



## D1.1.1 - Technická zpráva

**Stavba** : Cyklostezka Šluknov - Fukov  
**Objekt** : SO 101 - Stezka se společným provozem pro pěší a cyklisty  
**Stupeň** : Společné povolení stavby  
**Investor** : Město ŠLUKNOV  
**Zak. č.** : 0382/17



**a) identifikační údaje**

Název stavby : **Cyklostezka Šluknov - Fukov**

Místo stavby : K.ú. Království, Fukov

Charakter stavby: Novostavba

Projektant : Ing. Jiří Hrabák – ČKAIT 0400173 – dopravní stavby ( AI )  
pozemní stavby ( AT )

**b) stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení**

Dokumentace řeší stavbu stezky se společným provozem pro pěší a cyklisty ze Šluknova – místní část Království přes lokalitu Fukov na státní hranici, kde se napojuje na síť cyklostezek v Německu. Délka stezky je cca 5,5 km, šířka 2,5m, max. podélný sklon je 7%. Stezka vede převážně v souběhu se stávající účelovou komunikací šíře min. 3,5m, částečně ve společné trase s ní a posledních cca 500m samostatně. Stezka a přilehlá komunikace bude v jedné úrovni.

Na trase překonává přemostěním těleso železnice (tento most bude v rámci PD sanován)





a vodoteč (most přes Sprévu bude v rámci PD asanován a nahrazen novou lávkou).



V km 4,4 je stávající úvratové obratiště pro lesní a zemědělskou techniku.

Stezka a společné části s účelovou komunikací budou provedeny v živičné úpravě.

V místech stávajících náspů zemního tělesa komunikace bude osazeno bezpečnostní zábradlí výšky 1,3m. V úsecích samostatné stezky jednostranné (podél krajnice stezky). V úsecích stezky se smíšeným provozem pro pěší a cyklisty s výjimkou dle § 77 Sb. zák. 361/2000 Sb., oboustranné. Zábradlí je navrženo ze zabíraných tenkostěnných pozinkovaných profilů HEB 240, madla z kulatiny 200 přichycena ke sloupkům pozinkovanými svorníky 24 s plochou hlavou směrem do stezky.

**c) vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci (dopravní údaje, geotechnický průzkum atd.)**

Žádné průzkumy kromě prohlídky trasy a mostních objektů nebyly v rámci této PD prováděny.

**d) Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby**

Dokumentace respektuje okolní pozemky a vstupy a vjezdy na ně. Část Stavby SO 101 (úsek mezi mostem přes železnici a lávkou přes Sprévu), bude nutné realizovat s použitím mostu přes železnici (SO 202) pro staveništní dopravu. Je pravděpodobné, že po mostě bude přijíždět i stavební technika pro stavbu lávky přes Sprévu (SO 201). Maximální celková hmotnost vozidel je do 20,0 t a pouze jediné vozidlo. Ze statického hlediska je nutné nejprve opravit most přes železnici SO 202 a teprve následně po opravené konstrukci přejíždět stavebními stroji ke stavbě úseku SO 101 a k opravě SO 201.

#### **e) Návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů**

##### Zemní práce

Provedou se odkopávky, prokopávky a odstranění původních krytů v místech úprav, pro konstrukci nového krytu. Zemina je zařazena do 3.třídy s 30% lepidlostí. Zemina, suť z podkladních vrstev a vybourané hmoty se odveze na skládku do vzdálenosti 10 km, ubroušený a vybouraný asfaltový kryt se odveze na skládku k tomu určenou, případně se zrecykluje. Na styku nových a původních ploch se styčná spára zařízne.

##### Skladby ploch

S ohledem na předpokládaný provoz je navržena následující skladba vozovky (TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací) :

**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	150mm

- ŠDb	200 mm
- zhutněná pláň (Edef2 45Mpa)	.
Celkem	450mm

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

- ACO 11	50 mm
- spojovací postřík	
- ACP 16	50 mm
- ŠDa	200 mm
- zhutněná pláň (Edef2 45Mpa)	.
Celkem	300mm

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

**f) Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace**

Odvodnění bude řešeno částečně stávajícím způsobem do stávajících příkopů, stávajících propustků a okolního terénu a částečně do nově navržených příkopů. Stávající propustky budou zčásti kompletně zrekonstruovány, z části bude provedena částečná oprava (přeložení kamenných čel) a zčásti budou bez úprav.

**g) Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní 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 osadí se 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 chodníku pro chodce a cyklisty se provede vodorovné dopravní značení – symbol kola a chodců.

#### **Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu**

Stavba nevyžaduje mimořádné opatření při výstavbě ani při údržbě.

#### **h) Vazba na případné technologické vybavení**

Objekt nemá technologická zařízení.

#### **i) Přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzích a průřezů**

Návrh konstrukce vozovky byl proveden empiricky s použitím TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací.

#### **j) Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace**

Stavba je navržena v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Pěší trasy budou bezbariérové. Povrch pochozích ploch bude rovný, pevný, protiskluzný. Příčný sklon bude maximálně 2,0%. Maximální dovolený podélný sklon je 8,33%. Úseky se sklonem větším než 5% a delší než 200m musí mít zřízeny odpočívadla. Navržený podélný sklon vyhovuje požadavkům vyhlášky 398/2009.

#### Zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením

Jelikož se jedná o stezku mimo zastavěné území obce, vodící linii v souladu s odstavcem 1.2.1.1. přílohy vyhlášky č. 398/2009 Sb. tvoří v trase komunikace rozhraní asfaltu a okolní vegetace. V pochozí ploše podél vodící linie, v pásu širokém 1,5m nebudou umístěny žádné překážky. Nástupy na stezku pro chodce a výstupy z ní budou opatřena varovnými pásy z reliéfních pásů, stejně tak jako křížení stezky odbočkami na zemědělské a lesní pozemky pro zemědělskou a lesní techniku.

#### Zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením

dle Vyhlášky 398/2009 nejsou žádné technické požadavky zabezpečující užívání pozemních komunikací a veřejných prostranstvích osobami se sluchovým postižením

#### Použití stavebních výrobků pro bezbariérová řešení

Výrobky pro vytvoření varovných a signálních pásů nelze na stavbě použít k jinému účelu. Použitá materiály musí splňovat požadavky NV. 163/2002 a TN TZÚS 12.03.04 - 06. Na stavbě budou použity následující výrobky:

Plastické pásy  
SOMARO.



Ilustrační foto

**Vytyčovací systém** – JTSK

**Výškový systém** - Balt p. v.

**Inženýrské sítě**

Budoucí stavební pozemek se nachází v nezastavěné části města. Na území stavby SO 101 se dle stanovisek správců sítí o výskytu jejich zařízení a vedení, nenachází žádné stávající inženýrské sítě.