.

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

### 3. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ

Nová doprovodná zeleň není u cesty C20 navržena.

### 4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY

Cesta C20 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 a zvýší odolnost území z hlediska vodní eroze.

## **B.7 TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C21**

### **1. POPIS ÚZEMÍ**

Polní cesta C21 se napojuje na cestu C20 u jihozápadní hranice intravilánu Bartošovic. Trasa obchází zemědělský areál ležící mimo obvod KoPÚ a dále se stáčí jihozápadním směrem, vede po užitelském rozhraní až k jihozápadnímu cípu řešeného území v lokalitě Zámeček. Stávající pouze vyjetá cesta je bez jakéhokoli odvodnění. Cesta C21 slouží převážně k zemědělským účelům jako přístup k areálu v intravilánu. Celá trasa cesty je zařazena do ÚP jako plánovaná cyklostezka.

### **2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ**

#### **a) Kategorie cesty**

Hlavní polní cesta 4,5/30 jednopruhová s asfaltovým krytem, délka cesty 1631m.

#### **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 <math>\underline{L}</math> (m)</i>	<i>Poloměr oblouku <math>\underline{r}</math> (m)</i>	<i>Délka tečen <math>\underline{t}</math> (m)</i>	<i>Úhel <math>\underline{\alpha}</math> (°)</i>
<b>1</b>	18,03	25	9,42	41,308
<b>2</b>	16,11	25	8,36	36,931
<b>3</b>	14,72	100	7,37	8,435
<b>4</b>	21,88	25	11,70	50,140
<b>5</b>	12,35	25	6,30	28,296
<b>6</b>	89,39	80	50,02	64,023
<b>7</b>	147,26	500	74,17	16,876
<b>8</b>	34,12	1000	17,06	1,955
<b>9</b>	54,69	1000	27,35	3,136
<b>10</b>	32,32	50	16,74	37,038

#### **c) Připojení na stávající komunikace**

Cesta C21 začíná napojením na cestu C20 zakružujícími oblouky o poloměru 9 a 5m a končí napojením na cestu C25 zakružujícími oblouky o poloměru 9 a 6m. Napojení polní cesty C21 na komunikaci 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 záhlvkou.

**d) Výhybny**

Výhybna V13, V14 a V15 jsou navrženy v km 0,400, 0,820 a 1,22 vpravo ve směru jízdy. Výhybna délky 20 m rozšiřuje vozovku o 2 m, přechod rozšíření je proveden na délku 6 m se zaoblenými lomy. Pro míjení vozidel lze využít sjezdy na okolní pozemky a připojení další cesty.

**e) Rozšíření v obloucích**

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

Hodnoty rozšíření:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Rozšíření ve směr. oblouku <math>\Delta s</math> (m)</i>
1	0,70
2	0,70
3	0
4	0,70
5	0,70
6	0
7	0
8	0
9	0
10	0,10

**f) Odvodnění cesty**

Odvodnění vozovky je zajištěno podélným a příčným sklonem. Odvodnění pláň je zajištěno jednostranným příčným sklonem 3% a příkopem (do km 0,325 pravostranným, do konce cesty pak levostranným) se sklony svahů 1: 1,5 (výjimečně 1:1) a šířkou dna příkopu 0,3m s vyústěním do údolnice a do stávajícího příkopu podél místní komunikace na hranici intravilánu.

**g) Výškové řešení**

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, v délce stoupá. Na začátku je výškové řešení dané napojením na cestu C20 a končí napojením na cestu C25.

#### **h) Objekty v trase**

Na cestě C21 jsou navrženy tři nové propustky P21, P22 a P28 v km 0,720; 0,325 a 0,015 provádějící vodu z cestního příkopu pod cestou C21 do údolnice, do pravostranného cestního příkopu a do stávajícího příkopu podél místní komunikace.

Propustky jsou navrženy z betonových trub DN600, DN400 a DN600 s šikmými čely a opevněním vtoku a výtoku kamennou dlažbou.

#### **Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:**

Cesta C21 bude zasahovat do území odvodněného plošnou drenáží a kříží nadzemní vedení VN (km 0,428). V trase cesty je naplánováno vedení dálkového plynovodu (VVTL km1,353).

#### **i) Návrh krytu a konstrukce vozovky**

Návrh konstrukce vozovky:

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

Šířka koruny vozovky je 4,5m. 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 komunikací je navrhována pro posílení a stabilizaci ekologických vazeb v krajině, nelze však opomenout ani její význam krajinářský a estetický – vytvoření krajinných linií.

Nová liniová výsadba je navržena jako levostranná od km 0,325 do konce cesty s podmínkou výsadby v min. vzdálenosti 3m od hrany koruny vozovky. Pro výsadbu se navrhuje osázení v lokalitě běžně se vyskytujícími druhy listnáčů.

### **4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY**

Cesta C21 prochází biokoridorem R7.

### **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.

## C.8 TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C22

### 1. POPIS ÚZEMÍ

Polní cesta C22 se napojuje na místní komunikaci na jižní hranici intravilánu Bartošovic a vede jižním směrem na hráz Bartošovické horní nádrže. Po překonání hráze ležící mimo obvod KoPÚ stávající cesta pokračuje jako C23. Na prvních 40-ti m má cesta asfaltový kryt s výtluky vyspravenými štěrkem. Dále je stávající cesta nezpevněná se zemním krytem. Cesta C22 zpřístupňuje pozemky na jihu zájmového území.

### 2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

#### a) Kategorie cesty

Vedlejší polní cesta 4,5/20 jednopruhová s krytem asfaltovým, délka cesty 168m.

#### 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 <math>\underline{L}</math> (m)</i>	<i>Poloměr oblouku <math>\underline{r}</math> (m)</i>	<i>Délka tečen <math>\underline{t}</math> (m)</i>	<i>Úhel <math>\underline{\alpha}</math> (°)</i>
<b>1</b>	Část obl. 14,03	23	16,90	72,618
<b>2</b>	22,90	25	12,31	52,478
<b>3</b>	48,52	50	26,37	55,599
<b>4</b>	30,16	80	15,26	21,597

#### c) Připojení na stávající komunikace

Cesta C22 začíná napojením na místní komunikaci a končí na obvodu KoPÚ. Napojení polní cesty C22 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 není vzhledem k délce cesty navržena.

#### e) Rozšíření v obloucích

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

Hodnoty rozšíření:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Rozšíření ve směr. oblouku <math>\Delta s</math> (m)</i>
<b>1</b>	0,60
<b>2</b>	0,50
<b>3</b>	0
<b>4</b>	0

**f) Odvodnění cesty**

Odvodnění vozovky je zajištěno podélným a příčným sklonem. Odvodnění pláň je zajištěno jednostranným příčným sklonem 3% a v km 0 – 0,010 a 0,060 – 0,090 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 cestního příkopu. V km 0,010 – 0,080 je odvodnění řešeno levostranným příkopem, v km 0,048 – 0,168 pravostranným příkopem se sklony svahů 1: 1,5 (výjimečně 1:1) a šířkou dna příkopu 0,3m. Příkop pokračující podél cesty C28 odvádí vodu do Bartošovického potoka.

**g) Výškové řešení**

Niveleta cesty v délce stoupá. Na začátku je výškové řešení dané napojením na místní komunikaci a na konci terénem.

**h) Objekty v trase**

Na cestě C22 je navržen propustek P25 v km 0,048 převádějící vodu z pravostranného do levostranného příkopu podél C22. Propustek je navržen z betonových trub DN600 s šikmými čely a opevněním vtoku a výtoku kamennou dlažbou.

**Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:**

Cesta C22 prochází podél území odvodněného plošnou drenáží a je v souběhu s podzemním vedením vodovodu (km 0 – 0,168).

