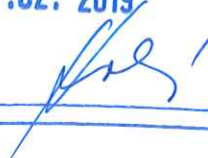


Ing. Petra Kohoutková

SOUČÁST ZÁVAZNÉHO STANOVISKA	
Č. j.:	0221/5972-19/363-2019/koh
Vydaného dne:	19.02.2019
Podpis:	

# ŠLUKNOV

## CYKLOSTEZKA ŠLUKNOV - FUKOV

PROJEKTOVÁ DOKUMENTACE PRO VYDÁNÍ SPOLEČNÉHO POVOLENÍ STAVBY

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA



ZÁŘÍ 2018

## OBSAH

<b>A.</b>	<b>PRŮVODNÍ ZPRÁVA .....</b>	<b>3</b>
A.1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE .....	3
A.1.1.	Údaje o stavbě .....	3
A.1.2.	Údaje o žadateli .....	3
A.1.3.	Údaje o zpracovateli dokumentace .....	3
A.2.	ČLENĚNÍ STAVBY NA OBJEKTY A TECHNICKÁ A TECHNOLOGICKÁ ZAŘÍZENÍ .....	4
A.3.	SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ .....	4
<b>B.</b>	<b>SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA .....</b>	<b>5</b>
B.1.	POPIS ÚZEMÍ STAVBY .....	5
B.2.	CELKOVÝ POPIS STAVBY .....	8
B.2.1.	Celková koncepce řešení stavby .....	8
B.2.2.	Celkové urbanistické a architektonické řešení .....	10
B.2.3.	Celkové technické řešení .....	10
B.2.4.	Bezbariérové užívání stavby .....	12
B.2.5.	Bezpečnost při užívání stavby .....	12
B.2.6.	Základní charakteristika objektů .....	13
B.2.7.	Základní charakteristika technických a technologických zařízení. ....	15
B.2.8.	Zásady požárně bezpečnostního řešení .....	15
B.2.9.	Úspora energie a tepelná ochrana .....	15
B.2.10.	Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní prostředí .....	15
B.2.11.	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí .....	16
B.3.	PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU .....	16
B.4.	DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ .....	16
B.5.	ŘEŠENÍ VEGETACE SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV .....	17
B.6.	POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA .....	17
B.7.	OCHRANA OBYVATELSTVA .....	18
B.8.	ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY .....	18
B.9.	CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ .....	18

## A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

### A.1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

#### A.1.1. Údaje o stavbě

Název stavby: **Cyklostezka Šluknov - Fukov**  
Místo stavby: Šluknov  
Katastrální území: Království, Fukov  
Předmět dokumentace: Projektová dokumentace pro vydání společného povolení stavby dle přílohy č. 11 vyhlášky 405/2017 Sb.

#### A.1.2. Údaje o žadateli

Název: **Město Šluknov**  
Sídlo: Nám. Míru 1, 407 77 Šluknov  
Zastoupený: Mgr. Evou Džumanovou, starostkou města

#### A.1.3. Údaje o zpracovateli dokumentace

Jméno a příjmení: **Ing. arch. Jiří Kňákal**  
Místo podnikání: 473 01 Okrouhlá, Okrouhlá 70  
IČ: 156 71 712  
DIČ: CZ 5803031003

Hlavní projektant: **Ing. arch. Jiří Kňákal**  
autorizace ČKA č. 00 595

Dopravní řešení: **Ing. Jiří Hrabák**  
autorizace ČKAIT č. 0400173  
obor: dopravní stavby

Stavebně konstrukční řešení: **Ing. Karel Stránský**  
autorizace ČKAIT č. 0400325  
obor: statika a dynamika staveb



## A.2. ČLENĚNÍ STAVBY NA OBJEKTY A TECHNICKÁ A TECHNOLOGICKÁ ZAŘÍZENÍ

---

Součástí stavby jsou následující stavební objekty:

- |        |   |
|--------|---|
| SO 001 | Bourací práce a kácení dřevin                                     |
| SO 101 | Stezka se společným provozem pro pěší a cyklisty                  |
| SO 102 | Oprava krytu stávající komunikace (není součástí stavby)          |
| SO 201 | Lávka přes Sprévu   |
| SO 202 | Sanace mostu přes železnici                                       |
| SO 301 | Vodohospodářské objekty – propustky (není součástí stavby pro SP) |

Součástí stavby nejsou žádná technická ani technologická zařízení.

