


Č.	Datum	Popis	Vypracoval	Schválil
REVIZE				

Souřadnicový systém S-JTSK, Výškový systém Bpv

Objednatel:	Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, p. o. Zborovská 81/11, 150 21 Praha 5	
-------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------

Navrhl/vypracoval:	Zodpovědný projektant:	Zhotovitel:
Ing. Jaroslav Medáček	Ing. Pavel Paška	4roads s.r.o. Malá 542/3 162 00 Praha 6  4roads
Technická kontrola:	Hlavní inženýr projektu:	
Ing. Jan Svoboda	Ing. Pavel Paška	

Kraj:	Středočeský kraj	Čís.sm.obj.:	SMLD-0017/00066001/2023
Katastrální území:	Kostelec nad Labem	Čís.akce:	23065
Akce:	Labská cyklostezka, Kostelec nad Labem, most	Datum:	09/2025
		Formát:	42 x A4
		Měřítko:	-
		Stupeň:	Číslo kopie:
Část:	Souhrnná technická zpráva	PDPS	
		Číslo přílohy:	B.1

OBSAH:

1.	POPIS ÚZEMÍ STAVBY	4
a)	Charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem území, dosavadní využití a zastavěnost území	4
b)	Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací	4
c)	Geologická, geomorfologická a hydrologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod	4
d)	Výčet a závěry provedených průzkumů a měření	5
e)	Ochrana území podle jiných právních předpisů	6
f)	Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.	8
g)	Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území	8
h)	Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin	8
i)	Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa	8
j)	Územně technické podmínky – zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě	8
k)	Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice	9
l)	Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba provádí	9
m)	Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo	9
n)	Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření	9
o)	Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu	9
2.	CELKOVÝ POPIS STAVBY	9
2.1.	Celková koncepce řešení stavby	9
a)	Nová stavba nebo změna dokončené stavby	9
b)	Účel užívání stavby	10
c)	Trvalá nebo dočasná stavba	10
d)	Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu s odchylným řešením z platných předpisů a norem	10
e)	Celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby	10
f)	Ochrana stavby podle jiných právních předpisů	10
g)	Základní bilance stavby – potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov	10
h)	Základní předpoklady výstavby	10
i)	Základní požadavky na předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu, doba jeho trvání ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání stavby	11
2.2.	Celkové urbanistické a architektonické řešení	11
a)	Urbanismus – územní regulace, kompozice prostorového řešení	11
b)	Architektonické řešení – kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení	11
2.3.	Celkové technické řešení	11
a)	Popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech včetně údajů o statických výpočtech prokazujících, že stavba je navržena tak, aby návrhové zatížení na ni působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části nebo nepřípustné přetvoření	11
	Řada 000 - Objekty přípravy staveniště	11
	Řada 100 - Objekty pozemních komunikací	12
	Řada 200 – Mostní objekty a zdi	12
	Řada 400 – Elektro a sdělovací objekty	14
	Řada 800 – Objekty úpravy území	14
b)	Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody, podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima	14

c)	Celková spotřeba vody	14
d)	Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem	15
e)	Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě	15
2.4.	Bezbariérové užívání stavby	15
2.5.	Bezpečnost při užívání stavby	15
2.6.	Základní charakteristika objektů	15
a)	Popis současného stavu	15
b)	Popis navrženého řešení	16
2.6.1.	Pozemní komunikace	16
a)	Výčet a označení jednotlivých pozemních komunikací stavby	16
b)	Základní charakteristiky příslušných pozemních komunikací	16
2.6.2.	Mostní objekty a zdi	23
a)	Výčet objektů a zdí	23
b)	Základní charakteristiky jednotlivých objektů, zejména základní údaje – rozpětí, délky, šířky a průchozí prostory	24
2.6.3.	Odvodnění pozemní komunikace	30
2.6.4.	Tunely, podzemní stavby a galerie	30
2.6.5.	Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony	30
2.6.6.	Vybavení pozemní komunikace	31
a)	Záchytná bezpečnostní zařízení	31
b)	Dopravní značky, dopravní zařízení, světelné signály, zařízení pro provozní informace a telematiku	32
c)	Veřejné osvětlení	32
d)	Ochrany proti vniku volně žijících živočichů na komunikace a umožnění jejich migrace přes komunikace	32
e)	Opatření proti oslnění	32
2.6.7.	Objekty ostatních skupin objektů	32
2.7.	Základní charakteristika technických a technologických objektů	33
2.8.	Zásady požárně bezpečnostního řešení	33
2.9.	Úspora energie a tepelná ochrana	33
2.10.	Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní prostředí	33
2.11.	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	33
a)	Ochrana před pronikáním radonu z podloží	33
b)	Ochrana před bludnými proudy	33
c)	Ochrana před technickou seizmicitou	34
d)	Ochrana před hlukem	34
e)	Protipovodňová opatření	35
f)	Ochrana před sesuvy půdy	35
g)	Ochrana před vlivy poddolování	35
h)	Ostatní účinky - vliv poddolování, výskyt metanu apod.	35
3.	PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU	35
a)	Napojovací místa technické infrastruktury	35
b)	Napojovací rozměry, výkonové kapacity a délky	35
4.	DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ	35
a)	Popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření	35
b)	Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu	35
c)	Doprava v klidu	35
d)	Pěší a cyklistické stezky	35
5.	ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV	36
a)	Terénní úpravy	36
b)	Použité vegetační prvky	36

c)	Biotechnická, protierozní opatření	36
6.	POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	36
a)	Vliv na životní prostředí	36
b)	Vliv na přírodu a krajinu	37
c)	Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000	38
d)	Způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí	38
e)	V případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění záměrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení	38
f)	Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů	38
7.	OCHRANA OBYVATELSTVA	40
8.	ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	40
9.	CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ	40

Příloha 1 – B.8 Zásady organizace výstavby	B.8
---------------------------------------------------------	------------

1. POPIS ÚZEMÍ STAVBY

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

Zájmové území se nachází ve Středočeském kraji v okrese Mělník, katastrální území Kostelec nad Labem (670171). Jedná se o výstavbu nové cyklostezky (CT2) v oblasti silničního mostu (ev. č. 244-007) na silnici II/244. Projekt předpokládá směrově oddělený provoz cyklistů po obou stranách stávajícího mostu. Součástí stavby je návrh nových cyklostezek, opěrných a zárubních zdí a rozšíření říms silničního mostu. Vybudováním cyklostezky v oblasti silničního mostu dojde ke zlepšení podmínek pro dálkovou cykloturistiku v rámci cyklotrasy CT2 (dálková Labská stezka) a k zajištění kvalitnějšího a bezpečnějšího spojení obce Kozly u Tišic s městem Kostelec nad Labem za službami a na veřejnou hromadnou dopravu s přímým napojením do Prahy.

b) Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací

Plánovaná stavba je v souladu s požadavky vyhlášky č. 283/2021 Sb., Stavební zákon.

Město Kostelec nad Labem má pro své správní území platný územní plán v aktuálním znění ÚP po změně č. 4 v účinnosti od 8. 7. 2022. Plochy dotčené stavbou jsou v ÚP zaneseny jako plochy lesů, sport a rekreace, orná půda a silnice II. třídy a místní sběrné komunikace. Realizací záměru bude změněno funkční využití dotčených ploch.

V rámci inženýrské činnosti vydal MÚ Neratovice – odbor územního plánování závazné stanovisko, kde konstatuje, že záměr je v souladu s „ÚP“.

c) Geologická, geomorfologická a hydrologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod

Geomorfologické a klimatické poměry:

Podle geomorfologického členění ČR je zájmová lokalita řazena do následujících geomorfologických jednotek:

Provincie	Česká vysočina
Subprovincie (soustava)	VI Česká tabule
Podsoustava (oblast)	VIB Středočeská tabule
Celek	VIB-3 Středolabská tabule
Podcelek	VIB-3C Mělnická kotlina
Okrsek	VIB-3C-4-Labsko-vltavská niva

Orograficky zájmové území spadá do Labsko-vltavské nivy, která je okrskem Mělnické kotliny. Jedná se o náplavovou rovinu na soutoku Labe a Vltavy. Na toku Labe se rozprostírá od Lysé nad Labem až po Dolní Beřkovice u Mělníka.

Geologické poměry:

Zájmové území podle regionálně geologického členění českého masivu patří k české křídové pánvi. Křídové podloží v zájmovém území je tvořeno bělohorským a jizerským souvrstvím.

Bělohorské souvrství vystihuje etapu prohloubení a rozšíření mořského prostoru. Na bázi se často vyskytuje poloha glaukonitických jílovců s hlízy fosfátů, jejichž přítomnost je možná díky velmi pomalé sedimentaci (za dlouhý časový úsek se vytvoří jen malá vrstva sedimentu). Pro toto souvrství jsou charakteristické slínovce a opuky (kromě oblastí, kde byl do pánve přinášen písčité materiál - tam vznikly pískovce).

Jizerské souvrství bylo utvářeno na počátku středního turonu, kdy došlo opět k dílčí transgresi a začala jeho sedimentace, která pokračovala až do svrchního turonu, kdy došlo ke změlnění sedimentačního prostoru a lokálním regresím. V rámci souvrství dochází k rozsáhlé sedimentaci pískovců různé zrnitosti, místy přecházejí přes písčité slínovce a slínité prachovce k sedimentům, které vznikaly daleko od pevniny, nejčastěji vápnité jílovce, prachovce a slínovce. K sedimentaci docházelo v několika cyklech, v některých je přítomen glaukonit. V severní části pánve dosahují sedimenty jizerského souvrství až 400 m.

V nejvyšším nadloží jsou horniny předkvartérního podkladu (na dané lokalitě křídového) navětralé až zvětralé a směrem do nadloží přecházejí do zvětralinového pokryvu, který má charakter jílovito-hlinitých zemin s podílem detritu matečných hornin (eluvia).

Kvartérní sedimenty, které jsou v prostoru zájmové lokality vyvinuty v nejvyšším nadloží jsou fluviální charakteru a jsou zde zastoupeny písčitymi, jílovitými i štěrkovitými sedimenty.

V nejvyšším nadloží se v prostoru zájmové lokality nachází navážky nebo několik dm mocná vrstva humusovitých hlín, tvořících vegetační kulturní vrstvu.

Z regionálního pohledu lze konstatovat, že geologickou stavbu zájmového území můžeme považovat za jednoduchou.

Hydrogeologické poměry:

Hydrogeologický rajón:	svrchní vrstva: 1172 Kvartér Labe po Vltavu (jižní i severní část) základní vrstva: 4510 Křída severně od Prahy (jižní část) základní vrstva 4521 Křída Košáteckého potoka (severní část) hlubinná vrstva: 4710 Bazální křídový kolektor na Jizeře (severní část)
Útvar podzemních vod:	svrchní vrstva: 11720 Kvartér Labe po Vltavu (jižní i severní část) základní vrstva: 45100 Křída severně od Prahy (jižní část) základní vrstva 45210 Křída Košáteckého potoka (severní část) hlubinná vrstvy: 47100 Bazální křídový kolektor na Jizeře (severní část)

Detailní popis geologických, geomorfologických a hydrologických charakteristik je přesněji specifikován v dokladové části „8.1 Inženýrskogeologický průzkum“.

d) Výčet a závěry provedených průzkumů a měření

Geodetický podklad pro projektovou činnost (zaměření území) – příloha dokladové části 5.1

Geodetické zaměření bylo zpracováno ZKPL zeměměřická kancelář Láznička (05/2022)

Inženýrskogeologický průzkum – příloha č. 2 v dokumentaci k PDPS

Inženýrskogeologický průzkum byl zpracován společností Agile Geotechnics s.r.o. (03/2024)

Statické posouzení gabionů + globální stability svahu větve SO 252.b – příloha č. 3 a 4 v dokumentaci k PDPS

Statické posouzení gabionů + globální stability svahu větve SO 252.b bylo zpracováno společností Geostar s.r.o. (04/2024)

Dokumentace pro odnětí z PUPFL – příloha č. 6 v dokumentaci k PDPS

Dokumentace pro odnětí z PUPFL zpracoval Ing František Moravec (04/2024)

Dendrologický průzkum – příloha č. 9 v dokumentaci k PDPS

Dendrologický průzkum zpracoval Bc. Miroslav Sedláček, DiS. (03/2024)

Průzkum stávajících inženýrských sítí – příloha č. 10 v dokumentaci k PDPS

Stávající sítě jsou zakresleny v koordinační situaci včetně navrhovaných přeložek a v situacích jednotlivých SO. V rámci předmětného projektu byly rozeslány žádosti o vyjádření k existenci stávajících inženýrských sítí jednotlivým správcům.

Veškeré sítě musí být před započítáním zemních prací vytyčeny, ochráněny nebo přeloženy. Projekt požaduje (v případě provádění zemních prací) provedení kontrolních ručních překopů. V případě zastižení nepředvídatelných sítí budou tyto ochráněny, případně výškově upraveny v souladu s požadavky jednotlivých správců.

Seznam inženýrských sítí:

- Nadzemní silové vedení NN – ČEZ Distribuce a.s.
- Nadzemní silové vedení VN – ČEZ Distribuce a.s.
- Podzemní silové vedení NN – Povodí Labe, s.p.
- Podzemní sdělovací vedení metalické – Česká telekomunikační infrastruktura a.s.
- Veřejné osvětlení – Kostelec nad Labem
- Kanalizace – Kostelec nad Labem
- Podzemní vedení signální – Český hydrometeorologický ústav

Hodnocení vlivu zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny podle §67 zák. č. 114/1992 Sb. – příloha č. 11 v dokumentaci k PDPS

Hodnocení vlivu zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny podle §67 zák. č. 114/1992 Sb. zpracovala Ing. Kateřina Lagner Zímová (09/2023)

Dokumentace prověřování z hlediska klimatického dopadu – příloha č. 12 v dokumentaci k PDPS

Dokumentace prověřování z hlediska klimatického dopadu byla zpracována společností Asitis s.r.o. (03/2024)

e) Ochrana území podle jiných právních předpisů

Stavba se nachází v blízkosti územního systému ekologické stability (dále jen ÚSES). Celkem se jedná o 3 územní systémy, kde jedním (NRBK K10) stavba přímo prochází. Na tomto základě byl zhotoven hodnocení vlivu zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny podle §67 zák. č. 114/1992 Sb.

- NRBK K10 - Dominantním prvkem ÚSES pro celé řešené území i širší oblast je nadregionální biokoridor o dvou osách: NBK K10/N – nivní řada a NBK K10/V – vodní řada. Nadregionální biokoridor jde po Labi (K10/V) a po lužních lesích, mokřinách, loukách a slepých ramenech zbylých v říční niv po původním neregulovaném korytě řeky (K10/N). V řešeném území patří do nadregionálního biokoridoru kromě samotné řeky Labe s břehovými porosty i všechny lužní lesy při severní hranici území, na levém břehu Labe pak Jiřická tůň. V nadregionálním biokoridoru je vloženo několik lokálních i regionálních biocenter.
- RBC 1477 - Slepé rameno Labe Staré labské řečiště, přirozená vodní a pobřežní společenstva, přirozený a přírodě blízký lužní les.
- LBK 192 Mlýnský potok

Stavba nezasahuje do žádného zvláště chráněného území podle zákona č. 114/1992 Sb. O ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů (národní park, chráněná krajinná oblast,

národní přírodní rezervace, přírodní památka, přírodní park). Nejbližší se nachází PP Polabí u Kostelce ve vzdálenosti cca 0,9 km a PP Jiřina ve vzdálenosti cca 2,2 km od předmětného záměru.

