



AGROPROJEKT PSO spol. s r.o.  
Slavičkova 840/1b  
638 00 Brno  
www.agroprojektspo.cz



ČR – Státní pozemkový úřad  
Husinecká 1024/11a  
130 00 Praha 3 - Žižkov  
www.spucr.cz

AKCE:	<b>POLNÍ CESTY HC3 + IP9, HC2, VC19 + IP11 A PRŮLEHY PR1, PR2, PR3, PR4 V K.Ú. OLEŠENKA</b>	 <b>AGROPROJEKT PSO s.r.o.</b> Slavičkova 840/1b, 638 00 Brno www.agroprojektspo.cz	
KAT. ÚZEMÍ:	RONOV NAD SÁZAVOU	VED. PROJEKTANT:	DOC. DR. ING. P. DOLEŽAL
OBEC:	PŘIBYSLAV	AUTOR. INŽENÝR:	ING. I. KULÍSEK
KRAJ:	VYSOČINA	PROJEKTANT:	ING. M. JIROUT, Dis
INVESTOR:	SPÚ, KPÚ KRAJ VYSOČINA, POBOČKA HAVLÍČKŮV BROD	PROJEKTANT:	ING. M. ŠIKULA
STUPEŇ PD:	DSP + DPS	Č. ZAKÁZKY:	101-3185-21
OBSAH:	<b>SO 103 – POLNÍ CESTA HC3 + IP9 V K.Ú. RONOV NAD SÁZAVOU</b>  <b>B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA</b>	DATUM:	X/2021
		PARÉ:	



## B. Souhrnná technická zpráva

### B.1 Popis území stavby

a) **Charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem území, dosavadní využití a zastavěnost území**

Předmětem projektové dokumentace je návrh nové účelové komunikace, která bude sloužit ke zpřístupnění pozemků.

Trasa začíná (km 1,730) na hranici k.ú. Olešenka a k.ú. Ronov nad Sázavou, kde plynule navazuje na trasu „SO 102 - Polní cesta HC3 + IP9 v k. ú. Olešenka“. Dále navrhovaná cesta vede severním směrem převážně v trase stávající polní cesty. V úseku km 2,048 až 2,083 přechází trasa po stávajícím mostě přes železniční trať č. 250 (řešení mostu není předmětem této PD). Konec úpravy je navržen v km 2,198 připojením na cyklostezku č. 19: Příbyslav-Sázava.

Okolní pozemky jsou užívány jako orná půda, lesní pozemek, trvalý travní porost a ostatní plochy.

b) **Údaje o souladu s územním rozhodnutím, veřejnoprávní smlouvou o umístění stavby, územním souhlasem**

Návrh vychází ze schváleného plánu společných zařízení, který byl zpracován v rámci komplexní pozemkové úpravy (KoPÚ) v k.ú. Olešenka.

Dle § 12 odst. 3 zákona č. 139/2002 Sb., o pozemkových úpravách a pozemkových úradech a o změně zákona č. 229/1991 Sb., o úpravě vlastnických vztahů k půdě a jinému zemědělskému majetku, ve znění pozdějších předpisů, se upouští od vydání územního rozhodnutí o umístění stavby a od rozhodnutí o využití území.

c) **Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci**

Projektová dokumentace je v souladu s územním plánem.

d) **Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod**

Viz příloha projektové dokumentace „Podrobný geotechnický průzkum“.

e) **Výčet a závěry provedených průzkumů a měření - geotechnický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, geotechnický průzkum materiálůvých nalezišť (zemníků), stavebně historický průzkum apod.**

V rámci návrhu byly v PD zohledněny výsledky podrobného geotechnického průzkumu (GTP) zpracovaného RNDr. Zbyňkem Grünwaldem a Mgr. Alešem Grünwaldem (HIG geologická služba, spol. s r.o.). Tyto výsledky byly aplikovány při návrhu konstrukce vozovky polní cesty.

**f) Ochrana území podle jiných právních předpisů 1)**

Stavba neleží v chráněném území.

**g) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.**

Stavba neleží v záplavovém území, poddolovanému území apod.

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

Stavba nebude mít negativní vliv na okolní pozemky. Během výstavby nesmí dojít ke znečištění půdy a podzemní vody zejména únikem ropných produktů, pohonných hmot a olejů při provozu stavebních strojů a při doplňování nebo výměně PHM. Technický stav stavebních strojů, možnost úniku PHM a olejů bude nutné kontrolovat denně a to před, během i po skončení pracovní směny. Při výjezdu stavebních strojů či nákladních aut z terénu na komunikace, bude třeba zabezpečit, aby nedošlo ke znečišťování vozovek bahnem či stavebními hmotami. Během výstavby nesmí rovněž dojít ke zvýšeným smyvům půdy.

Příjezdové komunikace bude nutno udržovat v čistém stavu po celou dobu výstavby. Po ukončení výstavby budou opravena případná poškození vzniklá stavbou.

Zemní práce budou probíhat pouze v trase navržených stavebních objektů a na pozemcích určených k výstavbě. Po dokončení veškerých prací bude případně dotčený okolní terén upraven do původního stavu.

Případnou prašnost bude dodavatel stavby omezovat kropením.

Povinností dodavatele stavby bude chránit okolí staveniště a mimo vymezené plochy nic neskladovat a ani se nepohybovat. Rovněž tak je nutno činit opatření proti znečištění okolí staveniště.

Bezpečnost okolí staveniště po dobu výstavby nebude nijak ohrožena.

Stavba neovlivní negativně odtokové poměry v území.

**i) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin**

Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin jsou specifikovány v kapitole „B.8 Zásady organizace výstavby – B.8.1 Technická zpráva – e) Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin“.

**j) Požadavky na maximální dočasné a trvalé záborv zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa**

Stavba nebude zasahovat do pozemků ZPF ani PUPFL. Případné dočasné zásahy do přilehlých pozemků v rámci stavby musí být předem projednány s majiteli, resp. uživateli těchto pozemků.

**k) Územně technické podmínky - zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě**

Staveniště bude přístupné po stávajících účelových komunikacích.

Stavba nebude trvale napojena na technickou infrastrukturu.

Pro další popis řešení bezbariérového užívání viz kapitola „B.2.4 Bezbariérové užívání stavby“.

Další územně technické podmínky jsou specifikovány v kapitolách B.8 Zásady organizace výstavby – B.8.1 Technická zpráva – „c) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu“ a „d) Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky“.

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

Stavba bude prováděna jako celek, s rozdělením na etapy se nepočítá. Předpokládaná doba výstavby je cca 3 - 5 měsíců. Zahájení stavby bude podmíněno získáním finančních prostředků.

Stavba nebude časově vázána na stavby jiných stavebníků.

**m) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje a provádí**

Následující tabulka uvádí přehled pozemků dotčených stavbou:

**SO 103 - Polní cesta HC3 + IP9 v k.ú. Ronov nad Sázavou**

Parcelní číslo	Druh pozemku (způsob využití)	Vlastník (katastrální území)	Rozsah dotčení
505	ostatní plocha (ostatní komunikace)	Město Přibyslav (Ronov nad Sázavou)	SO 103 - Polní cesta HC3
506	lesní pozemek	ČR - Lesy ČR, s.p. (Ronov nad Sázavou)	SO 103 - Polní cesta HC3 – vyústění žlabu a drenáže
270/8	ostatní plocha (dráha)	ČR – Správa železnic, s.o. (Ronov nad Sázavou)	SO 103 - Polní cesta HC3 – vyústění žlabu a drenáže
500	ostatní plocha (ostatní komunikace)	Město Přibyslav (Ronov nad Sázavou)	SO 103 - Polní cesta HC3
255/1	ostatní plocha (sportoviště a rekreační plocha)	Město Přibyslav (Ronov nad Sázavou)	SO 103 - Polní cesta HC3 - připojení na stávající cyklostezku

**n) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo**

Stavba nevyvolá vznik ochranného nebo bezpečnostního pásma.

**o) Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření**

Stavba nebude vyžadovat monitoring a sledování přetvoření.

**p) Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu.**

Stavba bude napojena na stávající účelové komunikace.

Stavba nebude napojena na technickou infrastrukturu.

## B.2 Celkový popis stavby

### B.2.1 Celková koncepce řešení stavby

- a) Nová stavba nebo změna dokončené stavby; u změny stavby údaje o jejích současném stavu, závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí; údaje o dotčené komunikaci

Jedná se o novou stavbu účelové komunikace – polní cesty.

- b) Účel užívání stavby

Výstavbou polní cesty bude zajištěno zpřístupnění zemědělských pozemků dle zákona č. 139/2002 Sb., o pozemkových úpravách a pozemkových úradech a o změně zákona č. 229/1991 Sb., o úpravě vlastnických vztahů k půdě a jinému zemědělskému majetku, ve znění pozdějších předpisů. Předpokládá se současné využití komunikace pro rekreační účely – turistika apod.

- c) Trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o trvalou stavbu.

- d) Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu s odchylným řešením z platných předpisů a norem

Stavba vzhledem ke svému charakteru nevyžaduje výjimky.

- e) Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů

Projektová dokumentace zohledňuje v návrhu objektu podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů.

- f) Celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby - návrhová rychlost, provozní staničení, šířkové uspořádání, intenzity dopravy, technologie a zařízení, nová ochranná pásma a chráněná území apod.

Předmětem projektové dokumentace je návrh nové účelové komunikace, která bude sloužit ke zpřístupnění pozemků.

Trasa začíná (km 1,730) na hranici k.ú. Olešenka a k.ú. Ronov nad Sázavou, kde plynule navazuje na trasu „SO 102 - Polní cesta HC3 + IP9 v k. ú. Olešenka“. Dále navrhovaná cesta vede severním směrem převážně v trase stávající polní cesty. V úseku km 2,048 až 2,083 přechází trasa po stávajícím mostě přes železniční trať č. 250 (řešení mostu není předmětem této PD). Konec úpravy je navržen v km 2,198 připojením na cyklostezku č. 19: Příbyslav-Sázava.

