


A

Vypracoval: IVAN JINDRA	Zodp. projektant: ING.JAN PROCHÁZKA	HIP: ING.JAN PROCHÁZKA	Techn. kontrola: ING.JAN PROCHÁZKA	Zhotovitel:  <b>PONTIKA s.r.o.</b> IČO 26342669 Sportovní 4 360 09 Karlovy Vary tel. 353 228 240 pontika@pontika.cz
podpis:	podpis:	podpis:	podpis:	
Obec: KARLOVY VARY		Kraj: KARLOVARSKÝ		
Objednatel: KRAJSKÝ ÚŘAD KARLOVARSKÉHO KRAJE				
Zakázka:  <b>CYKLOSTEZKA OHŘE : DALOVICE - ŠEMNICE</b> <b>I.část LÁVKA DRAHOVICE - CHATOVÁ OSADA VŠEBOROVICE</b>				Č. zakázky: 2008-29 Datum: 12/2008 Formát: Měřítko: Stupeň PD: DSP
Název přílohy:  <b>PRŮVODNÍ ZPRÁVA</b>				Číslo přílohy:  <b>A</b>
				Souprava:

# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

## OBSAH:

<b>1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE</b>	<b>4</b>
<b>2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ</b>	<b>5</b>
2a) Stručný popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění	5
2b) předpokládaný průběh stavby	7
2c) vazby na územní plán a územní rozhodnutí včetně plnění jeho podmínek	7
2d) stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití	9
Úsek 1 - km 0 –0,186 rozšíření	10
Úsek 2 - km 0-0,045 nové trasy	11
Úsek 3 – km 0,045-0,250	12
Úsek 4 – km 0,250-0,350	16
Úsek 5 – km 0,350-0,520	17
Úsek 6 - km 0,520-0,690	17
Úsek 7 – km 0,690-0,940	19
Úsek 8 – km 0,940-1,110	22
Úsek 9 – km 1,110-1,250	22
Úsek 10 – km 1,250-1,508 75	22
2e) vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí	23
2f) celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření	24
<b>3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ</b>	<b>26</b>
a) dokumentace záměru k žádosti o vydání rozhodnutí o umístění stavby nebo k oznámení záměru pro získání územního souhlasu nebo rozhodnutí o změně stavby,	26
b) regulační plány, územní plán, případně územně plánovací informace,	26
c) mapové podklady, zaměření území a další geodetické podklady,	26
d) dopravní průzkum (studie, dopravní řešení),	26
e) geotechnický a hydrologický průzkum, základní korozní průzkum,	27
f) diagnostický průzkum konstrukcí,	27
g) hydrometeorologické a hydrologické údaje, plavební podmínky, inundace, kvalita vody v recipientech.	27
<b>4. ČLENĚNÍ STAVBY (JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ STAVBY)</b>	<b>28</b>
a) způsob číslování a značení,	28
b) určení jednotlivých částí stavby,	28
c) členění stavby na části stavby, na stavební objekty a provozní soubory,	28
<b>5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY</b>	<b>28</b>
a) věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků,	28
b) uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti,	29
c) zajištění přístupu na stavbu,	29
d) dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy.	31
e) finanční zajištění a výkupy pozemků	31
f) prováděcí dokumentace stavby	31
<b>6. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ A SPRÁVCŮ</b>	<b>32</b>
a) seznam známých nebo předpokládaných právnických a fyzických osob, které převezmou jednotlivé stavební objekty a provozní soubory po jejich ukončení do vlastnictví a osob, které je budou spravovat (pozemní komunikace, sítě technické infrastruktury, oplocení apod.)	32
b) způsob užívání jednotlivých objektů stavby.	32

