

<p>POŘIZOVATEL: Jihomoravský kraj (IČ: 70888337) Žerotínovo nám. 449/3, 601 82 Brno</p>	 <p><b>DOMOVINA</b> - ekologie, venkov, turistika, s.r.o.</p>	<p>IČ: 25848381 793 15 Lichnov 147 +420 777 826 858 www.infodomovina.cz</p>
<p>NÁZEV:</p> <p><b>Studie proveditelnosti cyklokoridorů v Jihomoravském kraji – Část 3</b> <b>Blansko – Rájec-Jestřebí – Svitávka, Bílovice – Adamov</b></p>	<p>STUPEŇ PD: STUDIE PROVEDITELNOSTI</p>	<p>DATUM: 10/2018</p>
<p>OBSAH:</p> <p><b>B2. TECHNICKÁ ZPRÁVA</b> <b>CYKLOSTEZKA SVITAVA - BÍLOVICE NAD SVITAVOU,</b> <b>MÍSTNÍ KOMUNIKACE ANENSKÉ ÚDOLÍ – SILNICE Č.374</b></p>	<p>ČÍSLO TISKU:</p>	

## **1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PROJEKTU**

### **1.1 NÁZEV**

**CYKLOSTEZKA SVITAVA – BÍLOVICE NAD SVITAVOU,  
MÍSTNÍ KOMUNIKACE (MK)  
ŽEL. PODJEZD ANENSKÉ ÚDOLÍ – SILNICE Č. 374**

### **1.2 STUPEŇ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE**

Studie proveditelnosti

### **1.3 CHARAKTER STAVBY**

Pozemní komunikace – místní komunikace s obslužnou a účelovou funkcí

Délka 1 935 m

### **1.4 MÍSTO REALIZACE**

Kraj: Jihomoravský

Okres: Brno-venkov

Správní obvod ORP: Šlapanice

Obec: Bílovice nad Svitavou [582824]

Katastrální území: Bílovice nad Svitavou [604551]

### **1.5 ZADAVATEL**

Jihomoravský kraj

IČ: 70888337

Žerotínovo nám. 449/3, 601 82 Brno

Statutární zástupce:

JUDr. Bohumil Šimek, hejtmanem Jihomoravského kraje

Kontaktní osoba ve věcech smluvních: Ing. Ivo Minařík, MPA, vedoucí odboru regionálního rozvoje Krajského úřadu Jihomoravského kraje, +420 541 651, minarik.ivo@kr-jihomoravsky.cz

Kontaktní osoba ve věcech technických: Ing. Jaroslav Keprt, oddělení strategického rozvoje odboru regionálního rozvoje, +420 541 651 325, keprt.jaroslav@kr-jihomoravsky.cz

## **1.6 PROVOZOVATEL STAVBY**

Provozovatelem komunikace bude Obec Doubravice nad Svitavou.

## **1.7 ZHOTOVITEL**

DOMOVINA – ekologie, venkov, turistika, s.r.o.

IČ: 25848381

793 15 Lichnov 147

[www.infodomovina.cz](http://www.infodomovina.cz)

Statutární zástupce

Ing. Jan Gemela, jednatel společnosti,

+420 777 826 858, [gemela@infodomovina.cz](mailto:gemela@infodomovina.cz)

## 2. ÚZEMNĚ TECHNICKÉ PODMÍNKY

### 2.1 VYMEZENÍ ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ

Dálkový cyklistický koridor: směrově značené souběžné trasy Euro Velo 9, Greenways Kraków-Morava-Wien a cyklotrasa KČT č. 5 „Jantarová stezka“.

Okres: Brno-venkov

Správní obvod ORP: Šlapanice

Obec: Bílovice nad Svitavou [5828241]

Katastrální území: Bílovice nad Svitavou [604551]

Obcí Bílovicemi nad Svitavou trasa vede ve směru od Brna po stezce pro cyklisty až ke křižovatce Fügnerovo nábřeží x ul. Palackého u Sokolovny. Zde trasa přechází na silnici č. II/374 (Fügnerovo nábřeží), po které projíždí zastavěnou částí obce v souběhu s tokem Svitavy a dále vede po silnici až do Adamova.

