



<b>1</b>	<b>Identifikační údaje .....</b>	<b>2</b>
1.1	Stavba .....	2
1.2	Zadavatel/objednatel.....	2
1.3	Zhotovitel projektové dokumentace .....	2
<b>2</b>	<b>ZDŮVODNĚNÍ STUDIE.....</b>	<b>3</b>
2.1	Vztah k programu rozvoje sítě .....	3
2.2	Účel studie a sledované cíle .....	3
2.3	Potřebnost a naléhavost stavby.....	3
<b>3</b>	<b>ZÁJMOVÉ ÚZEMÍ.....</b>	<b>4</b>
3.1	Předpokládané zahájení a ukončení stavby .....	4
3.2	Vymezené území pro návrh reálných variant.....	5
3.3	Požadovaná nebo vhodná průchodná místa .....	5
<b>4</b>	<b>VÝCHOZÍ ÚDAJE PRO NÁVRH VARIANT .....</b>	<b>6</b>
4.1	Příčné uspořádání .....	6
4.2	Související nebo dotčené PK .....	6
4.3	Mosty a tunely .....	6
4.4	Požadavky na obslužné dopravní zařízení .....	7
<b>5</b>	<b>CHARAKTERISTIKY ÚZEMÍ Z HLEDISKA JEJICH VLIVŮ NA NÁVRH VARIANT TRAS .....</b>	<b>7</b>
5.1	Citlivost území průchozích koridorů z hlediska ŽP .....	7
5.2	Členitost terénu .....	7
5.3	Historické využití území .....	7
5.4	Současné a budoucí využití území .....	8
5.5	Významná ochranná pásma .....	8
5.6	Geotechnické poměry .....	8
<b>6</b>	<b>ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY jednotlivých úseků .....</b>	<b>8</b>
<b>7</b>	<b>celkové posouzení .....</b>	<b>11</b>
7.1	Projednání s PVL .....	11
7.2	Projednání s obcemi .....	12
7.3	Projednání se soukromými vlastníky .....	12
7.4	Projednání s OŽP .....	12
7.5	Projednání se SŽ .....	13
7.6	Odhad stavebních nákladů .....	13
7.7	Vyhodnocení preferovaných variant .....	14
<b>8</b>	<b>ZÁVĚR.....</b>	<b>15</b>



# 1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

## 1.1 Stavba

Údaje o stavbě

název stavby:

**Vltavská cyklistická cesta – Nelahozeves – Lužec nad Vltavou**

místo stavby:

Středočeský kraj

katastrální území:

Nelahozeves [702790]

Vepřek [706604]

Nové Ouholice [706582]

Podhořany [702803]

Vraňany [785253]

Mlčechvosty [785245]

Lužec nad Vltavou [689297]

stupeň dokumentace:

Studie proveditelnost

## 1.2 Zadavatel/objednatel

Objednatel dokumentace:

**Krajská správa a údržba silnic**

**Středočeského kraje, příspěvková organizace**

Zborovská 81/11

15021 Praha 5

IČ: 00066001, DIČ: CZ00066001

## 1.3 Zhotovitel projektové dokumentace

Zhotovitel:

**4roads s.r.o.**

Slunná 541/27

162 00 Praha 6

IČ: 06327354, DIČ: CZ06327354

Zpracovatel dokumentace:

Ing. Jan Svoboda (č.a. – 0014210)

Ing. Jaroslav Medáček



## 2 ZDŮVODNĚNÍ STUDIE

### 2.1 Vztah k programu rozvoje sítě

Cílem projektu cyklotrasy/cyklostezky Vltavská cyklistická cesta (dále jen VCC) je vytvoření a posouzení kontinuálního koridoru pro cyklisty i pěší, který bude zohledňovat stávající vedení trasy pro cyklisty, v co největší míře blízko řeky Vltavy. VCC vede od pramene Vltavy až k soutoku s Labem v Mělníku. Tato studie řeší úsek z Nelahozevsi do Lužce nad Vltavou.

V současné době není VCC vyznačena jednotně v celé délce (456 km) od pramene řeky Vltavy do Mělníka modrým trojúhelníkem se symbolem kola a vody. V úseku Praha-Troja – Voltýřov není označena logem VCC a v úseku Vrané nad Vltavou – Voltýřov pak není VCC vyznačena v terénu vůbec. Trasa je od Českého Krumlova součástí mezinárodní trasy EuroVelo 7. Tato studie řeší úsek z Nelahozevsi do Lužce nad Vltavou v celkové délce cca 12 km, kde vyhledává nejvhodnější varianty pro realizaci bezbariérové komunikace pro pěší a cyklisty s vyloučeným, nebo omezeným přístupem motorové dopravy v koridoru podél řeky Vltavy.



Obrázek 1 – Zákres Vltavské cyklistické cesty v mapě ČR

### 2.2 Účel studie a sledované cíle

Předmětem akce je zpracování Studie proveditelnosti a mapových podkladů pro potřeby zpracování dalších stupňů PD na vybudování cyklostezky Vltavská cyklistická cesta v úseku Nelahozeves – Lužec nad Vltavou s výběrem nejvhodnější varianty pro realizaci bezbariérové komunikace pro pěší a cyklisty s vyloučeným, nebo omezeným přístupem motorové dopravy v území podél řeky Vltavy mezi obcemi Nelahozeves a Lužec nad Vltavou.

Studie prověřuje nejvhodnější směrové vedení trasy VCC z hlediska zásahů do soukromých pozemků a budoucích majetkoprávních vypořádání. Zkoumá a zohledňuje kritická místa na trase.

Záměrem studie je vyhledání trasy cyklostezky, v co nejdelším kontinuálním úseku. Tento záměr byl ve studii respektován, ale s ohledem na stávající stav a okrajové podmínky byla trasa rozdělena na úseky cyklostezky a cyklotrasy. Cyklostezky jsou navrženy s vyloučeným provozem motorových vozidel zejména v trase stávajících pěšin. Pouze na výjimku bude povolen vjezd například pro správu povodí Vltavy. Cyklotrasy jsou navrženy v úsecích, kde je vyžadován provoz motorových vozidel a není zde dostatečná šířka k vybudování cyklostezky v souběhu (například silnice III. třídy, místní komunikace a účelové komunikace, u kterých nelze vybudovat souběžně cyklostezku)

