

## **OBSAH TECHNICKÉ ZPRÁVY CESTY**

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

## **B.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY HC2-1**

### **1. POPIS ÚZEMÍ**

Cesta HC2-1 začíná napojením na cestu HC11 severně nad obcí Slatinky, vede západním směrem. Na konec cesty HC2-1 se napojuje cesta HC2-2.

Cesta HC2-1 je zčásti navržena ve stávající trase původní cesty a zpřístupňuje pozemky na severu řešeného území.

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

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

Hlavní polní cesta 4,5/30 jednopruhová délky 277m. Cesta bude provedena s asfaltobetonovým krytem, alternativně lze provést pouze s kolejovou úpravou z cementobetonového nebo asfaltobetonového krytu – koleje 2x1,00m.

#### **b) Směrové vedení trasy a rozšíření ve směrových obloucích**

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

Charakteristiky směrových oblouků:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Délka oblouku <math>L(m)</math></i>	<i>Poloměr oblouku <math>r(m)</math></i>	<i>Vzepětí oblouku <math>y(m)</math></i>	<i>Délka tečen <math>t(m)</math></i>	<i>Úhel <math>\alpha(^{\circ})</math></i>	<i>Rozšíření v oblouku (m)</i>
<b>1</b>	14,83	250	0,11	7,42	3,400	
<b>2</b>	7,65	30	0,24	3,85	14,613	0,50
<b>3</b>	21,77	40	1,47	11,16	31,186	0,30
<b>4</b>	36,60	80	2,08	18,63	26,22	

Rozšíření ve směrových obloucích bude provedeno na vnitřní stranu oblouku (o hodnotu  $\Delta s$ ) nebo obou stranách oblouku (o hodnotu  $\Delta s/2$ ) dle ČSN 73 6109. Minimální délka úseku rozšiřování před a za obloukem je uvažována 10m.

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

Cesta HC2-1 začíná napojením na cestu HC11 zakružovacími oblouky o poloměru 6m a na jejím konci se napojuje cesta HC2-2, která na ni přímo navazuje. Styčná spára napojení v živičném krytu bude odříznuta do hloubky min. 50mm, vrstva krytu odfrézována a spáry budou ošetřeny modifikovanou zálivkou.

#### **d) Výhybny**

Výhybna V1 je navržena levostranná v km 0,195. Výhybna délky 20m rozšiřuje vozovku o 2 m, přechod rozšíření je proveden na délku 6 m se zaoblenými lomy (poloměr 6m). Pro míjení vozidel lze využít sjezdy na okolní pozemky a napojení cesty.

e) **Odvodnění cesty**

Odvodnění vozovky je zajištěno podélným a příčným sklonem.

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

Odvodnění je řešeno pravostranným příkopem PR17 se sklony svahů 1: 1,5 (výjimečně 1:1) a šířkou dna příkopu 0,3m s vyústěním do cestního příkopu HC11, převedeného propustkem P8 pod cestou HC11 a dále do svodného příkopu PR4.

f) **Výškové řešení**

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, v trase stoupá (max. 7,04%). Lomy podélného sklonu jsou zaobleny parabolickými oblouky. Lomy nivelety s rozdílem sklonů menším než 1% není třeba zaoblovat dle ČSN 73 6109.

Na zač. a na konci je výškové řešení dané napojením na cestu HC11 a na stáv.terén.

g) **Objekty v trase**

Součástí cesty HC2-1 není mimo výhybny žádný další stavební objekt.

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

Cesta HC2-1 se nachází v souběhu s nadzemním vedením VN (km 0,00 – 0,250). V km 0,089 vlevo ve směru staničení se nachází sloup VN, svislá vzdálenost vnějšího okraje sloupu a hrany cesty bude min. 0,65m.

h) **Návrh krytu a konstrukce vozovky**

Šířka koruny vozovky je navržena 4,5 m, vozovka má šířku 3,5m s krajnicemi 2x 0,50m ze štěrkodrti. Příčný sklon vozovky je v celé délce navržen jednostranný ve sklonu 2,5%, krajnice 8% a zemní pláň má jednostranný sklon 3,0%.

*Návrh konstrukce vozovky (katalogový list PN5-1):*

- Asfaltový beton ACO11	40 mm
- Spojovací postřik 0,5kg/m <sup>2</sup> dle TP105	
- Obalované kamenivo ACP16+	70 mm
- Štěrkodrt' ŠD <sub>B</sub>	150 mm
- Štěrkodrt' ŠD <sub>B</sub>	200 mm
- Stabilizace cementovápnotou směsí	.
<b>Celkem</b>	<b>460 mm</b>

Zemní pláň bude zhutněna min. na modul přetvárnosti  $E_{\text{def,min}} = 30\text{MPa}$ .

### 3. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ

Nová doprovodná zeleň u komunikace není navrhována, podél cesty se vyskytuje stávající zeleň.

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

Cesta 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 a zvýší odolnost území i z hlediska vodní eroze.

## **B.2 TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY HC2-2**

### **1. POPIS ÚZEMÍ**

Cesta HC2-2 navržená zčásti v trase stávající cesty se napojuje na cestu HC2-1 severně od Slatinek a vede severozápadním směrem k hranici obvodu KoPÚ, kde se napojuje na pokračující lesní cestu v k.ú. Slatinice na Hané. Cesta HC2-2 zpřístupňuje zemědělské pozemky severně od obce Slatinky.

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

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

Hlavní polní cesta 4,0/30 jednopruhová se šterkovým krytem, délka cesty 1635m.

#### **b) Směrové vedení trasy a rozšíření ve směrových obloucích**

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

<i>Oblouk č.</i>	<i>Délka oblouku L (m)</i>	<i>Poloměr oblouku r (m)</i>	<i>Vzepětí oblouku y (m)</i>	<i>Délka tečen t (m)</i>	<i>Úhel <math>\alpha</math> (°)</i>	<i>Rozšíření v oblouk u (m)</i>
1	41,31	100	2,13	20,96	23,671	
2	17,38	100	0,38	8,71	9,956	
3	23,53	60	1,15	11,92	22,466	
4	31,25	250	0,49	15,64	7,161	
5	62,24	100	4,80	32,17	35,662	
6	13,11	100	0,22	6,56	7,508	
7	33,83	60	2,37	17,38	32,307	
8	42,74	100	2,28	21,70	24,488	
9	67,33	250	2,26	33,87	15,432	
10	24,05	200	0,36	12,04	6,890	
11	79,95	1000	0,80	40,00	4,581	
12	56,36	80	4,91	29,40	40,361	
13	42,01	60	3,64	21,91	40,115	
14	8,07	30	0,27	4,06	15,408	
15	13,14	25	0,86	6,73	30,114	0,20 dovnitř

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.

