

Č.	Datum	Popis	Vypracoval	Schválil
REVIZE				

Souřadnicový systém S-JTSK, Výškový systém Bpv

<p>Objednatel:</p> <p>Středočeský kraj Zborovská 81/11 150 21 Praha 5</p>	
--	--

<p>Navrhl/vypracoval:</p> <p>Ing. Jaroslav Medáček</p>	<p>Zodpovědný projektant:</p> <p>Ing. Pavel Paška</p>	<p>Zhotovitel:</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p>4roads s.r.o. Slunná 541/27 162 00 Praha 6 - Střešovice</p>
<p>Technická kontrola:</p> <p>Ing. Jan Svoboda</p>	<p>Hlavní inženýr projektu:</p> <p>Ing. Pavel Paška</p>	

<p>Kraj: Středočeský kraj</p>	<p>Čís.sm.obj.:</p>	<p>S-1802/OVM/2022</p>
<p>Katastrální území: Kostelec nad Labem</p>	<p>Čís.akce:</p>	<p>22014</p>
<p>Akce:</p> <p>Labská cyklostezka, Kostelec nad Labem, most studie</p>	<p>Datum:</p>	<p>03/2023</p>
	<p>Formát:</p>	<p>16 x A4</p>
	<p>Měřítko:</p>	<p>-</p>
	<p>Stupeň:</p>	<p>Číslo kopie:</p>
<p>Část:</p> <p style="text-align: center;">Průvodní zpráva</p>	<p>STUDIE</p>	
	<p>Číslo přílohy:</p> <p style="text-align: center;">A</p>	



1	Identifikační údaje	2
1.1	Stavba	2
1.2	Zadavatel/objednatel.....	2
1.3	Zhotovitel projektové dokumentace	2
2	ZDŮVODNĚNÍ STUDIE.....	3
2.1	Vztah k programu rozvoje sítě	3
2.2	Účel studie a sledované cíle	3
2.3	Potřebnost a naléhavost stavby.....	3
3	ZÁJMOVÉ ÚZEMÍ.....	3
3.1	Předpokládané zahájení a ukončení stavby	3
3.2	Vymezené území pro návrh reálných variant.....	3
3.3	Požadovaná nebo vhodná průchodná místa	4
4	VÝCHOZÍ ÚDAJE PRO NÁVRH VARIANT	4
4.1	Příčné uspořádání	4
4.2	Související nebo dotčené PK	4
4.3	Mosty a tunely	5
4.4	Požadavky na obslužné dopravní zařízení	6
4.5	Dopravně inženýrské údaje.....	6
4.6	Geotechnické údaje	6
5	CHARAKTERISTIKY ÚZEMÍ Z HLEDISKA JEJICH VLIVŮ NA NÁVRH VARIANT TRAS	7
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	7
5.5	Významná ochranná pásma	7
5.6	Geotechnické poměry	7
6	ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY tras.....	8
6.1	Geometrie tras	8
6.2	Návrh vozovky.....	9
6.3	Návrh dopravního značení	9
7	celkové posouzení	10
7.1	Projednání s dotčenými orgány	10
7.2	Odhad stavebních nákladů	13
7.3	Vyhodnocení variant	14
8	ZÁVĚR.....	15



1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 Stavba

Údaje o stavbě

název stavby:

Labská cyklostezka, Kostelec nad Labem, most studie

místo stavby:

Středočeský kraj

katastrální území:

Kostelec nad Labem [670171]

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. Pavel Paška (č.a. – 0013887)
Ing. Jaroslav Medáček



2 ZDŮVODNĚNÍ STUDIE

2.1 Vztah k programu rozvoje sítě

Cílem projektu cyklostezky/cyklotrasy **páteří dálkové trasy Labská stezka (CT2)** je vytvoření a posouzení kontinuálního koridoru pro cyklisty i pěší, který bude zohledňovat stávající vedení trasy pro cyklisty. Tato studie řeší úsek v blízkosti mostu (ev. číslo: 244-007) a její napojení na stávající cyklotrasy.

2.2 Účel studie a sledované cíle

Předmětem akce je zpracování technické studie proveditelnosti a mapových podkladů pro potřeby zpracování dalších stupňů PD na vybudování cyklostezky u prostor mostu (ev. číslo: 244-007) v Kostelci nad Labem s výběrem nejvhodnější varianty pro realizaci.

Studie prověřuje nejvhodnější směrové a výškové vedení trasy vzhledem k tomu, že variantní řešení vedou přes stávající silniční most. Zkoumá a zohledňuje kritická místa na trase.

Záměrem studie je návrh trasy cyklostezky v oblasti silničního mostu, přes který je v současné době vedena stávající trasa Labské stezky. Cílem studie je výstavba nové cyklistické infrastruktury v daném úseku, aby sloužila jak pro převedení turistů (po mostě vede červená turistická stezka), tak každodenní cyklistické dopravě přes řeku Labe na Labské stezce a spojila stávající nebo připravované cyklostezky bezpečnou komunikací pro bezmotorovou dopravu.

2.3 Potřebnost a naléhavost stavby

Realizace stavby je nezbytná k vytvoření pohodlné a bezpečné cyklistické komunikace na páteří dálkové trasy Labská stezka (CT2). Projekt je prioritním úsekem Labské stezky k výstavbě v Konceptu rozvoje cyklistiky ve Středočeském kraji 2017 – 2023.

Stávající vedení cyklostezky využívá zejména cyklostezky, místní komunikace a silniční most (ev. číslo: 244-007)

3 ZÁJMOVÉ ÚZEMÍ

3.1 Předpokládané zahájení a ukončení stavby

S ohledem na zpracování technické studie je předčasně stanovit konkrétní termín zahájení a ukončení stavby.

Předmětný rozsah stavby lze rozdělit na úseky, které vedou po stávajících místních komunikacích jako cyklotrasy (ul. Na Pískách, K Elektrárně) a části cyklostezky, které budou vedeny na most ev. č. 244-007).