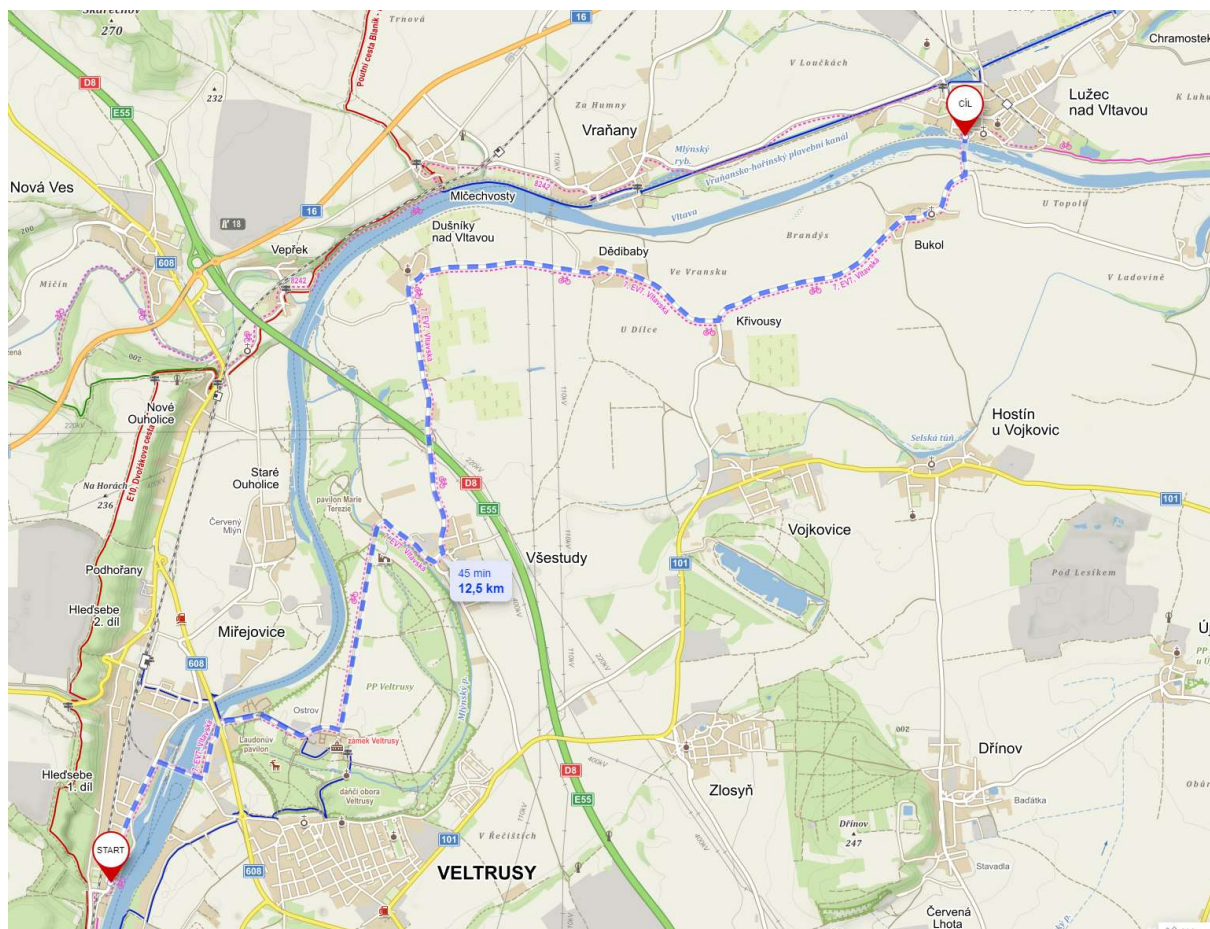
### 2.3 Potřebnost a naléhavost stavby

Realizace stavby je nezbytná k vytvoření pohodlné a bezpečné cyklistické komunikace mezi obcemi Nelahozeves a Lužec nad Vltavou v co největší možné míře po břehu Vltavy.



Stávající vedení cyklotrasy VCC využívá zejména cyklostezky, bezpečné místní komunikace a dočasně v úseku Všeštiny – Bukol silnici III. třídy se silným provozem motorových vozidel, kde je jízda na kole nebezpečná. Stávající VCC vede na pravé straně od řeky Vltavy daleko od jejího břehu, viz obrázek níže.

Nově navržená trasa řeší vedení trasy v blízkosti řeky Vltavy po jejím levém břehu. Toto vedení vyvolá zpevnění a rozšíření stávajících polních/lesních cest a pěšin, které budou mít mimo jiné pozitivní vliv na dostupnost a komfort některých lokalit i pro místní obyvatele, vybudování nových tras cyklostezek a místy vedení po místních komunikacích.



Obrázek 2 – Stávající vedení Vltavské cyklistické cesty

### 3 ZÁJMOVÉ ÚZEMÍ

#### 3.1 Předpokládané zahájení a ukončení stavby

Jednotlivé úseky v řešeném území od Nelahozevsi po Lužec nad Vltavou budou pravděpodobně řešeny výstavbou po logických úsecích a případně po dílčích etapách. Doporučená varianta bude rozdělena na jednotlivé smysluplné úseky pro případnou etapizaci.

Postup výstavby jednotlivých etap bude závislý od zajištění projekčních prací a zejména majetkoprávního vypořádání. Celková trasa je rozdělena na cyklotrasy a cyklostezky. Část navržených cyklotras vede po místních komunikacích a na začátku trasy po silnici III. třídy. U těchto komunikací dojde pouze k úpravě svíslého dopravního značení, v souladu s TP 65 (zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích) a TP 179 (navrhování komunikací pro cyklisty) a dále také k úpravě a doplnění vodorovného dopravního značení.





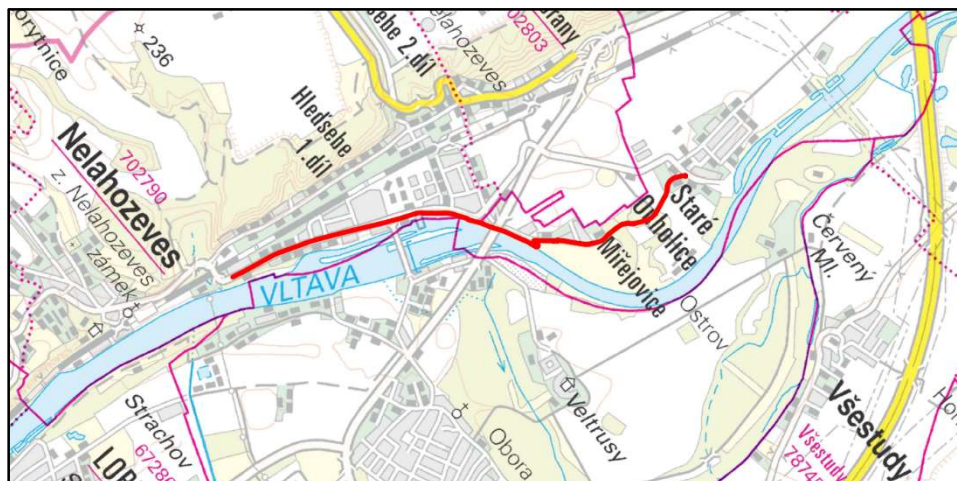
### 3.2 Vymezené území pro návrh reálných variant

Řešené území se nachází ve Středočeském kraji. Záměrem je propojení měst Nelahozeves a Lužec nad Vltavou s důrazem na vedení trasy podél levého břehu řeky Vltavy a výškovým řešením bez velkých podélných sklonů.