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

Cesta HC2-2 začíná napojením na cestu HC2-1 a konci cesty HC2-2 na hranici obvodu pokračuje lesní cesta v k.ú. Slatinice na Hané.

#### **d) Výhybny**

Výhybny V2, V3, V4 a V5 jsou navrženy jako 3levostranné a poslední pravostranná a to v km 0,150; 0,550; 0,950 a 1,360. Výhybna délky 20 m rozšiřuje vozovku o 2 m, přechod rozšíření je proveden na délku 6 m se zaoblenými lomy (poloměr 6m). Pro míjení vozidel lze využít sjezdy na okolní pozemky a napojení cesty VC10.

#### **e) Odvodnění cesty**

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

Odvodnění je do km 0,050 řešeno pravostranným příkopem PR17 a v km 0,050 – 1,600 levostranným příkopem PR18 se sklony svahů 1: 1,5 (výjimečně 1:1) a šířkou dna příkopu 0,3m s vyústěním koridorem LBK2 do vodoteče Deštná a do cestního příkopu HC11. Odvodnění zemní pláň cesty od km 1,600 do konce cesty je řešeno podélnou drenáží z drenážních trubek PVC DN 100 uložených v rýze na pískovém loži s obsypem těžným kamenivem a s vyústěním do cestního příkopu podél HC2-2. V úsecích s větším podélným sklonem jsou navrženy svodné žlaby po 40-ti m s vyústěním do cestního příkopu a to 3ks v km 0,480 – 0,560; 3ks v km 0,800 – 0,880; 7ks v km 1,090 – 1,330 a 3ks po 30-ti m v km 1,370 – 1,430.

#### **f) Výškové řešení**

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, v trase stoupá (max. 12,38%). 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 HC2-1, na konci pokračující lesní cestou na hranici obvodu.

#### **g) Objekty v trase**

Na cestě HC2-2 je vyjma výhyben a svodných žlabů navržen nový propustek v km 0,050. Propustek P4 převede vodu pod cestou HC2-2 z levostranného do pravostranného cestního příkopu. Propustek z betonových trub DN800 délky dl. 8m bude mít šikmá čela a vtok a výtok bude opevněn např. dlažbou z lomového kamene.

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

Cesta HC2-2 zasahuje do ochranného pásma lesa. V blízkosti trasy cesty se nachází ochranné pásmo vodovodu.

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

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

*Návrh konstrukce vozovky v km 0,020 - KÚ:*

- Vibrovaný šterk ŠV	200 mm
- Šterkodrt' ŠD	200 mm
- Stabilizace cementovápnitou směsí	.
<b>celkem</b>	<b>400 mm</b>

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

Podél cesty HC2-2 se vyskytuje stávající zeleň IP9. Nová zeleň není navržena.

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

Cesta HC2-2 prochází biokoridorem LBK2.

### **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.3 TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY HC3**

### **1. POPIS ÚZEMÍ**

Cesta HC3 se napojuje na silnici III/44924, a vede jihozápadním, západním a severozápadním směrem, kde se napojuje na cestu HC4.

Cesta HC3 je navržena zčásti ve stávající trase původní cesty a dále se její trasa odklání od původní a je vedena tak, aby se vyhnula ochrannému pásmu EVL Kosířské Lomy. Cesta propojuje cestní síť se sousedními katastry a zpřístupňuje pozemky ve středu řešeného území.

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

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

Hlavní polní cesta 4,5/30 jednopruhá celkové délky 976m. V prvních 60-ti m délky od napojení na silnici III/44924 bude provedena s krytem z asfaltového betonu, dále bude do km 0,560 provedena pouze úprava kolejová, s kolejemi š. 1,00m z cementobetonovým, popř. asfaltobetonovým krytem, se středovým pásem š. 0,80m z hutněné vrstvy šterkodrti a krajními pásy 2x š. 0,85m z hutněné vrstvy šterkodrti. Od km 0,560 do konce staničení bude cesta pokračovat s asfaltobetonovým krytem v celé šíři.

#### **b) Směrové vedení trasy a rozšíření ve směrových obloucích**

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

Charakteristiky směrových oblouků:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Délka oblouku <math>L</math> (m)</i>	<i>Poloměr oblouku <math>r</math> (m)</i>	<i>Vzepětí oblouku <math>y</math> (m)</i>	<i>Délka tečen <math>t</math> (m)</i>	<i>Úhel <math>\alpha</math> (°)</i>	<i>Rozšíření v oblouku (m)</i>
1	10,335	25	0,532	5,242	23,685	1,0
2	14,230	30	0,840	7,252	27,178	1,0
3	19,764	40	1,214	10,088	-28,309	0,8
4	24,416	250	0,298	12,218	5,596	
5	60,620	300	1,530	30,414	-11,578	
6	48,808	150	1,981	24,622	18,643	
7	10,125	60	0,213	5,075	9,669	0,4
8	20,357	60	0,861	10,277	-19,439	0,4
9	33,555	60	2,330	17,229	32,042	0,4
10	36,414	60	2,741	18,787	34,773	0,4
11	28,275	100	0,998	14,232	-16,200	
12	48,320	650	0,449	24,171	-4,259	
13	39,864	1050	0,189	19,934	2,175	
14	15,287	150	0,195	7,650	5,839	

Rozšíření ve směrových obloucích bude provedeno na vnitřní stranu oblouku (o hodnotu  $\Delta s$ ) nebo obou stranách oblouku (o hodnotu  $\Delta s/2$ ) dle ČSN 73 6109. Minimální délka úseku rozšiřování před a za obloukem je uvažována 10m.



### c) Připojení na stávající komunikace

Cesta HC3 začíná napojením na silnici III/44924 zakružovacími oblouky poloměru  $R=6,0\text{m}$  a  $R\ 7,0\text{m}$ . V prvních 20m své délky je rozšířena na š. 5,50m, s asfaltobeton. krytem.

Napojení na silnici je provedeno přes silniční příkop, který bude zatrubněn propustkem P1 DN600 v dl. 12,0m.

### d) Výhybny

V trase cesty jsou navrženy celkem 2výhybny. Obě výhybny jsou navrženy vlevo ve směru staničení:

- výhybna V6 v km 0,400
- výhybna V7 v km 0,760

Výhybny délky 20 m rozšiřují vozovku o 2 m, přechod rozšíření je proveden na délku 6 m se zaoblenými lomy (poloměr 6m). Pro míjení vozidel lze využít i sjezdy na okolní pozemky a napojení polních cest.