Pro podrobný popis viz příloha projektové dokumentace „D.1.1.1 Technická zpráva“.

**SO 103 - Polní cesta HC3 + IP9 v k.ú. Ronov nad Sázavou**

Úsek úpravy [km]:	1,730 – 2,198 (2,048 až 2,083 – úsek zůstane bez úpravy)
Délka úpravy [m]:	468,82
Kategorie:	P 4,0/20
Šířka vozovky [m]:	3,5
Krajnice [m]:	2×0,25
Volná šířka [m]:	4,0
Návrhová rychlost [km.h <sup>-1</sup> ]:	20
Příčný sklon vozovky	2,5%
Sklon nezpevněné krajnice:	8%
Sklon pláně:	3,0%
Odvodnění:	drenáží
Způsob úpravy:	asfaltový beton (ACO)
Zábor půdy tělesem [ha]:	0,227

g) **U změn stávajících staveb údaje o jejich současném stavu, závěry stavebně technického průzkumu, případně stavebně historického a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí**

Jedná se o novou stavbu.

h) **Ochrana stavby podle jiných právních předpisů 7)**

Charakter stavby nevyžaduje řešení ochrany podle jiných právních předpisů.

i) **Základní bilance stavby - potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod.**

Potřebné hmoty a média pro výstavbu, stejně tak jejich spotřeba a zajištění budou organizovány zhotovitelem stavby.

Dešťová voda z komunikace bude volně odtékat pomocí příčného a podélného sklonu na povrch terénu.

Nakládání s odpady při výstavbě je řešeno v kapitole „B.8.1 Technická zpráva – h) Maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace“.

j) **Základní předpoklady výstavby - časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy**

Předpokládaná doba výstavby je 3 – 5 měsíců, přičemž nejvhodnějším obdobím pro stavební práce jsou měsíce IV. – IX. Travní porosty lze zakládat kdykoliv během vegetačního období. Nejzazším termínem výsevu trávniku je konec září. V suchých obdobích bude nutné zajistit dodatečnou zálivku.

Stavba nebude členěna na etapy.

- k) **Základní požadavky na předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu, doba jeho trvání ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání stavby (údaje o postupném předávání částí stavby do užívání, které budou samostatně uváděny do zkušebního provozu)**

Nejsou kladeny žádné požadavky na předčasné a prozatímní užívání stavby. Stavba bude po kolaudaci předána jako celek do vlastnictví, užívání a k údržbě městu Příbyslav.

- l) **Orientační náklady stavby.**

Celkové přibližné náklady na stavbu: 9 000 000 Kč bez DPH.

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

- a) **Urbanismus - územní regulace, kompozice prostorového řešení**

Návrh komunikace vychází z požadavků investora a její urbanistické řešení respektuje a vychází ze stávající kompozice prostorového řešení území a jeho limitů.

- b) **Architektonické řešení - kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení.**

Stavba je navržena tak, aby nenarušovala krajinný ráz daného území a výrazně nevystupovala nad či pod okolní terén. Účelová komunikace bude tvořena standardními materiály používaných při jejich výstavbě. Pro vozovku bude použit kryt z asfaltobetonu.

## **B.2.3 Celkové technické řešení**

- a) **Popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech včetně údajů o statických výpočtech prokazujících, že stavba je navržena tak, aby návrhové zatížení na ni působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části nebo nepřípustné přetvoření**

Stavba nepodléhá statickému řešení, je navržena v souladu s platnými ČSN a TP tak, aby zatížení na ni působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části nebo nepřípustné přetvoření. Dodavatel stavby zajistí, že při stavbě budou respektovány platné ČSN, TP a další právní předpisy a bude postupováno v souladu se závěry navrhnutými v GTP.

- b) **Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody (podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima)**

Není nutno řešit.

- c) **Celková spotřeba vody**

Není nutno řešit.



**d) Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem**

Stavba sama o sobě nebude produkovat odpady a emise.

Vyzískaný materiál při provádění stavby v podobě ornice a vhodných zemin bude použit v nejvyšší míře přímo na stavbě, pokud tomu vlastnosti materiálu dovolí. Veškerá ornice bude použita k ohumusování svahů komunikace a okolních ploch.

Nevhodné zeminy budou odvezeny na skládku.

Množství výkopové zeminy, se kterou bude nutno v průběhu stavby manipulovat je patrné z kapitoly „B.8.5 Bilance zemních hmot“.

**e) Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě.**

Není nutno řešit.

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

Stavba je navržena v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečující bezbariérové užívání staveb. Stavba svým charakterem nevyžaduje speciální požadavky na bezbariérové užívání.

Během stavby nebude staveniště veřejně přístupné. Po dobu výstavby bude nutno umožnit vjezd k přilehlým pozemkům a umožnit jejich užívání, příp. omezení užívání v předstihu a odpovídajícím způsobem oznámit. Předpokládá se, že po dokončení stavby bude komunikace veřejně přístupná, v souladu se zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

#### **B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby**

Stavba svým charakterem nevyžaduje zvláštní bezpečnostní prvky. Trasa komunikace vyhovuje požadavkům platných ČSN na směrové a výškové vedení a rozhledové poměry.

#### **B.2.6 Základní charakteristika objektů**

**a) Popis současného stavu**

Zájmové území se nachází v katastrálním území Ronov nad Sázavou, které se rozkládá přibližně 2 km východně od města Přibyslav. Zájmové území je situováno v morfologicky členitém terénu.

Okolní pozemky jsou užívány jako orná půda, lesní pozemek, trvalý travní porost a ostatní plochy.

**b) Popis navrženého řešení**

##### **Směrové řešení**

Začátek úpravy (km 1,730) je navržen na hranici k.ú. Olešenka a k.ú. Ronov nad Sázavou, kde plynule navazuje na trasu „SO 102 - Polní cesta HC3 + IP9 v k. ú. Olešenka“. Konec úpravy je navržen v km 2,198 připojením na cyklostezku č. 19: Přibyslav-Sázava. V trase je navrženo 7 směrových oblouků s poloměry o hodnotách od 15 m do 300 m. Celková délka osy polní cesty je 468,82 m.

### Výškové řešení

Na začátku (km 1,730) upravovaného úseku naváže niveleta navrhované polní cesty plynule na niveletu „SO 102 - Polní cesty HC3 + IP9 v k. ú. Olešenka“. Na konci upravovaného úseku v km 2,198 naváže niveleta navrhované polní cesty plynule na hranu vozovky cyklostezky č. 19: Příbyslav-Sázava. Styčné spáry budou prořezány a vyplněny živícnou záhlvkou.

V místech veškerých sjezdů bude provedeno plynulé napojení nivelety vozovky sjezdů na stávající úroveň terénu (v rámci parcely pro výstavbu). Niveleta vozovky je navržena tak, aby co nejvíce kopírovala okolní terén, což nebude mít za následek ovlivnění stávajících odtokových poměrů povrchových vod.

V trase komunikace je navrženo 10 výškových oblouků s poloměry oskulačních kružnic o hodnotách od 100 m do 2000 m, sklony tečen jsou navrženy o hodnotách od 3,66 % do 13,04 %.

### Šířkové uspořádání

Návrhová kategorie polní cesty byla stanovena na základě potřeb dopravní obslužnosti daného území. Dle ČSN 73 6109 „Projektování polních cest“ se jedná o jednopruhovou obousměrnou účelovou komunikaci s výhybnami kategorie P 4,0/20. Vozovku tvoří jeden jízdní pruh o šířce 3,5 m, v úseku s výhybnou šíře 5,5 m. Krajnice jsou oboustranné, každá o šířce 0,25 m. Volná šířka polní cesty je 4,0 m. Návrhová rychlost je 20 km.h<sup>-1</sup>.

Šířkové uspořádání se změnilo oproti návrhu z Dokumentace technického řešení KoPÚ Olešenka (zvýšení šíře vozovky na úkor nezpevněných krajnic v rámci stejné kategorie polní cesty) na základě požadavku obce Olešenka, města Příbyslav a Lesů ČR, s.p., a to dle aktuálního a předpokládaného zatížení dopravou. Dále lze předpokládat zvýšené využití cyklistické a pěší dopravy mezi Olešenkou a Ronovem nad Sázavou.

V celém úseku je navrženo zpevnit obě krajnice prolitím asfaltem proti možnému vymílání povrchovou vodou.

Vpravo ve směru staničení je v úseku km 1,730-1,840 navrženo na délku 110,0 m jednostranné silniční dřevoocelové svodidlo T40 4MS2 pro úroveň zadržení N2. V km 1,730 naváže svodidlo plynule na svodidlo SO 102, v km 1,832-1,840 bude proveden náběh o délce 8 m.

Vpravo ve směru staničení je v úseku km 2,083-2,130 navrženo na délku 47,0 m jednostranné silniční dřevoocelové svodidlo T40 4MS2 pro úroveň zadržení N2. V km 2,083 naváže svodidlo plynule na zábradlí mostu, v km 2,122 -2,130 bude proveden náběh o délce 8 m.

Svodidlo bude umístěno mimo průjezdný profil komunikace a musí splňovat technické podmínky TP 140/2011 a TP 114/2020 Ministerstva dopravy. Svodidlo je navrženo v souladu s článkem 13.1.1.1 ČSN 73 6109, kdy lze konstatovat, že přilehlý svah se dá přirovnat k náspu vyšší než 4,0 m a se sklonem svahu strmějším než 1:1,5. V úseku se svodidlem může dojít k zhoršení přístupnosti na lesní pozemek v době těžby. V případě potřeby, po vzájemné dohodě obce Olešenka a Lesy ČR, s.p., se provede dočasná demontáž svodidel po čas těžby dřeva.