Stavba neprochází žádnou evropsky významnou lokalitou (EVL) podle směrnice Rady Evropských společenství č.92/43/EHS o stanovištích ani žádnou ptačí oblastí (PO) dle směrnic Rady Evropských společenství č. 79/409/EHS o ochraně volně žijících ptáků. Nejbližší se nachází EVL Polabí u Kostelce CZ0210152 ve vzdálenosti cca 400 m od stavby.

V blízkosti stavby se nenachází žádné památné stromy.

Stavba se nachází a prochází kulturní památkou železobetonového tříobloukového silničního mostu přes Labe se dvěma pilíři. Jedná se o kulturní památku rejst. Č. ÚSKP 30838/2-3750, katalogové číslo: 1000142313.

Lokalita Natura 2000 se v řešené oblasti nenachází.

Stavba nezasahuje do chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV).

Stavbou cyklostezky budou dotčeny některé prvky technické a dopravní infrastruktury a jejich ochranná pásma. Dotčená ochranná pásma budou muset být respektována.

Ochrannými pásmy jsou chráněna nadzemní vedení, podzemní vedení, elektrické stanice, výrobní elektrárny a vedení měřicí, ochranné, řídicí, zabezpečovací, informační a telekomunikační techniky.

Ochranné pásmo nadzemního vedení je souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na obě jeho strany.

Obecná ochranná pásma inženýrských sítí:

Komunikační vedení (zákon č.127/2005 Sb. §102)

po stranách krajního vedení 1,0 m

Elektroenergetika (zákon č.458/2000 Sb. §46)

Pro nadzemní vedení od krajního vodiče:

u napětí nad 1 kV do 35 kV včetně (bez izolace)	7 m
u napětí nad 35 kV do 110 kV	12 m
u napětí nad 110 kV do 220 kV	15 m
u napětí nad 22 kV do 400 kV	20 m
u napětí nad 400 kV	30 m

Pro podzemní vedení od krajního kabelu po obou stranách

u napětí do 110 kV	1 m
u napětí nad 110 kV	3 m

Pro elektrické stanice od oplocení nebo líce obvodového zdiva nebo od obestavění:

venkovní elektrické stanice a stanice s napětím nad 52 kV	20 m
kompaktní a zděné stanice s napětím od 1 kV do 52 kV	2 m
stožárové stanice s napětím od 1 kV do 52 kV	7 m
pro vestavěné elektrické stanice	1 m

Plynárenství (zákon č.458/2000 Sb. §68)

Na obě (všechny) strany od půdorysu:

u NTL a STL plynovodů a plynovodních přípojek v zastavěném území	1 m
u ostatních plynovodů a přípojek	4 m
u technologických objektů	4 m

Vodovody a kanalizace (zákon č.274/2001 Sb. §23)

Od vnějšího líce stěny potrubí nebo stoky:

vodovodní řady a kanalizační stoky do průměru 500 mm včetně	1,5 m
vodovodní řady a kanalizační stoky průměru nad 500 mm	2,5 m

f) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.

Zájmová lokalita se kromě výše položených částí násypu silnice II/244 nachází v záplavovém pásmu Q5, Q20, Q100 a v aktivní záplavové zóně.

V národním registru poddolovaných a sesuvných území ČGS – Geofondu nejsou v prostoru zájmové lokality evidovány žádné záznamy o výskytu poddolování, ani o výskytu sesuvů, skalních řícení a jiných svahových pohybech.

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

Stavba nebude mít zásadnější vliv na své okolí. Opatření k ochraně jsou navržena s ohledem na minimalizaci záborů a dle Hodnocení vlivu zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny podle §67 zák. č. 114/1992 Sb., jenž je součástí související dokumentace.

Na stavbě budou všechny sjezdy zachovány a u Městské pláže v Kostelci nad Labem budou připraveny 2 nové sjezdy zkoordinované se související akcí.

h) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

V rámci předmětné akce nedojde k demolici pozemních objektů. Stavba si vyžádá odbourání stávajících konstrukčních vrstev vozovky.

Vzhledem k poloze stávajícího pomníku obětem druhé světové války na silnici II/244, dochází k jeho přeložení v rámci objektu SO 020.

V rámci akce je nutné provést kácení dřevin. Jedná se celkem o 33 stromů určených ke kácení a k porostu o celkové ploše 1578 m². Dendrologický průzkum je součástí dokumentaci k PDPS.

i) Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa

Do pozemků zemědělského půdního fondu (ZPF) nebude předmětnou stavbou zasahováno.

V rámci stavby bude zasaženo trvalým zábořem do pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL) a bude nutné provést jejich vyjmutí. Z toho důvodu byl zpracována dokumentace pro odnětí z PUPFL, která je součástí související dokumentace.

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

Stavba sama je součástí dopravní infrastruktury, nevyžaduje nová napojení na síť technické infrastruktury nad rámec již existujících vazeb. Všechny přeložky technické infrastruktury jsou náhradou za stávající zařízení.

Bezbariérovost je na stavbě zajištěna, nicméně stavba nemá návaznosti na bezbariérové užívání v předchozím, ani následujícím úseku.

k) Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice

Předpokládaná lhůta výstavby:

Doba výstavby: 1 stavební sezóna

Termín zahájení stavby: 2026

Termín dokončení stavby: 2027

Předpokládaná etapizace je popsána v části B.8 - Zásady organizace výstavby.

Časový plán stavby zpracuje zhotovitel v rámci nabídky dodávky stavby.

Poznámka: Konkrétní termín zahájení výstavby je závislý na získání společného povolení stavby. S ohledem na skutečnou dobu potřebnou pro získání výše uvedeného povolení bude datum zahájení výstavby upraveno.

Vyvolané investice:

Jako vyvolané investice lze charakterizovat přeložky a úpravy vedení všech dotčených stávajících inženýrských sítí a přesun pomníku věnovaný obětem druhé světové války.

Související investice:

Související investicí je projektová dokumentace „Revitalizace a rehabilitace rekreačního území Hluchov“ zpracované firmou Zahradní architektura Martinov s. r. o.

l) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba provádí

Detailně obsaženo v katastrální situaci a v obvodu stavby.

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

Případná nová ochranná pásma budou popsána samostatně ve svých stavebních objektech.

n) Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření

Vzhledem ke svému rozsahu a navržené technologii provádění není navržen žádný následný monitoring nebo sledování přetvoření. Observační metoda ve smyslu ČSN EN 1997 není navržena.

o) Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

Stavba sama je součástí veřejné dopravní infrastruktury, nevyžaduje nová napojení na síť technické infrastruktury nad rámec již existujících vazeb. Všechny přeložky technické infrastruktury jsou náhradou za stávající zařízení.

2. CELKOVÝ POPIS STAVBY

2.1. Celková koncepce řešení stavby

a) Nová stavba nebo změna dokončené stavby

Jedná se o novostavbu cyklostezky v oblasti silničního mostu ev. č. 244-007 v Kostelci nad Labem. Stavba propojuje levý a pravý břeh řeky Labe a zamezuje pohybu cyklistů a chodců po silnici II. třídy. Jedná se o směrově rozdělenou cyklostezku, kde dochází k symetrickému rozšíření říms a výstavbě 4 opěrných/zárubních zdí. **Celková délka cyklostezky v rámci akce Labská cyklostezka Kostelec nad Labem, most je včetně větví a mostu 814 m.**

b) Účel užívání stavby

Stavba bude po svém dokončení sloužit jako cyklostezka.

c) Trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o trvalou stavbu spadající do celostátní cyklistické sítě.

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

Stavba nevyžaduje výjimky z technických požadavků nebo nutnost odchýlného řešení.

e) Celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby

Jedná se o novostavbu cyklostezky v oblasti silničního mostu ev. č. 244-007 v Kostelci nad Labem. Stavba se nachází ve Středočeském kraji v katastrálním území obce Kostelec nad Labem. Jedná se o symetrické rozšíření stávajících říms na silničním mostě a o rampy k tomuto mostu. Cyklostezka je navržena jako směrově rozdělená. Na pravé straně mostu budou cyklisté naváděni ve směru jízdního pruhu, tedy směr Všetaty a na opačné straně budou cyklisté naváděni směr Kostelec nad Labem. Součástí stavby je výstavba čtyř nových opěrných/zárubních zdí a přeložka inženýrských sítí. Stavba si vyžádá zásah do stávající vozovky silnice II/244 při výstavbě zárubní zdi. Oprava komunikace je řešena samostatným objektem a jeho minimalizace je zajištěna pažením.

Základní parametry stavby vychází dle TP 179 – Navrhování komunikací pro cyklisty a dle ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací.

Detailní popis řešení stavby včetně základních parametrů je uveden v kapitole 2.3 Celkové technické řešení nebo v jednotlivých SO.

f) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Stavba si nevyžádá ochranu podle jiných právních předpisů.

g) Základní bilance stavby – potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov

Základní předpokládané bilance zemin:

- Sejmutí drnu 331 m²
- Násyp 6331 m²
- Výkop 4630 m²

Po dobu výstavby se předpokládá vznik odpadů, které jsou řešeny v samostatné části dokumentace k PDPS „7 Projekt odpadového hospodářství.“ Po dobu životnosti stavby se předpokládá vznik odpadu spojený s čištěním komunikace, systému odvodnění a údržby silniční vegetace.

Energetická náročnost budov se pro pozemní komunikaci neuplatní.

h) Základní předpoklady výstavby

Základním předpokladem realizace stavby je výstavba v jedné stavební sezóně. Podrobnější popis výstavby je součástí přílohy B.8 Zásady organizace výstavby.

Předpokládaná lhůta výstavby:

Doba výstavby: 1 stavební sezóna

Termín zahájení stavby: 2026

Termín dokončení stavby: 2027

Časový plán stavby zpracuje zhotovitel v rámci nabídky dodávky stavby.

Poznámka: Konkrétní termín zahájení výstavby je závislý na získání společného povolení stavby. S ohledem na skutečnou dobu potřebnou pro získání výše uvedeného povolení bude datum zahájení výstavby upraveno.

i) Základní požadavky na předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu, doba jeho trvání ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání stavby

Uvažuje se etapizace výstavby. Postupné předávání do provozu je přípustné.

2.2. Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) Urbanismus – územní regulace, kompozice prostorového řešení

Stavba řeší novou cyklostezku v oblasti silničního mostu ev. č. 244-007 umístěné v extravilánu. Jako taková není předmětem zvláštní regulace ani nároků na urbanistické řešení. Prostorové řešení stavby je ovlivněno silničním mostem ev. č. 244-007.

b) Architektonické řešení – kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení

Vzhledem k charakteru a dopravnímu účelu není stavba nijak architektonicky řešena.

2.3. Celkové technické řešení

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

Řada 000 - Objekty přípravy staveniště

SO 020 Příprava území

Náplní objektu přípravy území pro stavbu je uvolnění území a vytýčení staveniště pro stavbu zbylých SO. V rámci objektu se provede demontáž a následná montáž dopravních značek a směrových sloupků, demontáž a následní montáž plavebních značek, demontáž stávajících svodidel, odstranění zábradlí na stávajících rampách a přesun pomníku. Rušené a vracené značky jsou patrné v situaci přípravy území, která je přílohou technické zprávy.

V rámci přípravy území budou vykáceny vzrostlé dřeviny a vymýceny souvislé keřové porosty v místech trvalého a dočasného záboru. Při kácení se vychází z rekognoskace zájmového území a ze zpracovaného dendrologického průzkumu. Dendrologický průzkum je součástí dokumentace k PDPS. Taktéž proběhne likvidace pařezů po vykácených dřevinách. Odstranění pařezů proběhne na celé ploše záboru. Kácení dřevin je znázorněno v příloze této technické zprávy nebo v koordinační situaci.

Součástí přípravy území je také přesunutí pomníku obětem 2. světové války evidenční číslo: CZE2117-1889, který je dotčen stavbou. Jedná se o pomník podél silnice II/244 na k. ú. Kostelec nad Labem. Přesun pomníku je navržen cca o 20 metrů k nové cyklostezce na větví 2. Poloha nového pomníku je patrná přílohy této technické zprávy nebo z koordinační situace.

Skrývka ornice a sejmutí drnu je součástí jednotlivých stavebních objektů řady 100.

Dále jsou v rámci SO 020 navrženy dočasné zábrany pro obojživelníky, aby živočichové nevstupovali do prostoru staveníště. Zábrany se instalují od začátku března do ukončení realizace záměru nebo termínu stanoveného odborným biologickým dozorem. Zábrany jsou realizovány dle standardu AOPK ČR 02 001 – Zřizování a provoz mobilních zábran pro obojživelníky podél komunikací. Bariéry je nutné pravidelně, především v době migrace, kontrolovat a transferovat jedince na stavbou neovlivněná místa v okolí.

Řada 100 - Objekty pozemních komunikací

SO 101 Cyklostezka vlevo

Náplní objektu je umístění cyklostezky tak, aby byl umožněn bezpečný a oddělený provoz pěší a cyklistické dopravy od motorové dopravy v oblasti mostu (ev. č. mostu 244-007) v Kostelci nad Labem. Jedná se o směrově rozdělený provoz cyklistické dopravy. Stavební objekt SO 101 vede cyklistickou dopravu směrem do Kostelce nad Labem. Celková délka cyklostezky SO 101 je 356 m.

SO 102 Cyklostezka vpravo

Náplní objektu je umístění cyklostezky tak, aby byl umožněn bezpečný a oddělený provoz pěší a cyklistické dopravy od motorové dopravy v oblasti mostu (ev. č. mostu 244-007) v Kostelci nad Labem. Jedná se o směrově rozdělený provoz cyklistické dopravy. Stavební objekt SO 103 vede cyklistickou dopravu směrem od Kostelce nad Labem. Celková délka cyklostezky SO 102 je 302 m.

SO 103 Cyklostezka podél Labe

Náplní objektu je umístění cyklostezky tak, aby byl umožněn bezpečný a oddělený provoz pěší a cyklistické dopravy od motorové dopravy v oblasti mostu (ev. č. mostu 244-007) v Kostelci nad Labem. Stavební objekt SO 103 vede cyklistickou dopravu s občasným pojezdem motorových vozidel povodí Labe mezi polní cestou k plavební komoře a místní komunikací vedoucí k Starému řečišti Labe. Na objektu SO 103 je umožněn obousměrný provoz cyklistické dopravy, protože zde vede současně jak cyklostezka č. 2, tak cyklostezka č. 0039. Celková délka cyklostezky v SO 103 je 156 m.

SO 104 Oprava komunikace

Stavební objekt SO 104 navrhuje opravu komunikace v místech, kde dojde k zásahu do stávající komunikace II/244. Jedná se o polovinu komunikace v oblasti stavebního objektu SO 252.a. Zásah do komunikace bude minimalizován osazením pažení, ale bez úplného zásahu do vozovky se to neobejde. Přesný rozsah opravy bude stanoven v dalším stupni projektové dokumentace. Finální vrstva bude opravena až k podélné spáře, aby na vozovce nevznikaly nové pracovní spáry.