Cílem nového řešení je převedení cyklistické dopravy a chodců ze silnice č. II/374 Bílovice nad Svitavou (Fügnerovo nábř.) - Adamov v úseku od lávky u mlýna po silniční most č. 374-042 přes řeku Svitavu. Pro tento účel byla samostatně prověřena možnost umístění nové stezky na pravém břehu Svitavy v souběhu s železniční tratí č. 260 Brno-Česká Třebová v úseku od lávky u mlýna po Anenské údolí (B1. Cyklostezka Svitava - Bílovice nad Svitavou, cyklostezka lávka u mlýna – Anenské údolí, km stezky 0,00-0,719). Následně by byl průjezd cyklistů směrován na navazující místní komunikaci vyžadující realizaci zpevněné vozovky v úseku Anenské údolí - silnice č. II/374 (sjezd u silničního mostu č. 374-042), řešenou samostatně jako stavební úsek „B2. Cyklostezka Svitava - Bílovice nad Svitavou, MK Anenské údolí – silnice č. 374“ v km 0,719-2,654 v rámci společné kilometráže úseků B1 a B2.

Stavební úsek je umístěn souběžně s železniční tratí č. 260 Brno-Česká Třebová, žkm cca 165,68-167,58 a s řekou Svitavou v ř. km cca 16,35 – 18,30.

Fotodokumentace současného stavu pořízená při terénních šetřeních viz. příloha „B2 Fotodokumentace“. Lokalizace jednotlivých fotografií je vyznačena ve výkresech B 2.3a, B 2.3b „Podrobná situace stavby“.

### 2.2 VÝCHOZÍ STAV DOTČENÉ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

Dálková cyklotrasa Euro Velo č. 9, Greenways Kraków-Morava-Wien a Cyklotrasa KČT č. 5 jsou směrově vyznačeny v souladu s územním plánem ve směru na Adamov po silnici č. 374. Bylo by žádoucí přeložit tuto trasu na pravý břeh řeky Svitavy do posuzovaného

koridoru v trase stávající užívané místní komunikace. Místní komunikace je vedena podél železniční tratě ve směru na Adamov.

Místní komunikace bezprostředně navazuje na svém počátku u Anenského údolí na konec nově navrhované stezky pro cyklisty a chodce (B1. Cyklostezka Svitava - Bílovice nad Svitavou, cyklostezka lávka u mlýna – Anenské údolí) v km stezky 0,719, resp. na úsek vedený od jezu, který má již charakter účelové komunikace.

Povrch je nezpevněný, za deště blátivý s vyjetými koleje, místy s provozním zpevněním vyžadujícím rekonstrukci. Stávající užívaná šířka místní komunikace je 3 m. Přesto, že je komunikace zaužívaná v celé své délce, úseky cca km 0.858-0.908, km 1.171-1.538, km a 1.590-1.784 jsou umístěny zcela nebo částečně na pozemcích ZPF.

V trase se rovněž nachází objekty pro převedení povrchových vod (propustky), které musí být rekonstruovány a objekty I. Březovského vodovodu (vzdušníky, kalosvod), které musí být do vozovky vhodně zintegrovány.

## **2.3 ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE**

### **2.3.1 Vydaná (schválená) územně plánovací dokumentace**

Pověřený stavební úřad: Městský úřad Šlapanice

Zpracovatel ÚP: AR projekt s.r.o.

Územní plán Bílovice nad Svitavou byl schválen usnesením č. 8.2, Zasedání ZO 17/2006-2010 dne 16.12.2009. Změna č. 1 byla zpracována v květnu 2015 a nezahrnovala změny v dotčeném území ani v oblasti dopravy.

### **2.3.2 Soulad záměru s územně plánovací dokumentací**

Stavba se nachází v nezastavěné části území.

V úsecích km 0,719-1,691 a 2,144-2,654 je řešená trasa umístěna v trase stávající místní komunikace s obslužnou funkcí s přípustným provozem cyklistů a chodců. V úseku 1,691-2,144 není komunikace ve výkresech ÚP vyznačena a nachází se na přechodu ploch ZT (trvalé travní porosty) s možností umístění veřejné dopravní infrastruktury a NV (plochy vodní a vodohospodářské) s plochou DZ (plocha drážní dopravy). U ploch NV a DZ lze pro realizaci účelové komunikace předpokládat soulad s provozním účelem. Regulativy funkčního využití ploch jsou převzaty z Textové a tabulkové části ÚP, str. 34-35.