<b>7. PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ</b>	<b>32</b>
a) možnosti (návrh) postupného předávání části stavby (úsek, objekt) do užívání,	32
b) zdůvodnění potřeb užívání stavby před dokončením celé stavby.	32
<b>8. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY</b>	<b>33</b>
8.1 Souhrnný technický popis uvede celkový projektovaný rozsah, kapacitní údaje, základní technické parametry, základní dopravní, dispoziční, stavební a technologické řešení stavby, začlenění stavby do územní, tj. zejména vztah trasy a krajiny, vliv existující dopravní a technické infrastruktury na stavebně technické řešení stavby a architektonické řešení exponovaných objektů (portály tunelů, velké mosty), řešení širších vztahů a technické důsledky požadavků právních a technických předpisů.	33
Úsek 1 - km 0 –0,186 rozšíření	33
Úsek 2 - km 0-0,045 nové trasy	34
Úsek 3 – km 0,045-0,250	35
Úsek 4 – km 0,250-0,350	36
Úsek 5 – km 0,350-0,520	38
Úsek 6 - km 0,520-0,690	38
Úsek 7 – km 0,690-0,940	39
Úsek 8 – km 0,940-1,110	40
Úsek 9 – km 1,110-1,250	40
Úsek 10 – km 1,250-1,508 75	40
8.2.1. Pozemní komunikace	41
8.2.2. Mostní objekty a zdi	43
8.2.3. Odvodnění pozemní komunikace	44
8.2.4. Tunely, podzemní stavby a galerie	45
8.2.5. Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony	45
8.2.6. Vybavení pozemní komunikace	46
a) záchytná bezpečnostní zařízení,	46
b) dopravní značky, dopravní zařízení, světelné signály, zařízení pro provozní informace a telematiku,	46
c) veřejné osvětlení,	47
d) ochrany proti vniku volně žijících živočichů na komunikace a umožnění jejich migrace přes komunikace,	47
e) clony a sítě proti oslnění.	47
8.2.7. Objekty ostatních skupin objektů	48
<b>9. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ</b>	<b>49</b>
Souhrnný přehled zjištěných skutečností s vyhodnocením jejich vlivu na řešení stavby.	49
<b>10. DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMÁ, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY, PAMÁTKOVÉ REZERVACE, PAMÁTKOVÉ ZÓNY</b>	<b>49</b>
a) rozsah dotčení,	49
b) podmínky pro zásah,	49
c) způsob ochrany nebo úprav,	49
d) vliv na stavebně technické řešení stavby.	49
<b>11. ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ</b>	<b>51</b>
Vymezení a zdůvodnění změn současného stavu vyvolaných stavbou	51
a) bourací práce,	51
b) kácení mimolesní zeleně a její případná náhrada	51
c) rozsah zemních prací a konečná úprava terénu,	51
d) ozelenění nebo úpravy nezastavěných ploch,	52
e) zásah do zemědělského půdního fondu a případné rekultivace,	52
f) zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa,	52
g) zásah do jiných pozemků,	52
h) vyvolané změny staveb (přeložky a úpravy) dopravní a technické infrastruktury a vodních toků	52

<b>12. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY</b>	<b>53</b>
Určení a zdůvodnění nároků stavby na	53
a) všechny druhy energií,	53
b) telekomunikace,	53
c) vodní hospodářství,	53
d) připojení na dopravní infrastrukturu a parkování,	53
e) možnosti napojení na technickou infrastrukturu (podzemní a nadzemní sítě),	53
f) druh, množství a nakládání s odpady vznikajícími užíváním stavby.	53
 <b>13. VLIV STAVBY A PROVOZU NA POZEMNÍ KOMUNIKACI NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ</b>	 <b>53</b>
a) ochrana krajiny a přírody,	54
a) hluk,	54
c) emise z dopravy,	54
d) vliv znečištění vod na vodní toky a vodní zdroje,	54
e) ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě a při užívání stavby,	54
f) nakládání s odpady.	55
 <b>14. OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI</b>	 <b>56</b>
Průkaz, že stavba jako celek a její objekty jsou navrženy tak, aby splnily základní požadavky, kterými jsou	56
a) mechanická odolnost a stabilita,	56
b) požární bezpečnost (umožnění zásahu jednotek požární ochrany, únikové cesty pro osoby apod.)	56
c) ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí,	56
d) ochrana proti hluku,	57
e) bezpečnost při užívání (bezpečnost provozu na pozemních komunikacích),	57
f) úspora energie a ochrana tepla (hospodárnost provozu, úsporné technologie při výstavbě a údržbě apod.).	57
 <b>15. DALŠÍ POŽADAVKY</b>	 <b>58</b>
Popis návrhu řešení stavby z hlediska dodržení	58
a) užitných vlastností stavby (dostatečná kapacita objektů, obecné technické požadavky na výstavbu a výroby, snadná údržba, životnost apod.),	58
b) zajištění přístupu a podmínek pro užívání stavby – veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností pohybu a orientace,	58
c) ochrany stavby před škodlivými účinky vnějšího prostředí (povodně, agresivní podzemní voda, bludné proudy, poddolování a povětrnostní vlivy),	58
d) splnění požadavků dotčených orgánů.	59