### e) Odvodnění cesty

Odvodnění povrchu vozovky je zajištěno podélným a příčným sklonem 2,5% do terénu. V celé délce trasy cesty HC3 probíhá vpravo ve směru jejího staničení přílehlý svodný příkop PR16, navržený v rámci VHO této dokumentace. Od km 0,782 do km 0,930 je podél trasy cesty navržen levostranný cestní příkop PR19 se sklony svahů 1:1,5. Příkop má především funkci zachytávání vody v úseku s vysokým podélným sklonem cesty, aby voda nepřetékala přes povrch cesty. Příkop PR19 je v km 0,782 převeden propustkem P12 do svodného příkopu PR16 vpravo ve směru staničení. Tento pokračuje až na začátek staničení cesty a je sveden stávajícím způsobem – propustkem pod silnicí III/44924 (popsáno v rámci VHO).

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

Odvodnění zemní 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 postupným vyústěním do terénu, přílehlého svodného příkopu PR16.

Dle ČSN 736109 budou v horním úseku cesty HC3 osazeny svodné žlábký, které odvádějí povrchovou vodu z cesty do terénu svažujícího se ke svodnému příkopu. Žlábký jsou navrženy v km 0,620, km 0,670, km 0,730, km 0,780, v km 0,840, a dále pak v úseku s 15%-ním podélným sklonem v km 0,860, km 0,880, km 0,900, km 0,920, km 0,940, km 0,960.

### f) Výškové řešení

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, v celé délce stoupá (max. 15,0%). Lomy podélného sklonu jsou zaobleny parabolickými oblouky. Lomy nivelety s rozdílem sklonů menším než 1% není třeba zaoblovat dle ČSN 73 6109.

Na začátku staničení je výškové řešení dané napojením na silnici III/44924.

**g) Objekty v trase**

Součástí cesty HC3 jsou:

- výhybny: V6 v km 0,400 a V7 v km 0,760
- propustky P1: v km 0,002, P14 v km 0,032, P12 v km 0,782
- svodné žlábků 11ks viz popis odst.e)
- liniový prvek - betonová obruba s podsádkou +15cm s kamennou přídlažbou do beton. lože v úsecích s příčným protisklonem vůči průběhu terénu, a to:
  - v km 0,035 – km 0,060 vlevo
  - v km 0,678 – km 0,720 vlevo

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

Cesta HC3 se nachází v ochranném pásmu silnice III/44924.

V trase cesty se nacházejí ochranná pásma VN vedení ČEZ nadzemní, ochranné pásmo vodovodu a sdělovacího elkom. vedení.

**h) Návrh krytu a konstrukce vozovky**

V prvních 20m své délky je cesta HC3 rozšířena na š. 5,50m, s asfaltobeton. krytem. Asfaltobetonový kryt bude pokračovat až do km 0,060, a to z důvodu směrového vedení trasy (směr. oblouky s menšími poloměry, v tomto úseku není kolejová úprava vhodná).

V km 0,060-0,560 je navržena kolejová úprava. Šířka koruny od km 0,070-0,560 je navržena 4,5m, se šířkou kolejí z cementobetonového (asfaltobeton.) krytu 2x1,00m, středovým pásem š. 0,80m a krajemi z hutněné vrstvy ze štěrkodrti o š. 2x0,85m. Dle požadavku lze rozšířit středový pás až na š. 1,00m, s krajemi ze ŠD 2x0,75m. Vrstva ze ŠD bude ohumusována a proseta travním osivem spec. pro polní cesty.

Od km 0,560 do konce staničení je šířka koruny navržena 4,5 m, š. vozovky 4,0m + krajnice 2x0,25m ze štěrkodrti. Příčný sklon vozovky je v celé délce navržen jednostranný ve sklonu 2,5%, s krajnicemi 8% a zemní plán má jednostranný sklon 3,0%.

*Návrh konstrukce vozovky (katalogový list PT6-1, PT603):*

*km 0,060 – km 0,560*

- kolejová úprava CB III v pásech š. 1,00m	160 mm
- Štěrkodrt' ŠD <sub>B</sub>	150 mm
- Štěrkodrt' ŠD <sub>B</sub>	200 mm
- Stabilizace cementovápnitou směsí	.
<b>Celkem</b>	<b>510 mm</b>

Zemní plán bude zhutněna min. na modul přetvárnosti  $E_{\text{def,min}} = 30\text{MPa}$ .

*Návrh konstrukce vozovky (katalogový list PN5-1):*

*km 0,000 – km 0,060 a od km 0,560 do konce staničení*

- Asfaltový beton ACO11	40 mm
- Spojovací postřik 0,5kg/m <sup>2</sup> dle TP105	
- Obalované kamenivo ACP16+	70 mm
- Štěrkodrt' ŠD <sub>B</sub>	150 mm
- Štěrkodrt' ŠD <sub>B</sub>	200 mm
- Stabilizace cementovápnitou směsí	.
<b>Celkem</b>	<b>460 mm</b>

Zemní pláš bude zhutněna min. na modul přetvárnosti  $E_{\text{def,min}} = 30\text{MPa}$ .

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

Je navržena nová doprovodná zeleň podél komunikace, a to levostranná v úseku od km 0,750 do konce staničení – integrační prvek IP 11, z jihu.

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

Cesta nezasahuje do žádného biocentra ani biokoridoru. Cesta se nachází v blízkosti národní přírodní památky Košířské lomy. Trasa cesty je vedena tak, aby vedla zábořem mimo ochranné pásmo EVL Košířské lomy.

### **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 i z hlediska větrné eroze.

## **B.4 TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY HC4**

### **1. POPIS ÚZEMÍ**

Cesta HC4 navržená v trase stávající cesty a začíná a končí na hranici obvodu KoPÚ. Na začátku staničení je v místě hranice obvodu napojena na sjezd z místní komunikace a na konci obvodu na ni navazuje lesní cesta dále mimo obvod. HC4 vede od hranice obvodu jižním a dále jihozápadním směrem k hranici obvodu k.ú. Slatinice na Hané. Stávající cesta je zpočátku zpevněná štěrkem, dále pokračuje jako zemní zčásti zpevněná. Cesta zpřístupňuje zemědělské pozemky jižně pod Slatinkami a les.

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

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

Hlavní polní cesta 4,0/30 jednopruhová s asfaltovým krytem, celková délka cesty 1227m.