## A.3. SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ

---

- zaměření budoucího staveniště – polohopis a výškopis, výřez z katastrální mapy budoucího staveniště včetně navazujícího okolí. (GEOPLÁN s.r.o., Ing. Pavel Soukup 04/2017)
- Statické posouzení mostních konstrukcí (Ing. Karel Stránský 06/2017)
- Zákes a vyjádření o existenci sítí – CETIN, a.s. ze dne 11.9.2018
- Zákes stávajících sítí – ČEZ Distribuce, a.s. ze dne 11.9.2018
- Zákes stávajících sítí – GasNet, s.r.o. ze dne 12.9.2018
- Zákes a vyjádření o existenci sítí – SČVK, a.s. ze dne 12.9.2018

## B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

### B.1. POPIS ÚZEMÍ STAVBY

#### a) Charakteristika území stavebního pozemku:

Navržená stavba je stavbou liniovou – cyklostezka v celkové délce 4,96 km. Budoucí stavební pozemek má niveletu s proměnným podélným sklonem do 7,18%. Území stavby je mírně svažité ve směru jih – sever, sever - jih. Nejnižší místo řešené stavby je na kótě 302,70m n.m. a nejvyšší na kótě 395,80m n.m.

Budoucí stavební pozemek se nachází v nezastavěné části města Šluknov, v severní část místní části Království. Území stavby se nachází na těchto katastrech:

- Království (672676)
- Fukov (672700)

Řešené území se z velké části nachází v tzv. Fukovském výběžku a je vymezeno prostorem bývalé silnice z Království na státní hranici. Navržená cyklostezka po realizaci propojí systém cyklotras na území ČR s cyklotrasami v Německu. Konkrétně s cyklotrasou od pramene Sprévy do Berlína.

Stávající stavebně technický stav bývalé silnice není jako cyklostezka vyhovující. Neodpovídá ani parametrům komunikace pro provoz osobních automobilů. Slouží pouze pro dopravní obsluhu navazujících lesních a zemědělských pozemků zemědělskou a lesní technikou.

Na plochách s předpokládanou stavební činností se nachází dva mostní objekty most přes řeku Sprévu (dle POH km 1,25) a most přes železniční trať Taubenheim – Neusalza-Spremberg (dle DB č. trati 6215, km 21,503). Oba mostní objekty jsou v k.ú. Fukov. Plochy budoucího staveniště jsou veřejně přístupné. Pro stávající způsob využití a provozní zátěž jsou stávající zpevněné plochy geotechnicky stabilizované, a nevykazují žádné poruchy nebo deformace.

Jak bylo uvedeno, budoucí stavební pozemek se nachází v nezastavěné části města. Území stavby je dotčeno pouze křížením nadzemního vedení NN ve správě ČEZ Distribuce a.s. Navržené výškové řešení úprav nepředpokládá střet s tímto vedením.

#### b) Údaje o souladu s ÚPD:

Území řešené stavby se nachází v nezastavěném území správního území města Šluknov. Území je součástí územního plánu Šluknov. Dle platného územního plánu Šluknov, je řešené území veřejným prostranstvím, využívané jako veřejné komunikace. Toto využití se navrženou stavbou nebude měnit. Navržená stavba je tedy v souladu s platnou ÚPD.



**c) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika:**

Území stavby se nachází na stávajících zpevněných plochách veřejného prostranství. Jedná se o geotechnicky stabilizované území bez zjevných poruch. Navržená stavba bude kopírovat stávající výšku terénu, zemní práce budou probíhat pouze na hloubku nutnou pro realizaci konstrukčních vrstev upravovaných zpevněných ploch. Nepředpokládá se zastižení hladiny spodní vody.

**d) Výčet a závěry provedených průzkumů a rozborů:**

Před zahájením projekčních prací bylo provedeno statické posouzení konstrukcí mostních objektů. Z těchto posouzení vyplynulo, že most přes Sprévu je v havarijním stavu a je neopravitelný. Nosná betonová konstrukce mostu přes železnici je v dobrém stavu, vyžaduje však doplnění a reprofilaci povrchů, zejména zábradlí a římsy mostovky. Dále je nutné provést přezdění kamenných obezdívek mostních křídel.

S ohledem na charakter stavby nebyly kromě prohlídky staveniště, pořizovány žádné další průzkumy a rozborů ploch stávající komunikace. Geotechnické posouzení stability a únosnosti pláně navržených komunikací lze provést až v rámci stavby po sejmutí konstrukce stávajících zpevněných ploch.

**e) Ochrana území podle jiných právních předpisů:**

Na řešené území se nevztahuje ochrana podle jiných právních předpisů. Nenachází se v památkové zóně ani v chráněné krajinné oblasti.

**f) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.:**

Budoucí staveniště ani navržená stavba se nenachází v záplavovém ani poddolovaném území.

**g) Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv na odtokové poměry v území:**

Navržené řešení respektuje všechny vazby na okolní pozemky, zejména vstupy a vjezdy na navazující pozemky (lesní a zemědělské pozemky) a niveletu všech sousedních nemovitostí, orientovaných k lokalitě stavby. Vstupy a vjezdy nezbytné pro jejich dopravní obsluhu byly v rámci rozpracovanosti dokumentace konzultovány s vlastníky těchto nemovitostí a jejich požadavky zapracovány do dokumentace.