Ve smyslu §18, bod 5 stavebního zákona v platném znění „V nezastavěném území lze v souladu s jeho charakterem umísťovat stavby, ... a dále taková technická opatření a stavby,

které zlepší podmínky jeho využití pro účely rekreace a cestovního ruchu, například cyklistické stezky, ... „

V řešeném koridoru se nenachází žádné dopravní stavby zařazené v ÚP mezi veřejně prospěšné stavby, pro které je možné uplatnit předkupní právo.

Cyklotrasa (Euro Velo č. 9, Greenways Kraków-Morava-Wien, cyklotrasa KČT č. 5) navrhovaná v ÚP po silnici č. II/374, byla již takto směrově vyznačená v r. 2012.

Výkres studie proveditelnosti: B 2.4 „Situace ÚPD“

## **2.4 OCHRANNÁ PÁSMA, ÚZEMNÍ VLIVY, TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA**

### **2.4.1 Ochranná pásma**

Stavba se nachází v záplavovém území řeky Svitavy, ř. km cca 16,35 – 18,30.

Stavbou budou dotčeny pravostranné přítoky řeky Svitavy:

- Tok Praskatice (MK km 1,351) na pozemku parc. č. 1095/2 a 1095/1,
- Útěchovský potok (MK km 2,391) na pozemku parc. č. 1212/8.

Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy, tratě č. 260 Brno-Česká Třebová, žkm cca 165,68 – 167,58. K umístění stavby vydal kladné závazné stanovisko Drážní úřad pod Čj. DUCR-61591/18/Vb dne 23.10.2018 a vyjádření SŽDC s.o., Oblastní ředitelství Brno, pod Čj. 22965/2018-SŽDC-OŘ BNO-NT dne 2.10.2018.

Stavbou budou dotčeny pozemky zemědělského půdního fondu (trvalý travní porost).

Stavba je umístěna ve vzdálenosti do 50-ti m od pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL).

Stavbou nejsou dotčeny kulturní památky nebo památkové zóny.

### **2.4.2 Stávající technická infrastruktura**

Dotčená ochranná a bezpečnostní pásma a křížení technické infrastruktury na podkladě zjištěných povrchových znaků lze předpokládat v celé délce trasy minimálně v rozsahu:

- a) I. Březovský vodovod DN 600 Li a jeho objekty - vzdušníky, kalosvod K8 v km 1,860, šoupátkový domek v km 2,164. Údaje o poloze vodovodu poskytl provozovatel Brněnské vodárny a kanalizace a. s. v digitální formě a jsou vyznačeny ve výkrese B2.3a a B2.3b.
- b) Inženýrské sítě provozované SŽDC a ČD Telematika.

Dle vyjádření SŽDC (Čj. 22965/2018-SŽDC-OŘ BNO-NT ze dne 2.10.2018) jsou v současné době připravovány stavby dálkového řízení železniční trati Brno – Skalice nad Svitavou a stavební úpravy železničního spodku a svršku v úseku Brno Maloměřice – Adamov. Lze předpokládat dotčení trasy stavby stezky těmito stavbami. Z tohoto důvodu musí být stavba stezky s těmito stavbami koordinována, a to již ve fázi přípravy. S vlastní stavbou stezky je třeba vyčkat až po dokončení železničních staveb.

### 2.4.3 Územní vlivy

Stavba se nenachází v poddolovaném území ani v místech ohrožených sesuvy půdy.

Levá krajnice místní komunikace je umístěna převážně podél paty náspu drážního tělesa zarostlé dřevinami. Z drážního tělesa jsou vyústěny trubní propustky k převedení povrchových vod, jejichž dno je umístěno v úrovni nebo mírně nad předpokládanou niveletou vozovky.

Umístění je částečně omezeno (km 1,800-2,150 a 2,390-2,530) pravobřežní břehové hranou toku Svitavy podél pravé krajnice MK.

V km 1,352 MK kříží v úrovni železničního mostu (žkm 166,30) tok Praskatici, pravobřežní přítok Svitavy a v úrovni železničního mostu (žkm 167,34) Útěchovský potok (poškozený rámový propustek pod MK), pravobřežní přítok Svitavy.

## 2.5 PROVOZNÍ ŘEŠENÍ A NÁROKY NA DOPRAVNÍ PROSTOR

Provoz na nové komunikaci se bude obecně řídit Vyhl. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, v aktuálním znění.