**i) Návrh krytu a konstrukce vozovky**

Návrh konstrukce vozovky:

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

Šířka koruny vozovky je 4,5m. Krajnice po obou stranách vozovky jsou navrženy v šířce 0,50m, v oboustranném příčném sklonu 8,0%. Krajnice budou provedeny ze štěrkodrti. Příčný sklon vozovky je navržen jednostranný ve sklonu 2,5%.

Zemní pláň má jednostranný sklon 3,0%.

### **3. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ**

Nová doprovodná zeleň není u cesty C22 navržena, neboť podél cesty se nachází stávající ozelenění.

### **4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY**

Cesta C22 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 a zvýší odolnost území z hlediska vodní eroze.

## **B.9 TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C23**

### **1. POPIS ÚZEMÍ**

Polní cesta C23 je pokračováním, po překonání hráze ležící mimo obvod KoPÚ, cesty C22 a vede v trase stávající pouze vyježděné polní cesty jižním směrem podél Bartošovické horní nádrže. Cesta C23 zpřístupňuje pozemky v jižní části řešeného území.

### **2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ**

#### **a) Kategorie cesty**

Vedlejší polní cesta 4,5/20 jednopruhová se šterkovým krytem, délka cesty 204m.

#### **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 <math>\underline{L}</math> (m)</i>	<i>Poloměr oblouku <math>\underline{r}</math> (m)</i>	<i>Délka tečen <math>\underline{t}</math> (m)</i>	<i>Úhel <math>\underline{\alpha}</math> (°)</i>
<b>1</b>	Část obl.15,99	80	16,29	23,013
<b>2</b>	21,02	50	10,67	24,084
<b>3</b>	23,28	250	16,16	7,398

#### **c) Připojení na stávající komunikace**

Cesta C23 začíná (hráz Bartošovického horního rybníka) a končí na obvodu KoPÚ.

#### **d) Výhybny**

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

#### **e) Rozšíření v obloucích**

Rozšíření ve směrových obloucích není s ohledem na šířku jízdního pruhu potřebné.

#### **f) Odvodnění cesty**

Odvodnění vozovky je zajištěno podélným a příčným sklonem. Odvodnění pláň celé cesty 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 cestního příkopu. Pravostranný příkop se sklony svahů 1: 1,5 (výjimečně 1:1) a šířkou dna příkopu 0,3m a s vyústěním do údolnice



směřující do Bartošovického horního rybníka odvádí také vodu přitékající k cestě ze svažujících se okolních pozemků.

#### g) Výškové řešení

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, v délce klesá a stoupá. Na začátku je výškové řešení dané napojením na hráz rybníka a na konci terénem.

#### h) Objekty v trase

Na cestě C23 je navržen propustek P24 v km 0,060. Propustek, provádějící vodu z příkopu pod cestou C23, je navržen z betonových trub DN600 s šikmými čely a opevněním vtoku a výtoku kamennou dlažbou.

#### **Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:**

Cesta C23 prochází podél území odvodněného plošnou drenáží a kříží nadzemní vedení VN (km 0,148).

#### i) Návrh krytu a konstrukce vozovky

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

Návrh konstrukce vozovky:

- Vibrovaný štěrk ŠV	200 mm
- Štěrkodrt' ŠD	200 mm
- Stabilizace pláňe vápnem	0 mm
<b>Celkem</b>	<b>400 mm</b>

Šířka koruny vozovky je navržena 4,5 m.

### 3. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ

Nová doprovodná zeleň není u cesty C23 navržena.

### 4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY

Cesta C23 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 a zvýší odolnost území z hlediska vodní eroze.

## **B.10 TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C24**

### **1. POPIS ÚZEMÍ**

Polní cesta C24 se napojuje na účelovou komunikaci u zemědělského areálu. Vede v trase stávající nezpevněné, jen vyježděné polní cesty jihovýchodním směrem podél hranice intravilánu Bartošovic a končí napojením na cestu C22. Cesta C24 zpřístupňuje pozemky v jižní části řešeného území.

### **2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ**

#### **a) Kategorie cesty**

Vedlejší polní cesta 4,0/20 jednopruhová se šterkovým krytem, délka cesty 624m.

#### **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 <math>\underline{L}</math> (m)</i>	<i>Poloměr oblouku <math>\underline{r}</math> (m)</i>	<i>Délka tečen <math>\underline{t}</math> (m)</i>	<i>Úhel <math>\underline{\alpha}</math> (°)</i>
<b>1</b>	29,83	500	14,93	3,420
<b>2</b>	9,01	500	4,50	1,032
<b>3</b>	23,88	500	11,95	2,737
<b>4</b>	23,29	500	11,65	2,672
<b>5</b>	15,87	30	8,12	30,311
<b>6</b>	47,38	40	26,92	67,870
<b>7</b>	19,11	30	9,89+	36,503
<b>8</b>	25,40	500	12,69	2,908
<b>9</b>	9,94	250	4,97	2,281
<b>10</b>	13,89	100	6,95	7,960
<b>11</b>	23,74	20	13,49	68,007

#### **c) Připojení na stávající komunikace**

Cesta C24 začíná napojením na účelovou komunikaci u zemědělského areálu na obvodu KoPÚ a končí napojením na cestu C22 zakružujícími oblouky o poloměru 9 a 5m.

#### **d) Výhybny**

Výhybna V19 je navržena v km 0,360 vlevo ve směru jízdy. Výhybna délky 20 m rozšiřuje vozovku o 2 m, přechod rozšíření je proveden na délku 6 m se zaoblenými lomy. Pro míjení vozidel lze využít sjezdy na okolní pozemky a připojení další cesty.

**e) Rozšíření v obloucích**

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

Hodnoty rozšíření:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Rozšíření ve směr. oblouku <math>\Delta s</math> (m)</i>
1	0
2	0
3	0
4	0
5	0
6	0
7	0
8	0
9	0
10	0
11	0,20

**f) Odvodnění cesty**

Odvodnění vozovky je zajištěno podélným a příčným sklonem. Odvodnění pláň je zajištěno jednostranným příčným sklonem 3% a od km 0,133 do konce cesty pravostranným příkopem se sklony svahů 1: 1,5 (výjimečně 1:1) a šířkou dna příkopu 0,3m a s vyústěním do bezejmenného přítoku Bartošovického potoka a do cestního příkopu podél C22. Odvodnění cesty C24 v km 0 – 0,133 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 terénu svažujícího se od cesty, případně do zasakovací šachty.

**g) Výškové řešení**

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, v délce střídavě klesá a stoupá. Na začátku je výškové řešení dané napojením na účelovou komunikaci a na konci na cestu C22.

**h) Objekty v trase**

Na cestě C24 je navržen propustek P23 v km 0,413. Propustek, provádějící vodu z příkopu pod cestou C24 do bezejmenného přítoku Bartošovického potoka, je navržen z betonových trub DN800 s šikmými čely a opevněním vtoku a výtoku kamennou dlažbou.

**Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:**

Cesta C24 prochází územím odvodněným plošnou drenáží a kříží nadzemní vedení VN (km 0,047).

#### i) Návrh krytu a konstrukce vozovky

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

Návrh konstrukce vozovky:

- Vibrovaný štěrk ŠV	200 mm
- Štěrkodrt' ŠD	200 mm
- Stabilizace pláňe vápnem	0 mm
<b>Celkem</b>	<b>400 mm</b>

Šířka koruny vozovky je navržena 4,0 m.

### 3. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ

Nová doprovodná zeleň není u cesty C24 navržena, cesta prochází podél zahrad za hranicí intravilánu.