## 1. Identifikační údaje

**1.1 Stavba :** : **Cyklostezka podél Ohře : Dalovice - Šemnice**  
**I.část „Lávka Drahovice - chatová osada Všeborovice“**

kraj : Karlovarský  
okres : Karlovy Vary  
obec : Karlovy Vary, Dalovice  
katastrální území : Karlovy Vary – Drahovice, Bohatice, Dalovice, Všeborovice,  
Budoucí správce : minimálně 5 let Karlovarský kraj

### 1.2 Objednatel :

Název a adresa: Karlovarský kraj  
zastoupený Ing.arch. Jaromírem Musilem,  
vedoucím odboru regionálního rozvoje  
Krajského úřadu Karlovarského kraje  
Závodní 353/88, 360 21 Karlovy Vary

**1.3 Investor :** Karlovarský kraj

### 1.4 Zhotovitel dokumentace :

Název a adresa projektanta: PONTIKA s.r.o.  
Štúrova 15, 360 04 Karlovy Vary  
IČ: 26342669  
kancelář: Sportovní 4, 360 09 K.Vary  
tel.: 353 228 240, 353 229 499  
živnostenské oprávnění:  
-projektová činnost ve výstavbě  
-výroba , obchod a služby neuvedené v přílohách 1 až 3  
živnostenského zákona  
autorizovaný inženýr pro mosty a inženýrské konstrukce:  
Ing. Jan Procházka č.autorizace 0300011  
Ing. Luděk Oberhofner č.autorizace 0300923

Autorizovaný inženýr pro dopravní stavby:

Ing.Olga Havlíková (ext.) č.autorizace 0300922

Projektanti:

HIP: Ing. Jan Procházka

komunikace : Ivan Jindra, kontrola Ing.Olga Havlíková

mosty: Ing.Oberhofner, Ing. Navrátilová

zdi: Filip Herman

vegetační úpravy, kácení zeleně Ing.Nováková

koordinační situace, záborový elaborát Štěpánka Hadáčková

## **2. Základní údaje o stavbě**

### ***2a) Stručný popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění***

#### ***Stručný popis návrhu stavby a její funkce:***

Předmětem stavby je cyklostezka šířky zpevnění 3 m se smíšeným provozem cyklistů a chodců. Hlavní funkce je rekreačně turistická (cílem je samotná jízda na kole) v menší míře se pak jedná o funkci dopravní (rezidenti – přeprava k cíli). Cyklostezka bude občasně sloužit Povodí Ohře k údržbě toku na pozemcích Povodí Ohře a Lesům ČR a obci Dalovice k obhospodařování lesních pozemků.

#### ***Význam stavby:***

Záměr vybudování „Cyklostezky podél Ohře“ vyplynul z důvodu potřeby hlavní cyklostezky Karlovarského kraje podél řeky Ohře, jako přirozené spojnice atraktivních míst Karlovarského kraje se sousedními regiony – Bavorskem a Ústeckým krajem. Cyklostezka povede Karlovarským krajem od hranic se SRN až k hranici s Ústeckým krajem, podpoří rozvoj infrastruktury pro cestovní ruch v obcích, poblíž kterých cyklostezka povede. Tato cyklostezka bude tvořit a někde už tvoří tzv. páteř pro napojení ostatních cyklostezek, proto je také často nazývána jako páteřní cyklostezka Karlovarského kraje.

Cykloturistika se stává trendem moderní doby a tvoří nezanedbatelnou složku cestovního ruchu. V Karlovarském kraji je její význam díky poloze kraje, přírodním podmínkám a vzhledem k historii a tradicím ještě významnější.

Vedení cyklostezky v okolí řeky Ohře, mimo místní komunikace a silnice II. a III.tř., má za cíl vytvořit podmínky pro sportovní vyžití cyklistů, zvýšit bezpečnost silničního provozu (tím, že se cyklisti přesunou z komunikací pro motorová vozidla na cyklostezku) a umožnit i rodinám s dětmi nebo tělesně postiženým bezpečný pohyb.

Výstavba cyklostezky podél řeky Ohře má také přiblížit přírodní památky a překrásné prostředí kolem řeky Ohře turistům. V okolí cyklostezky mohou vznikat doplňkové služby, které budou nabízeny turistům (cykloopravny, občerstvení, ubytování, prodej zboží, upomínkových předmětů atd.).