Celý úsek bude provozován jako místní účelová a obslužná komunikace s možností obousměrného pohybu cyklistů a chodců.

Navrženým šířkovým uspořádáním bude zároveň po celé trase zaručen průjezd strojní údržby, např. zimní údržby nebo čistění. Celý úsek bude užíván správcem toku Svitava (Povodí Moravy), dráhy (SŽDC) a I. Březovského vodovodu (BVK).

Provoz bude stanoven dopravním značením v následujícím stupni projektové dokumentace.

### 2.5.1 Dopravní prostor

Dopravní prostor je již nyní vymezen v šířce 3 m. Vzhledem k intenzitě dopravy lze tuto šířku pro navrhovanou šířku vozovky zachovat.

### **2.5.2 Připojení na dopravní infrastrukturu**

Nutno zachovat sjezdy v místech železničních mostů, resp. podjezdů v km 1,035 (žkm 165,99), km 1,351 (žkm 166,30), km 1,863 (žkm 166,81), km 2,272 (žkm 167,22) a km 2,395 (žkm 167,34).

Počátek řešeného úseku (km 0,712) místní komunikace bude provozně navázán na úsek MK se stejným provozním a účelovým určením.

Konec úseku (km 2,654) muse napojen stávajícím sjezdem na silnici č. II/374.

### **2.5.3 Zajištění bezpečnosti provozu stavby při jejím užívání**

Návrh se řídí požadavky technických norem zejména ČSN 73 6110 a navazujících předpisů TP 179, TKP a dalších. Voleny byly materiály, které splňují výše uvedené požadavky.

Vyhodnoceny byly zejména prostorové parametry průjezdného profilu a sklonitost terénu pro pohyb cyklistů a chodců na obnovovaných komunikacích.

Provoz na nové komunikaci se bude obecně řídit Vyhl. č.30/2001. Realizací stavby se zvýší bezpečnost cyklistů a chodců v řešeném koridoru odkloněním ze stávajících silnic.

### **Užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace**

Nové komunikace budou ve smyslu Vyhl. č. 369/2001 Sb. bezbariérově přístupné. Vzhledem k rovinaté kofiguraci terénu nebudou přípustné hodnoty podélného sklonu překročeny (max. 8,33%). Příčný sklon (max. 2% v celé délce) lze dodržet na živičné vozovce (AB). Pro vozovky MZK z tzv. „minerálního betonu“ nelze konstrukčně tento sklon dodržet (min. sklon je zde střechovitý 3%). Jiné bariéry v rámci stavby nevznikají. Na MK jsou v případě užívání chodci (slepici) k dispozici přirozené linie tvořené zejména okrajem vozovky komunikace.

### **2.5.4 Připojení na technickou infrastrukturu**

Pokud nebude realizováno veřejného osvětlení, komunikace nevyžaduje připojení na technickou infrastrukturu (elektro přípojku).



### 3. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ STAVBY

Prostor mezi patou drážního tělesa a pravobřežní břehovou hranou toku Svitavy umožňuje zachovat MK ve stávající šířce 3 m, popř. s doplněním oboustranné krajnice MZK v šířce 0,25 m (v případě realizace celé vozovky z MZK jsou krajnice neopodstatněné). V úsecích km 1,800-2,150 a 2,390-2,530 je vzdálenost pravé krajnice MK od břehové hrany toku Svitavy nejmenší (cca 1 m).

Povrchové vody z propustků v drážním tělese bez trvalého průtoku v km 1,500 DN 800 (žkm cca 166,45) a v km 1,677 DN 1200 (žkm 166,61) budou převedeny horskou vpustí s lapačem splavenin na vtoku a betonovými rourami nebo rámovým propustkem o průtočném profilu dle tubního propustku v drážním tělese, vyústěnými do toku Svitavy.

Křížení místní komunikace s místními toky bude řešeno výstavbou nových rámových propustků s betonovými čely:

- v km 1,352 v úrovni železničního mostu (žkm 166,30) tok Praskatici, pravobřežní přítok Svitavy
- v km 2,391 v úrovni železničního mostu (žkm 167,34) Útěchovský potok (poškozený rámový propustek pod MK), pravobřežní přítok Svitavy.