### 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 a zvýší odolnost území z hlediska vodní eroze.

## C.11 TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C25

### 1. POPIS ÚZEMÍ

Polní cesta C25 začíná na obvodu KoPÚ v jihozápadní cípu řešeného území v blízkosti napojení stávající cesty na komunikaci vedoucí z Hukovic podél katastrální hranice jižním směrem do Roveňského lesa v k.ú. Šenov u Nového Jičína. Cesta C25 vede východním směrem podél jižní hranice obvodu KoPÚ. Cesta C25 má zhutněný zemní kryt, koleje místy vyspravené stavební sutí a štěrkem a zpřístupňuje pozemky na jihozápadě zájmového území.

### 2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

#### a) Kategorie cesty

Hlavní polní cesta 4,5/30 jednopruhová s krytem asfaltovým, délka cesty 228m.

#### 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 <math>\underline{L} \text{ (m)}</math></i>	<i>Poloměr oblouku <math>\underline{r} \text{ (m)}</math></i>	<i>Délka tečen <math>\underline{t} \text{ (m)}</math></i>	<i>Úhel <math>\underline{\alpha} (^{\circ})</math></i>
<b>1</b>	Část obl.4,20	25	2,42	11,076
<b>2</b>	17,39	250	8,69	3,987
<b>3</b>	21,15	500	10,58	2,420
<b>4</b>	36,10	250	18,08	8,273
<b>5</b>	4,14	250	2,08	0,964

#### c) Připojení na stávající komunikace

Cesta C25 začíná na obvodu KoPÚ v blízkosti napojení stávající cesty na komunikaci vedoucí z Hukovic a na konci cesty C25 se napojuje pokračující cesta C26.

#### d) Výhybny

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

#### e) Rozšíření v obloucích

Rozšíření ve směrových obloucích není potřebné.

#### 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 těžkým kamenivem v min. hloubce 0,25m pod úrovní rostlé pláň s vyústěním do terénu svažujícího se od cesty, případně do zasakovací šachty.

#### g) Výškové řešení

Niveleta cesty v délce mírně stoupá a klesá. Na začátku je výškové řešení dané napojením na cestu na obvodu KoPÚ a na konci terénem pokračující polní cesty C26.

#### h) Objekty v trase

Na cestě C25 není navržen žádný další objekt.

**Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:**

Cesta C25 prochází podél území odvodněného plošnou drenáží, kříží nadzemní vedení VN (km 0,080) a je v souběhu s podzemním vedením CETIN (km 0 – 0,228).

#### i) Návrh krytu a konstrukce vozovky

Návrh konstrukce vozovky:

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

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

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

Zemní pláň má jednostranný sklon 3,0%.

### 3. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ

Nová doprovodná zeleň není u cesty C25 navržena, neboť podél cesty v lokalitě Zámeček se nachází stávající ozelenění.

### 4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY

Cesta C25 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.

## **B.12 TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C26**

### **1. POPIS ÚZEMÍ**

Polní cesta C26 se napojuje na polní cestu C25 v jihozápadní části řešeného území. Vede v trase stávající nezpevněné polní cesty východním směrem k RD. Cesta C26 zpřístupňuje pozemky v jihozápadní části řešeného území.

### **2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ**

#### **a) Kategorie cesty**

Vedlejší polní cesta 3,5/20 jednopruhová se šterkovým krytem, délka cesty 325m.

#### **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 <math>\underline{L}</math> (m)</i>	<i>Poloměr oblouku <math>\underline{r}</math> (m)</i>	<i>Délka tečen <math>\underline{t}</math> (m)</i>	<i>Úhel <math>\underline{\alpha}</math> (°)</i>
<b>1</b>	17,52	250	8,76	4,014
<b>2</b>	18,68	250	9,35	4,278
<b>3</b>	32,41	250	16,23	7,429
<b>4</b>	109,46	400	55,08	15,678

#### **c) Připojení na stávající komunikace**

Cesta C26 začíná napojením na polní cestu C25.

#### **d) Výhybny**

Výhybna není navržena. Pro míjení vozidel lze 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% a 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 terénu svažujícího se od cesty, případně do zasakovací šachty.



#### g) Výškové řešení

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, zpočátku mírně stoupá a následně klesá. Na začátku je výškové řešení dané napojením na cestu C25 a na konci terénem.

#### h) Objekty v trase

Na cestě C26 není navržen žádný další objekt.

**Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:**

Cesta C26 prochází podél území odvodněného plošnou drenáží a je v souběhu s podzemním vedením CETIN (km 0 – 0,304).

#### i) Návrh krytu a konstrukce vozovky

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

Návrh konstrukce vozovky:

- Vibrovaný štěrk ŠV	200 mm
- Štěrkodrt' ŠD	200 mm
- Stabilizace pláně vápnem	0 mm
<b>Celkem</b>	<b>400 mm</b>

Šířka koruny vozovky je navržena 3,5 m.

### 3. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ

Nová doprovodná zeleň není u cesty C26 navržena.

### 4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY

Cesta C26 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.

## C.13 TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C28

### 1. POPIS ÚZEMÍ

Polní cesta C28 začíná napojením na místní komunikaci na jižní hranici intravilánu Bartošovic. Cesta C28 vede východním směrem na hráz Bartošovického horního rybníka, odkud pokračuje cesta C29. Stávající šterková cesta je zčásti odvodněna příkopem s vyústěním do Bartošovického potoka. Cesta C28 zajišťuje přístup na zemědělské pozemky na jihovýchodě zájmového území.

### 2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

#### a) Kategorie cesty

Vedlejší polní cesta 4,0/20 jednopruhová s krytem asfaltovým, délka cesty 236m.

#### 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 <math>\underline{L}</math> (m)</i>	<i>Poloměr oblouku <math>\underline{r}</math> (m)</i>	<i>Délka tečen <math>\underline{t}</math> (m)</i>	<i>Úhel <math>\underline{\alpha}</math> (°)</i>
<b>1</b>	Část obl.9,18	23	15,89	69,261
<b>2</b>	15,10	30	7,71	28,837
<b>3</b>	21,96	50	11,16	25,175
<b>4</b>	17,82	50	9,01	20,420
<b>5</b>	14,84	50	7,48	17,006
<b>6</b>	15,29	50	7,71	17,523
<b>7</b>	7,32	30	3,68	13,987

#### c) Připojení na stávající komunikace

Cesta C28 začíná napojením na místní komunikaci na jižní hranici intravilánu Bartošovic a na konci cesty C28 se napojuje pokračující cesta C29.

#### d) Výhybny

Výhybna není navržena.

#### e) Rozšíření v obloucích

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

Hodnoty rozšíření:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Rozšíření ve směr. oblouku <math>\Delta s</math> (m)</i>
<b>1</b>	1,10
<b>2</b>	0 nedostatek prostoru
<b>3</b>	0 nedostatek prostoru
<b>4</b>	0 nedostatek prostoru
<b>5</b>	0 nedostatek prostoru
<b>6</b>	0 nedostatek prostoru
<b>7</b>	0 nedostatek prostoru

#### f) Odvodnění cesty

Odvodnění vozovky je zajištěno podélným a příčným sklonem. Odvodnění pláň je zajištěno jednostranným příčným sklonem 3% a pravostranným příkopem v km 0,009 – 0,070 se sklony svahů 1: 1,5 (výjimečně 1:1) a šířkou dna příkopu 0,3m a s vyústěním do Bartošovického potoka. Odvodnění v km 0,00 - 0,009 a 0,070 – 0,236 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 cestního příkopu a do Bartošovického potoka.

#### g) Výškové řešení

Niveleta cesty C28 v délce mírně klesá, ke konci cesty prudce stoupá. Na začátku je výškové řešení dané napojením na místní komunikaci na hranici intravilánu a na konci terénem pokračující polní cesty C29.