Stávající odtokové poměry, respektive odtok srážkových vod je po spádnicí na okolní nezpevněný terén. S ohledem na rozsah navržených zpevněných ploch (plocha cyklostezky) a spádového řešení, se povodí ploch, svedených na okolní terén, se proti stávajícímu stavu nemění. Část území mezi Sprévou a státní hranicí bude odvodněna propustkem a otevřeným vyzděným korytem do Sprévy – z hlediska odtokových poměrů se jedná o zachování současného stavu.

**h) Požadavky na asanace, demolice, kácení zeleně:**

Součástí navržené stavby je asanace stávajícího mostního objektu – most přes Sprévu. Na místě stávajícího mostu bude v rámci stavby realizována nová lávka pro pěší, cyklisty techniku údržby cyklostezky. Navržená stavba je ve střetu s dřevinami

rostoucími mimo les. Specifikace těchto dřevin je dokumentována v samostatné příloze dokumentace. O povolení kácení těchto dřevin již bylo požádáno vlastníky pozemků, na nichž dřeviny rostou. ORŽP MěÚ Šluknov byla vydáno rozhodnutí o kácení těchto dřevin:

- ORŽP MěÚ Šluknov ze dne 11. 7. 2018, č.j. ORŽP/5678/20181226/2018/nab
- ORŽP MěÚ Šluknov ze dne 13. 7. 2018, č.j. ORŽP/6507/20181265/2018/nab

Dřeviny budou káceny po zahájení stavby v rámci stavebních prací.

**i) Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory ZPF, nebo pozemků určených k plnění funkce lesa:**

Z hlediska zájmů hájených zákonem č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF, ve znění pozdějších předpisů, se dle KN, se část stavby nenachází na zemědělské půdě.

Z hlediska zákona 289/1995 Sb., o lesích, ve znění pozdějších předpisů, se navržená stavba týká zájmů ochrany pozemků určených k plnění funkcí lesa. V místech, kde stávající komunikace i navržená stavba prochází podél lesních porostů, se stavba nachází v ochranném pásmu lesa.

Dočasné zábory zemědělských lesního pozemku ve vlastnictví stavebníka pro plochy zařízení staveniště (viz část B.8 této dokumentace), nepřesáhnou lhůtu 12 měsíců.

**j) Územně technické podmínky – napojení na dopravní a technickou infrastrukturu, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě:**

Dopravní napojení navržené stavby – řešená stavba je součástí stávající komunikace Království - Fukov, dopravní napojení zůstává beze změny. Stávající komunikace je na jižní straně napojena na silnici III/2662 Šluknov – Jiříkov. Na severní straně končí na státní hranici a je napojena na místní komunikaci pokračující na německou stranu v obci Oppach.

Součástí stavby nejsou žádná vedení a zařízení technické infrastruktury. Není tedy řešeno jejich napojení.

**k) Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice:**

Na navrženou stavbu nenavazuje žádná podmiňující, vyvolaná ani související investice. Po dokončení stavby se předpokládá postupná oprava souběžné účelové komunikace pro dopravní obsluhu navazujících zemědělských a lesních pozemků.

**l) Seznam pozemků podle KN, na kterých se stavba umísťuje a provádí:**

p.p.č.	druh pozemku	vlastník	k.ú.	výměra [m²]
718	Ostatní plocha	Město Šluknov, nám. Míru 1, 407 77 Šluknov	Fukov	384
736	Vodní plocha	Povodí Ohře, s.p., Bezručova 4219, 430 03 Chomutov	Fukov	13953
691/2	Ostatní plocha	Město Šluknov, nám. Míru 1, 407 77 Šluknov	Fukov	4171



740/1	Ostatní plocha	SŽDC, s.o., Dlážděná 1003/7, Nové Město, 110 00 Praha 1	Fukov	23849
691/1	Ostatní plocha	Město Šluknov, nám. Míru 1, 407 77 Šluknov	Fukov	22530
516/6	Trvalý travní porost	Město Šluknov, nám. Míru 1, 407 77 Šluknov	Fukov	1259
695/1	Ostatní plocha	Město Šluknov, nám. Míru 1, 407 77 Šluknov	Fukov	887
2798	Ostatní plocha	Město Šluknov, nám. Míru 1, 407 77 Šluknov	Království	5189
2789	Ostatní plocha	Město Šluknov, nám. Míru 1, 407 77 Šluknov	Království	15124

**m) Seznam pozemků podle KN, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo:**

Realizací navržené stavby nevznikne ochranné ani bezpečnostní pásmo.