Část navržených cyklostezek vede po místních komunikacích, u kterých dojde pouze k úpravě svislého dopravního značení, v souladu s TP 65 (zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích) a TP 179 (navrhování komunikací pro cyklisty). Nejkomplikovanější bude výstavba větví propojující mostní objekt a samotné převedení cyklistů přes most, kde je navrženo jeho rozšíření stávajících říms. S ohledem na odhad projekční přípravy a samotnou inženýrskou činnost lze při optimistické variantě **předpokládat zahájení stavebních prací v roce 2024**. Délku stavebních prací na mostě včetně řešení jednotlivých větví předpokládáme na jednu stavební sezónu.

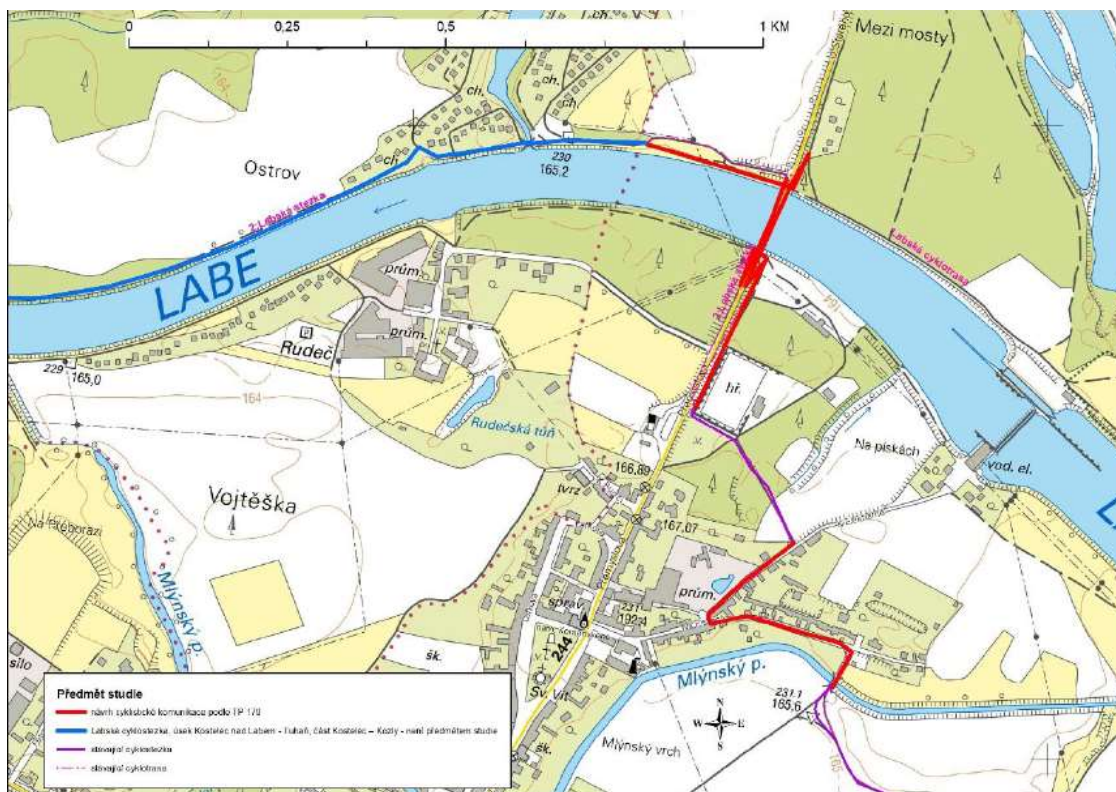
3.2 Vymezené území pro návrh reálných variant

Řešené území se nachází ve Středočeském kraji. Záměrem je propojení připravované cyklostezky na pravém břehu Labe k začátku stávající cyklostezky navazující na místní komunikaci Na Zátóni v Kostelci nad Labem.



3.3 Požadovaná nebo vhodná průchodná místa

Ze zadání objednatele plyne preferovaná trasa, která je již v současnosti vyznačená. Předmětem studie je prověřit její technickou realizovatelnost zejména v místě převedení cyklistů přes řeku Labe.



Obrázek 1 – Navrhované směrové řešení technické specifikace

4 VÝCHOZÍ ÚDAJE PRO NÁVRH VARIANT

4.1 Příčné uspořádání

Vzhledem k místním podmínkám je cyklostezka navržena v základní šířce na silničním mostě (pro variantu 1 a 3) 2,50 m a pro variantu 2 je navržena v základní šířce 2,0 m. Do navržených šířek nejsou započítané krajní bezpečnostní odstupy, které nebyly opomenuty, a návrh vedení tras je zohledňuje. Varianta 4 má stejné šířkové uspořádání jako varianta 2 s tím rozdílem, že na mostě nedochází k rozšíření říms. Větve cyklostezek jsou z důvodu malých směrových oblouků rozšířeny na základní šířku 3,0 m a nově navrhované cyklostezky, které již nejsou na vysokém násypu a ve velkém podélném sklonu mají základní šířku 2,50 m. Šířka nezpevněné krajnice je proměnlivá a to v šířkách 0,25 m a 0,50 m z důvodu umístění nového zábradlí a bezpečnosti na vysokých násypech.

U nově navržených tras je příčný sklon navržen jednostranný min. 2,0 %, v případě nezpevněných krajnic je navržen sklon 8,0 %.