#### h) Objekty v trase

Součástí cesty C28 je stávající mostek M1 provádějící pod cestou C28 v km 0,072 Bartošovický potok a nový propustek P31 v km 0,004. Mostek M1 (2000/1500) je v dobrém technickém stavu, s jeho rekonstrukcí se nepočítá. Propustek P31 provede pod sjezdem na pozemek vedle C28 vodu z cestního příkopu a je navržen z betonových trub do DN600 s šikmými čely a opevněním vtoku a výtoku kamennou dlažbou.

V km 0,045 bude třeba posunout sloup vedení NN nacházející se v místě příkopu.

**Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:**

Cesta C28 kříží nadzemní vedení NN (km 0 – 0,045).

#### i) Návrh krytu a konstrukce vozovky

Návrh konstrukce vozovky:

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

**celkem**

**450 mm**

Šířka koruny vozovky je 4,0m. Krajnice po obou stranách vozovky jsou navrženy v šířce 0,50m, v oboustranném příčném sklonu 8,0%. Krajnice budou provedeny ze štěrkodrti. Příčný sklon vozovky je navržen jednostranný ve sklonu 2,5%. Zemní pláň má jednostranný sklon 3,0%.

### **3. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ**

Nová doprovodná zeleň není u cesty C28 navržena, neboť podél cesty se nachází stávající ozelenění.

### **4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY**

Cesta C28 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 a zvýší odolnost území z hlediska vodní eroze.

## **C.14 TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C33**

### **1. POPIS ÚZEMÍ**

Polní cesta C33 začíná na jihovýchodní hranici intravilánu napojením na místní komunikaci, vede jihozápadním směrem podél hranice intravilánu a končí napojením na místní komunikaci. Cesta C33 má asfaltový kryt s výtluky a je navržena k rekonstrukci asfaltového krytu s doplněním krajnic. Cesta C33 zpřístupňuje zemědělské pozemky na jihovýchodě zájmového území.

### **2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ**

#### **a) Kategorie cesty**

Vedlejší polní cesta 4,0/20 jednopruhová s krytem asfaltovým, délka cesty 288m.

#### **b) Směrové vedení trasy**

Rekonstrukce krytu polní cesty respektuje stávající směrové vedení trasy cesty. Trasa je tvořena z přímých úseků a kružnicových oblouků bez přechodnic.

Charakteristiky směrových oblouků:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Délka oblouku <math>\underline{L}</math> (m)</i>	<i>Poloměr oblouku <math>\underline{r}</math> (m)</i>	<i>Délka tečen <math>\underline{t}</math> (m)</i>	<i>Úhel <math>\underline{\alpha}</math> (°)</i>
<b>1</b>	Část obl.11,47	12,5	13,26	93,383
<b>2</b>	42,81	45	23,18	54,517
<b>3</b>	19,56	100	9,81	11,211
<b>4</b>	30,94	70	15,73	25,326
<b>5</b>	14,95	15	8,16	57,097
<b>6</b>	21,88	50	11,12	25,072
<b>7</b>	Část obl.8,92	40	9,14	25,754

#### **c) Připojení na stávající komunikace**

Cesta C33 začíná a končí na hranici intravilánu napojením na místní komunikaci. Napojení polní cesty C33 na komunikaci 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 není vzhledem k délce cesty navržena. Pro míjení vozidel lze využít sjezdy na okolní pozemky a připojení další cesty.

e) **Rozšíření v obloucích**

Rozšíření ve směrových obloucích není navrhováno z důvodu rekonstrukce asfaltového krytu na stávajícím směrovém vedení trasy cesty.

f) **Odvodnění cesty**

Odvodnění vozovky bude zajištěno podélným a příčným sklonem. Odvodnění pláň není s ohledem na rekonstrukci krytu řešeno.

g) **Výškové řešení**

Niveleta cesty v délce mírně klesá. Na začátku a na konci je výškové řešení dané napojením na místní komunikace.

h) **Objekty v trase**

Součástí cesty C33 není žádný další objekt.

**Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:**

Cesta C33 prochází podél území odvodněného plošnou drenáží, kříží podzemní vedení vodovodu a je v souběhu s podzemním vedením CETIN (km 0,282 – 0,288) a plynu (km 0,153 – 0,288) a kříží vodovod (km 0,238).

i) **Návrh krytu a konstrukce vozovky**

Návrh konstrukce vozovky:

- |                                |       |
|--------------------------------|-------|
| - Asfaltobeton (ACO11)         | 40 mm |
| - Spojovací postřik            |       |
| - Vyspravení stávajícího krytu |       |
| - Stávající konstrukční vrstvy |       |

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

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

### 3. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ

Nová doprovodná zeleň není u cesty C33 navržena, neboť cesta vede podél zahrad v intravilánu Bartošovic.

#### **4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY**

Cesta C33 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.

## **B.15 TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C35-1**

### **1. POPIS ÚZEMÍ**

Polní cesta C35-1 se napojuje na polní cestu C32 procházející podél východní hranice intravilánu Bartošovic. Cesta C35-1 vede v trase stávající nezpevněné, pouze vyježděné cesty východním směrem k vodnímu toku. Cesta C35-1 zpřístupňuje pozemky východně od Bartošovic a je přístupovou cestou k soustavě MVN.

### **2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ**

#### **a) Kategorie cesty**

Vedlejší polní cesta 4,0/20 jednopruhová se šterkovým krytem, délka cesty 313m.

#### **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 <math>\underline{L}</math> (m)</i>	<i>Poloměr oblouku <math>\underline{r}</math> (m)</i>	<i>Délka tečen <math>\underline{t}</math> (m)</i>	<i>Úhel <math>\underline{\alpha}</math> (°)</i>
<b>1</b>	23,63	70	11,93	19,346
<b>2</b>	22,51	500	11,26	2,578
<b>3</b>	15,12	500	7,56	1,731
<b>4</b>	32,76	25	19,21	75,075

#### **c) Připojení na stávající komunikace**

Cesta C35-1 začíná napojením na polní cestu C32 zakružujícími oblouky o poloměru 9m. Na konec cesty C35-1 navazuje polní cesta C35-2.

#### **d) Výhybny**

Výhybna není navržena. Pro míjení vozidel lze využít sjezdy na okolní pozemky a připojení další cesty.

#### **e) Rozšíření v obloucích**

Rozšíření ve směrových obloucích není potřebné.



#### f) Odvodnění cesty

Odvodnění vozovky je zajištěno podélným a příčným sklonem. Odvodnění pláň je zajištěno jednostranným příčným sklonem 3% a pravostranným příkopem se sklony svahů 1: 1,5 (výjimečně 1:1) a šířkou dna příkopu 0,3m a s vyústěním do vodního toku - pravostrannému přítoku Bartošovického potoka.

#### g) Výškové řešení

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, zpočátku mírně stoupá, ale většinu trasy klesá. Na začátku je výškové řešení dané napojením na cestu C32 a na konci terénem pokračující cesty.

#### h) Objekty v trase

Součástí cesty C35-1 je nový propustek P26 v km 0,300. Propustek provede pod cestou C35-1 vodu z cestního příkopu dál do vodoteče a je navržen z betonových trub DN400 s šikmými čely a opevněním vtoku a výtoku kamennou dlažbou.

**Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:**

Cesta C35-1 prochází podél území odvodněného plošnou drenáží.

#### i) Návrh krytu a konstrukce vozovky

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

Návrh konstrukce vozovky:

- Vibrovaný štěrk ŠV	200 mm
- Štěrkodrt' ŠD	200 mm
- Stabilizace pláňe vápnem	0 mm
<b>Celkem</b>	<b>400 mm</b>

Šířka koruny vozovky je navržena 4,0 m.