#### **b) Směrové vedení trasy a rozšíření ve směrových obloucích**

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

<i>Oblouk č.</i>	<i>Délka oblouku <math>L</math> (m)</i>	<i>Poloměr oblouku <math>r</math> (m)</i>	<i>Vzepětí oblouku <math>y</math> (m)</i>	<i>Délka tečen <math>t</math> (m)</i>	<i>Úhel <math>\alpha</math> (°)</i>	<i>Rozšíření v oblouku (m)</i>
1	14,483	102	0,257	7,254	-8,133	
2	16,794	20	1,737	8,928	48,111	1,2
3	17,994	20	1,990	9,657	-51,549	1,2
4	30,604	900	0,130	15,303	1,948	
5	19,485	300	0,158	9,746	3,721	
6	58,380	130	3,263	29,691	25,730	
7	21,715	50	1,174	11,031	-24,884	0,6
8	28,901	20	4,997	17,630	82,794	1,2
9	36,812	25	6,475	22,656	-84,367	1,2
10	35,869	1400	0,115	17,936	-1,468	
11	22,000	120	0,504	11,031	10,504	
12	19,979	100	0,499	10,023	-11,447	
13	20,526	250	0,211	10,269	4,704	
14	19,966	30	1,646	10,369	38,132	1,5
15	42,848	60	3,784	22,383	40,917	0,4
16	20,673	50	1,065	10,486	-23,689	0,6
17	30,631	280	0,419	15,331	6,268	
18	36,522	150	1,110	18,352	13,950	
19	26,070	300	0,283	13,043	4,979	
20	20,680	60	0,889	10,443	19,748	
21	11,097	170	0,091	5,550	3,740	
22	9,467	20	0,558	4,824	-27,122	1,2

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.

#### c) Připojení na stávající komunikace

Cesta začíná a končí na hranici obvodu. Na začátku je zúžena na š. 3,25m v napojení na stávající asfaltovou cestu a v délce 5,0m je rozšířena na š. 4,0m.

#### d) Výhybny

V trase cesty jsou navrženy celkem 2 výhybny, obě vlevo ve směru staničení.

- výhybna V8 v km 0,402
- výhybna V9 v km 0,809
- 

Výhybna V8 délky 20 m rozšiřuje vozovku o 2 m, přechod rozšíření je proveden na délku 6 m se zaoblenými lomy (poloměr 6m).

Výhybna V9 je rozšířením na vnitřní (o š.0,5m) i vnější stranu oblouku (o š.1,0m) OBLOUK č.14, na celkovou šířku vozovky 5,5m dle ČSN 73 6109 čl. 9.6.4.

Pro míjení vozidel lze využít i sjezdy na okolní pozemky a napojení polních cest.

#### e) Odvodnění cesty

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

Odvodnění povrchu vozovky bude do přilehlého svažujícího se terénu, ev. do cestního příkopu. Od km 0,052 do km 0,420 je navržen pravostranný cestní příkop PR20 se sklony svahů 1:1,5 (1:1). Příkop PR20 je v km 0,052 převeden stávajícím propustkem P6 do otevřeného úseku vodoteče, která pokračuje východním směrem k hranici obvodu. Dále je pak navržen krátký cestní příkop levostranný ve staničení km 0,560 – km 0,606, který převádí průleh PR6 (viz VHO) propustkem P11 pod cestou HC4, vede vlevo podél cesty HC4 do km 0,590, pak příkop lehce odklání svoji trasu s ohledem na zachování sklonu pro odtok vody a napojuje se do svodného příkopu PR16 podél cesty HC3.

Odvodnění zemní pláně je řešeno podélnou drenáží z drenážních trubek PVC DN 100 uložených v rýze obsypané těžkým kamenivem v min. hloubce 0,25m pod úrovní rostlé pláně s postupným vyústěním do terénu, nebo cestních příkopů. Podélná drenáž od km 0,000 po 0,052 je vedena podélně v protisklonu -0,5% vůči niveletě trasy cesty (cesta v úseku stoupá se sklonem 0,5%) a je svedena do cestního příkopu PR20 u propustku P6.

Dle ČSN 736109 budou v trase osazeny svodné žlábků, které odvádějí povrchovou vodu z cesty do svažitého terénu. Žlábků jsou navrženy v km 0,130, km 0,150, km 0,170, km 0,230, km 0,270, km 0,300, km 0,340, km 0,385, km 0,420, km 0,450, km 0,500. Dále pak km 0,610, km 0,660, a dále pak km 0,950, km 1,000, km 1,040, km 1,080, km 1,120, km 1,160, km 1,200.

#### f) Výškové řešení

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, v trase stoupá (min. 0,50%, max. 13,36%) Lomy podélného sklonu jsou zaobleny parabolickými oblouky. Lomy nivelety s rozdílem sklonů menším než 1% není třeba zaoblovat. Na začátku a na konci cesty HC4 je výškové napojení dané napojením na niveletu stávající cesty.

#### g) Objekty v trase

V trase cesty se nacházejí

- výhybny: V8 v km 0,402 a V9 v km 0,809
- propustky: P6 v km 0,052, P11 v km 0,560
- svodné žlábký 20ks viz popis odst.e)
- liniový prvek – silniční obruba s přídlažbou do bet. lože s podsádkou +15cm (pro podélný odtok vody v úsecích s příčným protispádem vůči terénu):

km 0,580 – km 0,720 vpravo; km 0,793 – 0,890 vpravo; km 1,153 – 1,186 vpravo

Propustek P6 v km 0,052 je ponechán stávající. Jedná se o zachovalou a zcela funkční betonovou troubu DN800 s neupravenými čely. Je navrženo provedení kolmých betonových čel s obložením kamenem do betonu, s římsami dl. 3,0m. Propustek bude pročištěn, ev. provedeny nezbytné lokální opravy.

Propustek P11 DN600 v km 0,560 převádí průleh PR6 šikmo pod cestou HC4 do krátkého levostranného příkopu podél cesty, který navazuje dále do svodného příkopu PR16 podél HC3. Propustek bude proveden z betonové trubky se šikmými čely, čela zpevněná kamennou dlažbou do beton.lože. Bude provedeno zpevnění příkopu na vtoku i výtoku v délce 2m.

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

Kanalizace splašková – souběh v km 0,017 – 0,050

Zatrubněná vodoteč – km 0,052 (v místě propustku P6)

#### h) Návrh krytu a konstrukce vozovky

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

*Návrh konstrukce vozovky (PN 6-5):*

- Vibrovaný štěrť ŠV	200 mm
- Štěrkodrt' ŠD	250 mm
- Stabilizace cementovápnotou směsí	
<b>Celkem</b>	<b>450 mm</b>

Zemní pláň bude ztuhněna min. na modul přetvárnosti  $E_{\text{def,min}} = 30\text{MPa}$ .