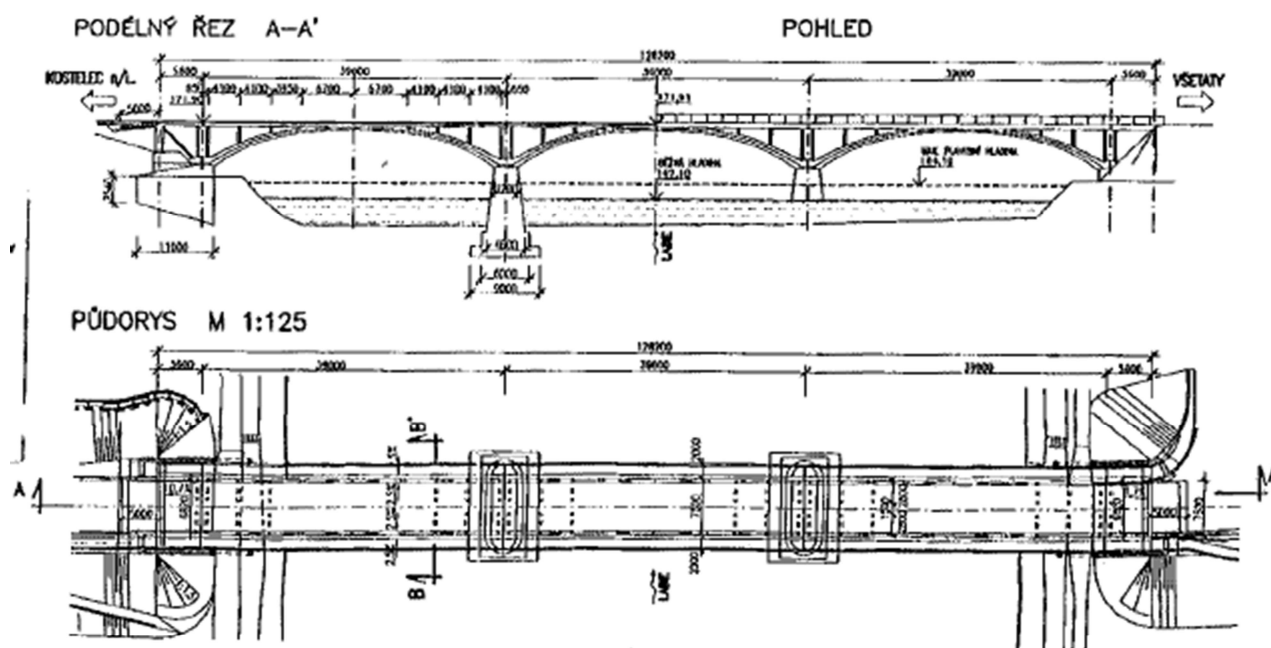
4.2 Související nebo dotčené PK

Stávající silnice, místní komunikace a účelové komunikace využívané motorovou dopravou, po kterých jsou navrženy trasy, mají status cyklotrasy. Místní komunikace nebudou vedením cyklotrasy stavebně dotčeny.



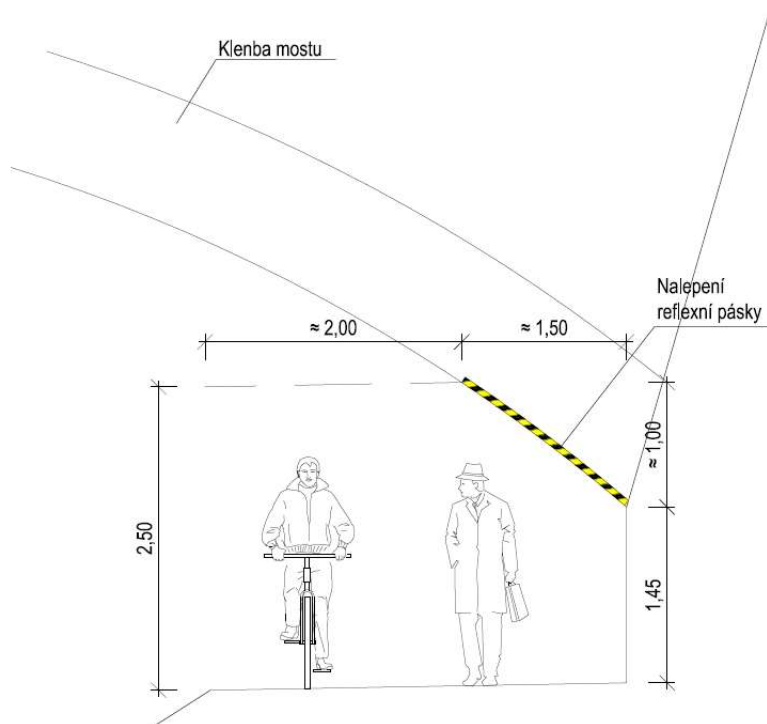
4.3 Mosty a tunely

Navržená trasa využívá stávající silniční most (ev. číslo: 244-007), který je v případě rozšíření římsy mostu potřeba posoudit statickým výpočtem.



Obrázek 2 – Schematický náčrt mostu, převzatý z mostního listu

V místě křížení cyklostezky s obloukovým mostem není v celé šířce dosažena podjezdová výška min. 2,5 m. Normové výšky je dosaženo v šířce cca 2,0 m. Zde se předpokládá umístění reflexní pásy na most a umístění dopravní značky upozorňující na snížený průjezd. **S ohledem na skutečnost, že most je kulturní památka, budou všechny návrhy zásahů do mostu podléhat schválení Národního památkového ústavu.** V dalších stupních je proto nutné všechny technické návrhy projednat s NPÚ.



Obrázek 3 – Snížený průjezd pod silničním mostem (ev. č. 244 – 007)



4.4 Požadavky na obslužné dopravní zařízení

V místech vysokých násypů, v prostorách mostu a na opěrných zdech je navrženo bezpečnostní zábradlí výšky 1,3 m.

4.5 Dopravně inženýrské údaje

Labská stezka je významnou trasou, která spojuje Pramen Labe a Hřensko. Bezpečné převedení cyklistů přes řeku Labe je proto nezbytně nutné.



Obrázek 4 – Znárodnění celé Labské stezky po území České republiky,

zdroj: https://www.labskastezka.cz/admin/soubory/labskastezka/File/mapy/Trhaci_mapa_LS_2015.pdf

Celková intenzita motorových vozidel na mostě ze sčítání dopravy v roce 2020 je 5832 voz/den a intenzita cyklistů v totožném úseku je 210 cykl/den.

4.6 Geotechnické údaje

Vzhledem k charakteru projektu nebyl geotechnický průzkum zpracován. Cyklostezka je navržena podél řeky Labe. Při řešení jednotlivých větví cyklostezky vedených z mostu ke břehu Labe bude nutné vybudovat opěrné a zárubní zdi v předpolích mostu. Pro tyto účely je v dalších stupních PD nutný geotechnický průzkum, který stanoví podmínky pro zakládání zdí v blízkosti řeky Labe.



5 CHARAKTERISTIKY ÚZEMÍ Z HLEDISKA JEJICH VLIVŮ NA NÁVRH VARIANT TRAS

5.1 Citlivost území průchozích koridorů z hlediska ŽP

Řeka Labe a její přilehlé území v celé své délce prochází systémem ÚSES (územní systém ekologické stability).