Budou realizovány levé sjezdy z MK v místech železničních mostů, resp. podjezdů v km 1,035 (žkm 165,99), km 1,351 (žkm 166,30), km 1,863 (žkm 166,81), km 2,272 (žkm 167,22) a km 2,395 (žkm 167,34).

Směrové vedení MK nebylo rozpracováno variantně, protože to místní poměry neumožňují.

Umístění stavby na pozemcích bylo ověřeno nad soutiskem pozemkové mapy a ortofoto snímku trasováním s použitím směrových oblouků bez přechodnic s minimálními poloměry oblouků a jejich nutným rozšířením dle ČSN 73 6110. Současné trasování MK navrhuje upravit tak, aby byla komunikace umístěna na původních pozemcích "ostatní komunikace" a minimalizoval se tak zásah do pozemků ZPF a pozemků v osobním vlastnictví (viz. Majetkoprávní vztahy).

Další upřesnění technického řešení se neobejde bez polohopisného a výškopisného zaměření současného stavu.

#### 3.1 NÁVRH VOZOVKY

Celý řešený úsek má charakter účelové komunikace a návrh skladby vozovky je přizpůsoben zejména provozním podmínkám správce toku, vodovodu a železniční tratě. Místa jsou znatelné zbytky původního provozního zpevnění vrstvami hutněného kameniva.

Podmínky pro založení vozovky budou ověřeny inženýrsko-geologickým průzkumem a přizpůsobeny provozním požadavkům. Při zjištění nestability podloží, bude v nestabilních úsecích navržen způsob stabilizace.

Příčný sklon vozovky bude 2% směrem k toku, tedy od paty drážního tělesa.

Vozovku lze realizovat ve dvou variantách:

#### A) Vozovka živičná z asfaltobetonu

Výhodou je odolnost vozovky vůči povrchovému odtoku srážkových vod (nenasákavost), bezprašný charakter povrchu, nízké náklady na údržbu.

Předpokládaná životnost 40-60 let.

Předpokládá se vozovka D1-N-2 - V -PII (dle TP170 s zesílenou spodní podkladní vrstvou)

Třída zatížení byla volena s ohledem na možný občasný provoz těžkých vozidel (obslužná funkce chatovišť, opravy toku, železniční tratě, vodovodu).

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy ACO16 (ABS), ČSN EN 13108-1 .....tl. 50 mm

Asfaltový beton pro podkladní vrstvy ACO16 (OKS), ČSN EN 13108-1 .....tl. 70 mm

Horní podkladní vrstva - štěrkodrt (Šda), ČSN 73 6126-1 .....tl. 150 mm

Spodní podkladní vrstva - štěrkodrt (Šda), ČSN 73 6126-1 .....tl. 200 mm

Konstrukce celkem : .....tl. 360 mm

Hutnění pláně min Edef, 2 - 45 Mpa, ČSN 73 6109

#### B) Vozovka z mechanicky zpevněného kameniva (MZK)

Výhodou jsou nižší pořizovací náklady oproti živičné vozovce. Předpokládaná životnost je ale nižší (10-20 let).

Skladba vozovky:

mechanicky zpevněné kamenivo MZK, ČSN 73 6126-1 ..... tl. 180 mm

mechanicky zpevněná zemina MZ, ČSN EN 73 6126-1 ..... tl. 250 mm

Stabilizace při nestabilním podloží dle geologického posudku.

Konstrukce celkem : ..... tl. 430 mm

Hutnění pláně min E<sub>def,2</sub> - 30 Mpa, ČSN 73 6109

### 3.2 PODÉLNÝ SKLON

Podélný sklon vozovky bude převážně kopírovat stávající podélný sklon terénu. Navržen bude tak, aby byla zachována funkčnost propustků v drážním tělese a funkčnost objektů I. březovského vodovodu (vzdušníky, kalosvod). Veškeré objekty kalosvodů a vzdušníků ve vozovce budou upraveny na niveletu nového terénu a vhodně do terénu zintegrovány.

Podélný sklon splňuje požadavky na zpřístupnění pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

### 3.3 HYDROLOGICKÉ A ODTOKOVÉ POMĚRY

Stežka bude umístěna v záplavovém území řeky Svitavy.

Povrchové vody z propustků v drážním tělese bez trvalého průtoku v km 1,500 DN 800 (žkm cca 166,45) a v km 1,678 DN 1200 (žkm 166,61) budou převedeny horskou vpustí s lapačem splavenin na vtoku a betonovými rourami nebo rámovým propustkem o průtočném profilu dle dimenze trubního propustku v drážním tělese, vyústěnými do toku Svitavy.