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

Podél cesty HC4 se vyskytuje stávající zeleň. Nová zeleň není navržena.

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

Cesta HC4 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.5 TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY HC11**

### **6. POPIS ÚZEMÍ**

Cesta HC11 navržená v trase stávající cesty se napojuje na silnici III/44924 severně nad Slatinkami. Cesta HC11 vede od silnice severním směrem a končí napojením na cestu HC1b-R na hranici s k.ú. Slatinice na Hané. Stávající cesta je zpočátku zpevněná, ve druhé polovině jen vyježděná zemní. Zpřístupňuje zemědělské pozemky severně nad Slatinkami.

### **7. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ**

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

Hlavní polní cesta 4,5/30 jednopruhová s asfaltovým krytem, celková délka cesty 288m.

#### **b) Směrové vedení trasy a rozšíření ve směrových obloucích**

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

<i>Oblouk č.</i>	<i>Délka oblouku <math>L(m)</math></i>	<i>Poloměr oblouku <math>r(m)</math></i>	<i>Vzepětí oblouku <math>y(m)</math></i>	<i>Délka tečen <math>t(m)</math></i>	<i>Úhel <math>\alpha(^{\circ})</math></i>	<i>Rozšíření v oblouku (m)</i>
<b>1</b>	9,14	20	0,52	4,65	26,190	
<b>2</b>	23,85	100	0,71	11,98	13,665	
<b>3</b>	18,40	250	0,17	9,21	4,218	
<b>4</b>	16,724	25	1,39	8,69	38,329	0,70
<b>5</b>	11,84	60	0,29	5,94	11,301	
<b>6</b>	21,16	250	0,22	10,59	4,850	

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.

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

Cesta HC11 začíná napojením na silnici III/44924 se zakružovacími oblouky o poloměru 9m a končí napojením na cestu HC1b-R.

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 navržena. Pro míjení vozidel lze využít sjezdy na okolní pozemky a připojení cesty HC2-1.



#### **e) Odvodnění cesty**

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

Odvodnění je do km 0,140 řešeno podélnou drenáží z drenážních trubek PVC DN 100 uložených v rýze na pískovém loži s obsypem těžkým kamenivem a s vyústěním do terénu svažujícího se od cesty a do zasakovací šachty. Odvodnění je od km 0,140 řešeno jednostranným příkopem se sklony svahů 1: 1,5 (výjimečně 1:1) a šířkou dna příkopu 0,3m s vyústěním do cestního příkopu podél cesty HC1b-R v k.ú. Slatinice na Hané.

#### **f) Výškové řešení**

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, v trase stoupá (max. 8,42%) a zhruba od poloviny cesty klesá (max. 12,74%). 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/44924, na konci cestou HC1b-R v k.ú. Slatinice na Hané.

#### **g) Objekty v trase**

V trase cesty HC11 se nacházejí propustky P5 a P8.

Propustek P8 DN800 v km 0,139 kříží trasu cesty HC11 šikmo a převádí cestní příkop PR17, který vede vpravo podél HC2-1, dále podél cesty HC11 vpravo do svodného příkopu PR4, svedeného do stávajícího propustu P9 pod silnicí III/44294. Propustek P8 délky 11,35m bude proveden z beton. trubek DN800, se šikmými čely obezděnými kamenem do beton. lože, na vtoku a výtoku bude dno zpevněno na vzd. 2,0m lomovým kamenem do betonu.

V km 0,152 je navržen vlevo ve směru staničení nový propustek P5 převádějící vodu v cestním příkopu pod hospodářským sjezdem. Propustek délky 10,20m bude zhotoven z betonových trub DN800, bude mít šikmá čela a zpevněný vtok a výtok např. lomovým kamenem do beton. lože.

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

Cesta HC11 zasahuje do ochranného pásma silnice III. tř. a kříží vodovod (v km 0,128) a nadzemní vedení VN (km 0,140).

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

Příčný sklon vozovky je navržen jednostranný ve sklonu 2,5%. Zemní pláň má po celé délce jednostranný sklon 3,0%. Šířka koruny vozovky je navržena 4,5m, asfaltový kryt je v šířce 4,0m a krajnice š. 0,25m ze šterkodrti v oboustranném příčném sklonu 8%.

*Návrh konstrukce vozovky (katalogový list PN5-1):*

- Asfaltový beton ACO11	40 mm
- Spojovací postřik 0,5kg/m <sup>2</sup> dle TP105	
- Obalované kamenivo ACP16+	70 mm
- Štěrkodrt' ŠD <sub>B</sub>	150 mm
- Štěrkodrt' ŠD <sub>B</sub>	200 mm
- Stabilizace cementovápnitou směsí	.
<b>Celkem</b>	<b>460 mm</b>

Zemní pláň bude zhutněna min. na modul přetvárnosti  $E_{\text{def,min}} = 30\text{MPa}$ .

V prvních 20-ti m od napojení na silnici III/44924 je cesta rozšířena na 5m s krajnicí 0,5m.

## 8. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ

Podél cesty HC11 se vyskytuje stávající zeleň. Nová zeleň není navržena.

## 9. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY

Cesta HC11 nezasahuje do žádného biokoridoru ani biocentra.

## 10. 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.6 TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY VC12**

### **1. POPIS ÚZEMÍ**

Cesta VC12 začíná napojením na silnici III/44924 západním směrem, prudce se stáčí jihovýchodním směrem podél hranice obvodu KoPÚ a končí napojením na VC13 (od této varianty bylo po posledním jednání se sborem zástupců upuštěno, cesta bude končit u vodárny). Cesta zpřístupňuje pozemky v severovýchodní části území a propojuje cestní síť.

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

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

Vedlejší polní cesta 4,0/20 jednopruhová celk. délky 250 m. Prvních 250m délky je cesta navržena s asfaltobetonovým krytem, dále může pokračovat jako doplňková cesta s krytem travnatým.