**n) Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření:**

Po odkrytí pláň upravovaných zpevněných ploch budou provedeny tlakové zkoušky pevnosti podloží dle požadavků, stanovených v dokumentaci **SO 101**.

**o) Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu:**

Stávající dopravní napojení řešeného území zůstává beze změny.

Součástí stavby nejsou žádná vedení a zařízení technické infrastruktury. Není tedy řešeno jejich napojení.

## B.2. CELKOVÝ POPIS STAVBY

### B.2.1. Celková koncepce řešení stavby

**a) Nová stavba nebo změna dokončené stavby:**

Navržená stavba je částečně novostavba a částečně úprava stávající komunikace v území řešené stavby.

**b) Účel užívání stavby:**

Stavba bude po dokončení využívána jako stezka se společným provozem pro pěší a cyklisty. Částečně jako účelová komunikace pro lesní a zemědělskou techniku.

**c) Trvalá nebo dočasná stavba:**

Řešená je navržena jako stavba trvalá.

**d) Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky:**

Pro navrženou stavbu nebylo vydáno žádné rozhodnutí o povolení výjimky.



**e) Informace zohlednění podmínek závazných stanovisek DO:**

Navržená stavba byla v průběhu zpracování této dokumentace konzultována s některými dotčenými orgány. Požadavky byly zpracovány do navrženého řešení.

**f) Celkový popis koncepce řešení stavby vč. základních parametrů:**

Obousměrná, stezka se společným provozem pro chodce a cyklisty je v místech oddělených od stávající účelové komunikace, oddělena krajníkem bez převýšení, šíře 2,5m, v místech se společným provozem lesní zemědělské techniky šíře min. 4,0m.

Součástí stavby nebudou žádné technologie a zařízení. Stavba nevyvolá nová ochranná pásma ani chráněná území.

**g) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů:**

Na řešenou stavbu se s ohledem na její charakter nevztahuje ochrana podle jiných právních předpisů.

**h) Základní bilance stavby:**

Stavba po jejím dokončení nebude mít žádné potřeby médií a hmot. Dešťová voda bude svedena na navazující terén – nezpevněné plochy a stávající propustky. Stavba po dokončení nebude produkovat žádné odpady a emise nad rámec současného stavu.

Součástí stavby nejsou žádné budovy – třída energetické náročnosti budov se neřeší.

**i) Základní předpoklady výstavby:**

Předpokládané zahájení stavby je 04/2020. Stavba bude realizována ve třech etapách.

**j) Základní požadavky na předčasné užívání staveb:**

Stavba bude realizována ve třech etapách:

- **I. etapa** – úsek km 5,30326 až km 4,08433  
(státní hranice až rozhraní komunikace se smíšeným provozem a cyklostezky u vodojemu)
- **II. etapa** – úsek km 4,08433 až km 2,14000  
(rozhraní komunikace se smíšeným provozem a cyklostezky u vodojemu až rozcestí s přístřeškem)
- **III. etapa** – úsek km 2,14000 až km 0,35200  
(rozcestí s přístřeškem až konec opravy krytu stávající komunikace)

Etapy zahrnují všechny stavební objekty nebo jejich části, nacházející se v příslušném úseku.

Stavba bude uvedena do provozu po jednotlivých etapách po vydání kolaudačních souhlasů navázaných na dokončené etapy. Stavba nebude užívána ve zkušebním provozu.

**k) Orientační náklady stavby:**

Orientační náklady stavby činí 30 mil. Kč.

**B.2.2. Celkové urbanistické a architektonické řešení**

**a) Urbanismus – územní regulace, kompozice prostorového řešení:**

Z hlediska územní regulace návrh řešení splňuje regulativy určené Územním plánem města Šluknov, které řeší funkční využití ploch. Urbanistické řešení návrhu vychází z ÚP a zadání objednatele. Urbanistické řešení – přístupy do řešeného území, jeho využití a vstupy na navazující nemovitosti se proti stávajícímu stavu nemění. Řešení je soustředěno na urbanistický detail a parter. Jedná se zejména o návrh zpevněných ploch tak, aby tyto povrch a skladba konstrukčních vrstev odpovídaly způsobu jejich provoznímu využití. Návrh je schematicky zakreslen v situaci **C.3** a v dokumentaci **SO 101**.

**b) Architektonické řešení – kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení:**

Součástí řešené stavby dva mostní objekty. Most přes Sprévu (**SO 201**) je navržen jako nová stavba, která nahradí stávající ocelovo-betonový most. Z původního mostu budou využity stávající kamenné mostní opěry. Nová mostovka je navržena jako ocelová konstrukce s pochozí plochou z dubových fošen. Niveleta mostovky se nemění. Most přes železnici (**SO 202**) je navržen k opravě – reprofilace a doplnění betonových konstrukcí mostu. Architektonické řešení mostu se tedy nemění.