Řada 200 – Mostní objekty a zdi

SO 201 Rozšíření říms silničního mostu

Účelem stávajícího mostu ev. č. 244-007 je převedení silnice II/244 přes řeku Labe. V rámci výstavby Labské cyklostezky dojde ke stavební úpravě (rozšíření) říms, které budou sloužit nově jako komunikace pro pěší a cyklisty. Tato stavební úprava je předmětem stavebního objektu SO 201.

Stávající most je nepohyblivý, trvalý, trojpolový, s horní mostovkou, předpjatý, obloukový, železobetonový, nepřespaný, s vozovkovým živičným souvrstvím, směrově v přímé, ve výškovém oblouku, kolmý.

SO 251 Opěrná zeď na větví 1

Celková délka (rozvinutá délka v líci zdi)	43,650 m
Celková výška	1,60 m - 4,20 m
Výška nad terénem	0,75 m - 3,20 m
Šířka	min 0,70 m, max 2,50 m

Líce gabionů jsou šikmé ve sklonu 10:1, rub stupňovitý po 0,5 m. Horní povrch gabionové zdi má plynulý výškově proměnný průběh. Gabiony musí být provedeny v souladu s Technickými kvalitativními podmínkami pozemních komunikací (TKP PK), kapitola 30, odstavec C - gabionové drátkokamenné konstrukce (vydalo MDS-OPK, 2020).

Jedná se o stavbu nové opěrné gabionové zdi zajišťující násyp zemního tělesa větve 1 cyklostezky na styku se stávající účelovou komunikací.

SO 252.a Zárubní zeď na větvi 2

Celková délka (rozvinutá délka v líci zdi)	56,150 m
Celková výška	1,00 – 4,50 m
Výška nad terénem	0,30 - 3,20 m
Šířka	min 0,75 m, max 3,50 m

Líce gabionů jsou šikmé ve sklonu 10:1, rub stupňovitý s odstupňovanou šířkou po 0,5 m. Horní hrana gabionové zdi výškově plynule sleduje průběh terénu za zdí. Gabiony musí být provedeny v souladu s Technickými kvalitativními podmínkami pozemních komunikací (TKP PK), kapitola 30, odstavec C - gabionové drátkokamenné konstrukce (vydalo MDS-OPK, 2020).

Jedná se o stavbu nové zárubní gabionové zdi zajišťující násyp silničního tělesa nad větví 2 cyklostezky SO 102.

SO 252.b Opěrná zeď na větvi 2

Celková délka (rozvinutá délka v líci zdi)	76,00 m
Celková výška	2,30 – 3,00 m
Výška nad terénem	0,75 - 3,75 m
Šířka	min 1,00 m, max 3,50 m

Líce gabionů jsou šikmé ve sklonu 10:1, rub stupňovitý s odstupňovanou šířkou po 0,5 m. Horní hrana gabionové zdi výškově plynule sleduje průběh terénu za zdí. Gabiony musí být provedeny v souladu s Technickými kvalitativními podmínkami pozemních komunikací (TKP PK), kapitola 30, odstavec C - gabionové drátkokamenné konstrukce (vydalo MDS-OPK, 2020).

Jedná se o stavbu nové opěrné gabionové zdi zajišťující násyp silničního tělesa s větví 2 cyklostezky SO 102 nad větví 2 cyklostezky SO 101.

SO 253 Opěrná zeď na větvi 3

Celková délka (rozvinutá délka v líci zdi)	20,000 m
Celková výška	2,50 m - 5,00 m
Výška nad terénem	1,20 m - 3,80 m
Šířka	min 1,00 m, max 3,00 m

Líce gabionů jsou šikmé ve sklonu 10:1, rub stupňovitý po 0,5 m. Horní povrch gabionové zdi je výškově konstantní a v závěrečných 5 metrech pak stupňovitě klesá po 0,50 m. Gabiony musí být provedeny v souladu s Technickými kvalitativními podmínkami pozemních komunikací (TKP PK), kapitola 30, odstavec C - gabionové drátkokamenné konstrukce (vydalo MDS-OPK, 2020).

Jedná se o stavbu nové opěrné gabionové zdi zajišťující násyp zemního tělesa větve 3 cyklostezky v místě stožáru vysokého napětí.

Řada 400 – Elektro a sdělovací objekty

SO 420 Přeložka elektro NN k plavebním značkám Povodí Labe

V rámci výstavby Labské cyklostezky na mostu č. 244-007 bude dotčeno vedení NN kabelu Povodí Labe (dále jen "NN") v intravilánu města Kostelec nad Labem. Z tohoto důvodu bude provedena vynucená přeložka vedení NN a plavebních znaků.

Bude položena nová trasa vedení NN. Projektovaná kabelová trasa bude v místě projektovaného spojkoviště (na straně jedné) napojena na stávající vedení NN v rozsahu dle přílohy č. 2 (Situace) SO 420. Nový kabel bude veden s prostupem pod cyklostezkou a skrz opěrnou zeď veden po násypu k opěře mostu, kde bude instalována rozvodnice pro napájení návodní a povodních plavebních znaků. Kabely pak budou vedeny k jednotlivým znakům, které budou smyčkově napájet.

SO 452 Přeložka signálního kabelu ČHMÚ

V rámci výstavby Labské cyklostezky na mostu č. 244-007 bude dotčeno vedení signálního kabelu ČHMÚ (dále jen "SK") v intravilánu města Kostelec nad Labem. Z tohoto důvodu bude provedena vynucená přeložka vedení SK.

Bude položena nová trasa vedení SK. Projektovaná kabelová vložka bude v místě projektovaného spojkoviště (na straně jedné) napojena na stávající vedení SK v rozsahu dle přílohy č. 2 (Situace) SO 452. Na straně druhé bude kabelové vedení SK připojeno do stávajícího objektu správce na pravém břehu.

Řada 800 – Objekty úpravy území

SO 801 Sadové úpravy

Součástí výstavby cyklostezky a souvisejících TÚ jsou i sadové úpravy – založení trávníku a výsadba zeleně, kde je cílem nově navržených vegetačních úprav obnova nebo založení doprovodné zeleně nájezdů a sjezdů z mostu formou skupinových keřových výsadeb v místech vhodných pro výsadbu nebo v plochách svahů, které je nutné stabilizovat vhodným biologickým opatřením.

Veškeré nově navržené výsadby jsou koncipovány v místě samotné stavby jako doprovodná zeleň cesty v krajině, respektují okolní přirozený ráz krajiny, vytvářejí optické propojení mezi Labem a okrajovou částí města Kostelec nad Labem. V předmětné ploše je navrženo 38 ks solitérních vzrostlých keřů, výsadba keřových skupin v ploše cca 963 m².

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

Stavba pozemní komunikace nevyžaduje připojení a spotřebu zdrojů energií, tepla a TUV.

c) Celková spotřeba vody

Stavba nevyžaduje odběr vody.

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

S vyzískaným materiálem a odpadem bude nakládáno v souladu s Projektem odpadového hospodářství, který je součástí samostatné přílohy souvisící dokumentace 1.2.

Vlivem dopravy budou produkovány emise plyných a pevných částic.

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

Případné požadavky jsou uvedeny v samostatných objektech řady 400.

2.4. Bezbariérové užívání stavby

Samostatná cyklostezka je navržena dle zásad TP 179 a ČSN 73 6110, kde jsou řešeny i požadavky zákona č. 283/2021 Sb. Bezbariérovost je zaručena zejména úrovnovým napojením na okolní plochy, návrhem přirozených vodících linií a podélnými sklony. Navržené řešení splňuje ČSN 73 4001 – přístupnost a bezbariérové užívání.

2.5. Bezpečnost při užívání stavby

Návrh řešení cyklostezky jsou ve shodě s požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Bezpečnost provozu na pozemní komunikaci je dána jejími technickými parametry navržené v souladu s platnou legislativou a normovou základnou. Ze strany uživatelů je bezpečnost užívání také podmíněna dodržováním zákona č. 361/2000 Sb.

2.6. Základní charakteristika objektů

a) Popis současného stavu

V současné době je provoz cyklistů a pěších veden po stávající silnici II/244 a silničním mostě ev. č. 244-007, jak je patrné z obrázku viz níže. Současné řešení se jeví jako nebezpečné a cílem

projektu je zlepšení podmínek pro dálkovou cykloturistiku v rámci cyklotrasy CT2 (dálková Labská stezka) a k zajištění kvalitnějšího a bezpečnějšího spojení obce Kozly u Tišic s městem Kostelec nad Labem za službami a na veřejnou hromadnou dopravu s přímým napojením do Prahy.



Zdroj: www.mapy.cz

b) Popis navrženého řešení

2.6.1. Pozemní komunikace

a) Výčet a označení jednotlivých pozemních komunikací stavby

- SO 101 Cyklostezka vlevo
- SO 102 Cyklostezka vpravo
- SO 103 Cyklostezka podél Labe
- SO 104 Oprava komunikace

b) Základní charakteristiky příslušných pozemních komunikací

SO 101 Cyklostezka vlevo

Situační řešení:

Na začátku se trasa napojuje na stávající zpevněnou účelovou komunikaci, která vede v souběhu se silnicí II/244. Samotná cyklostezka dále pokračuje v souběhu se silnicí II/244 až k břehu Labe, kde pokračuje pod mostem přes Labe (ev. č. mostu 244-007). Přibližně v km 0,118 se cyklostezka začíná oddalovat od řeky Labe a začíná stoupání až k silničnímu mostu. U konce úseku za mostem přes řeku Labe je cyklostezka zakončena napojením na stávající místní komunikaci, která pokračuje k chatové oblasti u Starého řečiště Labe.

Situační řešení je patrné ze situace příslušného objektu.

Výškové řešení:

Na začátku úseku cyklostezka vede v mírném násypu v podélném sklonu 0,35 %. V blízkosti mostu a pod mostem je cyklostezka navržena v úrovni terénu tak, aby nebyla snížena podjezdná výška pod mostem. Za mostem dochází k podélnému stoupání za cílem dosažení výšky stávajícího silničního mostu. Podélný sklon je zde navržen 8,33 % jako maximální možný pro bezbariérové užívání staveb. V místě směrového oblouku je navrženo z důvodu bezpečnosti zmírnění podélného sklonu na 2,0 % a následně ke stoupání 6,30 % s napojením na silniční most. Na konci úseku je cyklostezka napojena plynule dle stávajícího sklonu místní komunikace.

V místě, kde cyklostezka podjíždí most, je z důvodu stávajících oblouků mostu snížený výškový průjezd. V šířce 1,25 m nesplňuje cyklostezka minimální podjezdnou výšku 2,50 m, nýbrž má výšku min. 1,60 m. V šířce min. 1,50 m je dále splněna podjezdná výška min. 2,50 m. Ke zvýšení bezpečnosti pod mostem ev. č. 244-007 jsou navrženy následující úpravy:

- Nalepení reflexní pásky k upozornění na snížený průjezdný profil kvůli stávajícímu oblouku mostu s šířkou pásky 0,50 m.
- Zdrsněný povrch cyklostezky z lomového kamene tl. 0,20 m do betonového lože tl. min. 0,10 m z betonu C20/25n-XF3 v oblasti pod mostem, kde není dodržena podjezdná výška min. 2,50 m.
- Bezpečnostní protismyková úprava – barevný povrch vozovky s vysokým smykovým třením – Rocbinda. Rocbinda bude umístěna pod mostem na vyasfaltované části komunikace. Mezi lomovým kamenem a asfaltovým povrchem je navržena betonový obruba š. 0,10 m uložena do betonového lože tl. 0,10 m z betonu C20/25n-XF3 s nášlapem 0,00 m.
- Umístění varovných SDZ IP22, A22 a E13.

Výškové řešení je patrné z podélného profilu příslušného objektu.

Příčné uspořádání:

Světlá šířka cyklostezky: 2,75 m

Světlá šířka cyklostezky na rampách: 3,00 m

Základní příčné uspořádání cyklostezky je 2,75 m. V místě ramp je cyklostezka rozšířena o doporučené rozšíření ve stoupání a klesání (>6 %) dle TP 179 (tabulka 2) o 0,25 m na šířku 3,00 m. V místě směrového oblouku na rampě je dále navrženo rozšíření v oblouku dle TP 179 (tabulka 4) o 0,65 m. Na konci rampy je šířkové uspořádání přizpůsobeno stavebnímu objektu SO 201.

Základní příčný sklon cyklostezky je jednostranný 2,0 %. Na začátku úseku je navržen příčný sklon tak, aby povrchová voda z cyklostezky odtékala od gabionové zdi (SO 252.b) a dále k řece Labe. Na rampách dochází k překlápění do levostranného příčného sklonu 2,0 % a dále před silničním mostem dochází k překlápění na příčný sklon dle příčného sklonu římsy (SO 201).

Bezpečnostní odstup od opěrné zdi (SO 252.b) je navržen 0,25 m. Z důvodů stísněných podmínek bylo přistoupeno na minimální bezpečnostní odstup, který TP 179 umožňují od pevné překážky.

Sjezdy:

Na trase se vyskytuje jeden sjezd na nezpevněnou cestu, která pokračuje podél Labe na straně u Kostelce nad Labem. Sjezd je plynule napojen na novou cyklostezku. Další sjezdy jsou

napojení v rámci související akce „Revitalizace a rehabilitace rekreačního území Hluchov“. Sjezd bude vysypán R-materiálem 20RA 0/16 tl. 0,15 m.

Zemní těleso:

Cyklostezka je vedena v převážné délce trasy v násypu, případně na úrovni terénu se sklony svahů dle ČSN 73 6133. Základní svah na větvi 3 je navržen ve sklonu 1:2. Zemní těleso konstrukce cyklostezky musí splňovat požadavky ČSN 73 6133. Násyp bude prováděn po vrstvách o tloušťce max. 0,30 m s postupným hutněním na předepsaný stupeň hutnění (min. D = 97 % PS) při optimální vlhkosti. Použity budou pouze vhodné zeminy splňující příslušné požadavky a normy.

Ostatní úpravy:

Cyklostezka je v celé její délce lemována betonovým obrubníkem šířky 0,1 m a zeleným pásem o šířce 0,4 m s příčným sklonem 8,0 %. Pro bezbariérové užívání stavby je navržena přirozená vodící linie formou betonového obrubníku s výškou nášlapu 0,06 m. Obrubník je uložen do betonového lože tl. 0,10 m z betonu C20/25n-XF3.

Na větvi 3, kde rampa stoupá k silnici II/244 je navržena palisáda pro zajištění normových sklonů svahu. Palisáda bude armovaná výšky 1,5 m, kotvená min. 1/3 výšky do betonového základu C20-25n-XF3. Délka této palisády je přibližně 20 m. Podél palisády je navržena příkopová tvárnice prefabrikovaná šířky 0,2 m uložena do betonového lože tl. min. 0,10 m z betonu C20/25n-XF3.

Podél Labe, kde bude docházet k úpravám terénu plynulým napojením na cyklostezku, bude navrženo odláždění pomocí lomového kamene do betonového lože C20/25n-XF3 tak, aby došlo k provázání se stávajícím zpevněným břehem a nedošlo tak k vymílání zeminy mezi cyklostezkou a stávajícím zpevněným svahem.