Stavba nezasahuje do žádného zvláště chráněného území podle zákona č. 114/1992 Sb. O ochraně přírody (národní park, chráněná krajinná oblast, národní přírodní rezervace, přírodní památka, přírodní park)

Žádné limity (poddolovaná území, sesuvy,...) z hlediska ŽP se zde nenachází.

5.2 Členitost terénu

Část stezky je vedena údolím řeky Labe, z toho důvodu kopíruje stezka podélný sklon břehu řeky. Část trasy je vedena po stávajících místních komunikacích, které jsou rovinatého charakteru. S ohledem na členitost terénu bude nejsložitější převedení cyklistů přes most 244-007 a následné napojení na břehy řeky Labe. Jednotlivé větve jsou navrženy se sklonem dle 398/2006 Sb, který je max. 8,33%. **Převedení cyklistů a pěších přes most přes Labe je navržen jako bezbariérový.**

5.3 Historické využití území

Část předmětného území slouží jako stávající síť dopravní infrastruktury, kterou kříží významný vodní tok. Samotná stavba cyklostezky zasahuje do silničního náspu a částí předpolí mostu ev. č. 244-007. Historicky se jedná o plochy, které tvoří záplavové území Labe. Stavba cyklostezky bude mít minimální vliv na budoucí využití území.

5.4 Současné a budoucí využití území

Část prostor určených pro navrhovanou trasu se využívá jako místní komunikace, stávající trasy cyklostezek a na místě mostu se jedná o silnici II. třídy. 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. třídy, STL plynovodů, záplavovým územím řeky Labe 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.

STL: pásma široká 1 m

Les: pásma široké 50 m

5.6 Geotechnické poměry

Řešené území se nenachází na poddolovaném území a neprochází nestabilním územím potencionálních sesuvů. Vzhledem k situování podél řeky Labe, se nachází převážná část trasy v záplavovém území Q20, a také v jeho aktivní zóně.



6 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY TRAS

6.1 Geometrie tras

Celkově se jedná se o 2 zadané úseky. První zadaný úsek se nachází v prostorách silničního mostu a jeho okolí a má 4 variantní řešení. Druhý úsek se nachází na stávající místní komunikaci s prověřením svislého dopravního značení. Přehledná tabulka trasování rozčleněná na etapy je přílohou této průvodní zprávy. Varianta 1, 2 a 4 prochází v km 0,093 podél skruží, které náleží ČHMÚ (Český hydrometeorologický ústav). Tento objekt není stavbou nijak dotčen.

Trasa Kostelec nad Labem – most, varianta 1

První varianta začíná na křižovatce 2. Labské cyklostezky a cyklotrasy s číslem 0039. Celková délka úseku je 615 m.

Předpokládá převedení cyklistů a chodců společnou stezkou po východní straně mostní konstrukce v trase stávající značené červené turistické trasy. Vedení cyklostezky je navrženo po pravém břehu řeky Labe v šířce stávající přístupové cesty = 2,5 m. Průjezd pod obloukovým mostem a následné stoupání na most jednostrannou větví je v šířce 2,5 m. Převedení společné cyklostezky přes most je možné pouze jeho jednostranným rozšířením. V tomto případě je navrženo rozšíření římsy na 3,25 m, tedy o 1,25 m oproti stávajícímu stavu. Jedná se o rozšíření včetně bezpečnostních odstupů 0,5 m pro umístění svodidla. Zábradlí by bylo kotveno na boční stranu římsy. Jednostranná větev splňuje požadavky na podélný sklon max. 8,33%, její realizace si vyžádá stavbu opěrné zdi v dl. cca 55m.

Po překonání mostu je opět navržena větev podél silnice II/244, která musí ve sklonu 8,29% sklesat na stávající místní komunikaci, po které pokračuje cyklostezka dále do Kostelce nad Labem. Vedením trasy je dotčeno stávající silniční těleso II/244, které bude rozšířeno. Vedení stezky si vyžádá realizaci zárubní zdi mezi stezkou a silnicí II. třídy v dl. cca 50 m a opěrné zdi u paty silničního náspu v dl. cca 80 m.

Projekt předpokládá rozdělení strategických stavebních objektů následovně:

- Nová cyklostezka
- Stávající cyklotrasa
- Opěrné a zárubní zdi
- Úprava římsy na mostě

Stavebně technické řešení těles technických objektů bude řešeno v dalším stupni projektové dokumentace.

Trasa Kostelec nad Labem – most, varianta 2

Je navržena se směrově odděleným provozem cyklistů po obou stranách stávajícího mostu. I toto řešení si vyžádá rozšíření stávajících říms. Po obou stranách mostu jsou navrženy nové římsy v šířce 2,75 m. Oproti stávajícím římsám širokým 2,0 m se jedná o rozšíření o 0,75 m. Napojení těchto sdružených stezek na stávající terén je přes tři samostatné větve s podélným sklonem max. 8,33%. Jedná se v podstatě o variantu 1 s doplněním větve v jihozápadním kvadrantu mostu, která povede kolem stožárů stávajícího nadzemního vedení VN a pod mostem se napojí na místní komunikaci. I při variantě projektant upozornil objednatele na nutnost staticky posoudit možnost rozšíření mostního objektu. Celková délka úseku je 1088 m.

Projekt předpokládá rozdělení strategických stavebních objektů následovně:

- Nová cyklostezka
- Stávající cyklotrasa
- Opěrné a zárubní zdi
- Úprava římsy na mostě

Stavebně technické řešení těles technických objektů bude řešeno v dalším stupni projektové dokumentace.

Trasa Kostelec nad Labem – most, varianta 3

Třetí varianta začíná na křižovatce 2. Labské cyklostezky a silnice II/244. Celková délka úseku je 638 m.



Řeší převedení cyklistů přes most společnou stezkou pro chodce a cyklisty po západní straně mostu. Je navrženo rozšíření římsy na 3,25 m na západní straně mostu. Nájezd na most z pravého břehu řeky bude řešen po stávající místní komunikaci. Na jihozápadní straně mostu bude vybudována větev kolem stožáru VN a pod mostem se napojí na stávající asfaltovou místní komunikaci.

Projekt předpokládá rozdělení strategických stavebních objektů následovně:

- Nová cyklostezka
- Stávající cyklotrasa
- Opěrná zeď
- Úprava římsy na mostě

Stavebně technické řešení těles technických objektů bude řešeno v dalším stupni projektové dokumentace.