**B.2.3. Celkové technické řešení**

**a) Popis celkové koncepce technického řešení SO 101 a SO 102:**

Dokumentace řeší zřízení společné stěrky pro pěší a cyklisty v trase stávající lesní cesty. Součástí akce je:

**SO 102 – Oprava krytu stávající komunikace (není součástí stavby), v délce 305 m ve skladbě:**

- ACO 11	40 mm
- Spojovací postřík	
- ACP 16	50 mm
- Spojovací postřík	
- Zbroušený podklad	
Celkem	470 mm

**SO 101 Stezka se společným provozem pro pěší a cyklisty, v délce 4 670m**

Stezka je vedena částečně samostatně v souběhu s lesní cestou, oddělena od ní krajníkem bez převýšení, částečně ve společné trase s komunikací pro lesní



zemědělskou techniku. Na konci trasy samostatně bez možnosti provozu nákladních aut.

**Skladba stezky s provozem pěších, cyklistů zemědělské a lesní techniky (s výjimkou dle § 77 zák. 361/2000 Sb. (TDZ V – do 100 TNV/24hod)**

- ACO 11	40 mm
- Spojovací postřik	
- ACP 16	60 mm
- Spojovací postřik	
- MZK	150 mm
- ŠDb	200 mm
- zhutněná pláň (Edef2 45 Mpa)	
Celkem	450 mm

**Skladba stezky s provozem pěších, cyklistů zemědělské a lesní techniky (s výjimkou dle § 77 zák. 361/2000 Sb. techniky (TDZ VI – do 15 TNV/24hod)**

- ACO 11	50 mm
- Spojovací postřik	
- ACP 16	50 mm
- Spojovací postřik	
- ŠDa	200 mm
- zhutněná pláň (Edef2 45 Mpa)	
Celkem	300 mm

**Skladba – zeleň**

- Ornice s osetím	200 mm
- zhutněná pláň	
Celkem	200 mm

Komunikace a plochy různých funkcí a povrchů budou od sebe odděleny betonovými obrubníky resp. krajníky. Minimální požadovaná hodnota modulu přetvárnosti zhutněné pláně Edef,2 je 45MPa. V místě napojení na stávající živičný resp. betonový kryt se spára zařizne, niveleta v místě napojení zůstává v původní výši. Nebude-li dosaženo požadované míry zhutnění, bude ve spolupráci s geotechnikem navržena vhodná sanace pláně (např. Road mix, elektrárenský stabilizát, geomžíž apod.).

**b) Popis celkové koncepce technického řešení SO 201 a SO 202:**

Most přes Sprévu **SO 201**. Jedná se o mostní objekt o jednom mostním poli s rozpětím 14,39m. Celková šířka mostu je 3,90m. Objekt se nachází na km 5,23956 – 5,22517 trasy cyklostezky.

Technický stav mostu byl popsán ve zprávě **Statického posouzení mostních konstrukcí**, který je podkladem pro zpracování této PD. Ze závěrů vyplývá, že nosná konstrukce mostu je v havarijním technickém stavu a mostovka je neopravitelná. Po dokončení bouracích prací – snesení stávající mostovky a odbourání horních částí mostních opěr budou provedeny betonářské práce – dostavby mostních opěr. Na mostní opěry bude provedena montáž nové mostovky sestávající ze dvou podélných

nosníků HEA 600 a osmi příčných nosníků IPE 160. Nášlapná plocha mostovky bude z dubových fošen tl. 40mm, osazených na podélných dřevěných hranolech KVH 160x120mm. Součástí mostu bude ocelové ochranné zábradlí.

Most přes železnici **SO 202**. Jedná se o mostní objekt o jednom mostním poli s rozpětím 10,62m. Celková délka mostu je 22,98m a šířka mostu je 5,00m. Objekt se nachází na km 4,78889 – 4,81187 trasy cyklostezky.

Mostovka spočívá na mostních opěrách na úbočích terénního zářezu železniční trati. Konstrukce mostu je z monolitického železobetonu. Technický stav mostu byl popsán ve zprávě **Statického posouzení mostních konstrukcí**, který je podkladem pro zpracování této PD. Ze závěrů vyplývá, že nosná konstrukce mostu je v dobrém technickém stavu s opravitelnými poruchami povrchu betonu, vyžadujícími opravu. Ve špatném, ale opravitelném stavu je betonové zábradlí. Chybějící části betonových konstrukcí budou doplněny (zábradlí) a provedena reprofilace. Obezdvíky mostních křídel z přírodního kamene jsou narušeny kořenovými systémy náletových dřevin a následně vodní erozí. Tyto obezdívky je nutné v rámci sanace mostu po vykácení náletů rozebrat a znovu vyzdít. Stavebními pracemi při opravě mostu nebude omezen provoz na železnici.