Uvádíme přehledně známá pozitiva cyklistické dopravy (dle Centra dopravního výzkumu):

- bezhlučnost a nulové emise
- finanční nenáročnost
- velký přínos pro lidské zdraví – půlhodinová jízda denně je vynikající prevencí proti civilizačním chorobám
- kolo jako prostředek pro rozvoj společenských vztahů – vychovává k humanitě a družnosti
- rozvoj aktivního cestovního ruchu
- flexibilita v dopravním provozu

### **Umístění:**

Průběh celé páteřní cyklostezky Ohře je od hranic se SRN až do Kyselky charakterizován 69 uzlovými body v průběhu cyklostezky, z nichž v předkládané I.části „Lávka Drahovice - chatová osada Všeborovice“ leží následující uzlové body:

U57	Drahovická lávka přes řeku Ohři (Město Karlovy Vary)
U58	Odbočení u lávky přes Vitický potok (Město Karlovy Vary - Dalovice)
U59	Připojení ulice Dolní (Město Karlovy Vary - Dalovice)
U60	Zahradnictví "Skála" (Město Karlovy Vary - Dalovice )
U61	Připojení lesní cesty (Dalovice)
U62	Napojení u hájenky na cestu „Výletní“ (Dalovice)

Rozsah stavby: stavba začíná u Drahovické lávky přes Ohři (U57), kde se napojuje na stávající

cyklostezku podél Ohře a na konci trasy se napojuje na stávající cestu „Výletní“ u hájenky (U62) k chatové osadě Všeborovice v celkové délce 1695 m. Cyklostezka na začátku prochází přes k.ú. Bohatice města K.Vary a k.ú. Dalovice obce Dalovice a dále prochází po nebo poblíže rozhraní katastrálních území Drahovice města Karlových Var a Všeborovice obce Dalovice, druhá polovina I.části pak jde pouze po katastrálním území Všeborovice.

V rámci rozpočtu stavby mělo být, dle podmínky č.11 územního rozhodnutí, čtvrtá odrážka, doplněno zpevnění cyklostezky v aleji mezi kaštiny v délce cca 600 m, což je navazující úsek směrem do centra K.Varů. Tato část však již byla zpevněna recyklátem péčí města K.Vary, proto tato podmínka odpadá.

## **2b) předpokládaný průběh stavby**

- |                                  |  |
|----------------------------------|--|
| - Zahájení                       | 2011   |
| - etapizace a uvádění do provozu | Účelné bude předčasně uvést do provozu úsek 1, kde se rozšiřuje chodník, aby se na něm co nejrychleji obnovil provoz a úsek 4., který slouží jako příjezdová komunikace k soukromým pozemkům. Zbývající I.část Lávka Drahovice – chatová osada Všeborovice se předpokládá dokončit jako celek. |
| - dokončení stavby               | 2011   |

## **2c) vazby na územní plán a územní rozhodnutí včetně plnění jeho podmínek**

Tato trasa je v celém příslušném rozsahu zahrnutá v územním plánu obce Dalovice.

Záměr realizace cyklostezky je v souladu se Strategií rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v Karlovarském kraji.

Pro stavbu vydal Úřad územního plánování a stavební úřad Karlovy Vary územní rozhodnutí dne 3.6.2008 a to současně i na II.část Chatová osada Všeborovice-Šemnice.

## **Plnění podmínek ÚR k I.části:**

V územním rozhodnutí bylo stanoveno celkem 18 podmínek pro umístění stavby. Veškeré podmínky, vyjma těch, které se týkají pouze II.části, jsou splněny touto dokumentací.

Velmi významné byly požadavky Povodí Ohře v jejichž důsledku došlo k některým zásadním změnám. Níže uvádíme přehled hlavních změn oproti DÚR.