#### **b) Směrové vedení trasy a rozšíření ve směrových obloucích**

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

Charakteristiky směrových oblouků:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Délka oblouku <math>L</math> (m)</i>	<i>Poloměr oblouku <math>r</math> (m)</i>	<i>Vzepětí oblouku <math>y</math> (m)</i>	<i>Délka tečen <math>t</math> (m)</i>	<i>Úhel <math>\alpha</math> (°)</i>	<i>Rozšíření v oblouku (m)</i>
<b>1</b>	12,087	12,5	1,433	6,563	55,404	
<b>2</b>	4,131	12,5	0,170	2,084	18,934	
<b>3</b>	42,721	60	3,762	22,311	40,795	
<b>4</b>	46,602	150	1,806	23,490	17,801	
<b>5</b>	25,752	30	2,721	13,730	49,183	
<b>6</b>	19,457	60	0,787	9,814	18,579	
<b>7</b>	21,017	50	1,100	10,666	24,084	
<b>8</b>	5,905	30	0,145	2,962	11,277	
<b>9</b>	16,800	750	0,047	8,400	1,283	
<b>10</b>	24,907	30	2,547	13,221	47,549	
<b>11</b>	12,263	60	0,313	6,153	11,711	

Rozšíření ve směrových obloucích bude provedeno na vnitřní stranu oblouku (o hodnotu  $\Delta s$ ) nebo obou stranách oblouku (o hodnotu  $\Delta s/2$ ) dle ČSN 73 6109. Minimální délka úseku rozšiřování před a za obloukem je uvažována 10m.

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

Cesta VC12 začíná napojením na silnici III/44924 se zakružujícími oblouky o poloměrech 3 a 9 m. Styčná spára napojení v živičném krytu bude odříznuta do hloubky min. 50mm, vrstva krytu odfrézována a spáry budou ošetřeny modifikovanou zálivkou.

**d) Výhybny**

Vzhledem k délce cesty není nutné navrhovat žádnou výhybnu.

**e) Odvodnění cesty**

Odvodnění vozovky je zajištěno podélným a příčným sklonem.

Odvodnění pláně je zajištěno jednostranným příčným sklonem 3,0%.

Odvodnění je řešeno podélnou drenáží z drenážních trubek PVC DN 100 uložených v rýze obsypané těžkým kamenivem v min. hloubce 0,25m pod úrovní rostlé pláně s vyústěními do zasakovacích šachet na začátku a konci cesty.

**f) Výškové řešení**

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, v celé trase mírně stoupá a pak klesá (max. 7,46%). Lomy podélného sklonu jsou zaobleny parabolickými oblouky. Lomy nivelety s rozdílem sklonů menším než 1% není třeba zaoblovat dle ČSN 73 6109.

Na začátku je výškové řešení dané napojením na cestu silnici III/44924 a na konci a na cestu VC13.

**g) Objekty v trase**

Na cestě VC12 není navržen žádný samostatný stavební objekt.

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

Cesta VC12 leží v ochranném pásmu silnice III. třídy.

Cesta se nachází v ochranném pásmu plynovodu STL (km 0,145 – km 0,160) a v ochranném pásmu vodovodu (na zač. staničení a v km 0,230 -km 0,250).

**h) Návrh krytu a konstrukce vozovky**

Prvních 250m délky je cesta navržena s afaltobetonovým krytem. Šířka koruny vozovky bude 4,0m (3,5asfalt + 2x0,25m krajnice se sklonem 8%).

*Návrh konstrukce vozovky (katalogový list PN5-1):*

- Asfaltový beton ACO11	40 mm
- Spojovací postřík 0,5kg/m <sup>2</sup> dle TP105	
- Obalované kamenivo ACP16+	70 mm
- Štěrkoдрť ŠD <sub>B</sub>	150 mm
- Štěrkoдрť ŠD <sub>B</sub>	200 mm
- Stabilizace cementovápnitou směsí	.
<b>Celkem</b>	<b>460 mm</b>

Zemní pláš bude zhutněna min. na modul přetvárnosti  $E_{\text{def,min}} = 30\text{MPa}$ .

V prvních 20-ti m od napojení na silnici III/44924 je cesta rozšířena na 5m s krajnicí 0,5m.

Od km 0,250 do km 0,582 bude pokračovat šířka koruny vozovky 4 m, vozovka s krytem travnatým. Příčný sklon vozovky je v celé délce navržen jednostranný ve sklonu 3,0%, zemní pláš má jednostranný sklon 3,0%.

*Návrh konstrukce vozovky (PN6-6):*

- zatravněná vrstva	50 mm
- Vibrovaný štěrť ŠV	150 mm
- Štěrkodrt' ŠD	150 mm
- Stabilizace cementovápnitou směsí	0 mm
<b>celkem</b>	<b>350 mm</b>

### 3. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ

Doprovodná zeleň je není u cesty navrhována.

### 4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY

Cesta nezasahuje do žádného biokoridoru ani biocentra. Cesta se nenachází v žádné chráněné oblasti.

### 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.7 TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY VC13**

### **1. POPIS ÚZEMÍ**

Cesta VC13 začíná návazností na stávající cestu na vnitřní hranici obvodu KoPÚ a končí návazností na stávající polní cestu na hranici obvodu. Trasa cesty VC13 kopíruje stávající trasu polní cesty a je staničena ve směru od západu k východu. V km 0,243 vlevo navazuje severním směrem pokračující cesta VC20.

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

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

Vedlejší polní cesta 4,0/20 jednopruhová s asfaltobetonovým krytem délky 247 m.

#### **b) Směrové vedení trasy a rozšíření ve směrových obloucích**

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

Charakteristiky směrových oblouků:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Délka oblouku <math>L</math> (m)</i>	<i>Poloměr oblouku <math>r</math> (m)</i>	<i>Vzepětí oblouku <math>y</math> (m)</i>	<i>Délka tečen <math>t</math> (m)</i>	<i>Úhel <math>\alpha</math> (°)</i>	<i>Rozšíření v oblouku (m)</i>
<b>1</b>	17,701	30	1,296	9,116	33,806	0,8
<b>2</b>	169,479	2700	1,330	84,768	-3,596	

Rozšíření ve směrových obloucích bude provedeno na vnitřní stranu oblouku (o hodnotu  $\Delta s$ ) nebo obou stranách oblouku (o hodnotu  $\Delta s/2$ ) dle ČSN 73 6109. Minimální délka úseku rozšiřování před a za obloukem je uvažována 10m.

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

Cesta začíná a končí na hranicích obvodu, a to přímou návazností na stávající cestu.

#### **d) Výhybny**

Vzhledem k délce cesty není nutné navrhovat žádnou výhybnu.

#### **e) Odvodnění cesty**

Odvodnění vozovky je zajištěno podélným a příčným sklonem do přilehlého volně se svažujícího terénu. Cesta je řešena jako přetečná.

Odvodnění pláně je zajištěno jednostranným příčným sklonem 3,0%.

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 vyústěními do zasakovacích šachet na začátku a konci cesty. Podélná drenáž bude na konci staničení vyústěna do příkopu vedoucího od propustku P10 směrem k hranici obvodu (viz VHO této dokumentace).

#### f) Výškové řešení

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, v celé trase mírně klesá (min. -0,50%, max. -3,10%). Lomy podélného sklonu jsou zaobleny parabolickými oblouky. Lomy nivelety s rozdílem sklonů menším než 1% není třeba zaoblovat dle ČSN 73 6109.