Příčný sklon vozovky je navržen pravostranný v úseku km 1,730-2,160 a levostranný v úseku km 2,180-2,198 a to vždy o hodnotě 2,5 %

Sklon zemní pláň je navržen pravostranný v úseku km 1,730-2,160 a levostranný v úseku km 2,180-2,198 a to vždy o hodnotě 3,0 %.

Rozšíření vozovky ve směrovém oblouku je navrženo v úsecích:

- km 2,090- 2,110 vlevo o hodnotě 0,70 m. Náběhy mezi rozšířeným jízdním pruhem a pruhem standardní šíře budou provedeny o délce 6,0 m a 10,0 m.

- km 2,140- 2,166 vpravo o hodnotě 0,70 m Náběhy mezi rozšířeným jízdním pruhem a pruhem standardní šíře budou provedeny o délce 6,0 m.

Sklon násypového svahu je navržen o hodnotě 1:1,5 a sklon zářezového svahu je navržen o hodnotě 1:1 (předpoklad soudržného a kamenitého materiálu).

### Rozhledové poměry

Rozhledové poměry na polní cestě jsou v souladu s ČSN 73 6109.

### Kácení stávajících dřevin

Místně bude potřeba mýcení náletových křovin, kácení dřevin a ořez větví z důvodu zajištění rozhledu a průjezdného profilu.

### Výsadba

Výsadba není navržena.

### Konstrukce vozovky – návrhové parametry pro kryt z asfaltobetonu

Návrhová rychlost jízdy:	20 km.h <sup>-1</sup>
Očekávaná třída dopravního zatížení (ČSN 73 6114):	IV
Návrhová úroveň porušení vozovky:	D2
Průměrná denní intenzita TNV <sub>k</sub> :	101-500 vozidel

Technickým podkladem pro návrh vozovky byl *Katalog vozovek polních cest – Technické podmínky, změna č. 2*, MZe ČR, ÚPÚ, 2011, č.j. 43385/2011 a *TP 170 navrhování vozovek pozemních komunikací*, MD ČR OPK, 2004, č.j. 517/04-120-RS/1 a *Dodatek TP 170*, MD ČR – OSI, 2010, č.j. 682/10-910-IPK/1.

### Konstrukční vrstvy vozovky

40 mm	Asfaltový beton obrusný (ACO 11)	ČSN EN 13 108-1
	Spojovací postřik PS-E v množství 0,7 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
80 mm	Asfaltový beton podkladní (ACP 16+)	ČSN EN 13 108-1
	Infiltrační postřik PI-E v množství 2,5 kg/ m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
150 mm	Štěrkodrt' (ŠD <sub>A</sub> ), frakce 0/63	ČSN 73 6126-1
200 mm	Štěrkodrt' (ŠD <sub>A</sub> ), frakce 0/63	ČSN 73 6126-1
470 mm	Konstrukce vozovky celkem	
500 mm	Stabilizační úprava aktivní zóny dle GTP (podrobněji viz B.8.5) (úprava aktivní zóny výměnou za ŠD <sub>B</sub> frakce 0/63 mm+geotextilie)	

Na zemní pláni je nutno dosáhnout hodnoty modulu přetvárnosti min. **E<sub>def2</sub> = 30 MPa** (optimálně E<sub>def2</sub> = 45 MPa). Odkrytí pláň musí být provedeno za příznivých klimatických podmínek. Pláň musí být bezpodmínečně a funkčně odvodněna. Kontrola dosažení požadované hodnoty se provede statickou zatěžovací zkouškou dle ČSN 72 1006.

**Při zjištění nedosažení minimální hodnoty modulu přetvárnosti E<sub>def2</sub> = 30 MPa na zemní pláni (po odkrytí základové spáry a zkouškách), se navrhuje úprava aktivní zóny výměnou tj. - po provedení odkopávky do úrovně parapláně se provede aktivní zóna z kameniva ŠD 0/63 mm v mocnosti max. 500 mm (průměrně 250 mm) a doplnění o geotextilii. Navrhuje se také recyklace kameniva ze stávající vozovky s uložením do sanační vrstvy v případě zjištění vhodných vlastností tohoto materiálu. Úseky s recyklací kameniva byly, na požadavek stavebníka, odhadnuty s oporou v GTP (viz B.8.5). Rozsah úpravy aktivní zóny bude po odhalení základové spáry upřesněn pod kontrolou technického dozoru investora.**

Projektant si vyhrazuje právo být dodavatelem informován před odkrytím zemní pláně a v rámci výkonu autorského dozoru přizván k měření její únosnosti.

### **Připojení**

V trase polní cesty je navrženo 1 připojení. Konstrukce vozovky připojení je navržena ve stejných konstrukčních vrstvách jako vozovka přilehlé polní cesty.

V km 2,198 je navrženo připojení na cyklostezku č. 19: Příbyslav-Sázava (přejezd č. 2). Úhel připojení je navržen o hodnotě 55° (naproti připojení navazuje stávající účelová komunikace). Poloměry připojovacích oblouků v osách jízdních pruhů jsou navrženy o hodnotách 4,5 m a 15,0 m. Styčná spára o délce 17,0 m bude prořezána a vyplněna živičnou záhlvkou. Je navrženo mýcení křovin a ořezání větví stromů, jež budou bránit rozhledu na připojeních po obou stranách cyklostezky.

### **Hospodářské sjezdy**

V trase je navrženo 5 situačně neumístěných hospodářských sjezdů. Sjezdy jsou navrženy bez propustku a o šířce 10 m. Začátek sjezdu je navržen na hraně vozovky, max. délka je 2,0 m, případně je sjezd ukončen na hranici parcely určené k výstavbě polní cesty (nesmí zasáhnout do pozemků sousedních vlastníků). Veškeré sjezdy jsou navrženy ve stejných konstrukčních vrstvách jako vozovka polní cesty.

Poloha situačně neumístěných sjezdů bude upřesněna na základě požadavků vlastníků případně uživatelů pozemků před začátkem stavby.

### **Výhybny**

K vyhybání vozidel mohou být využívány připojení a dále 2 nově navržené výhybny. Konstrukce vozovky výhyben je navržena ve stejných konstrukčních vrstvách jako vozovka přilehlé polní cesty.

První výhybna je navržena ve staničení km 1,959-1,979 vpravo. Vozovka je v těchto místech rozšířena na 5,5 m v délce 20,0 m, náběhy jsou navrženy v délce 7,0 m.

Druhá výhybna je navržena ve staničení km 2,120-2,140 vlevo. Vozovka je v těchto místech rozšířena na 5,5 m v délce 20,0 m, náběhy jsou navrženy v délce 10,0 m.

### **Dotčení ochranného pásma železniční trati č. 250**

Při provádění stavby bude dotčeno ochranné pásmo dráhy (staničení dráhy km 101,566 až km 101,665). Provoz dráhy nebude mít na provoz na polní cestě jakýkoliv vliv. Provoz na polní cestě nebude mít negativní vlivy na provoz na dráze. Trasa navrhované cesty je navržena tak, aby v co největší možné míře kopírovala trasu stávající polní cesty. Navrhovaná polní cesta nezasahuje do drážních pozemků, mimo úpravy stávajícího příkopu mezi žlabem Z6 a skluzem u mostu (KN 270/8).

Polní cesta se bude nacházet v ochranném pásmu dráhy mezi staničením cesty km 1,996–2,180. Polní cesta se bude přibližovat k železniční trati nejbližší ve staničení cesty km 2,048 a km 2,083. Nejnižší vzdálenost okraje stavby bude 17,53 m v km 2,048 a 12,26 m v km 2,083 od osy krajní koleje. V úseku km 2,048–2,083 se nachází stávající most přes železniční trať, jehož rekonstrukce není předmětem této projektové dokumentace. Dle informací od města Příbyslav bude rekonstrukce (nebo novostavba) mostu provedena zároveň s rekonstrukcí železniční tratě č. 250.

Ve staničení km 1,898, km 1,937 a km 2,052 se v současnosti nacházejí ve vozovce tři svodnice, jež jsou vytvořeny za pomoci železničních kolejnic, a které mají zachycovat povrchovou vodu tekoucí po vozovce cesty a svést ji mimo korunu vozovky. V místě stávajících svodnic v km 1,898 a km 1,937 jsou navrženy žlaby s roštem Z4 a Z5, které

převědou srážkovou vodu vpravo na pozemek KN 506 v majetku Lesy ČR s.p. V km 2,046 je navržen žlab Z6 zaústěný do stávajícího příkopu, který u opěry mostu navazuje na betonový skluz, jež je napojen na drážní příkop. Stávající příkop mezi žlabem Z6 a skluzem je navrženo pročistit a opevnit kamenným záhozem na délku 5,0 m. Stávající svodnice, nacházející se ve staničení km 2,052 nebude nijak upravována.

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

Stavba nevyžaduje žádná technická a technologická zařízení.

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

Na navrženou stavbu nejsou kladeny zvláštní požadavky z hlediska požární bezpečnosti stavby. Konstrukce neobsahuje žádné prvky, které jsou rizikové z hlediska požární bezpečnosti. Cesta bude moci být využita jako přístupová komunikace pro složky integrovaného záchranného systému (IZS) do dané lokality. Po realizaci stavby dojde ke zlepšení přístupnosti území i pro složky IZS.

PBŘ je v souladu s § 41 odst. 4 Vyhlášky č. 246/2001 Sb. a co se týče rozsahu přiměřeně upraveno z důvodu charakteru řešené stavby.

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

Charakter stavby nevyžaduje řešení úspor energií a tepelnou ochranu.