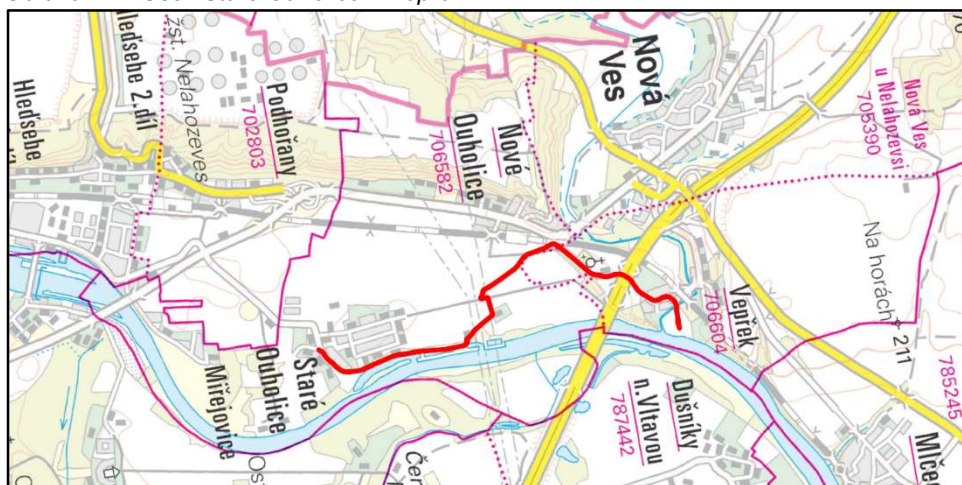
### 3.3 Požadovaná nebo vhodná průchodná místa

Ze zadání objednatele plynou 3 základní etapy, které byly dále podrobněji zkoumány a byly navrženy k preferovaným variantám i varianty alternativní.

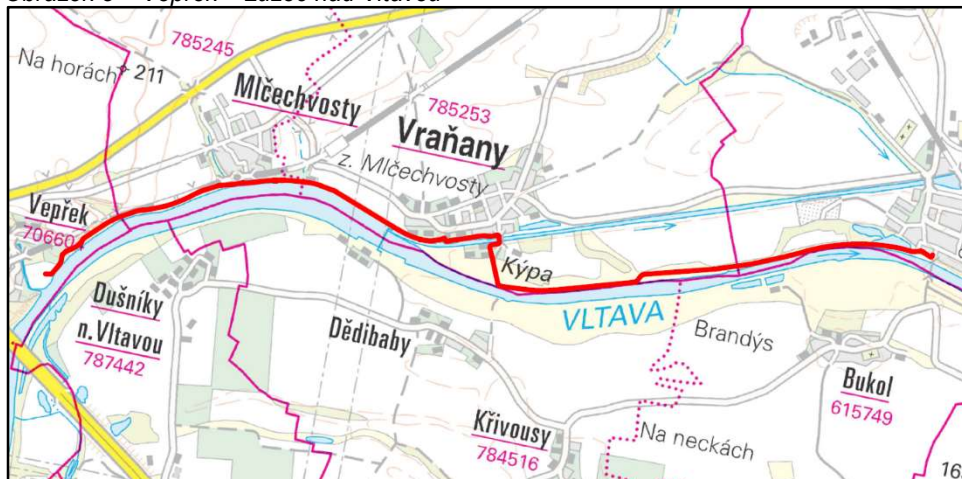
Obrázek 3 – Úsek Nelahozeves – Staré Ouholice



Obrázek 4 – Úsek Staré Ouholice – Vepřek



Obrázek 5 – Vepřek – Lužec nad Vltavou





## 4 VÝCHOZÍ ÚDAJE PRO NÁVRH VARIANT

### 4.1 Příčné uspořádání

Vzhledem k místním podmínkám je cyklostezka navržena v základní šířce 3,00 m. Do navržených šířek nejsou započítané krajní bezpečnostní odstupy, které nebyly opomenuty, a návrh vedení tras je zohledňuje. Šířka cyklostezky s novou konstrukcí, kde bude umožněn pojezd automobilové dopravy pro obsluhu území, je navržena podle návrhové kategorie polních/lesních cest P4,0/30 / L4,0/30 s volnou šířkou zpevnění komunikace 3,00 m.

U cyklotras, které využívají stávající konstrukci místních komunikací, dojde zde pouze k úpravě dopravního značení a šířka se odvíjí od stávající šířky komunikace.

U nově navržených tras je příčný sklon navržen jednostranný min. 2,0 %. Konstrukce cyklostezky je z asfaltbetonu a bude po obou stranách lemována betonovými obrubami.

#### Nová konstrukce cyklostezky (umožňující pojezd vozidel):

Dle TP170: D2 – D – 3 – VI – PIII

Asf. beton pro obrusné vrstvy	ACO 11	50 mm
Recyklovaný materiál	R-mat	50 mm
Štěrkodrt'	ŠDA	200 mm
Konstrukce celkem		300 mm

#### Nová konstrukce cyklostezky

Dle TP170: D2 – D – 3 – O – PIII

Asf. beton pro obrusné vrstvy	ACO 8	50 mm
Recyklovaný materiál	R-mat	50 mm
Štěrkodrt'	ŠDB	200 mm
Konstrukce celkem		300 mm

V dalším stupni projektové dokumentace je potřeba na základě geologického průzkumu určit úpravu/sanaci aktivní zóny a další geotechnická opatření pro stabilizaci zemního tělesa.

Předpokladem studie je sanace aktivní zóny v tloušťce min. 300 – 500 mm, ve vysoce zvodnělých místech může být navržena plošná drenážní úprava.

### 4.2 Související nebo dotčené PK

Stávající silnice, místní komunikace a účelové komunikace využívané motorovou dopravou, po kterých jsou navrženy trasy VCC, mají status cyklotrasy.

### 4.3 Mosty a tunely

Navržená trasa využívá podjezd pod silnicí II/608 a pod dálnicí D8. Dále využívá ve Vraňanech silniční zdvižný most přes Vraňansko-hořínský plavební kanál. Nově je na trase Vepřek – Lužec nad Vltavou navržena nová lávka překonávající ústí bezejmenného toku.