### 3. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ

Nová doprovodná zeleň není u cesty C35-1 navržena.

### 4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY

Cesta C35-1 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.

## **B.16 TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C39**

### **1. POPIS ÚZEMÍ**

Polní cesta C39 se napojuje na silnici III/46429 na východní hranici obvodu KoPÚ. Vede v trase stávající nezpevněné jen vyježděné polní cesty jižním směrem podél katastrální hranice mezi k.ú. Bartošovice a k.ú. Sedlnice a končí na rozhraní užívání. Cesta C39 zpřístupňuje pozemky v lokalitách Za lesem, U sedlnické cesty a v k.ú. Sedlnice.

### **2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ**

#### **a) Kategorie cesty**

Vedlejší polní cesta 4,0/20 jednopruhová se šterkovým krytem, délka cesty 939m.

#### **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 <math>\underline{L} \text{ (m)}</math></i>	<i>Poloměr oblouku <math>\underline{r} \text{ (m)}</math></i>	<i>Délka tečen <math>\underline{t} \text{ (m)}</math></i>	<i>Úhel <math>\underline{\alpha} (^{\circ})</math></i>
<b>1</b>	71,44	1000	35,74	4,093
<b>2</b>	8,79	1000	4,40	0,503
<b>3</b>	14,31	1000	7,16	0,822

#### **c) Připojení na stávající komunikace**

Cesta C39 začíná napojením na silnici III/46429 zakružovacími oblouky o poloměru 7 a 9m. Napojení polní cesty C39 (v prvních 20-ti m rozšířené na 5m) 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. Napojení na silnici bude doplněno osazením dopravní značky a směrovými sloupky.

#### **d) Výhybny**

Výhybna V20 je navržena v km 0,500 vlevo ve směru jízdy. Výhybna délky 20 m rozšiřuje vozovku o 2 m, přechod rozšíření je proveden na délku 6 m se zaoblenými lomy. Pro míjení vozidel lze 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 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 terénu svažujícího se od cesty, případně do zasakovací šachty. Povrchová voda přitékající po cestě k silnici bude odvedena do příkopu příčným žlabem s roštem.

**g) Výškové řešení**

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, v trase střídavě mírně stoupá a klesá. Na začátku je výškové řešení dané napojením na silnici III/46429 a na konci terénem.

**h) Objekty v trase**

Součástí cesty C39 je nový propustek P16 v km 0,001 provádějící vodu ze silničního příkopu pod cestou C39. Propustek je navržen z betonových trub DN400 s vtokovou šachtou s mříží, šikmým čelem a opevněním vtoku a výtoku kamennou dlažbou. Silniční příkop bude pročištěn.

**Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:**

Cesta C39 prochází podél území odvodněného plošnou drenáží, zasahuje do ochranného pásma silnice III. třídy a kříží podzemní vedení vodovodu (km 0 – 0,007) a plynu (km 0,090).

**i) Návrh krytu a konstrukce vozovky**

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

Návrh konstrukce vozovky (km 0,020 – 0,939):

- Vibrovaný štěrť ŠV	200 mm
- Štěrkodrt' ŠD	200 mm
- Stabilizace pláňě vápnem	0 mm
<b>Celkem</b>	<b>400 mm</b>

Šířka koruny vozovky je navržena 4,0 m.

Návrh konstrukce vozovky (km 0,00 -0,020):

- Asfaltobeton (ACO11)	40 mm
- Postřik emulzí	
- Obalové kamenivo (ACP16+)	60 mm
- Vibrovaný štěrť ŠV	150 mm
- Štěrkodrt' ŠD	200 mm
- Stabilizace vápnem	
<b>Celkem</b>	<b>450 mm</b>

Šířka koruny vozovky je 5m. 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**

Nová doprovodná zeleň není u cesty C39 navržena, cesta prochází podél biokoridoru.

### **4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY**

Cesta C39 zasahuje do biokoridoru L12.

### **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.

## **B.17 TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C40**

### **1. POPIS ÚZEMÍ**

Polní cesta C40 se napojuje na místní komunikaci na východní hranici intravilánu Bartošovic. Vede v trase stávající nebezpečné jen vyježděné polní cesty východním směrem přes vodoteč. Cesta zpřístupňuje louky na pravém břehu vodního toku.

### **2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ**

#### **a) Kategorie cesty**

Vedlejší polní cesta 4,0/20 jednopruhová se šterkovým krytem, délka cesty 209m.

#### **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 <math>\underline{L}</math> (m)</i>	<i>Poloměr oblouku <math>\underline{r}</math> (m)</i>	<i>Délka tečen <math>\underline{t}</math> (m)</i>	<i>Úhel <math>\underline{\alpha}</math> (°)</i>
<b>1</b>	36,80	250	18,44	8,435
<b>2</b>	12,86	250	6,43	2,945
<b>3</b>	7,02	50	3,52	8,048
<b>4</b>	8,63	50	4,33	9,891

#### **c) Připojení na stávající komunikace**

Cesta C40 začíná napojením na místní komunikaci zakružovacími oblouky o poloměru 7 a 9m.

#### **d) Výhybny**

Výhybna není navržena. Pro míjení vozidel lze 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 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 pláně s vyústěním do terénu svažujícího se od cesty a do vodoteče.

#### g) Výškové řešení

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, v trase stoupá a následně klesá k vodnímu toku. Na začátku je výškové řešení dané napojením na místní komunikaci a na konci terénem.

#### h) Objekty v trase

Součástí cesty C40 je stávající propustek P17 v km 0,160 provádějící vodu z vodního toku pod cestou C40. Propustek je v dobrém stavu (DN1400) .

**Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:**

Cesta C40 prochází územím odvodněným plošnou drenáží.

#### i) Návrh krytu a konstrukce vozovky

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

Návrh konstrukce vozovky:

- Vibrovaný štěrť ŠV	200 mm
- Štěrkodrt' ŠD	200 mm
- Stabilizace pláně vápnem	0 mm
<b>Celkem</b>	<b>400 mm</b>

Šířka koruny vozovky je navržena 4,0 m.

### 3. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ

Nová doprovodná zeleň není u cesty C40 navržena.

### 4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY

Cesta C40 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.

## **B.18 TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY 41**

### **1. POPIS ÚZEMÍ**

Polní cesta C41 vychází od silnice III/46429 východně od obce Bartošovice, vede jihozápadním směrem ke hřbitovu a končí napojením na místní komunikaci u plynové regulační stanice. Cesta C41 je navržena v trase stávající šterkové cesty nedostatečné šířky a bez odvodnění. Cesta C41 zajišťuje přístup k pozemkům u východně od Bartošovic.

### **2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ**

#### **a) Kategorie cesty**

Hlavní polní cesta 4,5/30 jednopruhová s asfaltovým krytem, délka cesty 210m.

#### **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 <math>\underline{L} \text{ (m)}</math></i>	<i>Poloměr oblouku <math>\underline{r} \text{ (m)}</math></i>	<i>Délka tečen <math>\underline{t} \text{ (m)}</math></i>	<i>Úhel <math>\underline{\alpha} (^{\circ})</math></i>
<b>1</b>	9,86	25	4,99	22,592
<b>2</b>	30,43	1000	15,21	1,742
<b>3</b>	29,81	1000	14,90	1,707

#### **c) Připojení na stávající komunikace**

Cesta C41 začíná napojením na silnici III/46429 zakružovacími oblouky o poloměru 8 a 9m. Napojení polní cesty C41 (v prvních 20-ti m rozšířené na 5m) 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. Napojení na silnici bude doplněno osazením dopravní značky a směrovými sloupky.