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

Veškeré stavební činnosti budou prováděny a koordinovány tak, aby v chráněném venkovním prostoru okolních staveb nedocházelo k překračování hygienických limitů hluku ze stavební činnosti. Hlukově významné činnosti budou zkráceny na nezbytně nutnou dobu. Zařízení a nářadí používaná pro stavbu budou v bezvadném technickém stavu.

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

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

Charakter stavby nevyžaduje ochranu proti pronikání radonu z podloží.

##### **b) Ochrana před bludnými proudy**

Charakter stavby nevyžaduje ochranu před bludnými proudy.

##### **c) Ochrana před technickou seizmicitou**

Charakter stavby nevyžaduje ochranu před technickou seizmicitou.

##### **d) Ochrana před hlukem**

Charakter stavby nevyžaduje ochranu před hlukem.

e) **Protipovodňová opatření**

Stavba neleží v záplavovém území.

f) **Ochrana před sesuvy půdy**

Stavba neleží v sesuvném území.

g) **Ochrana před vlivy poddolování**

Stavba neleží v poddolovaném území.

h) **Ostatní negativní vlivy**

Není nutno řešit.

### **B.3 Připojení na technickou infrastrukturu**

a) **Napojovací místa technické infrastruktury**

Stavba svým charakterem nevyžaduje napojení na technickou infrastrukturu.

b) **Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky**

Není nutno řešit.

### **B.4 Dopravní řešení**

a) **Popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace**

Trasa začíná (km 1,730) na hranici k.ú. Olešenka a k.ú. Ronov nad Sázavou, kde plynule navazuje na trasu „SO 102 - Polní cesta HC3 + IP9 v k. ú. Olešenka“. Dále navrhovaná cesta vede severním směrem převážně v trase stávající polní cesty. V úseku km 2,048 až 2,083 přechází trasa po stávajícím mostě přes železniční trať č. 250 (řešení mostu není předmětem této PD). Konec úpravy je navržen v km 2,198 připojením na cyklostezku č. 19: Přibyslav-Sázava.

Návrh trasy vychází ze schváleného plánu společných zařízení komplexní pozemkové úpravy v k.ú. Olešenka. Cesta bude zajišťovat zpřístupnění přilehlých zemědělských pozemků.

Pro popis řešení bezbariérového užívání viz kapitola „B.2.4 Bezbariérové užívání stavby“.

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

Stavba bude napojena na stávající účelové komunikace.



c) **Doprava v klidu**

Charakter stavby nevyžaduje řešení dopravy v klidu.

d) **Pěší a cyklistické stezky.**

Nejsou navrhovány nové pěší a cyklistické stezky.

<b>B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav</b>
--

a) **Terénní úpravy**

V rámci řešení vegetace nejsou navrženy dílčí terénní úpravy.

b) **Použité vegetační prvky**

Zpevnění/osetí svahů bude provedeno technickou svahovou travní směsí. Výsev 2,5 kg na 100 m<sup>2</sup> plochy. Doporučené složení travní směsi: jílek vytrvalý (anglický) (*Lolium perenne*) 42%, kostřava červená (*Festuca rubra*) 29%, lipnice luční (*Poa pratensis*) 21%, psineček bílý (*Agrostis alba*) 8%.

Osetí se provede na upravených a ohumusovaných (o tloušťce 100 mm) násypových i zářezových svazích tělesa polní cesty a v celé šířce dotčené zemními pracemi - uvedení do původního stavu.

Sklon násypového svahu je navržen o hodnotě 1:1,5 a sklon zářezového svahu je navržen o hodnotě 1:1 (předpoklad soudržného a kamenitého materiálu).

Plošné sejmutí ornice není navrženo.

Jako ochrana před erozí, než vzejde travní porost, je navrženo zpevnit svahy z přírodní kokosové sítě (geotextilie) v celém úseku. Sítě budou kotveny k podloží pomocí kotvících skob.

c) **Biotechnická, protierozní opatření**

Nezastavěná část pozemku určeného k výstavbě bude v celé šíři oseta technickou svahovou travní směsí.

<b>B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana</b>
---

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

Negativní vlivy stavby budou pouze přechodného charakteru. Přechodně může dojít ke zvýšenému znečištění využívaných komunikací, které budou v průběhu výstavby dodavatelem průběžně čistěny. V suchém období je v blízkosti stavby možná zvýšená prašnost. Rovněž bude zvýšen hluk v okolí stavby vlivem práce stavebních mechanismů. Mechanismy používané na stavbě musí být v takovém technickém stavu, aby v žádném případě nemohlo dojít k úniku ropných látek do půdy nebo do vody. V průběhu stavby bude s odpady nakládáno podle zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů.

**b) Vliv na přírodu a krajinu - ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod.**

Dřeviny v okolí stavby budou po dobu stavby chráněny ve smyslu normy ČSN č. 83 9061 „Ochrana stromů, porostů a ploch při stavebních pracích“ a v souladu s metodikou SPPK A01 002:2014 „Ochrana dřevin při stavební činnosti“ vydaný v roce 2014 Agenturou ochrany přírody a krajiny ČR a Mendlovou univerzitou v Brně, Lesnická a dřevařská fakulta.

Stavba nebude mít významný vliv na ekologické funkce a vazby v krajině. Stavba neovlivní památné stromy.

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

Stavba se nenachází v lokalitě patřící do soustavy Natura 2000.

**d) Způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem**

Pro stavbu není třeba provádět zjišťovací řízení EIA.

**e) V případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno**

Záměr stavby nespadá do režimu zákona o integrované prevenci.

**f) Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů.**

Pro stavbu není navrhováno ochranné ani bezpečnostní pásmo. Pro stavbu také není třeba stanovovat omezení a podmínky ochrany podle zvláštních právních předpisů.

## **B.7 Ochrana obyvatelstva**

Stavba svým charakterem neřeší problematiku ochrany obyvatelstva.

## **B.8 Zásady organizace výstavby**

### **B.8.1 Technická zpráva**

**a) Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění**

Potřebné hmoty a média pro výstavbu, stejně tak jejich spotřeba a zajištění budou organizovány zhotovitelem stavby.

**b) Odvodnění staveniště**

V případě nutnosti bude možno potřebnou plochu staveniště odvodnit soustavou rýh, příp. jiných vhodných opatření. Bezpodmínečně nutné bude však důkladné odvodnění odkryté zemní pláně a následně konstrukce vozovky.



### **c) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu**

Staveniště bude přístupné ze stávajících účelových komunikací. Příjezdové komunikace bude nutno udržovat v provozuschopném stavu po celou dobu výstavby. Po ukončení výstavby budou opravena případná poškození vzniklá stavbou.

V rámci výstavby se nepředpokládá napojení na žádné energetické či komunikační zdroje. V případě požadavku dodavatele bude nutné tuto otázku a případnou možnost připojení projednat se zástupci obce, příp. s jinými subjekty.

### **d) Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky**

Katastrální území je územím s archeologickými nálezy. Zásahy do stávajícího terénu je proto nutné v dostatečném předstihu oznámit Archeologickému ústavu AV ČR Praha, v. v. i.

V zájmovém území stavby se nachází:

- nadzemní el. VN vedení do 35 KV ve vlastnictví společnosti ČEZ Distribuce a.s.
- podzemní sdělovací vedení ve vlastnictví společnosti ČD - Telematika a.s.
- podzemní sdělovací a podzemní el. VN vedení ve vlastnictví Správy železnic, s.o.

Před započítáním zemních prací bude muset dojít k vytyčení podzemních vedení a dále musí být postupováno dle pokynů správců nebo vlastníků vedení (viz Dokladová část). Veškeré práce v okolí podzemních a nadzemních vedení a v jejich ochranných pásmech musí být prováděny se zvýšenou opatrností. Veškeré zemní a výkopové práce v ochranných pásmech podzemních vedení, nad podzemním vedením a v okolí sloupů vedení elektrické energie musí být prováděny ručně. Hloubka uložení podzemních vedení bude určena ručně kopanými sondami. Použití technologií při hutnění v ochranných pásmech podzemních vedení se řídí podmínkami vlastníků či provozovatelů vedení. Před zasypáním podzemních vedení bude přizván jejich vlastník, resp. provozovatel ke kontrole. Veškerá podzemní zařízení musí být před záhozem polohově a výškově zaměřena.

Zemní práce budou probíhat pouze v trase navržených stavebních objektů, na pozemku určeném k výstavbě. Po dokončení veškerých prací bude případně dotčený okolní terén upraven do původního stavu.

Případnou prašnost bude dodavatel stavby omezovat kropením.

### **e) Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin**

Povinností dodavatele stavby bude chránit okolí staveniště a mimo vymezené plochy nic neskladovat a ani se pohybovat. Rovněž tak je nutno činit opatření proti znečištění okolí staveniště.

Bezpečnost okolí staveniště po dobu výstavby nebude nijak ohrožena.

V rámci realizace stavby nebude nutné provést bourací práce většího rozsahu. V rámci stavby bude nutné odstranit stávající svodné žlábků, které budou nahrazeny příčnými žlaby.

V rámci realizace bude nutné vykácení stávajících stromů, které budou omezovat rozhledové poměry, zasahovat do průjezdního profilu a konstrukce nově navržené polní cesty, popřípadě by ohrožovali bezpečnost užívání pozemní komunikace.

### **f) Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště**

Staveniště bude dáno pruhem pozemků půdorysně zabraných vlastním tělesem navrhované polní cesty a definováno parcelami KN (DKM). Případný zábor manipulačních a

odstavných ploch a dočasných deponií materiálu bude nutné řešit se zástupci města Příbyslav, nebo majiteli, resp. uživateli pozemků před realizací stavby.

Trvalý zábor stavby bude 0,227 ha.

Dočasné zábory nejsou navrhovány.