Součástí SO 101 je návrh úkrytových biotopů pro plazy, obojživelníky atd. Jedná se o volně ložené haldy a suché skládané kamenné zídky. O přesném umístění a rozměrech rozhodne biologický dozor. Přibližné umístění je patrné ze situačního výkresu.

Návrh zpevněných ploch:

Návrh konstrukce cyklostezky vychází z předpokládaného dopravního zatížení z ČSN 73 6114 – Vozovky pozemních komunikací a ze základních ustanovení pro navrhování dle TP 170. Jedná se o bezmotorovou komunikaci bez předpokládaného pojezdu motorových vozidel v km 0,131 - KÚ.

Konstrukce vozovky je navržena v souladu s TP 170 dle *přílohy 1 – Katalogové listy*.

D2-A-1-CH-PIII

Asf. bet. pro ohrubné vrstvy	ACO 8CH	50/70	40 mm	ČSN EN 13108-1 ed. 2, ČSN 73 6121
Spojovací postřik	PS-C		0,35 kg/m ²	ČSN EN 13808, ČSN 73 6129
Asfaltový recyklát	Ra	20RA0/16	50 mm	ČSN EN 13108-1, TP 210
Infiltrační postřik	PI-C		0,60 kg/m ²	ČSN EN 13808, ČSN 73 6129
+ posyp hrubým drceným kamenivem fr. 2/4				
Štěrkodrt'	ŠDb	0/32Ge	150 mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1
Celkem			240 mm	

Na vrstvě štěrkodrti musí být dosaženo min. $E_{def,2} = 45$ MPa.

Na zemní pláni musí být dosaženo min. $E_{def,2} = 30$ MPa.

V oblasti ZÚ – km 0,131 k začátku stoupající rampy je navržena konstrukce vozovky:

D1-A-2-VI-PIII

Asf. bet. pro obrusné vrstvy	ACO 11	50/70	40 mm	ČSN EN 13108-1 ed. 2, ČSN 73 6121
Spojovací postřik	PS-C		0,35 kg/m ²	ČSN EN 13808, ČSN 73 6129
Asf. bet. pro podkladní vrstvy	ACP 16+	50/70	60 mm	ČSN EN 13108-1 ed.2, ČSN 73 6121
+ posyp hrubým drceným kamenivem fr. 2/4				
Infiltrační postřik	PI-C		0,60 kg/m ²	ČSN EN 13808, ČSN 73 6129
Štěrkodrt'	ŠDA	0/32Ge	250 mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1
Celkem		350 mm		

Na vrstvě štěrkodrti musí být dosaženo min. $E_{def,2} = 60$ MPa.

Na zemní pláni musí být dosaženo min. $E_{def,2} = 30$ MPa.

V průlehu jsou navrženy 2 pásy z vegetačních dílců pro pojezd techniky ke sloupu ve vlastnictví ČEZ. Vegetační dlažba tl. 80 mm bude uložena do 40 mm kamenné drti fr. 4/8 a 150 mm podkladní kamenné drti fr. 16/32. Na zemní pláni pod vegetačními dílci musí být dosaženo min. $E_{def,2} = 45$ MPa.

Na konci úseku bude po dokončení cyklostezky přeskládán chodníček zajišťující přístup k ČHMÚ objektu. Konstrukce chodníku je navržena v souladu s TP 170 dle *přílohy 1 – Katalogové listy*.

D2-D-CH-PIII

Dlažba betonová	DL	60 mm	ČSN 73 6131
Lože z drceného kameniva	L	30 mm	ČSN EN 206-1, TPK 18
Štěrkodrt'	ŠD _B 0/32Ge	150 mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1
Celkem		240 mm	

Na vrstvě štěrkodrti musí být dosaženo min. $E_{def,2} = 45$ MPa.

Na zemní pláni musí být dosaženo min. $E_{def,2} = 30$ MPa.

Odvodnění cyklostezky:

Srážková voda bude ze zpevněných ploch odváděna pomocí příčného a podélného sklonu do okolního terénu. Vzhledem k rozsahu a umístění stavby se nepředpokládá významná změna režimu povrchových a podzemních vod.

Srážkový odtok bude zpomalen vsakováním ve vsakovacím průlehu. Je navržen vsakovací průleh hloubky 250 mm s hladinou ve výšce 150 mm a celkovým retenčním objemem 6,1 m³. V případě přeplnění vsakovacího průlehu budou srážkové vody svedeny bezpečnostním přelivem z plastového potrubí v profilu DN 200 do řeky Labe. Bezpečnostní přeliv bude ve výšce maximální hladiny. Svahy jsou navrženy ve sklonu 1:2,5. V mocnosti 300 mm bude vytvořen půdní filtr se složením dle TNV 75 9011 (obsah jílu cca 10 %, obsah humusu min. 3 %; pH 6 až 9). Průleh bude zatravněn. V průlehu jsou navrženy 2 pásy z vegetačních dílců pro pojezd techniky ke sloupu ve vlastnictví ČEZ.

Dle geologického vrtu JV5 se zde nacházejí málo propustné zeminy např. jíl písčitý ($k_f = 1 \times 10^{-7}$ m/s až 1×10^{-9} m/s) v hloubce 1,4 – 2,3 m pod stávajícím terénem, tyto zeminy budou nahrazeny více propustnými zeminami z okolí stavby např. hlinitým pískem. Koeficient filtrace musí být vyšší než $k_f = 1 \times 10^{-6}$ m/s, aby vsakovací průleh vyhověl požadavku dle ČSN 75 9010 na vyprázdnění průlehu do 72 hodin.

SO 102 Cyklostezka vpravo

Situační řešení:

Na začátku se trasa napojuje na stávající zpevněnou účelovou komunikaci, která vede v souběhu se silnicí II/244. Cyklostezka dále rampou stoupá mezi silnicí II/244 a SO 102 ke

stávajícímu silničnímu mostu. Cyklostezka je zde vedena mezi zárubní a opěrnou gabionovou zdí. Za silničním mostem cyklostezka sklesává k SO 103. Mezi cyklostezkou a stávající nebezpečnou cestou je navržena opěrná zeď, aby nemusela být směrově upravena celá stávající cesta. Vzhledem k těsné blízkosti opěrné zdi (SO 251) a stávající nebezpečné cesty k plavební komoře Kostelec nad Labem, je navržena optimalizace výše zmiňované nebezpečné cesty tak, aby byl dodržen bezpečnostní odstup od zdi min. 0,50 m. Dojde k dosypání a řádnému zhutnění štěrkodrti v šířce cca 0,40 m na vnitřní straně směrového oblouku. Po úpravě bude nabývat stávající nebezpečná cesta v místě směrového oblouku světlou šířku min. 3,00 m. Na konci úseku se cyklostezka napojuje na stavební objekt SO 103.

Situační řešení je patrné ze situace příslušného objektu.

Výškové řešení:

Na začátku úseku stoupá cyklostezka ze stávající zpevněné účelové komunikace pomocí podélného sklonu 8,10 % k silnici II/244 a stávajícímu silničnímu mostu. Za mostem na větví 2 cyklostezka sklesává maximálním možným sklonem pro bezbariérové užívání staveb 8,33 % až k SO 103. V místě směrového oblouku je navrženo z důvodu bezpečnosti zmírnění podélného sklonu na 2,0 %. Na konci úseku je cyklostezka napojena plynule údolnicovým obloukem $R = 40$ m na navazující objekt SO 103.

Výškové řešení je patrné z podélného profilu příslušného objektu.

Příčné uspořádání:

Světlá šířka cyklostezky na rampách: 3,00 m

Vzhledem k tomu, že na stavebním objektu SO 102 je cyklostezka vedena v celé délce na rampách, je základní příčné uspořádání cyklostezky 3,00 m. Důvodem je rozšíření o doporučené rozšíření ve stoupání a klesání (>6 %) dle TP 179 (tabulka 2) o 0,25 m na šířku 3,00 m. V místě směrového oblouku na rampě je dále navrženo rozšíření v oblouku dle TP 179 (tabulka 4) o 0,65 m. U silničního mostu je příčné uspořádání plynule přizpůsobeno stavebnímu objektu SO 201.

Základní příčný sklon cyklostezky je jednostranný 2,0 %. Na většině objektu SO 102 je navržen pravostranný sklon tak, aby voda odtékala od zárubní zdi SO 252.a a opěrné zdi SO 251. Na zbytku objektu SO 102 je navrženo v oblasti silničního mostu překlápění na příčný sklon dle příčného sklonu římsy (SO 201).

Bezpečnostní odstup od opěrné zdi (SO 251) a zárubní zdi (SO 252.a) je navržen 0,25 m. Z důvodů stísněných podmínek bylo přistoupeno na minimální bezpečnostní odstup, který TP 179 umožňuje od pevné překážky.

Sjezdy:

Na trase se nevyskytuje žádný sjezd.

Zemní těleso:

Cyklostezka je vedena v převážné délce trasy v násypu, případně na úrovni terénu se sklony svahů dle ČSN 73 6133. Základní svah na větví 3 je navržen ve sklonu 1:2. Zemní těleso konstrukce cyklostezky musí splňovat požadavky ČSN 73 6133. Násyp bude prováděn po vrstvách o tloušťce max. 0,30 m s postupným hutněním na předepsaný stupeň hutnění (min. $D = 97$ % PS) při optimální vlhkosti. Použity budou pouze vhodné zeminy splňující příslušné požadavky a normy.

Ostatní úpravy:

Cyklostezka je v celé její délce lemována betonovým obrubníkem šířky 0,1 m a zeleným pásem o šířce 0,4 m s příčným sklonem 8,0 %. Pro bezbariérové užívání stavby je navržena

přirozená vodící linie formou betonového obrubníku s výškou nášlapu 0,06 m. Obrubník je uložen do betonového lože tl. 0,10 m z betonu C20/25n-XF3.

Na větvi 1, kde rampa klesá od silnice II/244 je navržena palisáda pro zajištění normových sklonů svahu. Palisáda bude armovaná výšky 1,5 m, kotvená min. 1/3 výšky do betonového základu C20-25n-XF3. Délka této palisády je 25 m. Podél palisády je navržena příkopová tvárnice prefabrikovaná šířky 0,2 m uložena do betonového lože tl. min. 0,10 m z betonu C20/25n-XF3.

Součástí SO 102 je návrh úkrytových biotopů pro plazy, obojživelníky atd. Jedná se o volně ložené haldy a suché skládané kamenné zídky. O přesném umístění a rozměrech rozhodne biologický dozor. Přibližné umístění je patrné ze situačního výkresu.

S ohledem na výstavbu zdi SO 251 bude po dokončení zdi zpětně zasypána stavební rýha a bude uvedena cesta do původního stavu. Dále bude pro dodržení bezpečnostního odstupu 0,5 m rozšířena stávající cesta na vnitřní straně směrového oblouku. Konstrukce vozovky bude vysypána R-materiálem 2RA 0/16 tl. 0,15 m.

Návrh zpevněných ploch:

Návrh konstrukce cyklostezky vychází z předpokládaného dopravního zatížení z ČSN 73 6114 – Vozovky pozemních komunikací a ze základních ustanovení pro navrhování dle TP 170. Jedná se o bezmotorovou komunikaci bez předpokládaného pojezdu motorových vozidel.

Konstrukce vozovky je navržena v souladu s TP 170 dle *přílohy 1 – Katalogové listy*.

D2-A-1-CH-PIII

Asf. bet. pro obrusné vrstvy	ACO 8CH	50/70	40 mm	ČSN EN 13108-1 ed. 2, ČSN 73 6121
Spojovací postřík	PS-C		0,35 kg/m ²	ČSN EN 13808, ČSN 73 6129
Asfaltový recyklát	Ra	20RA0/16	50 mm	ČSN EN 13108-1, TP 210
Infiltrační postřík	PI-C		0,60 kg/m ²	ČSN EN 13808, ČSN 73 6129
+ posyp hrubým drceným kamenivem fr. 2/4				
Štěrkodrt'	ŠDb	0/32Ge	150 mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1
Celkem			240 mm	

Na vrstvě štěrkodrti musí být dosaženo min. $E_{def,2} = 45$ MPa.

Na zemní pláni musí být dosaženo min. $E_{def,2} = 30$ MPa.

Odvodnění cyklostezky:

Srážková voda bude ze zpevněných ploch odváděna pomocí příčného a podélného sklonu do okolního terénu. Vzhledem k rozsahu a umístění stavby se nepředpokládá významná změna režimu povrchových a podzemních vod.

Přebytečné dešťové vody, které se nevsáknou do násypového tělesa budou odváděny do otevřených vsakovacích jam, které slouží k jejich postupnému vsakování do podloží. Vsakovací jáma bude realizována jako povrchové zařízení bez konstrukčního zakrytí s přímým kontaktem s přirozeným podložím a podporující vsakování. Na trase jsou navrženy 2 vsakovací jámy o půdorysných rozměrech 2 x 1,5 m. Hloubka vsakovacích jam budou 2 metry k dosažení písku jílovitého (dle IGP). Dno a stěny budou lemovány vodopropustnou geotextilií. Spodní zásyp bude tvořen ze štěrku frakce 32/63 o tloušťce 0,9 m, střední zásyp bude tvořen ze štěrku frakce 22/32 o tloušťce 0,9 m a vrchní filtrační vrstvy kameniva o frakci 8/16 v tloušťce 0,2 m. Do větší vsakovací jámy je navržen povrchový štěrbinový žlab, který bude vodu převádět přes stávající cestu.

Propustky na cyklostezce nejsou navrženy.

SO 103 Cyklostezka podél Labe

Situační řešení:

Za začátku úseku se trasa napojuje na stávající nezpevněnou cestu, která spojuje silnici II/244 s plavební komorou Kostelec nad Labem. Cyklostezka vede podél Labe pod stávajícím silničním mostem a napojuje se na stávající místní komunikaci, která pokračuje k chatové oblasti u Starého řečiště Labe. Cyklostezka vede ve stopě stávající nezpevněné cesty.

Situační řešení je patrné ze situace příslušného objektu.

Výškové řešení:

Cyklostezka je po celou její délku vedena na stávajícím stavu. Maximální podélný sklon je zde 8,00 %, kde cyklostezka sklesává ze stávající polní cesty.

V místě, kde cyklostezka podjíždí most, je z důvodu stávajících oblouků mostu snížený výškový průjezd. V šířce 1,25 m nesplňuje cyklostezka minimální podjezdnou výšku 2,50 m, nýbrž má výšku min. 1,60 m. V šířce min. 1,50 m je dále splněna podjezdná výška min. 2,50 m. Ke zvýšení bezpečnosti pod mostem ev. č. 244-007 jsou navrženy následující úpravy:

- Nalepení reflexní pásky k upozornění na snížený průjezdný profil kvůli stávajícímu oblouku mostu s šířkou pásky 0,50 m.
- Zdrsněný povrch cyklostezky z lomového kamene tl. 0,20 m do betonového lože tl. min. 0,10 m z betonu C20/25n-XF3 v oblasti pod mostem, kde není dodržena podjezdná výška min. 2,50 m.
- Bezpečnostní protismyková úprava – barevný povrch vozovky s vysokým smykovým třením – Rocbinda. Rocbinda bude umístěna pod mostem na vycementované části komunikace. Mezi lomovým kamenem a asfaltovým povrchem je navržena betonová obruba š. 0,10 m uložena do betonového lože tl. 0,10 m z betonu C20/25n-XF3 s nášlapem 0,00 m.
- Umístění varovných SDZ A22 a E13.