#### **d) Výhybny**

Výhybny nejsou z hlediska délky cesty navrženy. Pro míjení vozidel lze využít také sjezdy na okolní pozemky.

#### **e) Rozšíření v obloucích**

Rozšíření ve směrových obloucích není potřebné. V prvních 20-ti m bude cesta rozšířena na 5m z důvodu připojení na silnici.

#### 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 svažujícího se terénu od cesty, případně 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 je výškové řešení dané napojením na silnici III/46429 a na konci napojením na pokračující místní komunikaci.

#### h) Objekty v trase

Součástí cesty C41 je nový propustek P29 v km 0,07 provádějící vodu ze silničního příkopu pod cestou C41. Propustek je navržen z betonových trub DN400 s šikmými čely a opevněním vtoku a výtoku kamennou dlažbou. Odtok od výtokového čela je vyveden podél cesty na terén sklánějící se od cesty.

##### **Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:**

Cesta C41 zasahuje do ochranného pásma silnice III. třídy a naplánovaného vedení dálkového plynovodu (VVTL km 0 – 0,027), kříží podzemní vedení plynu (km 0,020) a prochází územím odvodněným plošnou drenáží.

#### i) Návrh krytu a konstrukce vozovky

Příčný sklon vozovky je v celé délce navržen jednostranný ve sklonu 2,5%, zemní pláň má jednostranný sklon 3,0%.

Návrh konstrukce vozovky:

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

Návrh konstrukce vozovky bude upřesněn podle výsledků IGP.

Šířka koruny vozovky je 4,5m (v prvních 20-ti m rozšířené na 5m). 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**

Nová doprovodná zeleň není u cesty C41 navržena.

### **4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY**

Cesta C41 se 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.

## **B.19 TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C44**

### **1. POPIS ÚZEMÍ**

Polní cesta C44 se napojuje na místní komunikace na severovýchodní hranici intravilánu Bartošovic, trasa vede severním směrem podél východního okraje intravilánu (vnitřního obvodu KoPÚ). Štěrkový kryt stávající cesty je místy s výmoly, chybějící odvodnění způsobuje za nepříznivých podmínek podmáčení povrchu. Cesta zpřístupňuje pozemky na severovýchodě zájmového území.

### **2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ**

#### **a) Kategorie cesty**

Hlavní polní cesta 4,5/30 jednopruhová se štěrkovým krytem, délka cesty 209m.

#### **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 <math>\underline{L} \text{ (m)}</math></i>	<i>Poloměr oblouku <math>\underline{r} \text{ (m)}</math></i>	<i>Délka tečen <math>\underline{t} \text{ (m)}</math></i>	<i>Úhel <math>\underline{\alpha} (^{\circ})</math></i>
<b>1</b>	Část obl.33,65	25	24,39	88,583
<b>2</b>	29,47	250	14,85	16,885
<b>3</b>	10,45	250	5,22	2,398
<b>4</b>	13,30	100	6,66	3,047
<b>5</b>	Část obl.13,11	25	7,99	35,461

#### **c) Připojení na stávající komunikace**

Cesta C44 začíná a končí napojením na místní komunikaci na hranici intravilánu.

#### **d) Výhybny**

Výhybna není navržena. Pro míjení vozidel lze využít sjezdy na okolní pozemky a napojení dalších cest.

#### **e) Rozšíření v obloucích**

Rozšíření ve směrových obloucích není potřebné.

#### 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 těžkým kamenivem v min. hloubce 0,25m pod úrovní rostlé pláň s vyústěním do terénu svažujícího se od cesty, případně do zasakovací šachty.

#### g) Výškové řešení

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, v trase střídavě velmi mírně klesá a stoupá. Na začátku a na konci je výškové řešení dané napojením na místní komunikaci.

#### h) Objekty v trase

Na cestě C44 není navržen žádný nový objekt .

##### **Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:**

Cesta C44 prochází podél území odvodněného plošnou drenáží a je v souběhu s podzemním vedením plynu (km 0 – 0,209) a vodovodu (km 0,038 – 0,192).

#### i) Návrh krytu a konstrukce vozovky

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

Návrh konstrukce vozovky:

- Vibrovaný štěrk ŠV	200 mm
- Štěrkodrt' ŠD	200 mm
- Stabilizace pláň vápnem	0 mm
<b>Celkem</b>	<b>400 mm</b>

Šířka koruny vozovky je navržena 4,5 m bez krajnic.

### 3. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ

Nová doprovodná zeleň není u cesty C44 navržena, cesta prochází podél zahrad za hranicí intravilánu.

### 4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY

Cesta C44 se nachází v CHKO Poodří a prochází podél biocentra NBC N1(92) Oderská niva.

## **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.

## **B.20 TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C46**

### **1. POPIS ÚZEMÍ**

Polní cesta C46 se napojuje na cestu C44 a na konci na místní komunikaci na severovýchodní hranici intravilánu Bartošovic. Trasa cesty vede jižním směrem podél východního okraje intravilánu (vnitřního obvodu KoPÚ). Stávající cesta je nezpevněná, jen s vyježděnými kolejiemi. Cesta zpřístupňuje pozemky na severovýchodě zájmového území.

### **2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ**

#### **a) Kategorie cesty**

Hlavní polní cesta 4,5/30 jednopruhová se šterkovým krytem v km 0,00 – 0,100; 0,200 – 0,593 a s krytem asfaltovým v km 0,100 – 0,200, celková délka cesty 593m.

#### **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 <math>\underline{L}</math> (m)</i>	<i>Poloměr oblouku <math>\underline{r}</math> (m)</i>	<i>Délka tečen <math>\underline{t}</math> (m)</i>	<i>Úhel <math>\underline{\alpha}</math> (°)</i>
<b>1</b>	18,71	250	9,35	4,285
<b>2</b>	31,95	500	15,98	3,663
<b>3</b>	5,67	50	2,84	6,503
<b>4</b>	17,47	25	9,11	40,047
<b>5</b>	11,01	50	5,53	12,610
<b>6</b>	13,60	50	6,83	15,586
<b>7</b>	25,45	250	12,73	5,832
<b>8</b>	31,28	250	17,17	7,854
<b>9</b>	30,63	100	15,43	17,547
<b>10</b>	Část obl.19,10	25	13,26	55,879

#### **c) Připojení na stávající komunikace**

Cesta C46 začíná napojením na cestu C44 zakružovacími oblouky o poloměru 6 a 9m a končí napojením na místní komunikaci na hranici intravilánu.

#### **d) Výhybny**

Výhybna V17 je navržena v km 0,350 vlevo ve směru jízdy. Výhybna délky 20 m rozšiřuje vozovku o 2 m, přechod rozšíření je proveden na délku 6 m se zaoblenými lomy. Pro míjení vozidel lze využít sjezdy na okolní pozemky.

**e) Rozšíření v 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. Rozšíření ve směrových obloucích je potřebné jen u směrového oblouku č.4 s poloměrem 25m v místě asfaltového krytu. Rozšíření asfaltového jízdního pásu o 0,7m (tedy na 4,2m) bude provedeno dovnitř směrového oblouku.

**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 těžkým kamenivem v min. hloubce 0,25m pod úrovní rostlé pláň s vyústěním do terénu svažujícího se od cesty, případně do zasakovací šachty.

**g) Výškové řešení**

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, v trase stoupá a ke konci mírně klesá. V úseku km 0,100 – 0,200 je pro značné stoupání navržen asfaltový kryt vozovky s osazením svodných žlábků v km 0,120; 0,150 a 0,180. Na začátku a na konci je výškové řešení dané napojením na cestu C44 a na místní komunikaci.

**h) Objekty v trase**

Součástí cesty C46 není mimo svodných žlábků žádný další objekt .

**Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:**

Cesta C46 kříží podzemní vedení vodovodu (km 0,004) a nadzemní vedení VN (km 0,008) a je v souběhu s kanalizací (km 0,564 – 0,593).

**i) Návrh krytu a konstrukce vozovky**

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

Návrh konstrukce vozovky (km 0,0 - 0,100; 0,200 – 0,593):

- Vibrovaný štěrk ŠV	200 mm
- Štěrkodrt' ŠD	200 mm
- Stabilizace pláň vápnem	0 mm
<b>Celkem</b>	<b>400 mm</b>

Šířka koruny vozovky je navržena 4,5 m.

Návrh konstrukce vozovky (km 0,100 -0,200):

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

**Celkem**

**450 mm**

Šířka koruny vozovky je 4,5m. 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**

Nová doprovodná zeleň není u cesty C46 navržena, cesta prochází podél zahrad za hranicí intravilánu.

### **4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY**

Cesta C46 se nachází v CHKO Poodří.

### **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.

## **B.21 TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C47**

### **1. POPIS ÚZEMÍ**

Polní cesta C47 se napojuje na silnici III/46428 v severovýchodní části zájmového území. Vede v trase nezpevněné jen vyježděné polní cesty východním směrem ke stávajícímu železničnímu podjezdu s napojením na cestu C48. Cesta C47 zpřístupňuje pozemky v severovýchodní části území mezi silnicemi III/46428 a III/46429.

### **2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ**

#### **a) Kategorie cesty**

Vedlejší polní cesta 4,5/20 jednopruhová se šterkovým krytem, délka cesty 1158m.

#### **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 <math>\underline{L}</math> (m)</i>	<i>Poloměr oblouku <math>\underline{r}</math> (m)</i>	<i>Délka tečen <math>\underline{t}</math> (m)</i>	<i>Úhel <math>\underline{\alpha}</math> (°)</i>
<b>1</b>	17,89	25	9,35	41,005
<b>2</b>	39,32	250	19,70	9,010
<b>3</b>	60,55	500	30,30	6,938
<b>4</b>	118,30	500	59,43	13,557
<b>5</b>	47,66	250	23,90	10,925
<b>6</b>	15,63	50	7,88	17,907

#### **c) Připojení na stávající komunikace**

Cesta C47 začíná napojením na silnici III/46428 zakružovacími oblouky o poloměru 9m a na konci napojením na cestu C48 zakružovacími oblouky o poloměru 9m. Napojení polní cesty C47 (v prvních 20-ti m rozšířené na 5m) 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. Napojení na silnici bude doplněno osazením dopravní značky a směrovými sloupky.

#### **d) Výhybny**

Výhybny V21 a V22 jsou navrženy v km 0,400 a 0,800 vpravo ve směru jízdy. Výhybna délky 20 m rozšiřuje vozovku o 2 m, přechod rozšíření je proveden na délku 6 m se zaoblenými lomy. Pro míjení vozidel lze 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 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 terénu svažujícího se od cesty, případně do zasakovací šachty. V km 1,100 a 1,135 budou osazeny příčné žlaby odvádějící povrchovou vodu z cesty do zasakovacích šachet v km 1,100 a 1,155.

**g) Výškové řešení**

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, v trase klesá. Na začátku je výškové řešení dané napojením na silnici III/46428 a na konci napojením na cestu C48.

**h) Objekty v trase**

Součástí cesty C47 je stávající železniční podjezd M2 dostatečného průjezdního profilu a nový propustek P27 v km 0,002 provádějící vodu ze silničního příkopu pod cestou C47. Propustek je navržen z betonových trub DN400 s vtokovou šachtou s mříží, šikmým čelem a opevněním vtoku a výtoku kamennou dlažbou. Silniční příkop bude pročištěn.

**Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:**

Cesta C47 prochází podél území odvodněným plošnou drenáží a územím plánovaného vodního kanálu D-O-L, zasahuje do ochranného pásma silnice III. třídy a železnice.

**i) Návrh krytu a konstrukce vozovky**

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

Návrh konstrukce vozovky (km 0,020 – 1,158):

- Vibrovaný štěrť ŠV	200 mm
- Štěrkodrt' ŠD	200 mm
- Stabilizace pláňě vápnem	0 mm
<b>Celkem</b>	<b>400 mm</b>

Šířka koruny vozovky je navržena 4,0 m.

Návrh konstrukce vozovky (km 0,00 -0,020):

- Asfaltobeton (ACO11)	40 mm
- Postřík emulzí	
- Obalové kamenivo (ACP16+)	60 mm
- Vibrovaný štěrť ŠV	150 mm
- Štěrkodrt' ŠD	200 mm
- Stabilizace vápnem	
<b>Celkem</b>	<b>450 mm</b>

Šířka koruny vozovky je 5m. 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**

Nová doprovodná zeleň není u cesty C47 navržena.

### **4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY**

Cesta C47 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.

## **B.22 TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C49**

### **1. POPIS ÚZEMÍ**

Polní cesta C49 se napojuje na cestu C48 v severovýchodní části zájmového území. Vede v trase nepevně jen vyježděné polní cesty východním směrem k brodu přes revitalizovaný vodní tok Sedlnice. Posledních 6m bude mít rekonstruovaná cesta zatravněný kryt – požadavek Povodí Odry (podmínka zajištění 10-ti leté udržitelnosti projektu „Revitalizace Sedlnice km 0,000 – 3,200 (st. č. 5666)“). V případě realizace cesty po uvedené době – tedy po r. 2025 může mít celá cesta šterkový kryt. Cesta C49 zpřístupňuje pozemky v severovýchodní části území za železnicí.

### **2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ**

#### **a) Kategorie cesty**

Vedlejší polní cesta 4,0/20 jednopruhová se šterkovým krytem (v km 0,159-0,165 zatravněný kryt), délka cesty 165m.

#### **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 <math>\underline{L} (m)</math></i>	<i>Poloměr oblouku <math>\underline{r} (m)</math></i>	<i>Délka tečen <math>\underline{t} (m)</math></i>	<i>Úhel <math>\underline{\alpha} (^{\circ})</math></i>
<b>1</b>	42,18	250	21,14	9,666
<b>2</b>	58,67	80	30,73	42,018
<b>3</b>	12,28	15	7,81	54,961

#### **c) Připojení na stávající komunikace**

Cesta C49 začíná napojením na cestu C48 zakružovacími oblouky o poloměru 9m a končí napojením na nedávno vybudovaný brod na vodním toku Sedlnice.

#### **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 vnitřní stranu oblouku (o hodnotu  $\Delta s$ ) nebo obou stranách oblouku (o hodnotu  $\Delta s/2$ ). Minimální délka úseku rozšiřování před a za obloukem je uvažována 10m.

Hodnoty rozšíření:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Rozšíření ve směr. oblouku <math>\Delta s</math> (m)</i>
<b>1</b>	0
<b>2</b>	0
<b>3</b>	0,4

#### 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 těžkým kamenivem v min. hloubce 0,25m pod úrovní rostlé pláň s vyústěním do remízu podél cesty a do stávajícího příkopu.

#### g) Výškové řešení

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, v trase klesá. Na začátku je výškové řešení dané napojením na cestu C48 a na konci napojením na brod.

#### h) Objekty v trase

Součástí cesty C49 je nový propustek P30 v km 0,128 provádějící vodu ze stávajícího příkopu pod cestou C49. Propustek je navržen z betonových trub DN400 s šikmými čely a opevněním vtoku a výtoku kamennou dlažbou.

#### **Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:**

Cesta C49 prochází územím odvodněným plošnou drenáží a zasahuje do ochranného pásma železnice.