### **Vytyčení stavby**

Vytyčovací prvky se určí ze souřadnic lomových bodů, určených v polohovém souřadnicovém systému Jednotné trigonometrické sítě katastrální (S-JTSK), výškový systém Baltský po vyrovnání (Bpv), vzhledem k použitým bodům vytyčovací sítě. Požadovaná přesnost pro zaměření podrobných bodů je dána přesností odpovídající kódu kvality 3 ( $m_{xy} = \pm 0,14$  m). Na základě předaných vytyčovacích prvků bude vytyčení osového polygonu cesty, vytyčení parcely cesty, jakož i dalších vytyčovacích prací v režii dodavatele. Seznam souřadnic lomových bodů parcely cesty a příp. dotčených parcel je, v nejaktuálnější podobě, k dispozici na příslušném Katastrálním úřadě. Přehled vytyčovacích prvků komunikace je uveden v příloze „D.1.1.1 Technická zpráva“.

#### **g) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy**

Během stavby nebude staveniště veřejně přístupné.

#### **h) Maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace**

*Dodavatel stavby bude povinen při nakládání s odpady postupovat dle platné legislativy. Zejména se jedná o následující předpisy:*

- Zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 477/2001 Sb., o obalech a o změně některých zákonů (zákon o obalech), ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška č. 8/2021 Sb., o katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů (Katalog odpadů), ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění pozdějších předpisů
- Další související právní předpisy a normy

*Základní principy a povinnosti dodavatele stavby lze formulovat následovně:*

- Při nakládání s odpady se bude dodavatel stavby řídit dle hierarchie způsobů nakládání s odpady dle §3 zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech.
- Povinnosti dodavatele stavby jakožto původce odpadů jsou definovány v §15 zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech.
- Dodavatel stavby bude mít za povinnost vést řádnou evidenci odpadů dle §94 zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech.
- Pro přechodné skladování veškerých druhů nebezpečných odpadů, jejichž vznik se předpokládá na místě stavby a v prostorech stavebního dvora bude v rámci stavebního dvora dodavatelem stavby zřízen prostor, ve kterém budou umístěny shromažďovací prostředky pro ukládání jednotlivých druhů nebezpečných odpadů.
- Další fáze nakládání s uvedenými druhy nebezpečných odpadů (doprava a zneškodnění) budou zajištěny dodavatelským způsobem přímo osobami k těmto činnostem oprávněnými dle zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech.

- Při manipulaci s odpady dodavatel stavby zajistí podmínky a prostředky, které zajistí ochranu životního prostředí a bezpečnost práce.
- Během výstavby nesmí dojít ke znečištění půdy a podzemní vody zejména únikem ropných produktů, pohonných hmot a olejů při provozu stavebních strojů a při doplňování nebo výměně PHM. Technický stav stavebních strojů, možnost úniku PHM a olejů bude nutné kontrolovat denně a to před, během i po skončení pracovní směny.

*V rámci stavebních činností, které budou prováděny a které lze při realizaci akce předpokládat, budou vznikat odpady, jejichž předpokládané druhy jsou uvedeny v následující tabulce:*

Kód odpadu	Název odpadu	Kategorie	Návrh způsobu nakládání s odpadem
03 01 05	Piliny, hobliny, odřezky, dřevo, dřevotřískové desky a dýhy, neuvedené pod číslem 03 01 04	O	skládka
08 01 11*	Odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky	N	Spalovna NO nebo skládka NO
08 01 12	Jiné odpadní barvy a laky neuvedené pod číslem 08 01 11	O	skládka
08 03 99	Odpady jinak blíže neurčené	O	skládka
12 01 01	Piliny a třísky železných kovů	O	materiálové využití
12 01 05	Plastové hobliny a třísky	O	materiálové využití
12 01 13	Odpady ze svařování	O	skládka
12 01 99	Odpady jinak blíže neurčené	O	skládka
14 06 03*	Jiná rozpouštědla a směsi rozpouštědel	N	Spalovna NO nebo skládka NO
15 01 01	Papírové a lepenkové obaly	O	materiálové využití
15 01 02	Plastové obaly	O	materiálové využití
15 01 03	Dřevěné obaly	O	materiálové využití
15 01 04	Kovové obaly	O	materiálové využití
15 01 06	Směsné obaly	O	skládka
15 01 10*	Obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly těmito látkami znečištěné	N	Spalovna NO nebo skládka NO
15 02 03	Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy neuvedené pod číslem 15 02 02	O	skládka
17 01 01	Beton	O	skládka nebo recyklace
17 01 02	Cihly	O	skládka nebo recyklace
17 01 07	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 17 01 06	O	skládka
17 02 01	Dřevo	O	Skládka nebo materiálové využití
17 02 03	Plasty	O	materiálové využití
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	O	skládka
17 04 05	Železo a ocel	O	materiálové využití
17 05 03*	Zemina a kamení obsahující nebezpečné látky	N	Spalovna NO nebo skládka NO
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	O	skládka
20 03 01	Směsný komunální odpad	O	skládka

**Legenda:** Kód odpadu: Vyhláška č. 8/2021 Sb., o katalogu odpadů  
Kategorie: N - nebezpečný odpad, O - ostatní odpad

Odpady uvedené v tabulce budou na stavbě tříděny podle druhů a předány odpovědným osobám ve smyslu zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, tj. firmám provádějícím zneškodnění uvedených druhů odpadů.

Přesné množství a druhy odpadů, které budou vznikat při stavbě a při servisních činnostech v rámci stavebního dvora, nebylo možné v době zpracování dokumentace přesněji specifikovat a přesné definování bude plně v režii dodavatele stavby.

Množství výkopové zeminy, se kterou bude nutno v průběhu stavby manipulovat je patrné z kapitoly „B.8.5 Bilance zemních hmot“.

**i) Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin**

Viz kapitola „B.8.5 Bilance zemních hmot“.

**j) Ochrana životního prostředí při výstavbě**

Při stavbě je nutno dbát na technický stav motorových vozidel a strojů tak, aby nedošlo k úniku pohonných hmot a olejů, tzn., aby nedošlo ke kontaminaci půdy a povrchových ani podzemních vod. Zajištění ochrany životního prostředí při výstavbě bude plně v kompetenci dodavatele stavby.

**k) Stanovení podmínek pro provádění stavby z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví, plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi 8)**

**Všeobecné podmínky ochrany zdraví při práci**

Plnění konkrétních požadavků na bezpečnost a ochranu zdraví při práci při realizaci tohoto projektu bude plně v kompetenci vybraného zhotovitele stavby. Při zajišťování požadavků na bezpečnost a ochranu zdraví při práci bude zhotovitel povinen spolupracovat s investorem na naplnění povinností dle § 16 a § 17 zákona č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, ve znění pozdějších předpisů.

S ohledem na rozsah projektu pro investora vyplývá povinnost naplnění povinností dle § 14 a § 15 zákona č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, ve znění pozdějších předpisů. V praxi to znamená, že investor bude minimálně povinen:

- určit potřebný počet koordinátorů bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi v případě, že při realizaci projektu budou na staveništi působit zaměstnanci více než jednoho zhotovitele stavby.
- doručit oznámení o zahájení prací, místně příslušnému oblastnímu inspektorátu práce nejpozději do 8 dnů před předáním staveniště zhotoviteli v případě, kdy při realizaci stavby:
  - celková předpokládaná doba trvání prací a činností je delší než 30 pracovních dnů, ve kterých budou vykonávány práce a činnosti a bude na nich pracovat současně více než 20 fyzických osob po dobu delší než 1 pracovní den, nebo
  - celkový plánovaný objem prací a činností během realizace díla přesáhne 500 pracovních dnů v přepočtu na jednu fyzickou osobu.
- v případě, že při realizaci projektu budou vykonávány práce a činnosti vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví, které jsou definovány v příloze č. 5 v nařízení vlády č. 591/2006 Sb., stejně jako v případě, kdy při realizaci stavby celková předpokládaná doba trvání prací a činností je delší než 30 pracovních dnů, ve kterých budou vykonávány práce a činnosti a bude na nich pracovat současně více než 20 fyzických osob po dobu delší než 1 pracovní den, nebo celkový plánovaný objem prací a činností během realizace díla přesáhne 500 pracovních dnů v přepočtu na jednu fyzickou osobu investor zajistí, aby před

zahájením prací na staveništi byl zpracován plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi.

Zhotovitel stavby je povinen umožnit činnost koordinátora bezpečnosti práce a ochrany zdraví na stavbě.