Výškové řešení je patrné z podélného profilu příslušného objektu.

Příčné uspořádání:

Světelná šířka cyklostezky: 2,75 m

Základní příčné uspořádání cyklostezky je 2,75 m. V oblasti skruže, která je ve vlastnictví ČHMÚ dojde k lokálnímu zúžení na světlu šířku 2,50 m.

Základní příčný sklon cyklostezky je jednostranný 2,0 %. Po celou délku SO 103 je navržen jednostranný sklon směrem k Labi. Na svém začátku a konci je cyklostezka napojena dle stávajícího stavu.

Sjezdy:

Na trase se nevyskytuje žádný sjezd.

Ostatní úpravy:

Cyklostezka je v celé její délce lemována betonovým obrubníkem šířky 0,1. Pro bezbariérové užívání stavby je navržena přirozená vodící linie formou betonového obrubníku s výškou nášlapu 0,06 m. Obrubník je uložen do betonového lože tl. 0,10 m z betonu C20/25n-XF3.

Podél Labe, kde bude docházet k úpravám terénu plynulým napojením na cyklostezku, bude navrženo odláždění pomocí lomového kamene do betonového lože C20/25n-XF3 tak, aby

došlo k provázání se stávajícím zpevněným břehem a nedošlo tak k vymílání zeminy mezi cyklostezkou a stávajícím zpevněným svahem.

Návrh zpevněných ploch:

Návrh konstrukce cyklostezky vychází z předpokládaného dopravního zatížení z ČSN 73 6114 – Vozovky pozemních komunikací a ze základních ustanovení pro navrhování dle TP 170. Jedná se o bezmotorovou komunikaci s mimořádným pojezdem povodí Labe. Z tohoto důvodu byla navržena únosnější vozovka než na objektech SO 101 a SO 102.

Konstrukce vozovky je navržena v souladu s TP 170 dle *přílohy 1 – Katalogové listy*.

D1-A-2-VI-PIII

Asf. bet. pro obrusné vrstvy	ACO 11	50/70	40 mm	ČSN EN 13108-1 ed. 2, ČSN 73 6121
Spojovací postřik	PS-C		0,35 kg/m ²	ČSN EN 13808, ČSN 73 6129
Asf. bet. pro podkladní vrstvy	ACP 16+	50/70	60 mm	ČSN EN 13108-1 ed.2, ČSN 73 6121
Infiltrační postřik	PI-C		0,60 kg/m ²	ČSN EN 13808, ČSN 73 6129
+ posyp hrubým drceným kamenivem fr. 2/4				
Štěrkodrt'	ŠDA	0/32Ge	250 mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1
Celkem			350 mm	

Na vrstvě štěrkodrti musí být dosaženo min. $E_{\text{def},2} = 60 \text{ MPa}$.

Na zemní pláni musí být dosaženo min. $E_{\text{def},2} = 30 \text{ MPa}$.

Odvodnění cyklostezky:

Srážková voda bude ze zpevněných ploch odváděna pomocí příčného a podélného sklonu do okolního terénu. Vzhledem k rozsahu a umístění stavby se nepředpokládá významná změna režimu povrchových a podzemních vod.

Propustky na cyklostezce nejsou navrženy.

SO 104 Oprava komunikace

Stavební objekt SO 104 navrhuje opravu komunikace v místech, kde dojde k zásahu do stávající komunikace II/244. Jedná se o polovinu komunikace v oblasti stavebního objektu SO 252.a. Zásah do komunikace bude minimalizován osazením pažení, ale bez úplného zásahu do vozovky se to neobejde. Finální vrstva bude opravena až k podélné spáře, aby na vozovce nevznikaly nové pracovní spáry.

2.6.2. Mostní objekty a zdi

a) Výčet objektů a zdí

SO 201 Rozšíření říms silničního mostu

SO 251 Opěrná zeď na větvi 1

SO 252.a Zárubní zeď na větvi 2

SO 252.b Opěrná zeď na větvi 2

SO 253 Opěrná zeď na větvi 3

b) Základní charakteristiky jednotlivých objektů, zejména základní údaje – rozpětí, délky, šířky a průchozí prostory

SO 201 Rozšíření říms silničního mostu

Nové mostní římsy budou z důvodu snížení vlastní hmotnosti provedeny jako kombinované celkové šířky 2,50 m. Základní část vedle odvodňovacího proužku bude monolitická železobetonová v šířce 1,75 m. Její konec bude slícován s koncem stávající nosné konstrukce. Na ŽB část poté naváže vyložená část římsy z kompozitu, která má šířku 0,75 m. Užití kompozitu umožňuje významné snížení vlastní hmotnosti římsy při zachování pevnostních parametrů. Kompozitní část sestává z příčných kompozitních profilů zakotvených chemicky do svislé části mostovkové desky v rastru á 1,00 m. Tyto příčné profily poté vynášejí pochozí kompozitní desku a současně jsou do nich připevněny boční a spodní kryt podhledu, kterými jsou rovněž desky z kompozitu.

Výška obruby římsy nad teoretickým prodloužením plochy vozovky je 120 mm. Tato výška splňuje požadavky příslušných předpisů, je však nižší, než výška původní římsy, čímž dochází k dalšímu snížení vlastní hmotnosti. Horní povrch celé římsy je vyspádován ve sklonu 2,00 % směrem do vozovky. Povrch betonové části je upraven příčnou striáží, pochozí kompozitní deska je provedena ve zdrsňené pochozí úpravě.

Pro kotvení betonové části římsy do nosné konstrukce budou využity závitové tyče stávajících zabetonovaných kotevních přípravků. Na tyto závitové tyče budou po jejich očištění připevněny matkami nové kotevní mašle. V případech, kdy dojde při bourání římsy k poškození stávajících závitových tyčí, budou nové kotvy navrtány a vlepeny v příčném směru ve stejné linii jako tyče původní. Toto je opatření pro zamezení převrtání příčné nosné výztuže stávající mostovkové desky.

V betonové části říms budou umístěny chráničky pro převedení slaboproudých inženýrských sítí. V levé římse 1xDN110 + 1xDN63, v pravé 1xDN110 + 1xDN63.

Římsy budou betonovány střídavě po úsecích délky cca 6,0 m oddělených od sebe příčnými pracovními spárami. Všechny pracovní spáry budou utěsněné trvale pružným tmelem odolným UV záření.

Nad podpěrami a na koncích mostu u opěr jsou stávající elastické mostní závěry (celkem 4ks). Tyto závěry byly obnoveny při rekonstrukci vozovky na mostě v roce 2019. Závěry mimo římsy nebudou stavební úpravou dotčeny. Pod římsami zůstanou nedotčeny jejich stávající ocelový profil a výplňová hmota, pouze bude odbourána a znovu realizována betonová krycí deska dle TP 80.

Elastické mostní závěry:

Odvodnění vozovky na mostě je zajištěno příčným a podélným spádem mostovky do stávajících odvodňovačů umístěných v odvodňovacím proužku. Při stavební úpravě nedojde k dotčení těchto odvodňovačů. Litý asfalt odvodňovacího proužku bude u odvodňovačů odbouráván obzvlášť opatrně, nesmí v žádném případě dojít ani k poškození hydroizolace asfaltovými pásy v této oblasti.

Odvodňovací soustava:

Odvodnění izolace je zajištěno pomocí stávajících odvodňovacích trubiček, které se nacházejí v úžlabí. Platí pro ně totéž, co pro odvodňovače, budou při stavební úpravě ponechány a nesmí být při bouracích pracích poškozeny.

Úpravy pod mostem:

Zpevnění svahových kuželů opěr bude zachováno ve stávajícím rozsahu, dojde k opravě jeho spar, případně v místech narušení k jeho obnově – zejména v místě kolize se stavební jámou opěrné zdi SO 253. Nové zpevnění bude v šíři cca 0,50 m provedeno kolem úhlových zídek u křídel a podél křídel. Obnova resp. nové zpevnění budou realizovány z lomového kamene tl. 200 mm, do podkladního betonu tl. 150 mm. Opravy spar budou provedeny spárovací hmotou s odolností XF4. V rámci SO 201 budou ohumusovány a osety travním semenem plochy svahových kuželů u opěr narušené stavební činností.

Převáděné inženýrské sítě:

V římsách budou vedeny chráničky pro převedení slaboproudých a silnoproudých kabelů. V levé římse bude chránička 1x110/94 pro signalizační kabel ČHMÚ a 1x63/52 pro napájecí kabel NN plavebních značek Povodí Labe s.p. V pravé římse budou chráničky 2x110/94 pro sdělovací kabely CETIN a 1x63/52 pro napájecí kabel NN plavebních značek Povodí Labe s.p. Napájecí kabely NN budou vedeny od kostelecké opěry (od jihu) a budou vyvedeny u každé jednotlivé plavební značky a u poslední z nich bude chránička ukončena.

Cizí zařízení na mostě:

Na mostě se nacházejí znaky plavební světelné signalizace organizace Povodí Labe s.p. Plavební znaky budou kotveny prostřednictvím samostatných ocelových konzol k mostovkové desce.

SO 251 Opěrná zeď na větvi 1

Výkopy, zásypy a obsypy:

Výkop pro gabionovou zeď SO 251 se provede v otevřené stavební jámě při sklonu stěn 2:1. Výkopy budou provedeny do hloubky cca 0,4 m pod projektovaný spodní povrch gabionu, rovnoběžně s tímto povrchem, tedy v příčném spádu 10% směrem k rubu zdi. Vytěžená zemina ze stavebních jam vhodná pro zpětný zásyp se odveze na meziskládku. Zpětně používaná zemina nesmí být znehodnocena staveništním provozem. Nevhodná zemina se odveze na skládku.

Součástí objektu jsou hutněné obsypy a zásypy gabionových opěrných zdí. Terén svahu za zdí na jejím začátku bude dosypán a upraven ohumusováním a zatravněním.

Opěrná zeď:

Základová spára musí být urovnána a zhutněna na min. D= 95% PS a odsouhlasena geotechnikem stavby. Na základovou spáru bude proveden hutněný polštář ze štěrkodrti frakce 32/64 tloušťky 400 mm. Hutnění na ID=0,90, Edef,2 > 45 MPa, Edef,2 / Edef,1 < 2,5.

Tloušťka zdi v hlavě je 0,70 m a v patě až 2,50 m. Celková výška zdi je 1,60-4,20 m, výška nad terénem pak 0,75-3,20 m. Líc gabionu je šikmý ve sklonu 10:1, rub stupňovitý po 0,5 m. Horní hrana gabionové zdi nejprve plynule stoupá a poté směrem ke konci zdi zase klesá.

Gabiony musí být provedeny v souladu s Technickými kvalitativními podmínkami pozemních komunikací (TKP PK), kapitola 30, odstavec C - gabionové drátkokamenné konstrukce (vydalo MDS-OPK, 2020).

Gabionové koše:

Gabionové koše budou vytvořeny ze svařovaných ocelových sítí. Bodově svařované sítě mohou mít velikost oka na pohledové části 100x50 mm a na zbývajících částech 100x100 mm. Tloušťka drátu musí být min. 4 mm, pevnost drátu v tahu min. 500MPa, tažnost min. 8 %. Rub i líc se opatří do úrovně 200 mm pod upravený terén filtračně-separační geotextilií dle TP 97.

Protikorozní ochrana:

Uvažován stupeň korozní agresivity atmosféry C4-Vysoká dle ČSN EN ISO 9223, v souladu s TKP30 čl.30.C.1.1. Protikorozní ochrana drátů bude provedena dle TKP30 tabulka C2, ZnAl 90/10, 350 g/m², 52 mm.

Výplň gabionů:

Bude z kamenů velikosti min. 150 mm a max. 250 mm, kámen musí splňovat požadavky dle TKP30, tabulka C3. V místě ložných spár mezi koši bude vždy provedena ložná vrstva drobnější frakce 32/63 a 16/32. Plnění gabionů se bude prováděno dle čl. 30.C.3.2.2 jako kombinované plnění (konstrukce do výšky 5 m).

Gabiony budou sestavovány přímo na stavbě. Zhotovitel musí před zahájením prací předložit technologický předpis ke schválení objednateli stavby.

Rub gabionové konstrukce se zasypává vhodnou nenamrzavou zeminou. Zásyp a hutnění se provádí současně s plněním gabionu. Rub gabionů se opatří separační geotextilií proti vplavování jemnozrnné zeminy do gabionů. Do vzdálenosti 2 m od rubu gabionové konstrukce se mohou k hutnění použít pouze lehké hutnicí prostředky (pěchy, vibrační desky do hmotnosti 1000 kg nebo vedené válce do hmotnosti 1500 kg).

SO 252.a Zárubní zeď na větví 2

Výkopy, zásypy a obsypy:

Výkop pro gabionovou zeď se provede v částečně pažené stavební jámě. Kotvené záporové pažení bude realizováno na straně svahu zemního tělesa stávající komunikace II/244. Ocelové záporové HEB 160 budou osazeny do předem provedených vrtů průměru 0,25 m v rastru á 1,00 m a ve své spodní části zabetonovány. Prostor mezi záporami bude při postupném odtěžování spodní části svahu vyplňován dřevěnými pažinami. Kotvení záporů bude v 1 výškové úrovni (1,50 m pod úrovní sil. II/244) zemními tyčovými kotvami délky 8,00 m při délce zainjektovaného kořene 4,00 m o průměru 200 mm. Kotvení bude v podélném směru v rastru á 2,00 m a bude vnášeno do zápor prostřednictvím ocelové převázky tvořené dvojicemi profilů UPE 200. Únosnost kotvy na mezi pevnosti musí být min. $F_{1k}=1049$ kN a síla na mezi kluzu kotvy min. $F_{0,1k}=850$ kN. Plocha příčného řezu kotvy je min. 1020 mm². Kotvy jsou skloněné pod úhlem 17°.

Záporové pažení i zemní kotvy jsou navrženy jako dočasné konstrukce, budou však ve svahu ponechány i po zasypání rubu gabionové zdi.

Zbývající strany výkopové jámy budou provedeny jako svahované a budou tvořit figuru výkopu společně pro výstavbu gabionové opěrné zdi SO 252.b zajišťující těleso násypu mezi větvemi 2 SO 102 a SO 101. Výkopy budou provedeny do hloubky cca 0,4 m pod projektovaný spodní povrch gabionu, rovnoběžně s tímto povrchem, tedy v příčném spádu 10% směrem k rubu zdi. Vytěžená zemina ze stavebních jam vhodná pro zpětný zásyp se odveze na meziskládku. Zpětně používaná zemina nesmí být znehodnocena staveništním provozem. Nevhodná zemina se odveze na skládku.

Součástí objektu jsou hutněné obsypy a zásypy gabionových zdí. Terén svahu za zdí bude dosypán a upraven ohumusováním a zatravněním.