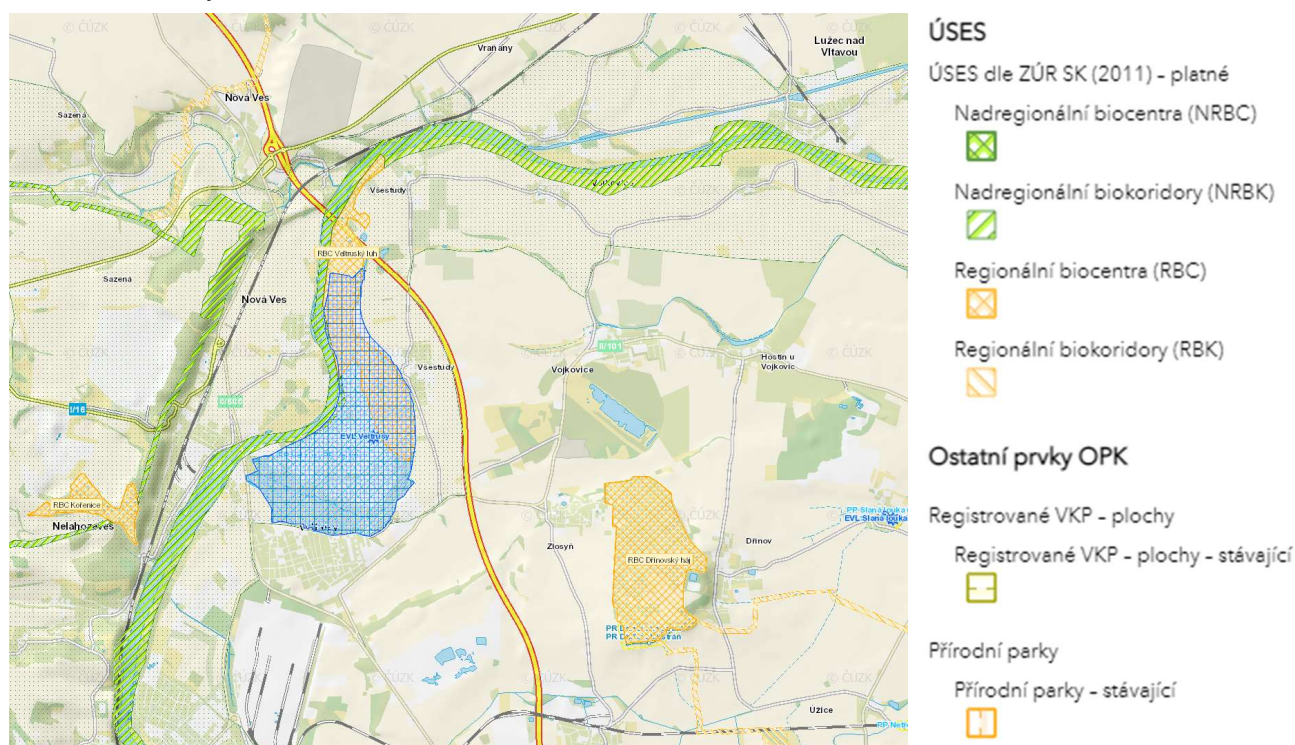
#### 4.4 Požadavky na obslužné dopravní zařízení

Z důvodu vedení trasy blízko řeky Vltavy se převážná část trasy nachází v rozlivné ploše Vltavy. Na trase se nenachází mnoho vhodných míst, kde by městský mobiliář plnil svůj účel a současně se nenacházel v rozlivné ploše řeky Vltavy.

## 5 CHARAKTERISTIKY ÚZEMÍ Z HLEDISKA JEJICH VLIVŮ NA NÁVRH VARIANT TRAS

### 5.1 Citlivost území průchozích koridorů z hlediska ŽP

Řeka a její přilehlé území v celé své délce prochází systémem ÚSES. Na trase se nachází nadregionální biokoridor NRBK NK58 a regionální biocentrum RC1483 Veltruský luh. Na druhé straně Vltavy než vede nová cyklostezka/cyklotrasa se nachází soustava Natura 2000 – evropsky významná lokalita – Veltrusy.



Obrázek 6 – Výstřižek ze ZÚR Středočeského kraje zobrazující prvky ochrany přírody

Na trase se nenachází žádná důlní a poddolovaná území.

### 5.2 Členitost terénu

Trasy jsou vedeny údolím řeky Vltavy, z toho důvodu kopírují i podélný spád řeky. V řešené lokalitě, kterou vede trasa, se nachází převážně lokální výškové rozdíly.

V úseku podél břehu Vltavy je vodní tok v přirozeném korytu, které je neustále v pohybu a v případě povodní, může dojít ke změnám stávajícího koryta.

### 5.3 Historické využití území

V předmětném území se nachází lokality s archeologickými nálezy. Tato území jsou vyznačena v situačních přílohách.



## 5.4 Současné a budoucí využití území

Většina prostor určených pro navrhovanou trasu se využívá pro turistické trasy, polní a lesní cesty (cyklostezky, cyklotrasy). Nově navržené trasy pro společné využití pěších a cyklistů zvyšují bezpečnost a komfort uživatelů.

## 5.5 Významná ochranná pásma

Navržené trasy prochází ochranným pásmem silnice II. a III. třídy, dálnice, dráhy, STL a VTL plynovodů, produktovod, záplavovým územím řeky Vltavy a ochrany lesa.

Ochranná pásma:

Silnice: 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy.

Dálnice: pásma široká 100 m

Dráha: 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy

STL: pásma široká 1 m

VTL: pásma široká 4 m

Produktovod: 300 m od osy potrubí

Les: pásma široká 50 m

## 5.6 Geotechnické poměry

Vzhledem k charakteru projektu nebyl geotechnický průzkum zpracován.

Řešené lokality se nenachází na poddolovaném území a neprochází nestabilním územím potenciálních sesuvů. Vzhledem k situování VCC podél řeky Vltavy, se nachází převážná část trasy v aktivní zóně záplavového území.