### **Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí**

Po celou dobu provádění stavby nebudou překračovány hygienické limity hluku a vibrací podle Zákona č. 258/2000 Sb. a Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. Osoba, která používá nebo provozuje stroje a zařízení, které jsou zdrojem hluku a vibrací je povinna technickými, organizačními a dalšími opatřeními v rozsahu stanovené zákonem a prováděcím právním předpisem zajistit dodržování hygienických limitů hluku a přenosu vibrací na fyzické osoby. Nejvyšší přípustné hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku jsou stanoveny dle Nařízení vlády č. 272/2011 ze dne 24. srpna 2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Hluk od činnosti související s prováděním povolených staveb - 2 m před fasádou chráněných objektů:

- v době od 6 do 7 hodin  $L_{Aeq,T} = 60$  dB
- v době od 7 do 21 hodin  $L_{Aeq,T} = 65$  dB
- v době od 21 do 22 hodin  $L_{Aeq,T} = 60$  dB
- v době od 22 do 6 hodin  $L_{Aeq,T} = 45$  dB

Za účelem dosažení hodnoty požadovaného hygienického limitu pro hluk ze stavební činnosti  $L_{Aeq,s} = 65,0$  dB v těsně přilehající zástavbě, je nezbytné v těchto prostorech dodržovat následující opatření:

- Frézování vozovky nesmí probíhat ve stejný den jako řezání betonu či obrubníků. Omezit pohyb ostatních těžkých strojů v bezprostřední blízkosti chráněných prostorů na minimum. Výše uvedená opatření je nezbytné dodržet, aby nebyl překročen hygienický limit. Dále i v místech, kde limity za standardních stanovených podmínek překročeny nebudou, je doporučeno dodržovat následující opatření:
  - 1) Výrazně hlučné stavební operace plánovat tak, aby nedošlo k jejich kumulaci ve stejnou dobu výstavby.
  - 2) Hlučné stacionární (tj. stabilní) stavební technologie v případě potřeby vybavit akustickým krytem (či zástěnou).
  - 3) Důsledně vypínat nepoužívané stavební technologie.
  - 4) Na staveništi používat nové a tím méně hlučné mechanismy, dále používat, pokud to připustí technologie stavby, menší mechanismy. Všechna používaná stavební mechanizace musí být v dobrém technickém stavu a musí být průběžně kontrolována.
  - 5) Důležité z hlediska minimalizace dopadu hluku ze stavební činnosti na okolní zástavbu, je provedení časového omezení výrazně hlučných prací. Je doporučeno nejhlučnější stavební činnosti provádět v době od 8:00 do 12:00 a od 13:00 do 17:00.
  - 6) Je doporučeno obyvatele okolních obytných domů na tuto hlučnou činnost v předstihu upozornit. Předejde se tak stížnostem.
  - 7) Je třeba dbát na to, aby pracovníci, kteří budou stavbu provádět, nezatěžovali okolní obytnou zástavbu zbytečným hlukem (např. poslechem hlasitého radia, atd.).
  - 8) Stavební činnost provádět pouze mezi 7. a 21. hodinou. Mimo tuto dobu lze provádět pouze nehlučné činnosti.

## **l) Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb**

Stavbou nebudou dotčeny stavby, které by vyžadovaly úpravu bezbariérového užívání. Pro další popis řešení bezbariérového užívání viz kapitola „B.2.4 Bezbariérové užívání stavby“.

## **m) Zásady pro dopravní inženýrská opatření**

Během stavby nebude staveniště veřejně přístupné. Po dobu výstavby bude nutno umožnit vjezd k přilehlým pozemkům a umožnit jejich užívání, příp. omezení užívání v předstihu a odpovídajícím způsobem oznámit.

### **Technický popis navrhovaného dopravně inženýrského opatření**

Dopravně inženýrské opatření (DIO) je navrženo po dobu realizace stavby navrhované účelové komunikace (SO 103 - Polní cesta HC3 + IP9 v k.ú. Ronov nad Sázavou), která je zpřístupněna ze stávajících účelových komunikací.

Přechodné dopravní značení bude řešeno formou přenosného svislého dopravního značení (SDZ).

Dopravní značení bude provedeno v souladu s ČSN 01 8020 Dopravní značky na pozemních komunikacích (včetně jejich změn), dále pak v souladu s TP 65 – Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích, TP 66 – Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích, v souladu se Zákonem č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích v platném znění a s Vyhláškou č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích v platném znění.

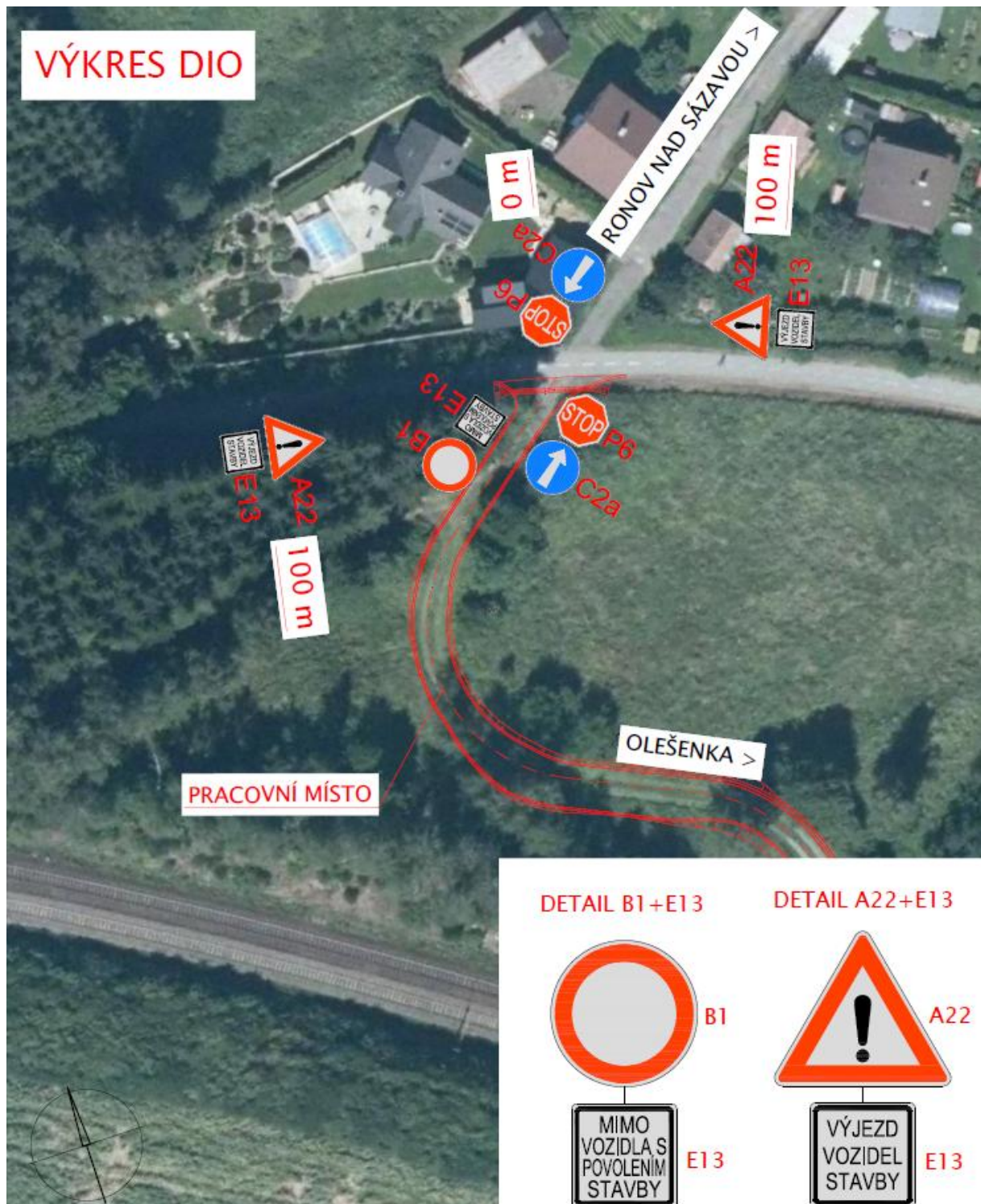
Dopravně inženýrská opatření budou realizována v těsném předstihu před začátkem realizace stavebního objektu, který je předmětem projektové dokumentace.

Na konci (km 2,198) úpravy stavebního objektu (vjezd na stavbu) bude osazena dopravní značka B1 – Zákaz vjezdu všech vozidel s dodatkovou tabulkou E13 – „Mimo vozidla s povolením stavby“. Před výjezdem ze stavby směrem přes cyklostezku a na protější straně cyklostezky směrem na stavbu bude umístěna dopravní značka P6 – Stůj, dej přednost v jízdě a C2a „přikázaný směr jízdy přímo“.

Z důvodu realizace stavby jsou na cyklostezce č. 19 navrženy dopravní značky (DZ) v obou směrech, a to následovně: 100 m před vjezdem na staveniště bude umístěna dopravní značka A22 – Jiné nebezpečí s dodatkovou tabulkou E13 – „Výjezd vozidel stavby“. Viz grafická příloha níže.

Dodavatel stavby je povinen kontrolovat SDZ po celou dobu trvání přechodné úpravy tak, aby dopravní značení a zařízení odpovídalo rozhodnutí kompetentního orgánu.





**n) Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby - řešení dopravy během výstavby (přepravní a přístupové trasy, zvláštní užívání pozemní komunikace, uzavírky, objížděky, výluky), opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.**

Nejsou stanoveny speciální podmínky pro provádění stavby.

**o) Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu**

Řešení staveniště bude standardní, dle možností a zvyklostí dodavatele. Staveniště bude splňovat všechny požadavky plynoucí z platných zákonů, vyhlášek a norem. V případě, že některé objekty zařízení staveniště budou podléhat oznámení, provede toto dodavatel vlastními silami a v předstihu.

Vzhledem k relativně krátké době výstavby a charakteru stavby se nepředpokládá budování náročného vybavení staveniště.

Vjezd na staveniště bude možný ze stávajících účelových komunikací.

**p) Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny**

**Postup výstavby**

- Převzetí pevných bodů, vytyčení pozemku dle stavu v KN, vytyčení trasy cesty.
- Odstranění dřevin a případných náletových dřevin v trase aj.
- Vytyčení všech podzemních zařízení a ochranných pásem, zajištění kabelů, potrubí, chráničky, přeložky aj., označení nadzemních vedení, předání.
- Odvodňovací objekty: zemní práce, potrubí a zaústění, zasypaní, odvozy, skládky.
- Zemní práce v trase: sejmutí nevhodné (přebytečné) zeminy, odvoz, uložení, odkopávky, příčné a podélné přesuny, sanace pláně, násypy, odvoz přebytečné zeminy a její uložení na skládku.
- Převzetí pláně projektantem, geologem a objednatelem.
- Konstrukční vrstvy vozovky, krajnice.
- Úprava zaústění příkopů a odvodňovacích objektů.
- Osazení svislého dopravního značení.
- Ohumusování svahů, založení trávníku na upravených plochách.
- Likvidace zařízení staveniště.
- Předání stavby, dokumentace skutečného stavu.