**c) Popis celkové koncepce technického řešení SO 301:**

SO 301 řeší opravu a obnovu stávajících propustků pod trasou stezky. Propustky žb trub DN 300 – 600mm. Nová čela jsou betonová prefabrikovaná. Stávající jsou z lomového kamene, poškozená budou upravena do původního tvaru.

**d) Celkové produkované množství odpadů a emisí:**

Během stavby vznikne odpad při bouracích pracích stávajících zpevněných ploch a kamenných propustků. Vybouraný materiál bude uložen mimo staveniště na skládce, určené ke skládkování odpadů. Při bourání kamenných částí propustků a mostních opěr bude postupováno tak, aby materiál mohl být znovu zabudován do stavby. Předpokládané množství do 25m<sup>3</sup>. Přebytek bude deponován na skládce stavebníka k dalšímu využití na stavbách podobného charakteru.

Další odpad vznikne při odstranění konstrukcí stávající komunikace. Po přetřídění a vyhodnocení možnosti použití vhodného materiálu do nové konstrukce navržené cyklostezky, bude přebytečný materiál uložen mimo staveniště na skládce, určené ke skládkování stavebních odpadů. Předpokládané množství 2400m<sup>3</sup>.

**e) Požadavky na kapacity veřejných sítí kom. vedení a elektronického kom. zařízení veřejné kom. sítě:**

S ohledem na charakter stavby, se nepředpokládá během stavby ani po jejím dokončení připojení na veřejné sítě komunikačního vedení.

#### **B.2.4. Bezbariérové užívání stavby**

Stavba je navržena v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích, zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Podrobné řešení viz dokumentace **SO 101**.



### B.2.5. Bezpečnost při užívání stavby

Bezpečnost při užívání stavby bude zajištěna aplikací dopravních předpisů. Tj. především zákona č. 361/2000 sb. – O provozu na pozemních komunikacích .....a vyhlášky č. 294/2015 sb. – Pravidla silničního provozu.

### B.2.6. Základní charakteristika objektů

#### a) *Popis současného stavu:*

Řešené území stavby – stávající komunikace je v současné době využívána jako účelová komunikace pro obsluhu lesních a zemědělských pozemků v lokalitě. Od poloviny 20. Století, kdy byla zbourána obec Fukov, nebyla na této komunikaci ani na mostních objektech prováděna jakákoli údržba. Komunikace má charakter polní cesty, místy zpevněné štětováním nebo kamenivem. Mostní objekty jsou dle provedeního **Statického posouzení mostních konstrukcí**, v rozdílném stavu. Most přes Sprévu (nosná ocelová konstrukce s betonovou deskou) je v havarijním neopravitelném stavu. Most přes železnici (betonová monolitická konstrukce) vyžaduje provedení povrchových oprav betonové konstrukce.

#### b) *Popis navrženého řešení:*

##### 1. POZEMNÍ KOMUNIKACE (SO 101 A SO 102)

###### a) *Výčet a označení jednotlivých pozemních komunikací stavby*

Jedná se o společnou obousměrnou stezku pro chodce a cyklisty vedenou částečně samostatně v souběhu s lesní cestou, oddělenou od ní krajníkem bez převýšení, částečně ve společné trase s komunikací pro lesní zemědělskou techniku. A konci trasy samostatně bez možnosti provozu nákladních aut.

###### b) *Základní charakteristiky příslušných pozemních komunikací.*

- V části je stezka nemotoristická a v části se společným provozem lesní a zemědělské techniky s chodci a cyklisty. Šířka chodníku je 2,5m, v místech společného provozu je min. 4,0m
- Vstupní údaje a závěry posouzení návrhu zpevněných ploch

Žádné průzkumy nebyly prováděny. Návrh skladeb byl proveden empiricky z předpokládané intenzity dopravy dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací.

##### 2. MOSTNÍ OBJEKTY (SO 201 A SO 202)

Most přes Sprévu **SO 201**. Jedná se o mostní objekt o jednom mostním poli s rozpětím 14,39m. Celková šířka mostu je 3,90m. Objekt se nachází na km 5,23956 – 5,22517 trasy cyklostezky.

Technický stav mostu byl popsán ve zprávě **Statického posouzení mostních konstrukcí**, který je podkladem pro zpracování této PD. Ze závěrů vyplývá, že nosná konstrukce mostu je v havarijním technickém stavu a mostovka je neopravitelná. Po dokončení bouracích prací – snesení stávající mostovky a odbourání horních částí mostních opěr budou provedeny betonářské práce – dostavby mostních opěr. Na

mostní opěry bude provedena montáž nové mostovky sestávající ze dvou podélných nosníků HEA 600 a osmi příčných nosníků IPE 160. Nášlapná plocha mostovky bude z dubových fošen tl. 40mm, osazených na podélných dřevěných hranolech KVH 160x120mm. Součástí mostu bude ocelové ochranné zábradlí.