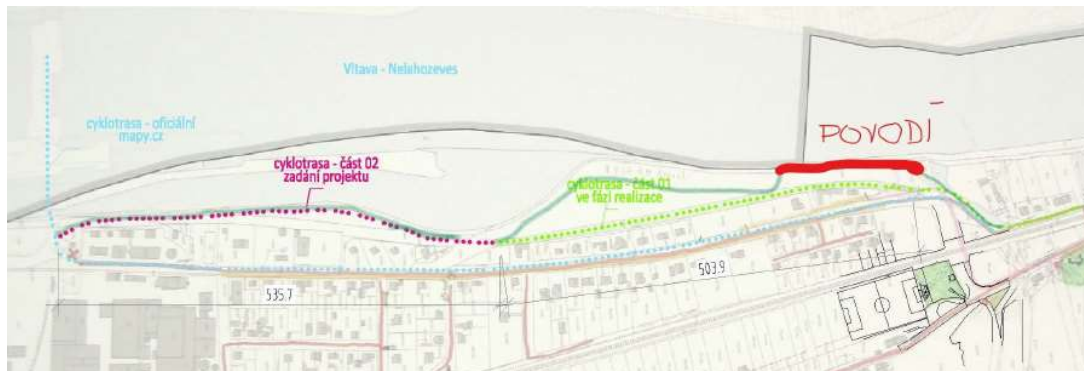
# 6 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY JEDNOTLIVÝCH ÚSEKŮ

Celkově se jedná se o 3 zadané úseky cyklostezek/cyklotras. Některé úseky jsou rozděleny na preferované a alternativní varianty. Preferované varianty vychází z požadavků investora, zástupců jednotlivých dotčených obcí a povodí Vltavy.

### Nelahozeves – Miřejovice – Staré Ouholice

#### Preferovaná varianta

Začátek úseku začíná na úrovni fotbalového hřiště v obci Nelahozeves v ulici Zagarolská, po které cyklotrasa pokračuje po silnici III. třídy přibližně 1,194 km a za malou vodní elektrárnou Miřejovice cyklotrasa přechází na cyklostezku v bezprostřední blízkosti řeky Vltavy. V tomto úseku obec Nelahozeves plánuje vlastní cyklostezku vymístěnou mimo silnici III. třídy viz obrázek 7.



Obrázek 7 – Schematická trasa cyklostezky plánování obcí Nelahozeves





Obě plánované stavby jsou v koordinaci a po vybudování cyklostezky budou cyklisti na tuto stezku na břehu řeky Vltavy převedeni.

V úseku mezi MVE Miřejovice a silničním mostem silnice II/608 se nachází břehová berma o šířce cca 3,0 – 4,0 m. Berma je opevněná kamennou dlažbou. V této části není možné budování zpevněné stezky s asfaltovým povrchem, ale je nutno ošetřit stávající kamennou dlažbu tak, aby byla funkční a bezpečná pro provoz Vltavské cyklostezky. Trasa dále pokračuje až ke stávající místní komunikaci v obci Miřejovice, kde trasa pokračuje až do obce Staré Ouholice. Navrhovaná trasa za obcí Miřejovice nectí stávající stopu polní cesty z důvodu minimalizace zásahu do soukromých pozemků. Na začátku obce trasa přechází na stávající zpevněnou místní komunikaci, která bude pro její pohodlné využití potřeba opravit. Celková délka preferované varianty je 3,083 km.

#### Alternativní varianta

Alternativní varianta v tomto úseku nezasahuje do říčních navigací a vede trasu po ulici Zagarolská až ke křižovatce se silnicí vedoucí do obce Miřejovice, kde se následně odpojuje po stávající místní komunikaci do obce Miřejovice a pokračuje dále až k napojení na preferovanou variantu. Přibližná celková délka trasy Nelahozeves – Staré Ouholice v případě využití alternativní varianty 3,032 km.

### **Staré Ouholice - Vepřek**

#### Preferovaná varianta

Úsek Staré Ouholice – Vepřek začíná na křižovatce silnice III/00812 a místní komunikace, na níž leží nová cyklostezka z 1. úseku této studie. Trasa na začátku úseku využívá stávající místní komunikaci a přibližně po 150 m přechází na polní cestu. Podél Vltavy cyklostezka pokračuje až do km 0,950, kde se trasa napojuje na další nezpevněnou cestu a pokračuje až k napojení na stávající zpevněnou účelovou komunikaci, po které trasa pokračuje přibližně 106 m. Po překonání této účelové komunikace se trasa odpojuje a pokračuje po zcela nové cyklostezce z důvodu minimalizace zásahu do soukromých pozemků. Přibližně po 338 m se trasa napojuje na stávající silnici III/0161 a pokračuje po ní až do obce Vepřek, kde se odpojuje stejně jako cyklotrasa č. 8242 směrem k Vltavě, kde tento úsek končí přibližně po 169 m.

#### Alternativní varianta - vlevo

Tato alternativní varianta využívá nejzápadnější cestu ve Starých Ouholcích a za koncem obce Staré Ouholice se napojuje na účelovou komunikaci, která vede až k preferované variantě. Přibližná celková délka trasy s využitím této alternativní varianty je 2,801 km.

#### Alternativní varianta – střed

Tato alternativní varianta využívá ulici Hlavní v obci Staré Ouholice a za koncem obce dále pokračuje o účelové komunikace, která vede až k preferované variantě. Přibližná celková délka trasy s využitím této alternativní varianty je 2,675 km.

#### Alternativní varianta – podél Vltavy k mostu a po účelové komunikaci k mostu

Tyto 2 alternativní varianty pokračují k podjezdu dálničního mostu, kde je plánována v budoucnosti nová lávka přes řeku Vltava.

#### Alternativní varianta – po silnici III/0161

Tato varianta pokračuje v km 1,4 dále po účelové komunikaci a na následující křižovatce se silnicí III/0161 se na ní odpojuje a pokračuje dále na preferovanou variantu. Přibližná celková délka trasy s využitím této alternativní varianty je 3,002 km.