**Plán kontrolních prohlídek stavby a výkon autorského dozoru**

Dle § 110 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, se předpokládá provedení kontrolních prohlídek stavby v těchto etapách:

- Předání staveniště.
- Zhotovení zemní pláně.
- Předání konstrukčních vrstev.
- Po dokončení stavby před kolaudací, případně souběžně s kolaudací.

Součástí kontrolní činnosti bude geologické sledování stavby. *Projektant si vyhrazuje právo být informován před odkrytím pláně a provedením měření únosnosti hotové pláně zemního tělesa.*

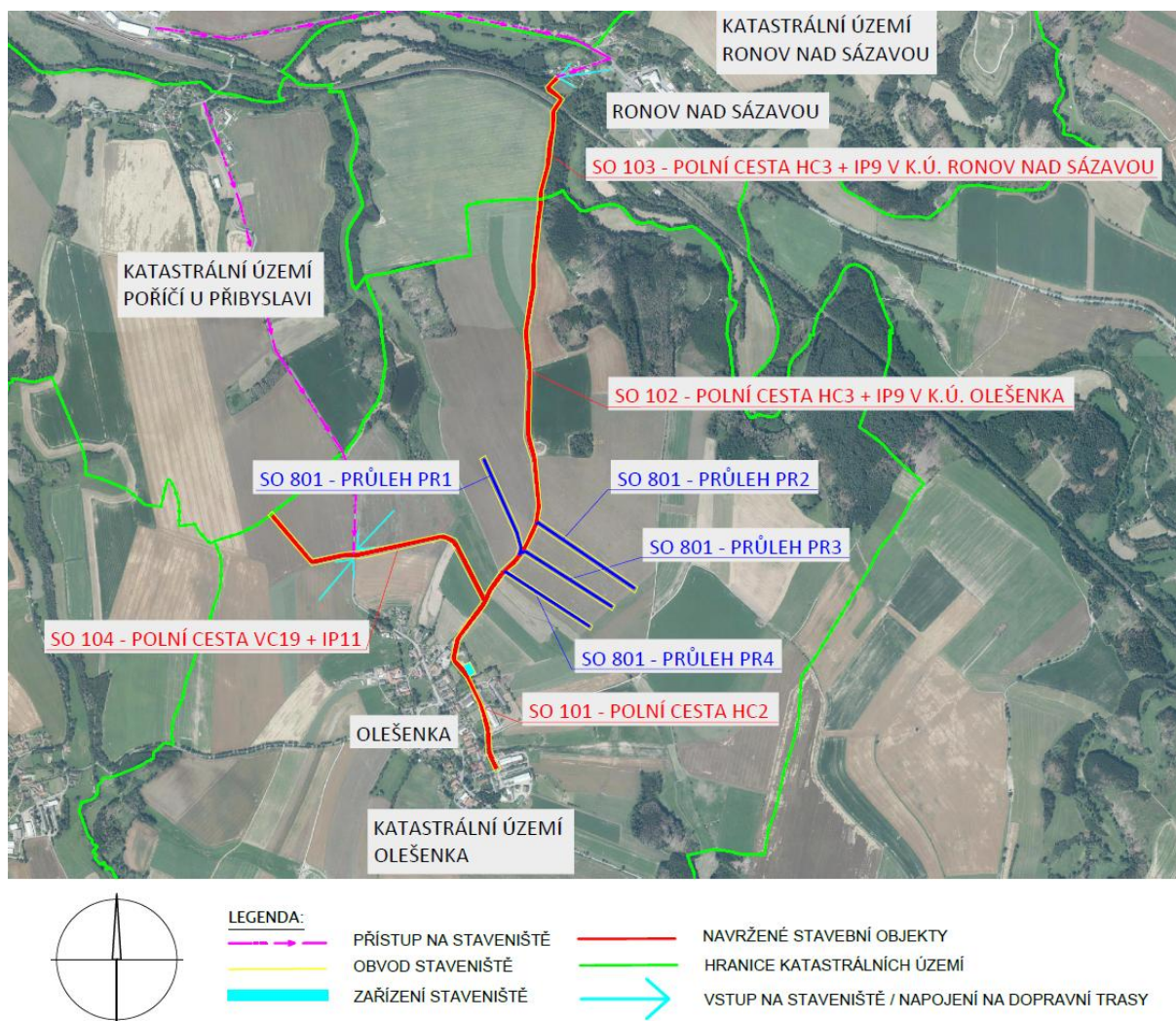


## Lhůty výstavby

Předpokládaná doba výstavby je 3 – 5 měsíců, přičemž nejvhodnějším obdobím pro stavební práce jsou měsíce IV. – IX. Travní porosty lze zakládat kdykoliv během vegetačního období. Nejzazším termínem výsevu trávniku je konec září. V suchých obdobích bude nutné zajistit dodatečnou zálivku.

### B.8.2 Výkresy

Výkres návrhu organizace výstavby zobrazuje následující obrázek:



### B.8.3 Harmonogram výstavby

Podrobný harmonogram výstavby zpracuje dodavatel stavby ve spolupráci s investorem před započítáním stavby. V kapitole „B.8.1 Technická zpráva – p) Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny“ je uveden stručný následný sled vzájemně navazujících prací.

### B.8.4 Schéma stavebních postupů

Schéma stavebních postupů, po uvážení zda je potřeba, zpracuje dodavatel stavby ve spolupráci s investorem před započítáním stavby.

### B.8.5 Bilance zemních hmot

S využitím výsledků geotechnických průzkumů staveniště a podle pokynů stavebníka jsou orientačně navrženy úseky s recyklací kameniva - materiálu vytríděného ze stávající vozovky. Rozsah úpravy aktivní zóny bude po odhalení základové spáry upřesněn pod kontrolou technického dozoru investora.

Návrh úseků recyklace kameniva z vytríděného materiálu ze stávající vozovky					
Staničení úseku cesty (km)	Mocnost vrstvy s recyklací kameniva (m)	Plošná výměra vrstvy (m <sup>2</sup> )	Objem vrstvy (m <sup>3</sup> )	Předpoklad výtěžnosti kameniva z vrstvy (%)	Předpokládaný objem recyklovaného kameniva z vrstvy (m <sup>3</sup> )
1,730-2,048	0,25	1284,4	321,1	10	32,1
2,083-2,198	0,00	550,2	0,0	0	0,0
Celkem					32,1

Návrh úseků úpravy aktivní zóny				
Staničení úseku cesty (km)	Mocnost upravované vrstvy (m)	Plošná výměra vrstvy (m <sup>2</sup> )	Objem vrstvy (m <sup>3</sup> )	Navrhovaný druh úpravy aktivní zóny
1,730-2,198	0,25	1834,6	458,6	výměna

Bilance zemin v m <sup>3</sup>	
Položka	Množství (m <sup>3</sup> )
Sejmutí ornice	0,0
Ohumusování svahů *)	-38,0
Odkopávky - polní cesta	485,9
Odkopávky - hospodářské sjezdy a připojení včetně stabilizace	86,4
Odkopávky - stabilizace aktivní zóny	458,6
Odkopávky - rýha pro drenáž	68,3
Výkopy pro zasakovací jímky	6,0
Násypy	-64,4
Zásyp zasakovací jímek	-3,0
Návrh množství recyklovaného materiálu	-32,1
<b>Celkem</b>	<b>1005,7</b>

\*) K ohumusování svahů násypů a zářezů bude použita ornice vyzískaná ze stavebního objektu SO 104.

Pro omezení množství odvozu zemního materiálu na skládku je navrženo provést při výstavbě v maximálním možném rozsahu recyklaci kameniva vytríděného ze stávající vozovky a uložit tento materiál do sanační vrstvy. Nutnou podmínkou tohoto opatření je aktivní výkon technického dozoru investora a dosažení požadovaných vlastností vytríděného materiálu.

Přebytečnou zeminu z výkopu je v době zpracování PD doporučeno odvážet na následující skládky:

- Skládka v Ronově nad Sázavou (provozovatel: Město Příbyslav, Bechyňovo náměstí 1, 582 22 Příbyslav): Kapacita deponie zemin určených na povrch (pro rekultivace) pro rok 2022 je naplněna. Omezeně je možno uložit zeminy do skládky. Plánují použití zemin z deponie na rekultivaci ploch skládky. Při využití této skládky je vhodné provést koordinaci stavby polních cest s plánovanou fází rekultivace ploch skládky. Dále se doporučuje dostatečně v předstihu před zahájením stavby polních cest provést rezervaci kapacity pro odpad ze stavby.
- Skládka Chotěboř - Lapíkov (provozovatel: Technická a lesní správa Chotěboř s.r.o., Sokolohradská 167, 583 01 Chotěboř). V roce 2022 je možno přijmout 1600 t (400 tun čtvrtletně) zemin určených na povrch skládky. Plánuje se možnost přijímat až 2500 t zemin ročně. Doporučuje se dostatečně v předstihu před zahájením stavby polních cest provést rezervaci kapacity pro odpad ze stavby.
- Skládka Jihlava - Henčov (provozovatel: Služby města Jihlavy s.r.o., Havlíčkova 218/64, 58601 Jihlava). Kapacita deponie zemin určených na povrch (pro rekultivace) pro rok 2022 je naplněna. Uložení odpadu na skládku je vhodné řešit před zahájením stavby tak, aby byly známy aktuální kapacity a možnosti skládky.
- Kamenolom Pohled (provozovatel: Českomoravský štěrk, a.s. Mokrý 359, 664 04 Mokrý-Horákov). Kapacita odebíraných zemin pro rok 2022 je naplněna. Doporučuje se dostatečně v předstihu před zahájením stavby polních cest provést rezervaci kapacity pro odpad ze stavby.
- Další vhodné subjekty je možno dohledat v informačním systému odpadového hospodářství (web: <https://isoh.mzp.cz/>).