Trasa Kostelec nad Labem – most, varianta 4

Varianta 4 je stejná jako varianta 2 s tím rozdílem, že zde nedochází k rozšíření římsy na mostě a dochází k odstranění stávajícího silničního svodidla. Zábradlí bude kotveno na boční stranu stávající římsy dle TP 258 (kapitola 3.1.7). Celková šířka chodníku na mostě po provedení těchto stavebních úprav je 2,00 m a po aplikování bezpečnostních odstupů zůstává světlá šířka pro chodce a cyklisty 1,25 m, která nesplňuje požadavky TP 179 a ČSN 73 6110 (Společný pás pro cyklisty a chodce v přidruženém prostoru > 2,25 m). Dále je navrženo snížení rychlosti v místě mostu na silnici II/244 na rychlost 50 km/h. Pro zvýšení bezpečnosti dochází u konce římsy k prodloužení silničního svodidla a k nové silniční obrubě, která pokračuje od konce římsy až za konec silničního svodidla.

Projekt předpokládá rozdělení strategických stavebních objektů následovně:

- Nová cyklostezka
- Stávající cyklotrasa
- Opěrné a zárubní zdi

Stavebně technické řešení těles technických objektů bude řešeno v dalším stupni projektové dokumentace.

Cyklotrasa na stávající místní komunikaci

Vedení cyklotrasy po stávajících místních komunikacích ul. K Elektrárně, Na pískách a Na Zátóni je ponecháno bez stavebních úprav. Do místních komunikací nebude stavebně zasahováno. Křižovatka ulic Na Pískách a K Elektrárně byla projednána na dopravním inspektorátu policie ČR. Záznam tohoto projednání je součástí přílohy D.1 – Záznamy z projednání. Celková délka úseku po místní komunikaci je 573 m.

Projekt předpokládá rozdělení strategických stavebních objektů následovně:

- Stávající cyklotrasa

6.2 Návrh vozovky

Skladba vozovky bude navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací v dalších stupních projektové dokumentace. U varianty 1, 2 a 4 na pravém břehu v úseku souběžném s tokem Labe v délce přibližně 163 m (od km 0,000) bude nutné navrhnout vozovku cyklistické stezky s vyšší únosností, aby byla zajištěna dostatečná únosnost pro občasný pojezd nákladních automobilů správce toku (25 t).

6.3 Návrh dopravního značení

Svislé dopravní značení je v situaci navrženo pouze orientačně tak, aby bylo zřejmé vedení cyklistů po cyklostezce a cyklotrase a byla zajištěna návaznost všech úseků. Svislé a vodorovné dopravní značení bude podrobně zpracováno v dalších stupních projektové dokumentace a projednáno s příslušnými orgány.



Svislé dopravní značení bude provedeno dle zásad TP 65, TP 100, VL 6 a TKP 14. Velikost štítu dopravních značek bude poloviční, třída retroreflexe RA2. Fólie a štíty budou provedeny v souladu s PPK-SZ a PPK-FOL.

Vodorovné dopravní značení je navrženo v souladu s TP 65, TP 133, VL 6 a TKP 14. Značení bude provedeno ve shodě s ČSN EN 1436+A1, ČSN EN 1790 a dalších dle požadavku TKP14.

7 CELKOVÉ POSOUZENÍ

Zpracovatel posoudil různé možnosti vedení tras cyklostezek/cyklotras, jak dle zadání objednatele, tak i další možnosti dle závěrů z projednání. Je nutné zdůraznit, že studie proveditelnosti pracovala s dostupnými mapovými podklady, katastrální mapou a se zaměřením zájmového území v prostorách silničního mostu (ev. č. 244 – 007).

Ve všech prověřených trasách je pro další pokračování projekčních prací nutné prověřit majetkoprávní vztahy dotčených vlastníků s navrženým řešením cyklostezky/cyklotrasy. Předběžný zásah do pozemků je specifikován v části C.2 – Záborový elaborát.

Trasa	BILANCE DÉLEK TRAS				[m]
	Cyklotrasa	Most	Cyklostezka	Celková délka trasy	
	Stávající konstrukce		Nová konstrukce		
Most – varianta 1	165	114	336	615	
Most – varianta 2	287	236	565	1088	
Most – varianta 3	287	122	229	638	
Most – varianta 4	287	236	565	1088	
Stávající cyklotrasa na MK	573	0	0	573	

7.1 Projednání s dotčenými orgány

Veškerá vyjádření dotčených orgánů jsou přílohou této projektové dokumentace v kategorii D – Doklady.

a. Krajský úřad Středočeského kraje – odbor životního prostředí

Krajský úřad Středočeského kraje – odbor životního prostředí vnesl následující podmínky a požadavky:

- S ohledem na ochranu přírody preferuje u předloženého záměru variantu 1. Variantní řešení 2, 3 a 4 je možné realizovat pouze za předpokladu, že variantní řešení 1 se ukáže jako neproveditelné z objektivních důvodů. Orgán ochrany přírody požaduje, aby při další projektové přípravě a stavební realizaci záměru bylo postupováno takovým způsobem, aby byl zásah do uvedených prvků ÚSES minimalizován na nezbytně nutnou míru a nedošlo k poškození ani významnému omezení ekologicko-stabilizačních funkcí uvedených prvků ÚSES.
- Trasou cyklotrasy v úsecích označených Větev 3 a Větev 1, s ohledem na charakter dotčeného území, by mohlo dojít k dotčení ochrany zvláště chráněné bioty – např. ptáků, obojživelníků a plazů (hnízdni biotopy ptáků, úkryty a migrační trasy obojživelníků). Orgán ochrany přírody požaduje, aby byl prověřen výskyt zvláště chráněných organismů v záměrem dotčeném území a na základě výsledků přijata opatření k eliminaci negativního dopadu záměru na tyto organismy. Orgán ochrany přírody upozorňuje, že škodlivě zasahovat do přirozeného vývoje zvláště chráněných organismů je možné pouze na základě souhlasné výjimky z jejich ochranných podmínek.)
- Protože předložený záměr může představovat závažné zásahy, které by se mohly dotknout zájmů chráněných podle částí druhé, třetí a páté zákona č. 114/1992 Sb. orgán ochrany přírody požaduje pro předložený záměr provedení hodnocení vlivu zásahu na tyto zvláště chráněné zájmy ve smyslu ustanovení § 67 zákona č. 114/1992 Sb. Možný rozsah konfliktu s chráněnými zájmy (regionální a nadregionální ÚSES, zvláště chráněná biota)



v gesci Krajského úřadu je blíže specifikován výše, včetně zdůraznění některých, z toho hlediska specifických, zásadních aspektů.