Na začátku a na konci je výškové řešení trasy dáno napojením na pokračující cestu.

#### g) Objekty v trase

V trase cesty VC13 je navržen propustek P10, který převádí vodu z cestního příkopu PR4 podél VC20 do příkopu pokračujícího k hranici obvodu (viz VHO dokumentace).

Propustek P10 v km 0,233 v šikmém křížení bude proveden z betonových trubek profilu DN600 dl. 8,40m, se šikmými čely, obezděnými kamenem do beton. lože. Vtok a výtok bude na vzdálenost 2,0m zpevněn např. lomovým kamenem do beton. lože.

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

Cesta se nachází v ochranném pásmu VN vedení ČEZ nadzemní trasy (v km 0,123).

#### h) Návrh krytu a konstrukce vozovky

Šířka koruny je navržena 4,0m, š. asfaltbetonového krytu 3,5m s krajnicemi 2x š. 0,25m. Příčný sklon vozovky je v celé délce navržen jednostranný ve sklonu 2,5%, s krajnicemi o sklonu 8,0%, zemní pláň má jednostranný sklon 3,0%.

*Návrh konstrukce vozovky (katalogový list PN5-1):*

- Asfaltový beton ACO11	40 mm
- Spojovací postřik 0,5kg/m <sup>2</sup> dle TP105	
- Obalované kamenivo ACP16+	70 mm
- Štěrkodrt' ŠD <sub>B</sub>	150 mm
- Štěrkodrt' ŠD <sub>B</sub>	200 mm
- Stabilizace cementovápnotou směsí	.
<b>Celkem</b>	<b>460 mm</b>

Zemní pláň bude zhuťněna min. na modul přetvárnosti  $E_{\text{def,min}} = 30\text{MPa}$ .

### 3. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ

Doprovodná zeleň je není u cesty navrhována.

### 4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY

Cesta nezasahuje do žádného biokoridoru ani biocentra. Cesta se nenachází v žádné chráněné oblasti.

## **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.8 TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY VC16**

### **1. POPIS ÚZEMÍ**

Cesta VC16 začíná napojením na silnici II/449 a vede severozápadním směrem k hranici NPP Košířské lomy, kde končí na hranici NPP. Odtud dále navazuje cesta VC15, která propojuje cestu VC16 s cestami HC1 a HC3.

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

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

Vedlejší polní cesta 4,0/20 jednopruhová se šterkovým / travním krytem celkové délky 975m. Do km 0,917 (k hranici ochranného pásma EVL Kosířské lomy) je cesta navržena s krytem šterkovým, odtud pak pokračuje s travním krytem.

Cesta bude v prvních 20ti m délky od napojení rozšířena na š. 5,0m.

#### **b) Směrové vedení trasy a rozšíření ve směrových obloucích**

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

Charakteristiky směrových oblouků:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Délka oblouku <math>L</math> (m)</i>	<i>Poloměr oblouku <math>r</math> (m)</i>	<i>Vzepětí oblouku <math>y</math> (m)</i>	<i>Délka tečen <math>t</math> (m)</i>	<i>Úhel <math>\alpha</math> (°)</i>	<i>Rozšíření v oblouku (m)</i>
<b>1</b>	35,216	40	3,813	18,841	50,444	0,6
<b>2</b>	31,605	60	2,069	16,178	-30,181	0,2
<b>3</b>	25,343	250	0,321	12,682	5,808	
<b>4</b>	25,837	200	0,417	12,937	7,402	
<b>5</b>	14,805	80	0,342	7,424	10,603	
<b>6</b>	29,554	80	1,361	14,948	21,167	
<b>7</b>	45,624	600	0,434	22,823	4,357	
<b>8</b>	41,732	100	2,169	21,174	-23,911	
<b>9</b>	16,952	150	0,239	8,485	-6,475	
<b>10</b>	15,197	100	0,289	7,613	-8,707	
<b>11</b>	20,219	20	2,501	11,069	-57,924	1,2
<b>12</b>	22,428	25	2,473	12,032	51,401	1,0

Rozšíření ve směrových obloucích bude provedeno na vnitřní stranu oblouku (o hodnotu  $\Delta s$ ) nebo obou stranách oblouku (o hodnotu  $\Delta s/2$ ) dle ČSN 73 6109. Minimální délka úseku rozšiřování před a za obloukem je uvažována 10m.

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

Cesta VC20 začíná napojením na silnici II/449 zakružovacími oblouky o poloměrech  $R=9,0m$ . Na délku prvních 20ti m je vozovka rozšířena š. 5,0m. Úhel napojení na silnici je 90st.

#### **d) Výhybny**

V trase cesty není navržena žádná výhybna.

#### **e) Odvodnění cesty**

Odvodnění vozovky je zajištěno podélným a příčným sklonem do volně se svažujícího terénu, popř. v obloucích do přilehlého průlehu. Podél cesty je v celé délce její trasy vlevo ve směru staničení navržen v rámci VHO průleh PR14.

Odvodnění pláně je zajištěno jednostranným příčným sklonem 3,0%.

Odvodnění pláně je řešeno podélnou drenáží z drenážních trubek PVC DN 100 uložených v rýze obsypané těžkým kamenivem v min. hloubce 0,25m pod úrovní rostlé pláně s vyústěním do zasakovací šachty na začátku cesty průběžně do přilehlého průlehu.

#### **f) Výškové řešení**

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, na zač. úseku mírně stoupá ve sklonu +2,65%, dále pak mírně klesá (min. -0,50%, max. -2,10%) i mírně stoupá (+0,50%). Lomy podélného sklonu jsou zaobleny parabolickými oblouky. Lomy nivelety s rozdílem sklonů menším než 1% není třeba zaoblovat dle ČSN 73 6109.

Na začátku je výškové řešení dané napojením na cestu silnici II/449 a na konci napojením na stávající terén v místě zač. cesty VC15.

#### **g) Objekty v trase**

V trase cesty VC16 je navržen propustek P15.

Propustek P15 v km 0,960 bude převádět průleh PR14 pod cestou VC16 do průlehu PR12. Propustek je navržen dl. 10,20m, se sklonem 4,5%. Bude proveden z betonových trubek profilu DN800 se šikmými čely, čela budou obložena kamenem do beton. lože. Na vtoku a na výtoku budou dna příkopů zpevněna kamenem do beton. lože v dl. 2,0m.

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

Cesta VC16 leží v ochranném pásmu silnice II. třídy.