### **Vepřek – Lužec nad Vltavou**

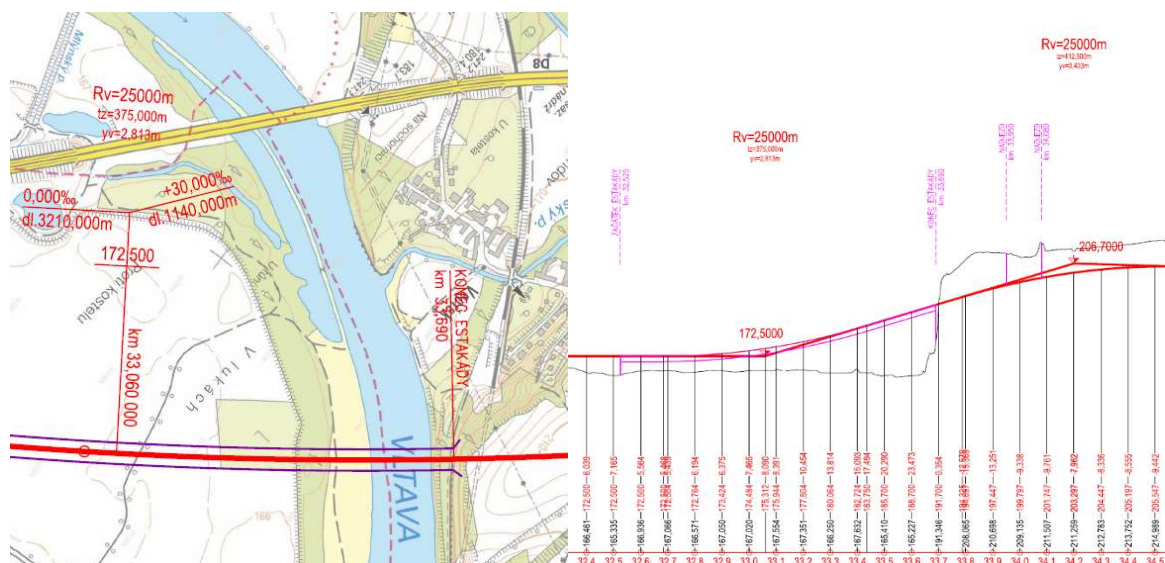
#### Preferovaná varianta

Preferovaná varianta vede ve stávající stopě cyklotrasy č. 8242, Poutní cesty Říp – Blaník a Poutní cesty Blaník – Říp. Začíná za obcí Vepřek a vede v souběhu mezi Vltavou a železniční tratí č. 090. Přibližně v km 1,350 se od trasy odpojuje cyklotrasa č. 8242 a nově budovaná cyklostezka pokračuje podél Vltavy až do obce Vraňany, kde se napojuje na stávající místní komunikaci podél Vraňansko -



hořínského plavebního kanálu až k silničnímu zdvižnému mostu Vraňany. Na trase je také navržena přibližně v km 1,200 nová lávka k překonání ústí bezejmenného potoka o přibližné délce cca 50 m.

V km cca 0,200 – 0,400 křížuje vedení cyklostezky koridor VRT Praha – státní hranice CZ/DE viz obr. 8. Dle podélného profilu VRT není kolize s vedením cyklostezky.



Obrázek 8 – Koridor VRT Praha – státní hranice CZ/DE

Za přemostěním plavebního kanálu trasa směřuje vpravo ve směru staničení přes stávající zástavbu a směřuje jižně k Vltavě, podle které cyklostezka pokračuje až do Lužce nad Vltavou. Trasa se v km 4,170 napojuje na stávající polní cestu a dále využívá její stopu až do konce úsek. Na konci úseku se pak přes ulice Nábřežní a 1. máje cyklostezka/cyklotrasa napojuje na EV7 – Vltavská na novou lávku přes Vltavu.

#### Alternativní varianta – po silnici

Tato alternativní varianta se v km 1,320 odpojuje od souběhu s železnicí a Vltavou a využívá stávajícího podjezdu pod železnici č. 090 dále do Mlčechvost. Dále pokračuje po místních komunikacích v podobné trase jako cyklotrasa č. 8242 až k silnici III/24635, na kterou se následně napojuje. V této variantě trasa vede po silnici třetí třídy přibližně 929 m a následně se odpojuje zpět na preferovanou variantu. Přibližná celková délka trasy s využitím této alternativní varianty je 6,404 km.

#### Alternativní varianta – podél kanálu

Tato varianta nesměruje za překonáním kanálu doprava, ale naopak doleva ve směru staničení podél Vraňansko – hořínského plavebního kanálu přibližně 2,100 km. Dále se trasa odpojuje na stávající místní komunikace a pokračuje dále k nové lávce v Lužci nad Vltavou. Přibližná celková délka trasy s využitím této alternativní varianty je 5,709 km. S ohledem na budoucí rekonstrukci plavebního kanálu není tato varianta po protipovodňovém valu preferována.



## 7 CELKOVÉ POSOUZENÍ

Zpracovatel posoudil různé možnosti vedení tras VCC, jak dle zadání objednatele, tak i další možnosti dle závěrů z projednání, ÚP, námětů dotčených obcí a organizací. Je nutné zdůraznit, že studie proveditelnosti pracovala s dostupnými mapovými podklady a katastrální mapou. Vltava je v zájmovém úseku kanalizována jezy s plavebními komorami, uměle opevněnými břehy a vzdutí vodní hladiny za jednotlivými jezy dosahuje vždy k předcházejícímu jezu. Jedná se tedy o vysoký stupeň umělého přetvoření vodního toku.

Celkové vzdálenosti preferovaných variant jednotlivých úseků dokladuje tabulka níže.

<b>BILANCE DÉLEK PREFEROVANÝCH TRAS [m]</b>			
Trasa	Cyklotrasa	Cyklostezka	Celková délka trasy
	Stávající konstrukce	Nová konstrukce	
Nelahozeves – Staré Ouholice	1804	1279	3083
Staré Ouholice - Vepřek	1307	1612	2919
Vepřek – Lužec nad Vltavou	497	5433	5930
<b>Celkem</b>	<b>3608</b>	<b>8324</b>	<b>11932</b>

<b>Rekapitulace záborů pozemků ZPF / LPF</b>		
Trasa	ZPF (m <sup>2</sup> )	PUPFL (m <sup>2</sup> )
Nelahozeves – Staré Ouholice	627	0
Staré Ouholice - Vepřek	498	534
Vepřek – Lužec nad Vltavou	271	85
<b>celkem</b>	<b>1396</b>	<b>619</b>

<b>Bilance kácení vzrostlých stromů</b>	
Trasa	ks
Nelahozeves – Staré Ouholice	4
Staré Ouholice - Vepřek	0
Vepřek – Lužec nad Vltavou	15
<b>celkem</b>	<b>19</b>

### 7.1 Projednání s PVL

Z důvodu vedení cyklostezek v téměř celém rozsahu po březích Vltavy a pozemcích ve správě PVL, bylo řešení představeno příslušným zástupcům PVL, kteří přednesli své podmínky a požadavky:

- 1) V úseku mezi MVE Mějevice a silničním mostem silnice II/608 se nachází břehová berma o šířce cca 3,0 – 4,0 m. Berma je opevněná kamennou dlažbou (břehová navigace). Povodí Vltavy nemá problém s pohybem cyklistů po kamenné dlažbě, ale není možné do opevnění jakkoliv stavebně zasahovat a budovat na břehových navigacích stezky s asfaltovým povrchem.
- 2) Úsek v místě přítoku Bakovského potoka kolem historické nemovitosti s věžičkou a opevněním se jeví zástupci PVL jako nevhodné s ohledem na zúžený profil koryta Vltavy před silničním mostním objektem dálnice D8. PVL v tomto případě preferuje variantu vedení po stávající komunikaci shodně s aktuální trasou č. 8242.