Vyhodnocení vlivu zásahu na zvláště chráněná území ve smyslu ustanovení § 67 zákona č. 114/1992 Sb. budou posouzena zpracováním biologického hodnocení, které bude zadáno samostatně objednatelem. V dalším stupni PD se výstupy a doporučení plynoucí z hodnocení vlivu zásahu stavby do chráněných lokalit zapracují a navrhnou se patřičná opatření.

b. Krajské ředitelství policie Středočeského kraje – Územní odbor Mělník – dopravní inspektorát

Krajské ředitelství policie Středočeského kraje – Územní odbor Mělník – dopravní inspektorát vznesl následující podmínky a požadavky:

- Budou dodrženy podmínky podle vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečující bezbariérové užívání staveb.
- Stavebně technické řešení cyklostezky bude provedeno dle platných ČSN a v souladu s příslušnými TP.
- Odvodnění, zpevnění, volná šířka, podélné i příčné sklony budou v souladu dle platných ČSN.
- Pevné překážky mohou být umístěny v minimálním bezpečnostním odstupu 0,5 m od okraje pozemní komunikace.
- PČR DI Mělník doporučuje umístit DZ C14a (jiný příkaz) např. s textem – cyklisto, jeď vlevo, v místě sníženého průjezdu pod mostem.
- Bude užito dopravní značení a zařízení v soulad s vyhl. Č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, v reflexním provedení v základní velikosti provedení dle ČSN EN 12899-1.
- Dopravní značení bude provedeno a umístěno v souladu s TP 65.
- Vodorovné dopravní značení bude v souladu s TP 133.

Veškeré podmínky dopravního inspektorátu jsou splněny ve variantách 1, 2 a 3. Varianta 4 bez svodidla nesplňuje bezpečnostní požadavky dopravního inspektorátu. Dopravní a vodorovné značení bude upřesněno v dalším stupni projektové dokumentace.

c. Povodí Labe

Povodí Labe vzneslo následující podmínky a požadavky:

- U varianty 1, 2 a 4 nesmí být stavbou opěrné zdi omezen průjezd i pro těžkou mechanizaci.
- Za povodní stranou mostu je umístěno zařízení ČHMÚ. V této věci je nutné rovněž vyjádření ČHMÚ.
- Nadále musí být zachována min. stávající podjezdová výška mostu.
- Kraj vozovky podél Labe musí respektovat stávající břehovou hranu opevněnou dlažbou z lomového kamene. Podél břehové hrany Labe bude zachován volný pruh o šířce cca 0,5 m pro vybavení vodní cesty.
- U varianty 1, 2 a 4 na pravém břehu v úseku souběžném s tokem Labe bude konstrukce povrchu vozovky provedena v šířce min. 3 m s vyšší únosností pro občasný pojezd nákladních automobilů správce toku (25 t)
- Niveleta nové vozovky bude zachovávat niveletu původní potahové stezky a břehové hrany tak, aby nedošlo k negativnímu ovlivnění odtokových poměrů v území.
- Dopravní značení cyklostezky musí být provedeno tak, aby nebylo omezeno nebo znemožněno právo vjezdu motorových vozidel vykonávajících údržbu vodního toku a přilehlých pozemků ve správě Povodí Labe.

Všechny varianty nezasahují do stávající příjezdové komunikace a splňují minimální stávající podjezdovou výšku mostu. Podél Labe je stávající stezka v šíři cca 2,5 m, na které je situována nová cyklostezka a šířka 3 m není bez zásahu do sousedních území možná. Dopravní značení bude upřesněno v dalším stupni projektové dokumentace.



d. Národní památkový ústav – územní odborné pracoviště středních Čech v Praze

Národní památkový ústav vznesl následující podmínky a požadavky:

- K dalšímu rozpracování bude zvolena varianta 2 nebo 4.
- Nové zábradlí na mostě bude vzhledově maximálně podobné původnímu z doby výstavby, které bylo v minulosti odstraněno.

Dne 15.3.2023 proběhlo jednání se zástupcem NPÚ Ing. Hrdličkou s cílem projednat požadavky plynoucí z vyjádření NPÚ na výstavbu zábradlí podobnému z dob výstavby mostu viz zápis z jednání. V dalším stupni PD je doporučení na zpracování architektonicko-technického návrhu zábradlí ve dvou variantách a opětovném projednání s NPÚ, respektive s MÚ Neratovice – odbor památkové péče.

e. Městský úřad Neratovice – odbor životního prostředí

Městský úřad Neratovice vznesl následující podmínky a požadavky:

- Předložený záměr představuje zásah do významného krajinného prvku ze zákona – řeka Labe a její údolní niva. K zásahům, které by mohly vést k poškození nebo zničení významného krajinného prvku nebo ohrožení či oslabení jeho ekologicko-stabilizační funkce, si musí ten, kdo takové zásahy zamýšlí, opatřit závazné stanovisko orgánu ochrany přírody k zásahu do významného krajinného prvku.
- Deponie či mezdeponie zeminy či materiálu apod. nebudou zřizovány na územích prvku ÚSES. Tato území nebudou zatěžována nadměrným pojížděním mechanizace.
- V případě, že výkopové práce budou probíhat na území prvku ÚSES, bude rozsah prací minimalizován tak, aby nedošlo k ohrožení jejich funkcí.
- Veškerá zeleň je chráněna a nesmí být poškozena.
- Nejmenší vzdálenost výkopu od paty kmene má být čtyřnásobkem obvodu kmene ve výšce 1 m, nejméně však 2,5 m.
- V kořenové zóně bude kopáno ručně, kořeny nebudou přerušovány.
- Ochrana dřevin před poškozením musí být provedena před započítím prací a udržována během celé realizace záměru.
- Kácení dřevin musí být v souladu s §8 odst. 1 zákona, tzn. Je nezbytné povolení místně příslušného orgánu ochrany přírody.
- Veškeré stavby dotčené pozemky budou po ukončení prací uvedeny do původního stavu.
- S tímto vyjádřením budou seznámeni všichni realizátoři, dodavatelé a subdodavatelé.