Křížení místní komunikace s místními toky bude řešeno výstavbou nových rámových propustků s betonovými čely:

- v km 1,352 v úrovni železničního mostu (žkm 166,30) tok Praskatici, pravobřežní přítok Svitavy
- v km 2,391 v úrovni železničního mostu (žkm 167,34) Útěchovský potok (poškozený rámový propustek pod MK), pravobřežní přítok Svitavy.

Vozovka bude odvodněna gravitačně příčným sklonem AB vozovky 2% směrem k toku, tedy od paty drážního tělesa. V případě realizace vozovky MZK bude nutno realizovat podél levé krajnice souběžný zasakovací drén.

### 3.4 VYVOLANÉ ASANACE, BOURACÍ PRÁCE A KÁCENÍ POROSTŮ

Stávající poškozený rámový propustek v km 2,391 na Útěchovském potoce bude vybourán před stavbou nového propustku.

## 4. MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY A ZÁBORY POZEMKŮ

Navrhovaný záměr byl umístěn v pozemkové mapě. Současné trasování komunikace bylo do mapových podkladů převzato ze soutisku ortofoto snímků s pozemkovou mapou a z

terénního šetření. Na podkladě toho jsme provedli odhad rozsahu předpokládaného záboru a dotčených pozemků. Vycházeli jsme ze současného užívaného umístění MK.

Umístění stezky je vymezeno pravým břehem řeky Svitavy ohraničeným tělesem železniční tratě č. 260 Brno-Česká Třebová. Šířka břehu neumožňuje jiné umístění komunikace. Proto musely být při umístění stavby akceptovány stávající majetkové vztahy bez možnosti variantního řešení a technické řešení se musí přizpůsobit požadavkům vlastníků, resp. organizacím s právem hospodařit s těmito pozemky (SŽDC, Povodí Moravy).

Místní komunikaci jsme v návrhu umístili pokud možno na pozemky, které jsou evidované v katastru nemovitostí s způsobem využití „ostatní komunikace“, a to v úseku km 0,719-0,858 (parc. č. 1200/8), km 0,949-1,690 (parc. č. 1200/6) a km 2,153-2,300 (parc. č. 1200/4), vše k. ú. Bílovice nad Svitavou. Všechny tyto tři pozemky jsou v majetku Mendelovy univerzity v Brně. Bude se tak zároveň minimalizovat aktuální rozsah dotčených pozemků ZPF a pozemků v osobním vlastnictví.

Na drážním pozemku je MK umístěna na pozemku parc. č. 1212/7 k. ú. Bílovice nad Svitavou v úseku km 0,908-0,949 (žkm 165,86-165,90), na pozemku parc. č. 1212/8 k. ú. Bílovice nad Svitavou v úsecích km 1,784-2,153 (žkm 166,73-167,11) a km 2,300-2,647 (žkm 167,25-167,56).

Trasování MK doporučujeme upravit tak, aby již nebyl dotčen pozemek parc. č. 1093/1 v km 0,949-0,970. Je v rukou soukromých vlastníků s pobytem v Německu a Malajsii.

Stavbu nelze realizovat bez částečného umístění na pozemky v osobním vlastnictví. Umístění stavby nutno řešit např. smlouvou o právu provést stavbu, výkupem pozemku nebo zřízením, věcného břemene.

V řešeném koridoru se nenachází žádné dopravní stavby zařazené v ÚP mezi veřejně prospěšné stavby, pro které je možné uplatnit předkupní právo.

Přehled majetkových vztahů dotčených pozemků je uveden v tabulkovém přehledu „B2 Majetkové vztahy a záborový elaborát“ a rozsah předpokládaného dotčení pozemků je vyznačen ve výkresu „B 1.3 Podrobná situace stavby“.

## 4.1 ZÁBORY POZEMKŮ

Umístěním místní komunikace na pozemky, které jsou evidované v katastru nemovitostí s způsobem využití „ostatní komunikace“ v úseku km 0,719-0,858 (parc. č. 1200/8), km 0,949-1,690 (parc. č. 1200/6) a km 2,153-2,300 (parc. č. 1200/4), vše k. ú. Bílovice nad Svitavou, se bude minimalizovat aktuální rozsah dotčených pozemků ZPF a pozemků v osobním vlastnictví.