- 3) V úseku mezi obcemi Mlčechvosty a Vraňany se v místech břehové cesty nachází břehové navigace a návrh zpevněné cyklostezky musí být až za tímto opevněním.
- 4) V posledním úseku mezi obcemi Vraňany a Lužec nad Vltavou je možné vedení cyklostezky buď podél plavebního kanálu po protipovodňovém valu, nebo podél břehu Vltavy. S ohledem na budoucí rekonstrukci plavebního kanálu preferuje PVL variantu vedení podél břehu Vltavy.

## 7.2 Projednání s obcemi

V rámci zpracování studie bylo řešení návrhu vedení cyklostezek představeno a projednáno se starosty jednotlivých obcí. Na základě tohoto jednání se jednotlivé zadané úseky optimalizovaly na preferované varianty.

## 7.3 Projednání se soukromými vlastníky

Byli obesláni vlastníci pozemků s žádostí o předběžné vyjádření se k možnosti odkupu částí pozemků pod plánovanou trasou cyklostezky. Přehledná tabulka stavu vyjádření je součástí přílohy D.2 v dokladové části. Zásadní nesouhlasy byly řešeny v PD formou úpravy trasování.

## 7.4 Projednání s OŽP

Kompletní rozsah plánovaných cyklostezek byl zaslán na Krajský úřad Středočeského kraje – Odbor životního prostředí a zemědělství, který vydal vyjádření k záměru. Toto vyjádření je součástí přílohy D.3 v dokladové části.

- **Posouzení z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů**

Bylo konstatováno, že významný vliv záměru na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí lze vyloučit. V místě cyklostezek ani v nejbližším okolí se evropsky významné lokality (EVL), resp. ptačí oblasti (PO) nenacházejí.

V dotčeném území realizací záměru se vyskytují zvláště chráněné druhy (ZCHD) v tomto rozsahu:  
**Nelahozeves – Staré Ouholice v km 1,2 – 1,9 (skokan skřehotavý, ropucha obecná a užovka obojková)**

**Staré Ouholice – Vepřek v km 0,0 – 1,2 (skokan skřehotavý, užovka hladká a užovka obojková)**

**Vepřek – Lužec nad Vltavou v části Mlčechvosty - Vraňany v km 1,3 – 2,6 (skokan skřehotavý, ještěrka obecná, užovka obojková a ledňáček říční)**

**Vepřek – Lužec nad Vltavou v části Vraňany – Lužec nad Vltavou v km 3,0 – 5,9 (skokan skřehotavý, ropucha zelená, slepýš křehký)**

V dalších stupních projektové dokumentace bude nutné zpracovat hodnocení vlivů záměru dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. na ZCHD, z jehož závěru může vyplynout nutnost požádat o povolení výjimky ze zákazu škodlivého zásahu do přirozeného vývoje nebo do biotopu ZCHD v důsledku realizace záměru.

Z hlediska ÚSES záměr prochází nadregionálním biokoridorem NK58 Údolí Vltavy – K10 a regionálním biocentrem RC1483 Veltruský luh. Krajský úřad upozorňuje, že stavby dopravní a technické infrastruktury lze v plochách ÚSES připouštět pouze v nezbytných případech za podmínky, že nedojde k výraznému snížení schopnosti ekosystému odolávat znečištění, erozi nebo jiné fyzikální nebo chemické zátěži, a zároveň nedojde k podstatnému snížení schopnosti bez dalších opatření plnit stabilizující funkce v krajině.

- **Posouzení z hlediska zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů**

Bylo sděleno, že záměr **není předmětem posuzování dle § 4 odst. 1 zákona.**

Jedná se o cyklostezky s vyloučeným nebo omezeným přístupem pro motorová vozidla a z tohoto důvodu nejsou očekávány vlivy na životní prostředí jako u běžných pozemních komunikací.

- **Posouzení z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů**





Orgán ochrany ZPF požaduje, aby trvalé zábory zemědělské půdy na výstavby cyklostezek byly minimalizovány jen na nezbytnou výši.

Před vydáním územního rozhodnutí je nutné požádat orgán ochrany ZPF, o souhlas k odnětí zemědělské půdy ze ZPF podle ustanovení § 9 odst. 8 zákona prostřednictvím příslušného úřadu obce s rozšířenou působností a krajského úřadu dle ustanovení § 18 odst. 1 zákona.

- **Posouzení z hlediska zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů**

Krajský úřad žádá do situačních výkresů vyznačit hranici aktivní zóny záplavového území. V případě pozemků zasahujících do záplavového území Q100 je v souladu s ust. § 17 odst. 1 písm. c) zákona ke stavbám, k těžbě nerostů nebo k terénním úpravám v záplavových územích nutné vydání souhlasu místně a věcně příslušného vodoprávního úřadu (ORP). V případě umísťování staveb v aktivní zóně záplavového území Krajský úřad upozorňuje na skutečnost, že v souladu s ust. § 67 zákona se zde nesmí umísťovat, povolovat ani provádět stavby s výjimkou vodních děl, jimiž se upravuje vodní tok, převádějí povodňové průtoky, provádějí opatření na ochranu před povodněmi, nebo která jinak souvisejí s vodním tokem nebo jimiž se zlepšují odtokové poměry, staveb pro jímání vod, odvádění odpadních vod a odvádění srážkových vod a dále nezbytných staveb dopravní a technické infrastruktury atd. viz ust. § 67 zákona. **V případě posouzení předmětného záměru stavebním úřadem jako stavby nezbytné dopravní infrastruktury, lze konstatovat, že realizace záměru je možná.**

## 7.5 Projednání se SŽ

Stavební záměr se na jedné své části nachází v obvodu a v ochranném pásmu dráhy trati „Praha Masarykovo nádraží st. 4 – Děčín hl. n.“ v žkm 446,4 – 447,3 vpravo od trati na pozemcích SŽ parc. 652/2 k.ú. Mlčechovosty a parc. č. 251/1 k.ú. Vepřek. Níže jsou vypsány zásadní připomínky. Kompletní vyjádření je pak součástí přílohy D.4 v dokladové části.

- Pro další stupeň projednávání požadujeme zákresy záborů na pozemcích SŽ do katastrálních map s jasně vyznačenými hranicemi pozemků včetně záborového elaborátu.
- **Předložený vzorový příčný řez je pro další stupeň projednání nedostačující.**
  - Pro další stupeň projednání požadujeme doložit příčné řezy kolmé ke koleji v celém úseku souběhu cyklostezky s železniční tratí po každých 50-ti metrech (od železničního tunelu a u každého trakčního sloupu - staničení cyklostezky 0,5 -1,3).
  - Příčné řezy musí obsahovat výškové uspořádání vzhledem k niveletě koleje (nebo k temenu kolejnice) a šířkové uspořádání vzhledem k ose koleje.
  - Do příčných řezů je třeba zakreslit hranice pozemků včetně jejich parcelních čísel.
- Požadujeme řešení skladby cyklostezky a konstrukce lávky tak, aby mohla být využívána občasně SŽ (4 x do roka) jako přístup na pozemky SŽ za účelem údržby pozemků a zeleně. Pro tyto účely je používán vůz typu pickup a vleč o celkové váze 3,2t.
- Trasa cyklostezky bude v místě největšího přiblížení k trati oddělena, aby nebyl možný vstup k jakémukoliv zařízení dráhy nebo blíže než 3,5 m od osy koleje.