Vyhodnocení vlivu zásahu na zvláště chráněná území ve smyslu ustanovení § 67 zákona č. 114/1992 Sb. budou posouzena zpracováním biologického hodnocení, které bude zadáno samostatně objednatelům. V dalším stupni PD se výstupy a doporučení plynoucí z hodnocení vlivu zásahu stavby do chráněných lokalit zapracují a navrhnu se patřičná opatření. Další podmínky a požadavky nejsou součástí studie proveditelnosti, ale jsou určeny pro zhotovitele stavby.



7.2 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 položek vychází z aktuálních cenových normativů SFDI. S ohledem na složitost terénu a značné množství terénních úprav v oblasti mostu č. 244 – 007 byly uvedené ceny počítány s rezervou započítanou již v jednotkových cenách.

Rezerva 10,6 % z celkové ceny je počítána z cenových normativů SFDI ve stupni studie (SPK CN) jakožto součet „všeobecných položek – intravilán“ (6,00%) a „úpravy ploch – intravilán“ (4,60%).

Most - varianta 1				
Položka	MJ	Cena dle definovaného standardu/odhad	Počet MJ	Celková cena [kč]
Nová konstrukce cyklostezky	m ²	3 500	914	3 199 000
Opěrná zeď (Větev 1)	m ³	15 000	250	3 750 000
Opěrná zeď (Větev 2)	m ³	15 000	200	3 000 000
Zárubní zeď (Větev 2)	m ³	15 600	225	3 510 000
Rozšíření říms	m ²	35 000	374	13 090 000
Rezerva 10,6 % z celkové ceny				2 814 194
Celkové odhadované náklady bez DPH				29 363 194

Most - varianta 2				
Položka	MJ	Cena dle definovaného standardu/odhad	Počet MJ	Celková cena [kč]
Nová konstrukce cyklostezky	m ²	3 500	1552	5 432 000
Opěrná zeď (Větev 1)	m ³	15 000	250	3 750 000
Opěrná zeď (Větev 2)	m ³	15 000	200	3 000 000
Zárubní zeď (Větev 2)	m ³	15 600	225	3 510 000
Opěrná zeď (Větev 3)	m ³	15 000	115	1 725 000
Rozšíření říms	m ²	35 000	633	22 155 000
Rezerva 10,6 % z celkové ceny				4 194 632
Celkové odhadované náklady bez DPH				43 766 632



Most - varianta 3				
Položka	MJ	Cena dle definovaného standardu/odhad	Počet MJ	Celková cena [kč]
Nová konstrukce cyklostezky	m ²	3 500	556	1 946 000
Opěrná zeď (Větev 3)	m ³	15 000	115	1 725 000
Rozšíření říms	m ²	35 000	374	13 090 000
Rezerva 10,6 % z celkové ceny				1 776 666
Celkové odhadované náklady bez DPH				18 537 666

Most – varianta 4				
Položka	MJ	Cena dle definovaného standardu/odhad	Počet MJ	Celková cena [kč]
Nová konstrukce cyklostezky	m ²	3 500	1504	5 264 000
Opěrná zeď (Větev 1)	m ³	15 000	250	3 750 000
Opěrná zeď (Větev 2)	m ³	15 000	200	3 000 000
Zárubní zeď (Větev 2)	m ³	15 600	225	3 510 000
Opěrná zeď (Větev 3)	m ³	15 000	115	1 725 000
Rezerva 10,6 % z celkové ceny				1 828 394
Celkové odhadované náklady bez DPH				19 077 394

7.3 Vyhodnocení variant

Labská cyklostezka – most

V řešeném úseku u silničního mostu byla zvolena **2. varianta jako preferovaná**. Pro rekonstrukci silničního mostu (ev. č. 244 – 007) je ze statického hlediska nejvýhodnější právě tato varianta, jelikož je symetrická a pro statické posouzení mostu příznivější. Dále jedním z rozhodujících prvků je vyjádření národního památkového ústavu, pro který by mohla být 2. varianta nejpřijatelnější. Tato varianta obsahuje 801 m nové konstrukce (z toho 230m na silničním mostu), 287 m vedení po stávající komunikaci, 50 m zárubní zdi a 160 m opěrné zdi. **Varianta je koordinovaná s akcí „Revitalizace a rehabilitace rekreačního území Hluchov“ v Kostelci nad Labem.**

Cyklotrasa na stávající místní komunikaci

Vedení cyklotrasy po stávajících místních komunikacích ul. K Elektrárně, Na pískách a Na Zátoni je ponecháno bez stavebních úprav. Do místních komunikací nebude stavebně zasahováno. Křižovatka ulic Na Pískách a K Elektrárně byla projednána na dopravním inspektorátu policie ČR. Záznam tohoto projednání je součástí přílohy D.1 – Záznaky z projednání. Celková délka úseku po místní komunikaci je 573 m.



8 ZÁVĚR

Cílem studie byla výstavba nové cyklistické infrastruktury v daném úseku **dálkové páteřní trasy Labská stezka (CT2)**, aby sloužila jak pro rekreaci turistů, tak každodenní cyklistické dopravě přes řeku Labe na Labské stezce a spojila stávající nebo připravované cyklostezky bezpečnou komunikací pro bezmotorovou dopravu.

V rámci prověřování a projednávání trasování jednotlivých úseků cyklostezek byly navrženy v prostorách silničního mostu 4 varianty.

Doporučení pro další stupeň PD

V dalších stupních projektové dokumentace (DÚSP) doporučuje zpracovatel studie provést:

- Vyhodnocení vlivu zásahu na zvláště chráněná území ve smyslu ustanovení § 67 zákona č. 114/1992 Sb. budou posouzena zpracováním biologického hodnocení.
- geotechnické průzkumy pro stanovení geotechnických poměrů zejména v místech budování nových opěrných konstrukcí a také s ohledem na vedení v blízkosti řeky Labe.
- geodetické doměření doporučovaného vedení trasy k přesnému specifikování směrového vedení, zejména ve vazbě na pozemky obcí a koryto Labe.
- důkladné zpracování dendrologického průzkumu pro povolení ke kácení dřevin.
- dopracování architektonicko-technického návrhu zábradlí na mostě s případnou vizualizací a jeho projednání s dotčenými orgány památkové péče.
- Koordinace záměru s plánovanou stavbou „Revitalizace a rehabilitace rekreačního území Hluchov“ v Kostelci nad Labem, která je zpracována ve stupni DÚR.