#### i) Návrh krytu a konstrukce vozovky

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

Návrh konstrukce vozovky v km 0,0 – 0,159:

- Vibrovaný štěrť ŠV	200 mm
- Štěrkodrt' ŠD	200 mm
- Stabilizace pláňě vápnem	0 mm
<b>Celkem</b>	<b>400 mm</b>

Šířka koruny vozovky je navržena 4,0 m.

Návrh konstrukce vozovky v km 0,159 – 0,165:

- Zatravnovací vrstva ZV	50 mm
- Vibrovaný štěrť ŠV	150 mm
- Štěrkodrt' ŠD	150 mm
- Stabilizace pláňě vápnem	0 mm
<b>Celkem</b>	<b>350 mm</b>

Šířka koruny vozovky je navržena 4,0 m.

### **3. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ**

Nová doprovodná zeleň není u cesty C49 navržena, cesta vede podél zeleného remízu.

### **4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY**

Cesta C49 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.

## **B.23 TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C51**

### **1. POPIS ÚZEMÍ**

Polní cesta C51 se napojuje na hranici k.ú. (obvodu KoPÚ) na polní cestu VC15 v k.ú. Hukovice v západní části zájmového území. Cesta C51 je navržena nově a vede podél obvodu KoPÚ severním směrem k lesnímu komplexu v PR Bartošovický luh. Cesta zpřístupňuje pozemky na severozápadě území.

### **2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ**

#### **a) Kategorie cesty**

Vedlejší polní cesta 4,0/20 jednopruhová se šterkovým krytem, délka cesty 638m.

#### **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 <math>\underline{L}</math> (m)</i>	<i>Poloměr oblouku <math>\underline{r}</math> (m)</i>	<i>Délka tečen <math>\underline{t}</math> (m)</i>	<i>Úhel <math>\underline{\alpha}</math> (°)</i>
<b>1</b>	15,01	50	7,53	8,596
<b>2</b>	15,36	250	7,69	3,521
<b>3</b>	20,99	1000	10,49	1,203
<b>4</b>	76,47	1000	38,26	4,382
<b>5</b>	23,70	1000	11,85	1,356
<b>6</b>	45,05	250	22,59	10,322

#### **c) Připojení na stávající komunikace**

Cesta C51 začíná na obvodu KoPÚ napojením na cestu VC15 v k.ú. Hukovice.

#### **d) Výhybny**

Výhybna V23 je navržena v km 0,350 vpravo ve směru jízdy. Výhybna délky 20 m rozšiřuje vozovku o 2 m, přechod rozšíření je proveden na délku 6 m se zaoblenými lomy. Pro míjení vozidel lze 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 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 terénu svažujícího se od cesty.

#### g) Výškové řešení

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, v trase převážně klesá. Na začátku je výškové řešení dané napojením na cestu VC15 a na konci terénem.

#### h) Objekty v trase

Na cestě C51 není navržen žádný nový objekt.

##### **Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:**

Cesta C51 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%, rovněž zemní pláň má jednostranný sklon 3,0%.

Návrh konstrukce vozovky:

- Vibrovaný štěrk ŠV	200 mm
- Štěrkodrt' ŠD	200 mm
- Stabilizace pláň vápnem	0 mm
<b>Celkem</b>	<b>400 mm</b>

Šířka koruny vozovky je navržena 4,0 m.

### 3. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ

Nová doprovodná zeleň není u cesty C51 navržena, cesta vede zčásti podél lesa.

### 4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY

Cesta C51 se nachází v CHKO Poodří a prochází podél přírodní rezervace Bartošovický luh.

### 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.

## **B.24 TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C52**

### **1. POPIS ÚZEMÍ**

Polní cesta C52 je nově navržena jako spojnice cest C21 a C24 v jižní části zájmového území. Cesta vychází od cesty C21 a vede východním směrem v blízkosti intravilánu a zemědělského areálu k cestě C24. Cesta zpřístupňuje pozemky v jižní části území.

### **2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ**

#### **a) Kategorie cesty**

Vedlejší polní cesta 4,0/20 jednopruhová se šterkovým krytem, délka cesty 92m.

#### **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 <math>\underline{L} \text{ (m)}</math></i>	<i>Poloměr oblouku <math>\underline{r} \text{ (m)}</math></i>	<i>Délka tečen <math>\underline{t} \text{ (m)}</math></i>	<i>Úhel <math>\underline{\alpha} (^{\circ})</math></i>
<b>1</b>	22,6	30	11,87	43,168

#### **c) Připojení na stávající komunikace**

Cesta C52 se napojuje na cestu C21 zakružovacími oblouky o poloměru 6m a končí napojením na cestu C24 zakružovacími oblouky o poloměru 6m.

#### **d) Výhybny**

Výhybna není navržena. Pro míjení vozidel lze 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 pláň je zajištěno jednostranným příčným sklonem 3% a 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 a do terénu svažujícího se od cesty, případně do zasakovací šachty.



### g) Výškové řešení

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, v trase klesá. Na začátku a na konci je výškové řešení dané napojením na cestu C21 a C24.

### h) Objekty v trase

Na cestě C52 není navržen žádný nový objekt.

**Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:**

V cestě C52 nebyla žádná zjištěna.

### i) Návrh krytu a konstrukce vozovky

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

Návrh konstrukce vozovky:

- Vibrovaný štěrk ŠV	200 mm
- Štěrkodrt' ŠD	200 mm
- Stabilizace pláně vápnem	0 mm
<b>Celkem</b>	<b>400 mm</b>

Šířka koruny vozovky je navržena 4,0 m.

## 3. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ

Nová doprovodná zeleň není u cesty C52 navržena.

## 4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY

Cesta C52 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.

## **B.25 TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C54**

### **1. POPIS ÚZEMÍ**

Polní cesta C54 je nově navržená jako přístup k nově navržené suché retenční nádrži SN1 v severozápadní části zájmového území. Cesta vychází od místní komunikace a vede východním směrem podél hranice intravilánu a stáčí se severně k SN1.

### **2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ**

#### **a) Kategorie cesty**

Vedlejší polní cesta 4,0/20 jednopruhová se šterkovým krytem, délka cesty 204m.

#### **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 <math>\underline{L}</math> (m)</i>	<i>Poloměr oblouku <math>\underline{r}</math> (m)</i>	<i>Délka tečen <math>\underline{t}</math> (m)</i>	<i>Úhel <math>\underline{\alpha}</math> (°)</i>
<b>1</b>	16,60	50	8,38	19,020
<b>2</b>	15,04	250	7,52	3,443
<b>3</b>	23,97	250	11,99	5,495
<b>4</b>	49,32	25	37,79	113,028

#### **c) Připojení na stávající komunikace**

Cesta C54 se napojuje na místní komunikaci a končí napojením na hráz suché retenční nádrže SN1.

#### **d) Výhybny**

Výhybna není navržena. Pro míjení vozidel lze 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 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 terénu svažujícího se od cesty.

#### **g) Výškové řešení**

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, v trase mírně stoupá, k hrázi nádrže klesá. Na začátku a na konci je výškové řešení dané napojením na místní komunikaci a hráz suché retenční nádrže.

#### **h) Objekty v trase**

Na cestě C54 není navržen žádný nový objekt.

**Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:**

Cesta C54 zasahuje do OP lesa a SN1.

#### **i) Návrh krytu a konstrukce vozovky**

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

Návrh konstrukce vozovky:

- Vibrovaný štěrk ŠV	200 mm
- Štěrkodrt' ŠD	200 mm
- Stabilizace pláňe vápnem	0 mm
<b>Celkem</b>	<b>400 mm</b>

Šířka koruny vozovky je navržena 4,0 m.

### **3. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ**

Nová doprovodná zeleň není u cesty C54 navržena.

### **4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY**

Cesta C54 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.