Cesta se nachází v ochranném pásmu sdělovacího elkom. vedení, dále v ochranném pásmu vodovodu a v ochranném pásmu silového vedení VN ČEZ nadzemní trasy.

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

Šířka koruny je navržena 4,0m, bez krajnic. Zemní pláš má jednostranný sklon 3,0%. Do km 0,917 staničení je povrch cesty navržen jako šterkový, od km 0,917 (tj. za hranicí ochranného pásma EVL Kosířské lomy) do konce staničení je povrch cesty travnatý.

*Návrh konstrukce vozovky – do km 0,917 (PN 6-5):*

- Vibrovaný šterk ŠV	200 mm
- Šterkodrt' ŠD	250 mm
- Stabilizace cementovápnitou směsí	
<b>Celkem</b>	<b>450 mm</b>

Zemní pláš bude zhutněna min. na modul přetvárnosti  $E_{\text{def,min}} = 30\text{MPa}$ .

*Návrh konstrukce vozovky – od km 0,917 (PN 6-6):*

- Zatravněná vrstva	50 mm
- Vibrovaný štěrť ŠV	150 mm
- Štěrkodrt' ŠD	150 mm
- Stabilizace cementovápnotou směsí	
<b>celkem</b>	<b>350 mm</b>

Zemní pláš bude zhutněna min. na modul přetvárnosti  $E_{\text{def,min}} = 30\text{MPa}$ .

### 3. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ

Doprovodná zeřeň je navržena jako levostranná, z jihozápadu a je navržena podél průlehu PR14, označena jako IP23.

### 4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY

Cesta nezasahuje do žádného biokoridoru ani biocentra. Cesta se zčásti nachází v ochranném pásmu EVL Kosířské lomy, trasa cesty končí na hranici NPP Kosířské lomy.

### 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.9 TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY VC20**

### **1. POPIS ÚZEMÍ**

Cesta VC20 začíná napojením na silnici III/44924 a vede jižním směrem podél hranice obvodu, kde končí napojením na cestu VC13.

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

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

Vedlejší polní cesta 4,5/20 jednoruhová s asfaltobetonovým krytem délky 557m.

Cesta bude v prvních 20ti m délky od napojení rozšířena na š. 5,50m

#### **b) Směrové vedení trasy a rozšíření ve směrových obloucích**

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

Charakteristiky směrových oblouků:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Délka oblouku <math>L</math> (m)</i>	<i>Poloměr oblouku <math>r</math> (m)</i>	<i>Vzepětí oblouku <math>y</math> (m)</i>	<i>Délka tečen <math>t</math> (m)</i>	<i>Úhel <math>\alpha</math> (°)</i>	<i>Rozšíření v oblouku (m)</i>
<b>1</b>	4,493	25	0,101	2,253	10,298	1,6
<b>2</b>	23,606	1700	0,041	11,803	-0,796	
<b>3</b>	71,538	250	2,555	36,015	-16,395	
<b>4</b>	71,804	950	0,678	35,919	-4,331	

Rozšíření ve směrových obloucích bude provedeno na vnitřní stranu oblouku (o hodnotu  $\Delta s$ ) nebo obou stranách oblouku (o hodnotu  $\Delta s/2$ ) dle ČSN 73 6109. Minimální délka úseku rozšiřování před a za obloukem je uvažována 10m.

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

Cesta VC20 začíná napojením na silnici III/44924 se zakružovacími oblouky o poloměrech 6m. Úhel napojení na silnici je 105st. Cesta končí napojením na cestu VC13. Styčná spára napojení v živičném krytu bude odříznuta do hloubky min. 50mm, vrstva krytu odfrézována a spáry budou ošetřeny modifikovanou zálivkou.

#### **d) Výhybny**

Vzhledem k délce cesty není nutné navrhovat žádnou výhybnu.

**e) Odvodnění cesty**

Odvodnění vozovky je zajištěno podélným a příčným sklonem do cestního příkopu.

Od km 0,015 do konce staničení je navržen pravostranný cestní příkop PR4 se sklony svahů 1:1,5 a šířkou dna 0,3m. Příkop je na konci svého staničení převeden propustkem P10 pod cestou VC13 do pokračujícího krátkého příkopu směřujícího k hranici obvodu (viz VHO této dokumentace)

Odvodnění pláň je zajištěno jednostranným příčným sklonem 3,0% protažením vrstvy ze štěrkodrti přímo do příkopu.

**f) Výškové řešení**

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, na zač. úseku mírně stoupá ve sklonu +0,50%, dále pak v celé trase mírně klesá (max. -3,51%). Lomy podélného sklonu jsou zaobleny parabolickými oblouky. Lomy nivelety s rozdílem sklonů menším než 1% není třeba zaoblovat dle ČSN 73 6109.

Na začátku je výškové řešení dané napojením na cestu silnici III/44924 a na konci a na cestu VC13.

**g) Objekty v trase**

V trase cesty VC20 není navržen žádný samostatný stavební objekt.

Na konci staničení, v km 0,554 je vlevo ve směru staničení, souběžně s cestou, navržen propustek P10 DN600, který svádí pravostranný příkop PR4 pod cestou VC13.

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

Cesta VC20 leží v ochranném pásmu silnice III. třídy. Cesta se nachází v zastavitelném území dle ZUR.

Cesta se nachází v ochranném pásmu VN vedení ČEZ nadzemní trasy, křížení v km 0,174 a km 0,281.

**h) Návrh krytu a konstrukce vozovky**

Šířka koruny je navržena 4,5m, š. asfaltobetonového krytu 4,0m s krajnicemi 2x š. 0,25m. Příčný sklon vozovky je v celé délce navržen jednostranný ve sklonu 2,5%, s krajnicemi 8,0%, zemní pláň má jednostranný sklon 3,0%.

*Návrh konstrukce vozovky (katalogový list PN5-1):*

- Asfaltový beton ACO11	40 mm
- Spojovací postřík 0,5kg/m <sup>2</sup> dle TP105	
- Obalované kamenivo ACP16+	70 mm
- Štěrkodrt' ŠD <sub>B</sub>	150 mm
- Štěrkodrt' ŠD <sub>B</sub>	200 mm
- Stabilizace cementovápnotou směsí	.
<b>Celkem</b>	<b>460 mm</b>

Zemní pláň bude zhuťněna min. na modul přetvárnosti  $E_{\text{def,min}} = 30\text{MPa}$ .

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

Doprovodná zeleň je navržena jako levostranná, z východu. Integrační prvek IP13.

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

Cesta nezasahuje do žádného biokoridoru ani biocentra. Cesta se nenachází v žádné chráněné oblasti.

### **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.