Odvoz přebytečné zeminy z výkopu polní cesty je technicky i rozpočtově nejvhodnější na skládku v Ronově nad Sázavou, transportní vzdálenost do 10 km (je požadován chemický rozbor ukládaného materiálu před uložením). Nestabilita informací o kapacitních a provozních možnostech disponibilních skládek ve spojení s nestabilitou předpokládaného roku výstavby odůvodňují návrh rozpočtu stavby. Ten počítá s transportní vzdáleností na skládku v okruhu do 25 km. Projekt tak umožňuje uložení přebytečné zeminy na deponii podle dodavatele stavby v souladu s jeho nabídkovou cenou zhotovení stavby. Podmínkou je doložení adekvátních dokumentů dodavatelem stavby a dosažení shody dodavatele stavby se stavebníkem.

Průměrná objemová hmotnost zeminy se uvažuje o hodnotě 1 900 kg/m<sup>3</sup>.

Nakládání s odpady se řídí podle zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů, příp. požadavky odboru životního prostředí místně příslušného správního úřadu (viz příloha PD Dokladová část).

## **B.9 Celkové vodohospodářské řešení**

### **Odvodnění pláně**

Odvodnění pláně je navrženo drenáží.

Odvodnění zemní pláně drenáží je navrženo v úseku km 1,730-2,046 a km 2,083-2,170 pravostrannou drenáží a v úseku km 2,170-2,194 levostrannou drenáží. Drenáž je navržena z trubek PVC DN 100 mm (případně z PE nebo PE-HD), uložených pod krajnicí vozovky v rýze s obsypem z ostrohranného materiálu (kameniva frakce 16/32 mm), za použití

ochranné geotextilie, z důvodu ochrany před případným prorůstáním kořenů a zanášením zeminou. Podélný sklon drenáže kopíruje podélný sklon zemní pláň.

Minimální podélný sklon drenážního potrubí bude upraven dle výkresu podélného profilu na minimální hodnotu 0,3 %. Drenážní potrubí bude vyústěno drenážními výústěmi nebo do zasakovacích šterkových jímek o rozměrech 1×1×3 m (š×v×d). Výplň jímek je navržena z kameniva drceného (příp. těžného) frakce 63/125 mm s ochrannou geotextilií proti zanášení zeminou. Zasakovací jímky budou dle možnosti parcely umístěny mimo pláň polní cesty.

Je navržena 1 zasakovací jímka, která bude umístěna ve staničení: km 2,170 vpravo.

Drenážní výústě jsou navrženy ve staničeních: km 1,800 vpravo, km 1,898 vpravo, km 1,937 vpravo, km 2,046 vpravo, km 2,194 vlevo.

### **Odvodnění vozovky a okolního terénu**

Odvodnění vozovky bude realizováno pomocí podélného a příčného sklonu na okolní terén.

Pro zachycení vody tekoucí po povrchu vozovky jsou navrženy příčné žlaby a to ve staničeních: km 1,898 - příčný žlab Z4, km 1,937 - příčný žlab Z5, km 2,046 - příčný žlab Z6, km 2,194 - příčný žlab Z17. V úseku km 1,937- 2,046 bude na základě požadavku Správy železnic, s.o. umístěn další žlab, pokud to bude vhodné s ohledem na možnost bezpečného odvedení vody z žlabu na sousední pozemek.

V rámci pravidelné údržby bude muset vlastník komunikace provádět pravidelné čištění tak, aby byla zajištěna řádná funkčnost, a to minimálně dvakrát ročně a po každé příválové srážce.

#### ***Příčný žlab Z4 (km 1,898)***

V km 1,898 je navržen odvodňovací a záchytný žlab o rozměrech 50×50 cm, dl. 5,0 m, který bude sloužit k zachycení povrchové vody tekoucí po vozovce polní cesty a k jejímu svedení na pravou stranu, odkud poteče do stávajícího příkopu vedoucího na pozemek KN506 (vlastník Lesy ČR s.p.). Žlab bude nahrazovat stávající svodnici tvořenou z železničních kolejnic. Žlab bude tvořen z 5 ks prefabrikovaných žlabovek šíře 0,5 m a každá délky 1 m. Vrchní hrana žlabu bude mít od výroby zabudovanou ocelovou hranu a bude osazen litinovým (případně plastovým) roštem, třída zatížení E600. Rošt musí umožňovat bezpečný pojezd vozidel a zejména cyklistů. Žlabovky budou uloženy na podkladním betonu C25/30 tloušťky 200 mm. Podkladní beton je navrženo vyztužit ocelovou KARI sítí 8/100×8/100 mm. Na levé straně bude žlab ukončen čelní deskou. Podélný sklon žlabu je navržen o hodnotě 2,5 % (min. 0,5 %). Výtok bude mít šikmé čelo a bude opevněn dlažbou z lomového kamene tl. 0,25 m loženou do betonu C25/30 tl. 100 mm. Opevnění výtoku bude zakončeno betonovým prahem C25/30.

Výkres odvodňovacího a záchytného žlabu viz příloha D.1.1.2.4 Typový výkres - Žlab s čelní deskou (M1:50).

#### ***Příčný žlab Z5 (1,937)***

V km 1,937 je navržen odvodňovací a záchytný žlab o rozměrech 50×50 cm, dl. 5,0 m, který bude sloužit k zachycení povrchové vody tekoucí po vozovce polní cesty a k jejímu svedení na pravou stranu, odkud poteče do stávajícího příkopu vedoucího na pozemek KN506 (vlastník Lesy ČR s.p.). Žlab bude nahrazovat stávající svodnici tvořenou z železničních kolejnic. Žlab bude tvořen z 5 ks prefabrikovaných žlabovek šíře 0,5 m a každá délky 1 m. Vrchní hrana žlabu bude mít od výroby zabudovanou ocelovou hranu a bude osazen litinovým (případně plastovým) roštem, třída zatížení E600. Rošt musí umožňovat bezpečný pojezd vozidel a zejména cyklistů. Žlabovky budou uloženy na podkladním betonu C25/30 tloušťky



200 mm. Podkladní beton je navrženo vyztužit ocelovou KARI sítí 8/100×8/100 mm. Na levé straně bude žlab ukončen čelní deskou. Podélný sklon žlabu je navržen o hodnotě 2,5 % (min. 0,5 %). Výtok bude mít šikmé čelo a bude opevněn dlažbou z lomového kamene tl. 0,25 m loženou do betonu C25/30 tl. 100 mm. Opevnění výtoku bude zakončeno betonovým prahem C25/30.

Výkres odvodňovacího a záchytného žlabu viz příloha D.1.1.2.4 Typový výkres - Žlab s čelní deskou (M1:50).

#### ***Příčný žlab Z6 (km 2,046)***

V km 2,046 je navržen odvodňovací a záchytný žlab o rozměrech 50×50 cm, dl. 5,0 m, který bude sloužit k zachycení povrchové vody tekoucí po vozovce polní cesty a k jejímu svedení na pravou stranu, odkud poteče do stávajícího příkopu vedoucího ke skluzu podél stávajícího mostu přes železniční trať č. 250 (vlastník Správa železnic, s.o.). Stávající příkop mezi žlabem Z6 a skluzem je navrženo pročistit a opevnit kamenným záhozem na délku 5,0 m. Stávající svodnice, nacházející se ve staničení km 2,052 nebude nijak upravována. Žlab bude tvořen z 5 ks prefabrikovaných žlabovek šíře 0,5 m a každá délky 1 m. Vrchní hrana žlabu bude mít od výroby zabudovanou ocelovou hranu a bude osazen litinovým (případně plastovým) roštem, třída zatížení E600. Rošt musí umožňovat bezpečný pojezd vozidel a zejména cyklistů. Žlabovky budou uloženy na podkladním betonu C25/30 tloušťky 200 mm. Podkladní beton je navrženo vyztužit ocelovou KARI sítí 8/100×8/100 mm. Na levé straně bude žlab ukončen čelní deskou. Podélný sklon žlabu je navržen o hodnotě 2,5 % (min. 0,5 %). Výtok bude mít šikmé čelo a bude opevněn dlažbou z lomového kamene tl. 0,25 m loženou do betonu C25/30 tl. 100 mm. Opevnění výtoku bude zakončeno betonovým prahem C25/30.

Výkres odvodňovacího a záchytného žlabu viz příloha D.1.1.2.4 Typový výkres - Žlab s čelní deskou (M1:50).

#### ***Příčný žlab Z17 (km 2,194)***

V km 2,194 je navržen odvodňovací a záchytný žlab o rozměrech 50×50 cm, dl. 11,0 m, který bude sloužit k převedení vody z příkopu cyklostezky z pravé strany cesty na levou a k zachycení povrchové vody tekoucí po vozovce polní cesty. Žlab bude tvořen z 11 ks prefabrikovaných žlabovek šíře 0,5 m a každá délky 1 m. Vrchní hrana žlabu bude mít od výroby zabudovanou ocelovou hranu a bude osazen litinovým (případně plastovým) roštem, třída zatížení E600. Rošt musí umožňovat bezpečný pojezd vozidel a zejména cyklistů. Žlabovky budou uloženy na podkladním betonu C25/30 tloušťky 200 mm. Podkladní beton je navrženo vyztužit ocelovou KARI sítí 8/100×8/100 mm. Nátok a výtok budou mít šikmá čela a budou opevněny dlažbou z lomového kamene tl. 0,25 m loženou do betonu C25/30 tl. 100 mm. Opevnění nátoku i výtoku bude zakončeno betonovým prahem C25/30 o rozměrech 0,25×0,8×1,75 m. Podélný sklon žlabu je navržen o hodnotě 2,5 % (min. 0,5 %).

Výkres odvodňovacího a záchytného žlabu viz příloha D.1.1.2.5 Typový výkres - Žlab (M1:50).