## 7.6 Odhad stavebních nákladů

V rámci studie byl proveden kvalifikovaný odhad stavebních nákladů pro trasy cyklostezek s novou konstrukcí vozovky, viz tabulka níže. Vedení po stávajících místních komunikacích (cyklotrasy) zohledněny nebyly. Ceny dle definovaného standardu vychází ze státního fondu dopravní infrastruktury, konkrétně z cenových normativů staveb cyklistických stezek (CYKLO CN), schváleno Ministerstvem dopravy 26. 7. 2022. Vzhledem k navrhované šíři cyklostezky 3,0 m byl cenový normativ pro základní šířku 2,50 m vynásoben vyrovnávacím koeficientem 1,2 (podíl 3/2,5), tedy z 2 490 Kč/m<sup>2</sup> na 2 988 Kč/m<sup>2</sup>.

Trasa Nelahozeves – Staré Ouholice					
Položka	MJ	Cena dle definovaného standardu/odhad	Délka stezky	Šířka stezky	Celková cena [kč]



Nová konstrukce cyklostezky	m <sup>2</sup>	2 988	1 279	3,0	11 464 956
Rezerva 10 % z celkové ceny					1 146 496
<b>Celkové odhadované náklady</b>					<b>12 611 452</b>
<b>Trasa Staré Ouholice - Vepřek</b>					
Položka	MJ	Cena dle definovaného standardu/odhad	Délka stezky	Šířka stezky	Celková cena [kč]
Nová konstrukce cyklostezky	m <sup>2</sup>	2 988	1 612	3,0	14 449 968
Rezerva 10 % z celkové ceny					1 444 997
<b>Celkové odhadované náklady</b>					<b>15 894 965</b>
<b>Vepřek – Lužec nad Vltavou</b>					
Položka	MJ	Cena dle definovaného standardu/odhad	Délka stezky	Šířka stezky	Celková cena [kč]
Nová konstrukce cyklostezky	m <sup>2</sup>	2 988	5 433	3,0	48 701 412
Nová lávka	m <sup>2</sup>	33 500	50	3,0	5 025 000
Rezerva 10 % z celkové ceny					5 372 641
<b>Celkové odhadované náklady</b>					<b>59 099 053</b>

**Celkový odhad stavebních nákladů nové cyklostezky o délce 8,324 km činí cca 87,605 mil Kč.**

## 7.7 Vyhodnocení preferovaných variant

### Úsek Nelahozeves – Staré Ouholice

V předmětném úseku nová část cyklostezky vede podél břehu Vltavy, kde se nachází břehová berma o šířce cca 3,0 – 4,0 m. Berma je opevněna kamennou dlažbou, na které není možné vybudování zpevněné stezky s asfaltovým povrchem, ale je nutno ošetřit stávající kamennou dlažbu tak, aby byla funkční a bezpečná pro provoz Vltavské cyklostezky. Trasa kříží 4 pozemky soukromých vlastníků, které bude potřeba v další fázi přípravy majetkoprávně řešit.

### Úsek Staré Ouholice - Vepřek

První část vede po stávající komunikaci v obci Staré Ouholice a napojuje se dále na polní cestu vedoucí podél Vltavy. Dále stezka vede po nezpevněné polní cestě, která však náleží soukromým vlastníkům. Přibližně 1 km vede trasa po stávající silnici III/0161 z důvodu nutnosti překřížení dálnice D8 a odpojuje se až společně s cyklotrasou č. 8242 směrem k břehu Vltavy. Vzhledem k tomu, že nová cyklostezka prochází část úseku po soukromé polní cestě, se zde nachází 21 pozemků soukromých vlastníků, z toho 14 právě na této polní cestě.

### Úsek Vepřek – Lužec nad Vltavou

Trasa vede v souběhu s železnicí a Vltavou. Přibližně v km 1,250 je na trase navržena nová lávka překonávající ústí bezejmenného toku. Dále se na trase vyskytují břehové navigace, na kterých není možné vybudování zpevněné stezky s asfaltovým povrchem. Na této preferované variantě se nenachází žádný pozemek dotýkající se pozemků soukromých vlastníků.



## 8 ZÁVĚR

Cílem technické studie proveditelnosti na výstavbu cyklostezek v koridoru dálkové páteřní trasy „Vltavská cyklistická cesta (VCC)“ bylo prověření možností vedení cyklostezek v úseku Nelahozeves – Lužec nad Vltavou.

V rámci prověřování a projednávání trasování jednotlivých úseků cyklostezek byly navrženy preferované varianty a k nim, pokud byla možnost, byly navrženy alternativní varianty využívající zejména místní komunikace.

Návrh cyklostezek spočívá ve vybudování zpevněných bezmotorových komunikací funkční skupiny D2 s individuálním povolením pro IZS, PVL a další subjekty. Povrch cyklostezek bude z asfaltového betonu a bude uložena do podélných betonových obrub. Šířka zpevnění bude 3,0 m. Na trase se mohou vyskytovat lokálně zúžená místa s ohledem na místní podmínky, kde by jejich stavební úprava znamenala neúměrné stavební náklady.

### **Doporučení pro další stupeň PD**

V dalších stupních projektové dokumentace (DUR, DSP, DUSP) doporučuje zpracovatel studie provést geotechnický průzkum pro stanovení geotechnických poměrů stávajících polních/lesních cest i s ohledem na vedení v blízkosti řeky Vltavy.

Dále bude nutné provést geodetické zaměření doporučovaného vedení trasy (hlavně úseků, které vedou po polích a mimo intravilán) k přesnému specifikování směrového vedení, zejména ve vazbě na pozemky obcí a koryto Vltavy. Rovněž bude nutné důkladné zpracování dendrologického průzkumu.

V případě zásahu do koryta řeky, bude nutné veškeré vynucené úpravy průtočného profilu vodního toku posoudit hydrotechnickým výpočtem a modelem.

Dle vyjádření OŽP bude v dalších stupních projektové dokumentace nutné zpracovat hodnocení vlivů záměru dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. na zvláště chráněné druhy.

Zpracoval 06/2023: Ing. Jan Svoboda