Zpracoval 03/2023:

Ing. Jaroslav Medáček

Příloha č. 1 - PŘEHLEDNÁ TABULKA ÚSEKŮ

LEGENDA

stezka	novostavba stezky pro pěší/cyklisty
MK	stávající místní komunikace
stezka	stávající stezky pro pěší/cyklisty
ev. č. 244-007	stávající most

číslo úseku	staničení od [km]	staničení do [km]	délka [m]	komunikace	z	do	stavební stav	vlastnické vztahy	doporučená opatření	investiční náklady [Kč]
----------------	----------------------	----------------------	--------------	------------	---	----	---------------	-------------------	---------------------	----------------------------

Varianta 1										29 363 194
1	0,000	0,246	246	stezka	rozcestí 2. Labské cs a cyklotr. 0039	začátek mostu	novostavba	povodí Labe, Lesy ČR, obecní pozemky	novostavba stezky + zdi	4 606 875
2	0,246	0,360	114	most	začátek mostu	konec mostu	zpevněný - dobrý	povodí Labe, obecní pozemky	rozšíření římsy	13 090 000
3	0,360	0,450	90	stezka	konec mostu	napojení na MK	novostavba	obecní pozemky	novostavba stezky + zdi	8 852 125
4	0,450	0,615	165	MK	napojení na MK	sjezd ze silnice II/244	zpevněný - dobrý	obecní pozemky	svislé dopravní značení	
Rezerva 10,6% z celkové ceny										2 814 194

Varianta 2										43 766 632
část varianty 1										
1	0,000	0,246	246	stezka	rozcestí 2. Labské cs a cyklotr. 0039	začátek mostu	novostavba	povodí Labe, Lesy ČR, obecní pozemky	novostavba stezky + zdi	4 606 875
2	0,246	0,360	114	most	začátek mostu	konec mostu	zpevněný - dobrý	povodí Labe, obecní pozemky	rozšíření římsy	11 077 500
3	0,360	0,450	90	stezka	konec mostu	napojení na MK	novostavba	obecní pozemky	novostavba stezky + zdi	8 852 125
část varianty 3										
1	0,000	0,102	102	MK	rozcestí 2. Labské cs a cyklotr. 0039	křižovatka MK a II/244	zpevněný - dobrý	povodí Labe	svislé dopravní značení	
2	0,102	0,111	9	stezka	křižovatka MK a II/244	začátek mostu	novostavba	povodí Labe	novostavba stezky	87 860
3	0,111	0,233	122	most	začátek mostu	konec mostu	zpevněný - dobrý	povodí Labe, obecní pozemky	rozšíření římsy	11 077 500
4	0,233	0,454	220	stezka	konec mostu	konec zpevněné MK	novostavba	povodí Labe, obecní pozemky	novostavba stezky + zdi	3 870 140
5	0,454	0,638	184	MK	konec zpevněné MK	sjížd ze silnice II/244	zpevněný - dobrý	obecní pozemky	svislé dopravní značení	
Rezerva 10,6% z celkové ceny										4 194 632

Varianta 3										18 537 666
1	0,000	0,102	102	MK	rozcestí 2. Labské cs a cyklotr. 0039	křižovatka MK a II/244	zpevněný - dobrý	povodí Labe	svislé dopravní značení	
2	0,102	0,111	9	stezka	křižovatka MK a II/244	začátek mostu	novostavba	povodí Labe	novostavba stezky	87 860
3	0,111	0,233	122	most	začátek mostu	konec mostu	zpevněný - dobrý	povodí Labe, obecní pozemky	rozšíření římsy	13 090 000
4	0,233	0,454	220	stezka	konec mostu	konec zpevněné MK	novostavba	povodí Labe, obecní pozemky	novostavba stezky + zdi	3 583 140
5	0,454	0,638	184	MK	konec zpevněné MK	sjížd ze silnice II/244	zpevněný - dobrý	obecní pozemky	svislé dopravní značení	
Rezerva 10,6% z celkové ceny										1 776 666

Varianta 4										19 077 394
část varianty 1										
1	0,000	0,246	246	stezka	rozcestí 2. Labské cs a cyklotr. 0039	začátek mostu	novostavba	povodí Labe, Lesy ČR, obecní pozemky	novostavba stezky + zdi	4 646 542
2	0,246	0,360	114	most	začátek mostu	konec mostu	zpevněný - dobrý	povodí Labe, obecní pozemky	odstranění svodidel, snížení rychlosti	
3	0,360	0,450	90	stezka	konec mostu	napojení na MK	novostavba	obecní pozemky	novostavba stezky + zdi	8 891 792
část varianty 3										
1	0,000	0,102	102	MK	rozcestí 2. Labské cs a cyklotr. 0039	křižovatka MK a II/244	zpevněný - dobrý	povodí Labe	svislé dopravní značení	
2	0,102	0,111	9	stezka	křižovatka MK a II/244	začátek mostu	novostavba	povodí Labe	novostavba stezky	87 860
3	0,111	0,233	122	most	začátek mostu	konec mostu	zpevněný - dobrý	povodí Labe, obecní pozemky	odstranění svodidel, snížení rychlosti	
4	0,233	0,454	220	stezka	konec mostu	konec zpevněné MK	novostavba	povodí Labe, obecní pozemky	novostavba stezky + zdi	3 622 806
5	0,454	0,638	184	MK	konec zpevněné MK	sjížd ze silnice II/244	zpevněný - dobrý	obecní pozemky	svislé dopravní značení	
Rezerva 10,6% z celkové ceny										1 828 394

Cyklotrasa po stávající MK										
1	0,000	0,573	573	MK	ul. K Elektrárně	ul. Na Zátoni	zpevněný - dobrý	obecní pozemky	svislé dopravní značení	