Zárubní zeď:

Základová spára musí být urovnána a zhutněna na min. D= 95% PS a odsouhlasena geotechnikem stavby. Na základovou spáru bude proveden hutněný polštář ze štěrkodrti frakce 32/64 tloušťky 400 mm. Hutnění na $ID=0,90$, $E_{def,2} > 45$ MPa, $E_{def,2} / E_{def,1} < 2,5$.

Tloušťka zdi v hlavě je 1,00 m, v nejnižší části 0,75 m a v patě až 3,50 m. Celková výška zdi je 1,00 – 4,50 m, výška nad terénem pak 0,30 – 3,20 m. Líc gabionu je šikmý ve sklonu 10:1, rub

rovněž šikmý šířkově odstupňovaný po 0,5 m. Horní hrana gabionové zdi výškově plynule sleduje průběh terénu za zdí.

Gabiony musí být provedeny v souladu s Technickými kvalitativními podmínkami pozemních komunikací (TKP PK), kapitola 30, odstavec C - gabionové drátkokamenné konstrukce (vydalo MDS-OPK, 2020).

Gabionové koše:

Gabionové koše budou vytvořeny ze svařovaných ocelových sítí. Bodově svařované sítě mohou mít velikost oka na pohledové části 100x50 mm a na zbývajících částech 100x100 mm. Tloušťka drátu musí být min. 4 mm, pevnost drátu v tahu min. 500 MPa, tažnost min. 8 %. Rub i líc se opatří do úrovně 200 mm pod upravený terén filtračně-separační geotextilií dle TP 97.

Protikorozní ochrana:

Uvažován stupeň korozní agresivity atmosféry C4-Vysoká dle ČSN EN ISO 9223, v souladu s TKP30 čl.30.C.1.1. Protikorozní ochrana drátů bude provedena dle TKP30 tabulka C2, ZnAl 90/10, 350 g/m², 52 mm.

Výplň gabionů:

Bude z kamenů velikosti min. 150 mm a max. 250 mm, kámen musí splňovat požadavky dle TKP30, tabulka C3. V místě ložných spár mezi koši bude vždy provedena ložná vrstva drobnější frakce 32/63 a 16/32. Plnění gabionů se bude prováděno dle čl. 30.C.3.2.2 jako kombinované plnění (konstrukce do výšky 5 m).

Gabiony budou sestavovány přímo na stavbě. Zhotovitel musí před zahájením prací předložit technologický předpis ke schválení objednateli stavby.

Rub gabionové konstrukce se zasypává vhodnou nenamrzavou zeminou. Zásyp a hutnění se provádí současně s plněním gabionu. Rub gabionů se opatří separační geotextilií proti vplavování jemnozrnné zeminy do gabionů. Do vzdálenosti 2 m od rubu gabionové konstrukce se mohou k hutnění použít pouze lehké hutnicí prostředky (pěchy, vibrační desky do hmotnosti 1000 kg nebo vedené válce do hmotnosti 1500 kg).

Za rubem gabionové zdi bude probíhat odvodňovací žlab z betonové tvarovky, který bude zaústěn do vsakovací jámky v patě násypu u začátku zdi (součást SO 102).

SO 252.b Opěrná zeď na větvi 2

Výkopy, zásypy a obsypy:

Výkop pro gabionovou zeď se provede v částečně pažené stavební jámě. Kotvené záporové pažení bude realizováno na straně svahu zemního tělesa stávající komunikace II/244 (bude využito stejné pažení jako u zdi SO 252.a). Ocelové záporové HEB 160 budou osazeny do předem provedených vrtů průměru 0,25 m v rastru á 1,00 m a ve své spodní části zabetonovány. Prostor mezi záporami bude při postupném odtěžování spodní části svahu vyplňován dřevěnými pažinami. Kotvení záporů bude v 1 výškové úrovni (1,50 m pod úrovní sil. II/244) zemními tyčovými kotvami délky 8,00 m při délce zainjektovaného kořene 4,00 m o průměru 200 mm. Kotvení bude v podélném směru v rastru á 2,00 m a bude vnášeno do zápor prostřednictvím ocelové převázky tvořené dvojicemi profilů UPE 200. Únosnost kotvy na mezi pevnosti musí být min. $F_{1k}=1049$ kN a síla na mezi kluzu kotvy min. $F_{0,1k}=850$ kN. Plocha příčného řezu kotvy je min. 1020 mm². Kotvy jsou skloněné pod úhlem 17°.

Záporové pažení i zemní kotvy jsou navrženy jako dočasné konstrukce, budou však ve svahu ponechány i po zasypání rubu gabionové zdi.

Zbývající strany výkopové jámy budou provedeny jako svahované a budou tvořit figuru výkopu společně pro výstavbu gabionové opěrné zdi SO 252.a zajišťující těleso násypu mezi větvemi 2 SO 102 a SO 101. Výkopy budou provedeny do hloubky cca 0,4 m pod projektovaný spodní povrch gabionu, rovnoběžně s tímto povrchem, tedy v příčném spádu 10% směrem k rubu zdi, resp. do úrovně základové spáry železobetonového základu na pilotovém roštu.. Vytěžená zemina ze stavebních jam vhodná pro zpětný zásyp se odveze na meziskládku. Zpětně používaná zemina nesmí být znehodnocena staveništním provozem. Nevhodná zemina se odveze na skládku.

Součástí objektu jsou hutněné obsypy a zásypy gabionových zdí. Terén svahu za zdí bude dosypán a upraven ohumusováním a zatravněním.

Základová spára musí být urovnána a zhutněna na min. $D = 95\%$ PS a odsouhlasena geotechnikem stavby. Na základovou spáru bude proveden hutněný polštář ze štěrkodrti frakce 32/64 tloušťky 400 mm. Hutnění na $ID=0,90$, $E_{def,2} > 45 \text{ MPa}$, $E_{def,2} / E_{def,1} < 2,5$.

Tloušťka zdi v hlavě je 1,00 m, v nejnižší části 0,75 m a v patě až 3,50 m. Celková výška zdi je 1,00 – 5,00 m, výška nad terénem pak 0,30 – 3,20 m. Líc gabionu je šikmý ve sklonu 10:1, rub rovněž šikmý šířkově odstupňovaný po 0,5 m. Horní hrana gabionové zdi výškově plynule sleduje průběh terénu za zdí.

Opěrná zeď:

Gabiony musí být provedeny v souladu s Technickými kvalitativními podmínkami pozemních komunikací (TKP PK), kapitola 30, odstavec C - gabionové drátkokamenné konstrukce (vydalo MDS-OPK, 2020).

Gabionové koše:

Gabionové koše budou vytvořeny ze svařovaných ocelových sítí. Bodově svařované sítě mohou mít velikost oka na pohledové části 100x50 mm a na zbývajících částech 100x100 mm. Tloušťka drátu musí být min. 4 mm, pevnost drátu v tahu min. 500 MPa, tažnost min. 8 %. Rub i líc se opatří do úrovně 200 mm pod upravený terén filtračně-separační geotextilií dle TP 97.

Protikorozní ochrana:

Uvažován stupeň korozní agresivity atmosféry C4-Vysoká dle ČSN EN ISO 9223, v souladu s TKP30 čl.30.C.1.1. Protikorozní ochrana drátů bude provedena dle TKP30 tabulka C2, ZnAl 90/10, 350 g/m², 52 mm.

Výplň gabionů:

Bude z kamenů velikosti min. 150 mm a max. 250 mm, kámen musí splňovat požadavky dle TKP30, tabulka C3. V místě ložných spár mezi koši bude vždy provedena ložná vrstva drobnější frakce 32/63 a 16/32. Plnění gabionů se bude provádět dle čl. 30.C.3.2.2 jako kombinované plnění (konstrukce do výšky 5 m).

Gabiony budou sestavovány přímo na stavbě. Zhotovitel musí před zahájením prací předložit technologický předpis ke schválení objednateli stavby.

Rub gabionové konstrukce se zasypává vhodnou nenamrzavou zeminou. Zásyp a hutnění se provádí současně s plněním gabionu. Rub gabionů se opatří separační geotextilií proti vplavování jemnozrnné zeminy do gabionů. Do vzdálenosti 2 m od rubu gabionové konstrukce se mohou k hutnění použít pouze lehké hutnění prostředky (pěchy, vibrační desky do hmotnosti 1000 kg nebo vedené válce do hmotnosti 1500 kg).

Za rubem gabionové zdi bude probíhat odvodňovací žlab z betonové tvarovky, který bude u začátku zdi zaústěn do odvodňovacího žlábků pod cyklostezkou a dále do vsakovací jímky (obojí je

součástí SO 101) a na konci zdi do uliční vpusti s odvedením vody vpravo do paty tělesa cyklostezky SO 101.

Železobetonový základ na pilotách:

Opěrná zeď se nachází v ochranném pásmu stávajícího kanalizačního potrubí DN400, jež je dle dostupných podkladů uloženo v hloubce až 3,50 m pod terénem. Z důvodu potencionálního ohrožení stability gabionové zdi SO 252.b a následně i kanalizačního potrubí v průběhu budoucích výkopových prací v souvislosti s opravou či výměnou tohoto potrubí, je část gabionové zdi založena hlubinným způsobem.

Pod částí opěrné gabionové zdi SO 252.b (km 0,011 70 – 0,077 50) bude realizován železobetonový základový pas šířky 1,50 m, výšky 0,90m, celkové délky 65,8 m, jež bude provázán s vrtanými železobetonovými pilotami $\phi 630$ mm délky 4,00 m. Piloty budou umístěny v pravidelné osově vzdálenosti 1,50 m, pod základem bude provedeno celkem 44 ks pilot. Základ bude rozdilátován na úseky délky max. 9,00 m. Výškově je horní úroveň železobetonového základu umístěna 500 mm pod přední spodní hranou gabionů, směrově je přední hrana základu 300 mm před přední spodní hranou gabionů. Nad železobetonovým základem bude proveden podsyp gabionové zdi min. 400 mm stejně jako v části zdi mimo základ.

SO 253 Opěrná zeď na větví 3

Výkopy, zásypy a obsypy:

Výkop pro gabionovou zeď se provede v částečně pažené stavební jámě. Kotvené záporové pažení bude realizováno na straně svahu zemního tělesa stávající komunikace II/404. Ocelové záporové HEB 160 budou osazeny do předem provedených vrtů průměru 0,25 m v rastru á 1,00 m a ve své spodní části zabetonovány. Prostor mezi záporami bude při postupném odtěžování spodní části svahu vyplňován dřevěnými pažinami. Kotvení záporů bude ve 2 výškových úrovních zemními kotvami délky 11,00 m (horní řada) resp. 10,00 m (spodní řada), v obou případech při délce zainjektovaného kořene 5,00 m o průměru 200 mm. Kotvení bude v podélném směru v rastru á 2,00 m a bude vnášeno do zápor prostřednictvím ocelové převázky tvořené dvojicí profilů UPE 200. Únosnost kotvy na mezi pevnosti musí být min. $F_{1k}=1049$ kN a síla na mezi kluzu kotvy $min F_{0,1k}=850$ kN. Plocha příčného řezu kotvy je min. 1020 mm². Kotvy jsou skloněné pod úhlem 15°.

Záporové pažení i zemní kotvy jsou navrženy jako dočasné konstrukce, budou však ve svahu ponechány i po zasypání rubu gabionové zdi.

Zbývající strany výkopové jámy budou provedeny jako svahované při sklonu stěn 2:1. Výkopy budou provedeny do hloubky cca 0,4 m pod projektovaný spodní povrch gabionu, rovnoběžně s tímto povrchem, tedy v příčném spádu 10% směrem k rubu zdi. Vytěžená zemina ze stavebních jam vhodná pro zpětný zásyp se odveze na meziskládku. Zpětně používaná zemina nesmí být znehodnocena staveništním provozem. Nevhodná zemina se odveze na skládku.

Součástí objektu jsou hutněné obsypy a zásypy gabionových opěrných zdí. Terén svahu za zdí bude dosypán a upraven ohumusováním a zatravněním.

Opěrná zeď:

Základová spára musí být urovnána a zhutněna na min. $D=95\%$ PS a odsouhlasena geotechnikem stavby. Na základovou spáru bude proveden hutněný polštář ze štěrkodrti frakce 32/64 tloušťky 400 mm. Hutnění na $ID=0,90$, $E_{def,2} > 45$ MPa, $E_{def,2} / E_{def,1} < 2,5$.

Tloušťka zdi v hlavě je 1,00 m a v patě až 3,00 m. Celková výška zdi je 2,50-5,00 m, výška nad terénem pak 1,20-3,80 m. Líc gabionu je šikmý ve sklonu 10:1, rub stupňovitý po 0,5 m. Horní

hrana gabionové zdi je nejprve v konstantní výšce a poté směrem ke konci zdi stupňovitě klesá po 0,50 m.

Gabiony musí být provedeny v souladu s Technickými kvalitativními podmínkami pozemních komunikací (TKP PK), kapitola 30, odstavec C - gabionové drátkokamenné konstrukce (vydalo MDS-OPK, 2020).

Gabionové koše:

Gabionové koše budou vytvořeny ze svařovaných ocelových sítí. Bodově svařované sítě mohou mít velikost oka na pohledové části 100x50 mm a na zbývajících částech 100x100 mm. Tloušťka drátu musí být min. 4 mm, pevnost drátu v tahu min. 500MPa, tažnost min. 8 %. Rub i líc se opatří do úrovně 200 mm pod upravený terén filtračně-separační geotextilií dle TP 97.

Protikorozní ochrana:

Uvažován stupeň korozní agresivity atmosféry C4-Vysoká dle ČSN EN ISO 9223, v souladu s TKP30 čl.30.C.1.1. Protikorozní ochrana drátů bude provedena dle TKP30 tabulka C2, ZnAl 90/10, 350 g/m², 52 mm.

Výplň gabionů:

Bude z kamenů velikosti min. 150 mm a max. 250 mm, kámen musí splňovat požadavky dle TKP30, tabulka C3. V místě ložných spár mezi koši bude vždy provedena ložná vrstva drobnější frakce 32/63 a 16/32. Plnění gabionů se bude prováděno dle čl. 30.C.3.2.2 jako kombinované plnění (konstrukce do výšky 5 m).

Gabiony budou sestavovány přímo na stavbě. Zhotovitel musí před zahájením prací předložit technologický předpis ke schválení objednateli stavby.

Rub gabionové konstrukce se zasypává vhodnou nenamrzavou zeminou. Zásyp a hutnění se provádí současně s plněním gabionu. Rub gabionů se opatří separační geotextilií proti vplavování jemnozrnné zeminy do gabionů. Do vzdálenosti 2 m od rubu gabionové konstrukce se mohou k hutnění použít pouze lehké hutnící prostředky (pěchy, vibrační desky do hmotnosti 1000 kg nebo vedené válce do hmotnosti 1500 kg).

Za rubem gabionové zdi bude probíhat odvodňovací žlab z betonové tvarovky, který bude zaústěn do vývařiště za koncem zdi. Srážková voda z vývařiště bude svedena skluzem do vsakovacího průlehu (je součástí SO 101).

2.6.3. Odvodnění pozemní komunikace

Objekty řady 300 v rámci projektu nejsou. Odvodnění cyklostezek, říms a zdí je součástí jednotlivých SO.

2.6.4. Tunely, podzemní stavby a galerie

Tunely ani jiné podzemní stavby se v rámci stavby nevyskytují.