## **Změny oproti DÚR**

-Odsun trasy dále od břehu ve vytypovaných úsecích:

Posun trasy od břehu nastal cca v km 0,100 až 0,250 a to až o 4 m v konci úseku (V konci úseku mohl tak velký posun nastat díky skutečnosti, že bylo zjištěno, že majitel sousední zahrádky má přeploceno a nemá na to smlouvu– dopis z 22.9.2008 od Povodí Ohře). Současně s tím byla původně navržená gabionová zeď pod cyklostezkou nahrazena kamenným záhozem. V místě charakteristického příčného řezu č.2 v km 0,125 dle DÚR (nyní řez km 0,12471) je posun osy 1,40 m. V místě budoucí SO 203 zárubní zdi jsou nyní 3 výrazné výstupky terénu do koryta: V řezu 6 SO 203 km 0,16696, dojde výstavbou ke zlepšení průtočného profilu, v řezu 11 SO 203 km 0,20756 zůstane přibližně dnešní stav, V řezu v km cca 0,250 místo napojení na příjezd z ulice Dolní (dnes kritické místo v této lokalitě), dojde k výraznému odtěžení, vodorovně o 4 m, stávajícího svahu (divoké skládky) (samostatně dokumentovaný řez č.2 pro Povodí Ohře). Tím bude v této lokalitě zlepšen jeden z nejkritičtějších stávajících průtočných profilů Ohří. Žádný z nově navržených svahů není horší než výše uvedené profily (řezy). Posun trasy vyvolal problémy se zásahem do pozemků 1208 a 1209 k.ú. Drahovice viz část 3 bodu 8.1.

Další posun trasy od břehu je v km 0,570-0,630, v místě charakteristického příčného řezu č.4 v km 0,125 dle DÚR, nyní řez km 0,60997, kde se jedná o posun 1,90 m, to umožnilo zde zcela zrušit projektovanou gabionovou zídku a opevnění břehu je navrženo z kamenného pohozu, který dále v trase přechází ve strmější kamenný zához.

Výrazný posun trasy je v km 1,25 až 1,40 nové staničení (cca km 0,32 až 0,48 úsek 3 dle DÚR), kde byla trasa přimknuta pod stávající svah (posun až 10 m) a nerozděluje tak louku a díky souhlasu pana Vojtka se zábořem a výměnou soukromého pozemku je v nejkritičtějším místě trasa posunuta o 3 m, viz řez km 1,38 (výkres 5.3).

V konci I.části v km 1,40 a 1,50876 byla trasa upravena tak, že jde těsně po okraji soukromé parcely p.č.341 k.ú. Všeborovice a hned za ní zahýbá k ulici Výletní, takže se zcela vyhne lesní parcele p.č. 336/1. Odsun trasy od břehu od 2 do 4 m je možný díky souhlasu majitele sousední parcely pana Buriánka s vybudováním zárubní zdi pod soukromým pozemkem. Cyklostezka zde bude ochráněna kamenným záhozem směrem k řece. V místě charakteristického příčného řezu č.7 v km 0,530 úsek 3 dle DÚR, nyní řez km 1,45730, se jedná o posun 3,20 m.

Povrch cyklostezky je nyní navržen celý ze živice (vyjma lávky), kdežto v DÚR byl z větší části hlinitopísčitý, hlavním důvodem je ochrana proti vymílání hlinitopísčitého povrchu velkou vodou.

Niveleta byla upravena (srovnána) hlavně v úseku km 0,74 až 0,90, tak aby vedla v konstantní vzdálenosti 70 cm pod pětiletou vodou a došlo k zatopení najednou v celém úseku. V tomtéž úseku

byla stezka zúžena na 2 m aby se nezvětšil zásah do koryta oproti DÚR. Žádný z profilů nepřesahuje zúžení řeky dané skalním výběžkem.

V úseku km 1,12 až 1,25 je niveleta upravena v rozsahu 60 až 50 cm pod pětiletou vodou.

V dokumentaci byly vytipovány a prověřeny všechny kritické příčné řezy, žádný jiný řez než uvedené řezy již není horší.

Na stycích cyklostezky a břehu Ohře bylo v DÚR navrženo celkem pět úseků gabionových zdí délky 165+190+100+120+100 m v celkové délce 675 m v dotyku s řekou, nyní je namísto původně uvažovaných gabionových zdí (dle DÚR) navržen těžký kamenný zához o sklonu 1: 1 délky 60+165+85+110+130+80 v celkové délce 630 m ale z toho pouze v délce 85+110+130 celkem 325 m je v přímém dotyku s řekou.

Zábradlí původně navržené z dřevěné kulatiny bylo změněno na ocelové trubkové z důvodu méně náročnější údržby.

## **2d) stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití**

Celá I.část cyklostezky je rozdělena v tomto článku 2d na 10 úseků s rozdílným stávajícím využitím území.