Most přes železnici **SO 202**. Jedná se o mostní objekt o jednom mostním poli s rozpětím 10,62m. Celková délka mostu je 22,98m a šířka mostu je 5,00m. Objekt se nachází na km 4,78889 – 4,81187 trasy cyklostezky.

Mostovka spočívá na mostních opěrách na úbočích terénního zářezu železniční trati. Konstrukce mostu je z monolitického železobetonu. Technický stav mostu byl popsán ve zprávě **Statického posouzení mostních konstrukcí**, který je podkladem pro zpracování této PD. Ze závěrů vyplývá, že nosná konstrukce mostu je v dobrém technickém stavu s opravitelnými poruchami povrchu betonu, vyžadujícími opravu. Ve špatném, ale opravitelném stavu je betonové zábradlí. Chybějící části betonových konstrukcí budou doplněny (zábradlí) a provedena reprofilace. Povrch mostovky bude po sejmutí zeminy z jejího povrchu, opraven. Obezdvíky mostních křídel z přírodního kamene jsou narušeny kořenovými systémy náletových dřevin a následně vodní erozí. Tyto obezdvíky je nutné v rámci sanace mostu po vykácení náletů rozebrat a znovu vyzdít. Na opravenou konstrukci mostu bude proveden kryt z asfaltobetonu. Stavebními pracemi při opravě mostu nebude omezen provoz na železnici.

### 3. ODVODNĚNÍ POZEMNÍ KOMUNIKACE (SO 301)

Odvodnění bude řešeno částečně stávajícím způsobem do stávajících příkopů a okolního terénu a částečně do nově navržených příkopů a dále do stávajících propustků. Stávající propustky budou zčásti kompletně zrekonstruovány, z části bude provedena částečná oprava (přeložení kamenných čel) a zčásti budou bez úprav. S ohledem na skutečnost, že se jedná o stávající propustky, není tento Stavební objekt součástí společného povolení stavby.

### 4. OBSLUŽNÁ ZAŘÍZENÍ, VEŘEJNÁ PARKOVIŠTĚ, ÚNIKOVÉ ZÓNY A PROTIHLUKOVÉ STĚNY

Nepředpokládají se.

### 5. VYBAVENÍ POZEMNÍ KOMUNIKACE

#### a) Záchytná bezpečnostní zařízení

V místech stávajících náspů zemního tělesa komunikace bude osazeno bezpečnostní zábradlí výšky 1,3m. V úsecích samostatné cyklostezky a chodníku jednostranné (podél krajnice cyklostezky a chodníku). V úsecích komunikace se smíšeným provozem oboustranné.

#### b) dopravní značky, dopravní zařízení, světelné signály, zařízení pro provozní informace a telematiku

Stávající SDZ se v řešené prostoru bude zachováno a doplněno o:

Nově se osadí následující svislé dopravní značky:

Na začátek a konec se osadí



**C9a** – stezka pro chodce a cyklisty společná  
**C9b** – konec stezky a chodce a cyklisty společné

V místech křižovatek a sjezdů na lesní a zemědělské pozemky se osadí v obou směrech.

**A22** – jiné nebezpečí  
S dodatkovou tabulkou

**E 13** – text (VÝJEZD ZEMĚDĚLSKÉ A LESNÍ TECHNIKY)

Před most přes Sprévu se z obou stran a na české straně v místě posledního obratiště se osadí

**SDZ B13** – Zákaz vjezdu vozidel nad 3,5t.

Před most přes železniční trať se osadí z obou stran

**SDZ B13** – Zákaz vjezdu vozidel nad 20t.

Na začátky samostatných částí stezky pro chodce a cyklisty se provede vodorovné dopravní značení – symbol kola a chodců.

c) *veřejné osvětlení*

Není součástí stavby

d) *ochrany proti vniku volně žijících živočichů .....*

Není součástí stavby

c) *clony sítě proti oslunění*

Není součástí stavby

#### **B.2.7. Základní charakteristika technických a technologických zařízení.**

Součástí řešené stavby není žádné technologické zařízení.

#### **B.2.8. Zásady požárně bezpečnostního řešení**

S ohledem na charakter stavby se tato problematika neřeší.

#### **B.2.9. Úspora energie a tepelná ochrana**

S ohledem na charakter stavby, se tato problematika neřeší.

#### **B.2.10. Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní prostředí**

Součástí navržené stavby nejsou žádné budovy. Stávající dopravně provozní zátěž nebude po dokončení stavby zvýšena.