Trvalý zábor pozemků pro stavbu je podrobně uveden v tabulkovém přehledu „B1 Majetkové vztahy a záborový elaborát“ a vyznačen ve výkresu B 2.3a a B 2.3b „Podrobná situace stavby“.

Ve výkresech je zábor pozemků ZPF vyznačen podle zjištěného aktuálního stavu. Návrh stavebních úprav již zahrnuje úpravu trasování MK tak, aby byl rozsah dotčených pozemků ZPF minimalizován.

## **4.2 VLIV NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ NA ZEMĚDĚLSKÝ PŮDNÍ FOND A POZEMKY URČENÉ K PLNĚNÍ FUNKCE LESA**

### **4.2.1 Zemědělský půdní fond (ZPF)**

Stavba vyvolává trvalé vynětí částí pozemků ze zemědělského půdního fondu. Úseky cca km 0.858-0.908, km 1.171-1.538, km a 1.590-1.784 jsou umístěny zcela nebo částečně na pozemcích ZPF.

Zachování MK ve stávající trase by vyvolalo trvalé vynětí částí pozemků parc. č. 846/2, 846/1, 1095/2, 1095/1, 1093/1, 1096, 1097/1, 1103/2 a 1103/11 v k. ú. Bílovice nad Svitavou ze zemědělského půdního fondu (trvalý travní porost) o celkové ploše cca 1 156 m<sup>2</sup> ve II. třídě ochrany.

Úpravou trasování navrácením do původních pozemků s způsobem využití „ostatní komunikace“ bude rozsah trvalého záboru minimalizován.

Celkový přehled dotčených parcel, odhadovaného záboru, údajů o BPEJ a třídách ochrany je uveden v tabulkovém přehledu „B2 Majetkoprávní vztahy a záborový elaborát“ a vyznačen ve výkrese B2.3a a B2.3b „Podrobná situace stavby“.

### **4.2.2 Pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL)**

Stavba je umístěna ve vzdálenosti do 50-ti m od pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL).

Pozemek par. č. 1180, 1178, 1196/3, 1174/3, 1174/15, 1174/18, 1171/20, 1197/1, 1174/34 k. ú. Bílovice nad Svitavou v úseku km 0,719-2,132 a km 2,216-2,620.

## 5. NAVAZUJÍCÍ PROJEKTOVÁ PŘÍPRAVA

### 5.1 NAVAZUJÍCÍ STUPNĚ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE

Dokumentace pro ohlášení stavby v případě, že není nutné stavební povolení, je dle požadavku Vyhlášky č. 499/2006 Sb. obsahově identická s dokumentací pro stavební povolení.

V případě dopravních staveb se ale postupuje podle Vyhlášky č. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, Příloha č. 8 „Rozsah a obsah projektové dokumentace staveb dálnic, silnic, místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací (dále jen pozemních komunikací) pro vydání stavebního povolení nebo k oznámení stavby ve zkráceném stavebním řízení“.

Na rozhodnutí stavebníka je, zda následující stupně projektové přípravy budou realizovány pro jednotlivé úseky samostatně nebo současně s navazujícím úsekem (B1) místní komunikace a stezky pro cyklisty a chodce.

#### 5.1.1 Technické požadavky, které budou řešeny v rámci navazujícího stupně dokumentace

##### 5.1.1.1 Křížení technické infrastruktury

V následujícím stupni dokumentace stavby budou zapracovány podmínky majitelů a správců technické infrastruktury a způsob křížení stavby s stávající technickou infrastrukturou nebo umístění stavby v jejím ochranném pásmu bude projednáno a odsouhlaseno příslušným vlastníkem nebo správcem.

Zejména se jedná o souběh s I. březovským vodovodem a začlenění jeho objektů (vzdušníky, kalníky) do návrhu vozovky a navazujících terénních úprav.

Dle vyjádření SŽDC (Čj. 22965/2018-SŽDC-OŘ BNO-NT ze dne 2.10.2018) jsou v současné době připravovány stavby dálkového řízení železniční trati Brno – Skalice nad Svitavou a stavební úpravy železničního spodku a svršku v úseku Brno Maloměřice – Adamov. Lze předpokládat dotčení trasy stavby stezky těmito stavbami. Z tohoto důvodu musí být stavba stezky s těmito stavbami koordinována, a to již ve fázi přípravy. S vlastní stavbou stezky je třeba vyčkat až po dokončení železničních staveb.