Pozn.: označení úseků (vyjma 1.úseku) neodpovídá rozdělení na úseky v dokumentaci pro územní rozhodnutí a toto dřívější rozdělení není nadále používáno, pokud je odkaz na úseky, myslí se tím označení úseků dle popisu v tomto článku.

### **Pro porovnání uvádíme rozdělení stavby na úseky a staničení dle DÚR/DSP:**

- I.část Lávka Drahovice – chatová osada Všeborovice

rozšíření stávajícího chodníku (úsek 1) staničeno samostatně jak v DÚR tak v DSP

úsek 1 km 0-0,175 / úsek 1 km 0-0,186

nová trasa v DÚR rozdělena na 2 úseky a každý úsek je staničen zvlášť

úsek 2 km 0- 0,940, úsek 3 km 0-0,627

nová trasa v DSP je rozdělena na 9 úseků a staničena je průběžně

úsek 2-10 km 0-1,50876

### **Úsek 1 - km 0 –0,186 rozšíření**

V počátečním úseku od Drahovické lávky (U57) prochází cyklostezka v délce 186 m po stávajícím chodníku a bude rozšířena převážně směrem ke hraně stávajícího svahu násypu k Ohři porostlého křovím a stromy. Podél spojovacího chodníku mezi ulicí Dalovickou a lávkou je umístěn odvodňovací žlab, který je zaústěn do nedaleké horské vpusti. Přímo u Drahovické lávky je úzký krček cyklostezky v místě vyústění schodů z lávky, kde je průchozí šířka pouze 1,87m. V tomto místě je betonový blok základu stojky konstrukce pro horkovod, který přechází nad silnicí.



Začátek úseku u Drahovické lávky



Zúžené místo vlevo, blok základu parovodu



Pohled zpět na úsek 1 z konce úseku

Schody na lávku se vlivem poklesu jejich základů vyklánějí směrem od lávky. Pod nástupními schodišti na lávku jsou elektrorozvody. V tomto úseku vedou v chodníku a vedle chodníku kabely Telefonika O2, jak metalické tak optické. Oba byly zaměřeny správcem jak polohou, tak i informativně jejich hloubka (vyneseny v příčných řezech). V místě stávajícího chodníku, ve vzdálenosti cca 1,00 m od obrubníku souběžné Dalovické silnice (pozn.: silnice je na některých mapách označena jako Bohatická, v tomto projektu je označena jako Dalovická) jsou umístěny



sloupy veřejného osvětlení, které tím omezují profil stávajícího chodníku z 2,50 m na 1,5 m. Chodník spolu s Dalovickou ulicí zahýbá vlevo a pokračuje po mostě přes Vitický potok do Dalovic. Z vodovodní šachty z ulice Dalovické je vyvedeno do svahu zřejmě odkalovací potrubí.

### **Úsek 2 - km 0-0,045 nové trasy**

Nově navržená cyklostezka odbočí od chodníku (U58) a v délce 45 m přechází území zaústění Vitického potoka do Ohře nejprve násypem délky 27 m a potom lávkou délky 18 m. Přes Vitický potok přechází ocelová příhradová konstrukce s jednou chráničkou pro nefunkční kabel pod  $H_{100}$ . Je to pozůstatek z doby výstavby mostu na I/13. V místě odbočení z úseku 1 je starý nefunkční rozváděč (pomníček), který asi také sloužil pro napájení staveniště mostu I/13. Rovněž je zde vodovodní šachta v těsné blízkosti budoucí cyklostezky a cyklostezka bude přecházet přes vodovodní potrubí Vaku.



Šachta VaK



Soutok v místě budoucí lávky



Ústí Vitického potoka-velká voda 2.4.2006



Místo lávky, v pozadí mosty, příhradová konstrukce pod  $H_{100}$  bude odstraněna



### **Úsek 3 – km 0,045-0,250**

Nejprve prochází 55 m podél plotu nad  $H_{100}$  a dále v délce 150 m prochází zanedbaným záplavovým územím mezi břehem řeky a zahrádkami. Tento úsek je zanesen naplavenými větvemi a dalším materiálem, který zde zůstal neodklizen kvůli nepřístupnosti území a dále je využíván pro skládku odpadů ze zahrádek.