2.6.5. Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony

Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny, ani protihlukové clony nejsou součástí stavby.

2.6.6. Vybavení pozemní komunikace

a) Záchytná bezpečnostní zařízení

SO 101 Cyklostezka vlevo

Svodidla:

V rámci SO 101 bude doplněno silniční ocelové svodidlo s úrovní zadržení H1 v délce 15 m a bude plynule napojeno na ocelové svodidlo na silničním mostu. Dále bude doplněna silniční obruba v délce 10 m, která bude odvádět vodu až k příkopové tvárnici u palisády.

Zábradlí:

Na rampách je navrženo kompozitní zábradlí výšky 1,3 m kotvené pomocí patní desky do betonové patky 0,3 m x 0,3 x 0,6 m navržené dle VL 4 01/2020 z betonu C20/25n-XF3. Kompozitní zábradlí je napojeno na mostní zábradlí řešené ve stavebním objektu SO 201. Celková délka kompozitního zábradlí je 153 m.

SO 102 Cyklostezka vpravo

Svodidla:

V rámci SO 102 bude doplněno silniční ocelové svodidlo s úrovní zadržení H1 v délce 100 m a bude plynule napojeno na ocelové svodidlo na silničním mostu. Dále bude doplněna silniční obruby v délce 10 m.

Zábradlí:

Na rampách je navrženo kompozitní zábradlí výšky 1,3 m kotvené pomocí patní desky do betonové patky 0,3 m x 0,3 x 0,6 m navržené dle VL 4 01/2020 z betonu C20/25n-XF3. Kompozitní zábradlí je napojeno na mostní zábradlí řešené ve stavebním objektu SO 201. Celková délka kompozitního zábradlí je 143 m.

SO 103 Cyklostezka podél Labe

Na SO 103 se nevyskytují žádná záchytná bezpečnostní zařízení.

SO 201 Rozšíření říms silničního mostu

Svodidla:

Stávající svodidlo na mostě (JDSM) bude odstraněno. Na novou římsu bude osazeno mostní svodidlo úrovně zadržení H2, minimální výšky 0,75 m dle TP 114 (výška musí být v souladu s TPV skutečně použitého svodidla). Nad dilatacemi se provede elektroizolační úprava. Na koncích mostu na tato svodidla naváží ocelová silniční svodidla.

Zábradlí:

Stávající ocelové zábradlí na mostě bude odstraněno. S ohledem na provoz cyklistů je navrženo nové zábradlí minimální výšky 1,30 m. Projekt navrhuje provedení zábradlí na silničním mostě s plnou krycí deskou.

SO 251 Opěrná zeď na větvi 1

Gabionová zeď bude opatřena v délce 35,00 m mostním zábradlím se svislou výplní výšky 1,30 m, které současně tvoří záchytné zařízení cyklostezky. V oblasti svahu, kde již má cyklostezka své vlastní zábradlí, na mostní zábradlí naváže na zdi silniční dvoumadlové zábradlí výšky 1,10 m, jež tvoří bezpečnostním zábranu proti pádu ze svahu. V horním povrchu zdí budou vytvořeny kapsy pro kotvení sloupků obou typů zábradlí. Zábradlí budou ocelová, nebo z kompozitu.

SO 252.a Zárubní zeď na větvi 2; SO 252.b Opěrná zeď na větvi 2; SO 253 Opěrná zeď na větvi 3

Gabionová zeď bude opatřena silničním dvoumadlovým zábradlím výšky 1,10 m. V horním povrchu zdi budou vytvořeny kapsy pro kotvení sloupků následně vyplněné prostým betonem. Zábradlí může být provedeno jako ocelové nebo kompozitní.

b) Dopravní značky, dopravní zařízení, světelné signály, zařízení pro provozní informace a telematiku

Svislé dopravní značení:

Svislé dopravní značení je navrženo v souladu s platným zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a s platnou vyhláškou MD č. 294/2025 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Navržené provedení a umístění značek odpovídá ČSN EN 12899-1 Stálé svislé dopravní značka – část 1: Stálé dopravní značky, včetně národní přílohy NA 1. Provedení a umístění SDZ je v souladu s TP 65, TP 100, VL 6.1 a s dalšími souvisejícími předpisy a normami.

Typ a umístění dopravních značek je zřejmé ze situačního výkresu.

Vodorovné dopravní značení:

Není navrženo.

c) Veřejné osvětlení

Veřejné osvětlení není součástí projektové dokumentace.

d) Ochrany proti vniku volně žijících živočichů na komunikace a umožnění jejich migrace přes komunikace

Vzhledem k umístění stavby u území ÚSES byl vypracován dokument Hodnocení vlivu zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny podle §67 zák. č. 114/1992 Sb., který je součástí projektové dokumentace. Detailní popis volně žijících živočichů a jejich vniknutí na komunikaci a migraci je popsán v tomto dokumentu.

e) Opatření proti oslnění

S ohledem na typ stavby nejsou navrženy clony a sítě proti oslnění.

2.6.7. Objekty ostatních skupin objektů

SO 020 Příprava území

Náplní objektu přípravy území pro stavbu je uvolnění území a vytýčení staveniště pro stavbu zbylých SO. V rámci objektu se provede demontáž a následná montáž dopravních značek a směrových sloupků, demontáž a následná montáž plavebních značek, demontáž stávajících svodidel, odstranění zábradlí na stávajících rampách a přesun pomníku. Rušené a vracené značky jsou patrné v situaci přípravy území, která je přílohou technické zprávy. V rámci přípravy území budou vykáceny vzrostlé dřeviny a vymýceny souvislé keřové porosty v místech trvalého a dočasného záboru. Při kácení se vychází z rekognoskace zájmového území a ze zpracovaného dendrologického průzkumu. Dendrologický průzkum je vypracován v podkladech a průzkumech v souvislé dokumentaci. Taktéž proběhne likvidace pařezů po vykácených dřevinách. Odstranění pařezů proběhne na celé ploše záboru. Kácení dřevin je znázorněno v koordinační situaci.

V rámci přípravy území budou vykáceny vzrostlé dřeviny a vymýceny souvislé keřové porosty v místech trvalého a dočasného záboru. Při kácení se vychází z rekognoskace zájmového území a

ze zpracovaného dendrologického průzkumu. Dendrologický průzkum je součástí dokumentace k PDPS. Taktéž proběhne likvidace pařezů po vykácených dřevinách. Odstranění pařezů proběhne na celé ploše záboru.

Dále budou nekácené stromy v blízkosti stavby ochráněny dle standardu Péče o přírodu a krajinu, Ochrana dřevin při stavební činnosti. Účelem ochrany dřevin je minimalizace vznikajících poškození dřevin při plánované či probíhající stavební činnosti. Provedení ochrany bude provedeno dle SPPK A01 002:2017 Ochrana dřevin při stavební činnosti. Ochrana dřevin je znázorněno v příloze této technické zprávy nebo v koordinační situaci.

Součástí přípravy území je také přesunutí pomníku obětem 2. světové války evidenční číslo: CZE2117-1889, který je dotčen stavbou. Jedná se o pomník podél silnice II/244 na k. ú. Kostelec nad Labem. Přesun pomníku je navržen cca o 20 metrů k nové cyklostezce na větvi 2. Poloha nového pomníku je patrná přílohy této technické zprávy nebo z koordinační situace.

Dále jsou v rámci SO 020 navrženy dočasné zábrany pro obojživelníky, aby živočichové nevstupovali do prostoru staveniště. Zábrany se instalují od začátku března do ukončení realizace záměru nebo termínu stanoveného odborným biologickým dozorem. Zábrany jsou realizovány dle standardu AOPK ČR 02 001 – Zřizování a provoz mobilních zábran pro obojživelníky podél komunikací. Bariéry je nutné pravidelně, především v době migrace, kontrolovat a transferovat jedince na stavbou neovlivněná místa v okolí.

Skrývka ornice a sejmutí drnu je součástí jednotlivých stavebních objektů řady 100.

2.7. Základní charakteristika technických a technologických objektů

V rámci stavby se technologická zařízení nevyskytují.

2.8. Zásady požární bezpečnostního řešení

Požární bezpečnost stavby odpovídá požadavkům ČSN 73 0802 ed. 2 – Požární bezpečnost staveb – Nevýrobní objekty. Stavba je navržena v souladu s normou.

Z hlediska požární ochrany nepředstavuje výstavba komunikace s ní souvisejících stavebních objektů žádné riziko. Převážná část objektů je silničních, přeložek inženýrských sítí a geotechnických staveb, kde největší objem představují zemní práce. To jsou objekty, kde nejsou žádné problémy s ochranou proti vzniku požáru.

2.9. Úspora energie a tepelná ochrana

U předmětné stavby se kritéria tepelně technického hodnocení nestanovují.

2.10. Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní prostředí

Větrání, vytápění ani zásobování energiemi není pro stavbu pozemní komunikace relevantní. Vznik odpadů a jejich nakládání je popsáno v samostatné příloze 7 Projekt odpadového hospodářství v dokumentaci k PDPS.

2.11. Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) Ochrana před pronikáním radonu z podloží

Pro řešenou stavbu nejsou potřebná žádná opatření.

b) Ochrana před bludnými proudy

Potenciální zdroje bludných proudů se v okolí stavby nevyskytují.

c) Ochrana před technickou seizmicitou

Potenciální zdroje technické seizmicity, které by stavbu negativně ovlivňovaly, se v okolí stavby nevyskytují.

d) Ochrana před hlukem

S ohledem na charakter stavby není nutné ji chránit před hlukem.

Nejvyšší přípustné hladiny hluku zákon č. 258/2000Sb. o ochraně veřejného zdraví a jeho další následné prováděcí předpisy např. nařízení vlády č. 272/2011 Sb. (ochrana proti hluku), nařízení vlády č. 361/2007 (pracovní podmínky). Předpisy a nařízení stanoví, že organizace a občané jsou povinni činit potřebná opatření ke snížení hluku a dbát o to, aby pracovníci i ostatní občané byli jen v nejmenší možné míře vystaveni hluku, zejména musí dbát, aby nebyly překračovány nejvyšší přípustné hladiny hluku stanovené těmito předpisy.

Zhotovitel je dále povinen dodržovat nařízení vlády 361/2007, kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví zaměstnanců při práci ve znění pozdějších předpisů. Z těchto ustanovení pak vyplývají pro účastníky výstavby následující povinnosti:

Zhotovitel je povinen vyžadovat od výrobců stavebních strojů údaje o výši hluku, který stroje vydávají, a provádět opatření na ochranu proti škodlivému působení hluku.

Zhotovitel je povinen vybavit pracovníky pracující se stroji ochrannými pomůckami a přerušovat jejich práci v hlučném prostředí ze zdravotních důvodů nezbytnými přestávkami. Hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku A pro hluk ze stavební činnosti L_{Aeq} , se stanoví součtem základní hladiny akustického tlaku A $L_{Aeq,T}$ a korekcí přihlížející ke druhu chráněného prostoru, denní a noční době a posuzované době. Základní hodnota akustického tlaku $L_{Aeq,T}$ pro hluk ze stavební činnosti uvnitř objektu činí 40dB, pro hluk ze stavby ve venkovních prostorech (s výjimkou hluku z leteckého provozu a vysokoenergetického pulsu) činí 50 dB. V případě hluku s tónovými složkami, s výjimkou hluku z dopravy na pozemních komunikacích a drahách, a hluku s výrazně informačním charakterem se přičte další korekce. Tuto problematiku podrobně řeší §11 a 12 nařízení vlády č. 272/2011 Sb.

Ochrana proti hluku a vibracím je řešena pomocí:

- uplatňovat dostupná opatření ke snížení hlučnosti především stavebních strojů
- nasazením vhodných strojů, pravidelnou technickou údržbou
- provozovat stroje alespoň ve vzdálenosti 30 m od míst pobytu lidí
- dodavatel stavební části musí prokázat, že hluk ze stavební činnosti nepřesáhne:

v době od 7,00 do 21,00 hod $L_{Aeq} = 65$ dB

v době od 6,00 do 7,00 hod a od 21,00 do 22,00 $L_{Aeq} = 55$ dB

v době od 22,00 do 6,00 hod $L_{Aeq} = 45$ dB ve vzdálenosti 2m před obytnými a ostatními chráněnými objekty.

Hodnoty hluku ze stavební činnosti musí být určeny dle metodického opatření hlavního hygienika ČR pro hodnocení hluku ze stavebního provozu. V případě, že organizací výstavby nelze dosáhnout limitních hodnot hladin hlučnosti ve vzdálenosti 2m před fasádou obytných a ostatních chráněných objekt, je možno navrhnout taková opatření (kryty z ocelových plechů, ev. z jiných materiálů umožňujících údržbu a přístup ke stroji), která zajistí, aby uvnitř takových objektů hluk ze stavební činnosti nepřesáhl $L_{Aeq} = 40$ dB ve dne a 30dB v noci. Projekt doporučuje pracovní činnost od 7:00 – 20:00 hod.

e) Protipovodňová opatření

Stavba se nachází v záplavovém území Q5, Q20, Q100 a v aktivní záplavové zóně. Na trase jsou navrženy zpevněné svahy u koryta řeky, které budou provázány se stávajícím opevněním koryta, aby nedošlo k jeho vymletí a poničení cyklostezky.

f) Ochrana před sesuvy půdy

Vzhledem k charakteru stavby není ochrana před sesuvy půdy pro tuto stavbu navrhována.

g) Ochrana před vlivy poddolování

Vzhledem k charakteru stavby není ochrana proti vlivům poddolování uvažována.

h) Ostatní účinky - vliv poddolování, výskyt metanu apod.

V okolí stavby se nenachází poddolované území ani místa potenciálních nebo aktivních sesuvů či řícení svahů. Vzhledem k otevřenému prostředí není případný výskyt metanu pro stavbu PK zásadní.

3. PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

a) Napojovací místa technické infrastruktury

Stavba sama je součástí dopravní infrastruktury, nevyžaduje nová napojení na síť technické infrastruktury nad rámec již existujících vazeb. Všechny přeložky technické infrastruktury jsou náhradou za stávající zařízení.

b) Napojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky sítí technické infrastruktury jsou podrobně popsány v kapitole 2.3 v jednotlivých popisech objektů řady 400.

4. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

a) Popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření

Bezbariérovost je na stavbě zajištěna, nicméně stavba nemá návaznosti na bezbariérové užívání v předchozím, ani následujícím úseku.

Samostatná cyklostezka je navržena dle zásad TP 179 a ČSN 73 6110, kde jsou řešeny i požadavky vyhlášky č. 146/2024 Sb., o požadavcích na výstavbu a požadavky ČSN 73 4001. Bezbariérovost je zaručena zejména úrovnovým napojením na okolní plochy, návrhem přirozených vodících linií a podélnými sklony.

b) Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Předmětnou úpravou není napojení na stávající infrastrukturu měněno.

c) Doprava v klidu

Doprava v klidu není řešena.

d) Pěší a cyklistické stezky

Akce řeší výstavbu nové cyklostezky v oblasti silničního mostu ev. č. 244-007. Celkový popis nových cyklostezek je popsán v kapitole 2.3, 2.6.1 a v popisech jednotlivých stavebních objektů.

5. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

a) Terénní úpravy

Terénní úpravy budou spočívat v ohumusování a ozelenění.

V rámci výstavby budou prováděny zemní tělesa. Postupováno bude v souladu s ČSN 73 6133, viz. technická zpráva jednotlivých objektů.

b) Použité vegetační prvky

Pro lepší začlenění stavby do terénu budou svahy zářezů ozeleněny. Rozprostření ornice a návrh sadových úprav je součástí stavebního objektu SO 810 - Sadové úpravy.

c) Biotechnická, protierozní opatření

Zářezové a násypové svahy budou ihned po provedení ozeleněny pro zabránění eroze půdních vrstev. Další protierozní opatření si stavba nevynucuje.

6. POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

a) Vliv na životní prostředí

Vliv na ovzduší

Charakter stavby nemění vliv na ovzduší.

V době výstavby cyklostezky lze očekávat nárůsty imisní zátěže zejména z pohledu krátkodobých (hodinových) koncentrací. Na základě znalostí o kvalitě ovzduší v dané lokalitě lze předpokládat, že provoz stavební dopravy nezpůsobí překračování imisních limitů. Při plánování stavby a výběru dodavatele je však nutné preferovat nasazení moderní techniky s nízkými emisními parametry.

Provoz na řešené komunikaci je zdrojem emisí znečišťujících látek do ovzduší. Vzhledem k tomu, že rekonstrukci komunikace se charakter dopravy nezmění lze předpokládat, že nedojde k nárůstu množství produkováných emisí.

Vzhledem k charakteru rekonstrukce nedojde ke zhoršení stávajících emisních a imisních zátěží. Nebude vznikat nová doprava, tedy z pohledu hlukové zátěže bude stav neměnný.

Hluk

Vzhledem k charakteru stavby nedojde ke zhoršení stávajících emisních a imisních zátěží. Bude vznikat pouze nová cyklistická doprava a nedojde tedy k výraznému navýšení hlukové zátěže.

Vliv na povrchové vody

Posuzovaná cyklostezka je odvodněna pomocí příčného a podélného sklonu do stávajících odvodňovacích zařízení.

Vzhledem k charakteru projektu, výstavba cyklostezky, se nepředpokládá změna vlivu stavby na povrchové vody oproti stávajícímu stavu.

Vliv na podzemní vody

Vzhledem k charakteru projektu, výstavba cyklostezky, se nepředpokládá změna vlivu stavby na podzemní vody oproti stávajícímu stavu.

Odpady

Problematika odpadů ze stavby je řešena v Projektu odpadového hospodářství, který je uveden v příloze „7 Projekt odpadového hospodářství“ v dokumentaci k PDPS.

Odpady budou vznikat zejména při demolicích stávajících objektů a vozovek, zemních pracích, pokládání jednotlivých vrstev vozovek a při dokončovacích pracích, eventuálně při likvidaci následků havarijních situací vzniklých při výstavbě. Během stavebních činností budou vznikat také odpady vázané na provoz zařízení staveniště. Činnosti, při kterých budou vznikat odpady v prostoru zařízení staveniště, budou mít charakter zejména přípravných a servisních činností.

Převážná část stavební suti bude tvořena demoličními odpady charakteru ostatního odpadu. Při demolicích však mohou vznikat i demoliční odpady obsahující nebezpečné látky (materiály obsahující dehet, atd.). Proto musí být demoliční odpady tříděny a pokud možno využity.

Při výstavbě vznikne odpadový materiál, se kterým musí zhotovitel stavby nakládat dle platných právních předpisů:

- Zákon č. 541/2020 Sb., Zákon o odpadech;
- Vyhláška 8/2021 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů;

Veškerá přebytečná zemina musí být odvezena na skládku odpadu. S nebezpečnými odpady může zhotovitel nakládat pouze na základě souhlasu věcně místně příslušného orgánu státní správy. Odpady musí být shromažďovány utříděné dle jednotlivých druhů a kategorií v souladu s ustanovením zákona o odpadech. Původce odpadů je zodpovědný za nakládání s odpady po dobu jejich využití nebo odstranění. Pokud by v průběhu realizace stavby docházelo k mísení jednotlivých druhů odpadů, musí mít původce platný souhlas místně příslušného orgánu státní správy.

Zhotovitel díla musí během stavebních prací zajistit kontrolu práce a údržby stavebních mechanismů s tím, že pokud dojde k úniku ropných látek do zeminy, je nutné kontaminovanou zeminu ihned vytěžit, uložit ji do nepropustné nádoby a vyvést na příslušnou skládku nebo do spalovny.

Zhotovitel stavby vypracuje program odpadového hospodářství, které předloží k odsouhlasení.

b) Vliv na přírodu a krajinu

V rámci akce je nutné provést kácení dřevin. Jedná se celkem o 33 stromů určených ke kácení a k porostu o celkové ploše 1578 m². Dendrologický průzkum je součástí souvisící dokumentace.

Při stavbě bude postupováno v souladu s § 5 odst. 3 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů, tak aby nedocházelo k nadměrnému úhynu rostlin a ke zraňování nebo úhynu živočichů nebo ničení jejich biotopu. Stromy, které zasáhnou do prostoru dočasného záboru stavby, budou chráněny bedněním připevněným bez poškození stromu.

Během stavby je nutno chránit stávající stromy včetně jejich kořenového systému před poškozením. Jedná se především o:

- Ochrana půdy v okolí stromů před poježděním těžkou mechanizací a skládkováním stavebního materiálu
- Oprava konstrukce v těsné blízkosti kmenů stromů

Stavba se nachází v blízkosti územního systému ekologické stability (dále jen ÚSES). Celkem se jedná o 3 územní systémy, kde jedním (NRBK K10) stavba přímo prochází. Na tomto základě byl zhotoveno hodnocení vlivu zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny podle §67 zák. č. 114/1992 Sb.

- NRBK K10 - Dominantním prvkem ÚSES pro celé řešené území i širší oblast je nadregionální biokoridor o dvou osách: NBK K10/N – nivní řada a NBK K10/V – vodní řada. Nadregionální biokoridor jde po Labi (K10/V) a po lužních lesích, mokřinách, loukách a slepých ramenech zbylých v říční niv po původním neregulovaném korytě řeky (K10/N). V řešeném území patří do nadregionálního biokoridoru kromě samotné řeky Labe s břehovými porosty i všechny lužní lesy při severní hranici území, na levém břehu Labe pak Jiřická tůň. V nadregionálním biokoridoru je vloženo několik lokálních i regionálních biocenter.
- RBC 1477 - Slepé rameno Labe Staré labské řečiště, přirozená vodní a pobřežní společenstva, přirozený a přírodě blízký lužní les.
- LBK 192 Mlýnský potok

Stavba nezasahuje do žádného zvláště chráněného území podle zákona č. 114/1992 Sb. O ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů (národní park, chráněná krajinná oblast, národní přírodní rezervace, přírodní památka, přírodní park). Nejblíže se nachází PP Polabí u Kostelce ve vzdálenosti cca 0,9 km a PP Jiřina ve vzdálenosti cca 2,2 km od předmětného záměru.

Stavba neprochází žádnou evropsky významnou lokalitou (EVL) podle směrnice Rady Evropských společenství č. 92/43/EHS o stanovištích ani žádnou ptačí oblastí (PO) dle směrnic Rady Evropských společenství č. 79/409/EHS o ochraně volně žijících ptáků. Nejblíže se nachází EVL Polabí u Kostelce CZ0210152 ve vzdálenosti cca 400 m od stavby.

V zájmovém území neroste žádný památný strom evidovaný ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

c) Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Plocha cyklostezky nezasahuje do žádné evropsky významné lokality (EVL) podle směrnice Rady Evropských společenství č. 92/43/EHS, o stanovištích.

V zájmovém území stavby nejsou vyhlášeny ani navrženy žádné ptačí oblasti dle směrnice Rady Evropských společenství č. 79/409/EHS o ochraně volně žijících ptáků (směrnice o ptácích).

d) Způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí

Stavby svým rozsahem nevyžaduje posouzení vlivu záměru na životní prostředí (EIA).

e) V případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění záměrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení

Záměr nespadá do režimu zákona 76/2002 Sb. Problematika odpadů ze stavby je řešena v Projektu odpadového hospodářství, který je uveden v příloze „7 Projekt odpadového hospodářství“ v dokumentaci k PDPS.

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

Ochranná a bezpečnostní pásma nejsou z hlediska ochrany životního prostředí navrhována.

Stávající ochranná pásma

Stavba se dotýká několika ochranných pásem. Dotčená ochranná pásma budou muset být respektována, popřípadě bude požádáno o souhlas s umístěním stavby do ochranného pásma.

Ochranným pásmem zařízení elektrizační soustavy je prostor v bezprostřední blízkosti tohoto zařízení určený k zajištění jeho spolehlivého provozu a k ochraně života, zdraví a majetku osob. Ochranné pásmo vzniká dnem nabytí právní moci územního rozhodnutí.

Ochrannými pásmy jsou chráněna nadzemní vedení, podzemní vedení, elektrické stanice, výroby elektřiny a vedení měřicí, ochranné, řídicí, zabezpečovací, informační a telekomunikační techniky.

Ochranné pásmo nadzemního vedení je souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na obě jeho strany.

Při stavební činnosti je potřeba respektovat ochranná pásma pozemních komunikací a inženýrských sítí a práce provádět podle obecně platných předpisů a podmínek jednotlivých správců uvedených na jejich vyjádřeních.

Pozemní komunikace (zákon č.13/1997 Sb., § 30 ve znění novely zákona z 2015)

Silničním ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu pro:

dálnice	100 m
silnice I. třídy	50 m
silnice II. a III. tř., místní komunikace II. a III. tř.	15 m

Ochranné pásmo dráhy (ust. zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění)

Stavba se nenachází v blízkosti ochranného pásma dráhy.

Ochranné pásmo letiště (ust. zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, v platném znění)

Stavba se nenachází v blízkosti ochranného pásma letiště.

Chráněná oblast přirozené akumulace vod CHOPAV

Stavba se nenachází v blízkosti CHOPAV.

Vzdálenost 50 m od lesa

Stavba se nenachází ve vzdálenosti menší než 50 m od lesa.

Obecná ochranná pásma inženýrských sítí:

Komunikační vedení (zákon č.127/2005 Sb. §102)

po stranách krajního vedení	1 m
-----------------------------	-----

Elektroenergetika (zákon č.458/2000 Sb. §46)

Pro nadzemní vedení od krajního vodiče:

u napětí nad 1 kV do 35 kV včetně (bez izolace)	7 m
u napětí nad 35 kV do 110 kV	12 m
u napětí nad 110 kV do 220 kV	15 m
u napětí nad 22 kV do 400 kV	20 m
u napětí nad 400 kV	30 m

Pro podzemní vedení od krajního kabelu po obou stranách

u napětí do 110 kV	1 m
u napětí nad 110 kV	3 m

Pro elektrické stanice od oplocení nebo líce obvodového zdiva nebo od obestavění:

venkovní elektrické stanice a stanice s napětím nad 52 kV	20 m
kompaktní a zděné stanice s napětím od 1 kV do 52 kV	2 m
stožárové stanice s napětím od 1 kV do 52 kV	7 m
pro vestavěné elektrické stanice	1 m

Plynárenství (zákon č.458/2000 Sb. §68)

Na obě (všechny) strany od půdorysu:

u NTL a STL plynovodů a plynovodních přípojek v zastavěném území	1 m
u ostatních plynovodů a přípojek	4 m
u technologických objektů	4 m

Vodovody a kanalizace (zákon č.274/2001 Sb. §23)

Od vnějšího líce stěny potrubí nebo stoky:

vodovodní řady a kanalizační stoky do průměru 500 mm včetně	1,5 m
vodovodní řady a kanalizační stoky průměru nad 500 mm	2,5 m

Veškeré sítě musí být před započítáním zemních prací vytyčeny, ochráněny nebo přeloženy. Projekt požaduje provedení kontrolních ručních překopů. V případě zastižení nepředvídatelných sítí budou tyto ochráněny, případně výškově upraveny v souladu požadavků jednotlivých správců. Konkrétní navržené řešení bude projednáno se správcem sítě a odsouhlaseno technické řešení.

Nově navržená ochranná pásma:

Úprava komunikací zachovává/upravuje ochranná a bezpečnostní pásma:

- **Pozemní komunikace** (zákon č.13/1997 Sb., § 30 ve znění novely zákona z 2015)
- **Obecná ochranná pásma inženýrských sítí:**
 - **Komunikační vedení** (zákon č.127/2000 Sb. §102)
 - **Elektroenergetika** (zákon č.458/2000 Sb. §46)
 - **Vodovody a kanalizace** (zákon č.274/2001 Sb. §23)

Podrobný popis viz samostatné stavební objekty jednotlivých řad.

7. OCHRANA OBYVATELSTVA

Předmětným záměrem a jeho rozsahem není ohrožena ochrana obyvatelstva. Stavba není určena k ochraně civilního obyvatelstva.

8. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

Zásady organizace výstavby jsou samostatnou přílohou Souhrnné technické zprávy „Příloha 1 – B.8 Zásady organizace výstavby.“

9. CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

Srážková voda bude ze zpevněných ploch odváděna pomocí příčného a podélného sklonu do okolního terénu. Vzhledem k rozsahu a umístění stavby se nepředpokládá významná změna režimu povrchových a podzemních vod.

Srážkový odtok bude zpomalen vsakováním ve vsakovacím průlehu. Je navržen vsakovací průleh hloubky 250 mm s hladinou ve výšce 150 mm a celkovým retenčním objemem 6,1 m³. V případě přeplnění vsakovacího průlehu budou srážkové vody svedeny bezpečnostním přelivem z plastového potrubí v profilu DN 200 do řeky Labe. Bezpečnostní přeliv bude ve výšce maximální hladiny. Svahy jsou navrženy ve sklonu 1:2,5. V mocnosti 300 mm bude vytvořen půdní filtr se složením dle TNV 75 9011 (obsah jílu cca 10 %, obsah humusu min. 3 %; pH 6 až 9). Průleh bude zatravněn.

Přebytečné dešťové vody, které se nevsáknou do násypového tělesa budou odváděny do otevřených vsakovacích jam, které slouží k jejich postupnému vsakování do podloží. Vsakovací jáma bude realizována jako povrchové zařízení bez konstrukčního zakrytí s přímým kontaktem s přirozeným podložím a podporující vsakování. Na trase jsou navrženy 2 vsakovací jámy o půdorysných rozměrech 2 x 1,5 m. Hloubka vsakovacích jam budou 2 metry k dosažení písku jílovitého (dle IGP). Dno a stěny budou lemovány vodopropustnou geotextilií. Spodní zásyp bude tvořen ze štěrku frakce 32/63 o tloušťce 0,9 m, střední zásyp bude tvořen ze štěrku frakce 22/32 o tloušťce 0,9 m a vrchní filtrační vrstvy kameniva o frakci 8/16 v tloušťce 0,2 m. Do větší vsakovací jámy je navržen povrchový štěrbinový žlab, který bude vodu převádět přes stávající cestu.

Propustky na cyklostezce nejsou navrženy.

V Praze, 09/2025

Ing. Jaroslav Medáček