##### 5.1.1.2 Odvedení srážkových vod

Konečné řešení bude navrženo na podkladě zaměřeného polohopisu a výškopisu.

Povrchové vody z propustků v drážním tělese bez trvalého průtoku v km 1,500 DN 800 (žkm cca 166,45) a v km 1,678 DN 1200 (žkm 166,61) do toku Svitavy.

Řešení křížení místní komunikace s místními toky:

- v km 1,352 v úrovni železničního mostu (žkm 166,30) tok Praskatici, pravobřežní přítok Svitavy
- v km 2,391 v úrovni železničního mostu (žkm 167,34) Útěchovský potok (poškozený rámový propustek pod MK), pravobřežní přítok Svitavy.

### 5.1.1.3 Umístění stavby na pozemcích jiných vlastníků

Umístění stavby je podmíněno dosažení řešení majetkoprávních vztahů k pozemkům, které nejsou v majetku nebo správě stavebníka a jejich části jsou nezbytné k realizaci stavby v navrhovaném rozsahu. Skutečný vyvolaný zábor pozemků nutno upřesnit polohopisným zaměřením současného stavu.

Zejména se bude jednat o přednostní umístění na původních pozemcích účelově vedených v katastru nemovitostí (Mendelova univerzita v Brně) a na drážní pozemek splňující funkční vymezení pro účelovou, resp. obslužnou komunikaci.

## 5.1.2 Doporučený rozsah podrobných průzkumů pro následující projektovou přípravu

### 5.1.2.1 Inženýrskogeologický průzkum

Území, ve kterém se navrhované stavby nachází, je nehomogenní vlivem dosavadní lidské činnosti – stavba drážního tělesa, opevnění břehů řeky Svitavy, realizace technické infrastruktury (vodovod), původní provozní zpevnění MK v některých úsecích.

Vymezení konečného rozsahu doplnění geotechnických podkladů k ověření a vyhodnocení stavu a skladby podloží pro dopracování technického řešení návrhu skladby vozovek doporučujeme v tomto rozsahu:

- nevystrojené ruční vrty do hloubky 1,5 m v místě křížení toku Praskatice a Útěchovský potok a v průběžné trase stezky
- dynamické zatěžovací zkoušky rázovou deskou (rázový modul deformace  $M_{vd}$ , přepočítaný na statický modul deformace  $E_{def,2}$ )
- laboratorní analýza vzorků - zjištění fyzikálně mechanických vlastností zemin a hornin, zatřídění a určení těžitelnosti, zejména v úsecích bez původního provozního zpevnění

### 5.1.2.2 Geodetické podklady

#### **Vymezení rozsahu geodetických podkladů pro dopracování technického řešení**

Studie byla zpracována na podkladě dostupných podkladů bez zaměření aktuálního polohopisu a výškopisu. Polohopisně jsme vyšli ze soutisku katastrální mapy a ortofoto snímku pořízeného ve vegetačním období a z terénního šetření pomocí navigace GPS nad pozemkovou mapou a ortofoto snímkem.

Zpracování dalšího stupně projektové dokumentace je podmíněno zaměřením aktuálního polohopisu a výškopisu. Tímto podkladem je i podmíněno zpracování výkazu materiálu a prací (násypy a výkopy) pro podrobnější rozpočet stavby.

Polohopis by měl být realizován v ploše do vzdálenosti min. 5 m od krajnice vozovky, resp. 6,5 m od osy navrhované komunikace s zaměřením vzrostlých stromů (obvod kmene 80 cm ve výšce 130 cm) a ploch ostatních dřevin. Dále budou zaměřeny všechny povrchové objekty technické infrastruktury. Na všech bodech budou zaměřeny rovněž nadmořské výšky (souřadnice Z).

Geodetické zaměření polohopisu a výškopisu bude nutné realizovat pro následující stupeň projektové dokumentace v rozsahu cca 19 340 m<sup>2</sup>.

#### **Vymezení rozsahu geodetických podkladů pro řešení majetkových vztahů**

Záborový elaborát a návrh na dělení pozemků bude možné zpracovat až na podkladě konečného umístění stavby na podkladě odsouhlaseného technického řešení.