Součástí stavby nejsou žádná zařízení a technologie, které by vyžadovaly řešení nebo opatření ochrany před šířením hluku a vibrací.

#### **B.2.11. Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí**

**a) Ochrana před pronikáním radonu z podloží:**

S ohledem na charakter stavby se tato problematika neřeší.

**b) Ochrana před bludnými proudy:**

S ohledem na charakter stavby se tato problematika neřeší.

**c) Ochrana před technickou seismicitou:**

S ohledem na charakter stavby se tato problematika neřeší.

**d) Ochrana před hlukem:**

S ohledem na charakter stavby se tato problematika neřeší.

**e) Protipovodňová opatření:**

S ohledem na charakter stavby se tato problematika neřeší.

**f) Ostatní účinky – vliv poddolování, výskyt metanu apod.:**

S ohledem na charakter stavby se tato problematika neřeší.

#### **B.3. PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU**

Řešená stavba s ohledem na svůj charakter není připojena na žádný systém technické infrastruktury.

#### **B.4. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ**

**a) Popis dopravního řešení vč. bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby OSSP:**

Jedná se o společnou obousměrnou stezku pro chodce a cyklisty vedenou částečně samostatně v souběhu s účelovou komunikací, oddělenou od ní krajníkem bez převýšení, částečně dle výjimky §77 zák. 361/2000 Sb., ve společné trase s komunikací pro lesní zemědělskou techniku.

Stavba je navržena v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích, zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Podrobné řešení viz dokumentace SO 101.



**b) Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu:**

stezka je vedena v trase stávající účelové komunikace a napojuje se jak na české tak německé strana na místní veřejnou komunikační síť

**c) Doprava v klidu:**

Nejsou součástí stavby.

**d) Pěší a cyklistické stezky**

Jedná se o společnou obousměrnou stezku pro chodce a cyklisty vedenou částečně samostatně v souběhu s lesní cestou, oddělenou od ní krajníkem bez převýšení, částečně ve společné trase s komunikací pro lesní zemědělskou techniku. Na konci trasy samostatně bez možnosti provozu nákladních aut.

## **B.5. ŘEŠENÍ VEGETACE SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV**

**a) Terénní úpravy**

Navržená stavba maximálně kopíruje stávající úroveň rostlého terénu.

**b) Použité vegetační prvky**

Součástí stavby jsou drobné plochy doprovodné zeleně podél navržené cyklostezky. Tyto plochy budou před dokončením stavby doplněny orníci a zatravněny.

**c) Biotechnická, protierozní opatření**

S ohledem na charakter stavby nejsou její součástí žádná biotechnická a protierozní opatření.

## **B.6. POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA**

**a) Vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda:**

Ovzduší – realizací stavby nedojde ke zvýšení stávajícího znečištění ovzduší, jehož zdrojem je stávající obslužná doprava. Nepředpokládá se jeho zhoršení.

Hluk – realizací stavby nedojde ke zvýšení stávající hlukové zátěže, jehož zdrojem je stávající obslužná doprava. Nepředpokládá se její navýšení.

Voda – likvidace dešťových vod bude zajištěna vypádováním navržené cyklostezky s odtokem dešťové vody na okolní terén.

Odpady – stavba po dokončení nebude producentem odpadů.

Půda – nezpevněné plochy, které jsou součástí stavby nejsou určeny k umístění zařízení s rizikem kontaminace půdy.

**b) Vliv na přírodu a krajinu:**

Navržená stavba svým rozsahem a charakterem významně nezmění charakter krajiny ani přírodní prostředí lokality.

**c) Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000:**

Navržená stavba nebude mít samostatně ani ve spojení s jinými záměry významný vliv na evropsky významné lokality ani ptačí oblasti.

**d) Způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska EIA, je-li podkladem:**

S ohledem na charakter a rozsah navržené stavby nebylo dle zákona 100/2000 Sb. vedeno zjišťovací řízení.

**e) Způsob zohlednění záměrů v režimu zákona o integrované prevenci**

S ohledem na charakter a rozsah stavby, není tato problematika řešena.

**f) Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma:**

Navržená stavba svým charakterem a rozsahem nevyvolá vznik ochranného ani bezpečnostního pásma.

## B.7. OCHRANA OBYVATELSTVA

---

Navržená stavba svým charakterem nevyžaduje ani neřeší jakékoliv požadavky na řešení civilní ochrany obyvatelstva.

## B.8. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

---

Problematika je řešena samostatnou částí dokumentace – B.8. ZOV

## B.9. CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

---

S ohledem na charakter a rozsah stavby, se stávající vodohospodářské poměry v řešeném území nemění. Součástí stavby jsou propustky – jedná o stavební úpravy stávajících propustků.