Vyústění kanalizace VAKu v km 0,055  
cyklostezka povede nad



Cyklostezka povede podél plotu ~km 0,085



Zpětný pohled na ubytovnu a hospodu „Pod mostem“ s brankou, cyklostezka povede podél plotu, km 0,100



Náplavka jako kotviště pro vodáky nebude dotčena

V části úseku 3 byl břeh v minulosti opatřen výrazným opevněním z lomového kamene ve sklonu 1 : 1,25. Podél břehu jsou vzrostlé přestárlé stromy převážně olše a vrby. Na konci úseku je výrazný svah zasahující do koryta Ohře sloužící zřejmě jako divoká skládka.





Břeh v km~0,167 při velké vodě 2.4.2006



Stejný břeh po opadnutí vody s nánosy 25.4.2006

Z pozemku u domu pana Lečbycha p.č. 49/4 jsou vyústěny do svahu tři trubky podchycující 6 střešních svodů.



Přístavek domu p. Lečbycha a střešní svody



Přístavek z boku

Na pozemku p.č.57 je starý zahradní altán, který majitelé zamýšlí zrušit. Dva skleníky majitelé zamýšlí rovněž zrušit. Zahrádka je podpírána ve svahu starou nakloněnou zdí. Ze zahrádky vede schodiště směrem k Ohři.



Altán a zeď pozemku p.č.57, km 0,177



Pozemek p.č. 58 je podpírán rovněž zdí a níže položenou terasou převážně na pozemku p.č. 1209 k.ú. Drahovice, schodiště propojuje zahrádku a terasu a prostor u Ohře.



Terasa na p.č.1208,1209 pod pozemkem p.č.58



Zed' pod pozemkem p.č.1208, 1209, v popředí vlevo opevnění svahu 1:1.25

Pozemek p.č. 59 je podpírán velmi chatrnou soustavou nekompletních cihelných a kamenných zídek, v konci pozemku je postavena plechová bouda, z pozemku vede schodiště po svahu.



Kamenný taras pod pozemkem p.č.59 stav 2006



Kamenný taras (zarostlý) a cihelná zídka pod pozemkem p.č.59, km 0,207 stav 2009



Kamenný taras a cihelná zídka pod pozemkem p.č.59, km 0,207 – pohled proti toku stav 2009



Pod pozemkem 60/4 vyústíuje výtok z odlehčovací komory kanalizace vedle výtoku je svahové schodiště. Zahrádka je značně přeplocena směrem do Ohře, včetně terasy zahradního domku.



Zpětný pohled z km 0,234 stav 2009



Zahradní chatka v km 0,230



Výtok kanalizace VaK

Opěrné zídky pod pozemky zahrádek jsou vybudovány z větší části na pozemku Povodí Ohře. Břeh je částečně zpřístupněn zadními vrátky a schůdky ze zahrádek.

Od km 0,07 do km 0,09 podchází trasu (starý?) kabel Telefoniky O2.

Zde cyklostezka prochází rovněž po pozemcích zemřelých majitelů p.č. 1208 a 1209 k.ú. Drahovice, jejichž potomci dosud nemají vyřízeno dědictví.



#### **Úsek 4 – km 0,250-0,350**

V délce 100 m prochází po stávající nezpevněné cestě od připojení ulice Dolní (U59) až po vjezd do bývalého zahradnictví (U60). Pod cestou prochází propustek  $\varnothing$  300 poblíže druhých schodů.



Vjezd z ulice Dolní přes zapuštěný obrubník



Příjezd z ulice Dolní



Pohled k příjezdu z ulice Dolní



Pohled zpět ke vratům pana Skály



Divoká skládka (svah) km 0,260

Současný stav připojení ulice Dolní: nezpevněná cesta v majetku obce Dalovice na pozemku p.č. 60/1 (vedeném jako ostatní plocha) v katastrálním území Všeborovice probíhá v délce 24 m mezi pozemky soukromých zahrádek p.č.60/4 a p.č.61. V nejužším místě mezi dřevěnými neprůhlednými ploty je šířka 2,80 m s tím, že je zde ze strany pozemku p.č. 61 přeploceno o 70 cm. V nejužším místě pozemku p.č. 60/1 je podle katastrálních hranic, ve vzdálenosti 6 m od vjezdu šířka 3,20 m, v místě vjezdu je šířka pozemku 3,40m. Na výjezdu do ulice Dolní je omezený rozhled kvůli stávajícím plotům a živému plotu vpravo. Cesta je v současnosti zejména využívána jako jediný přístup k pozemku p.č. 75/1 (část bývalého zahradnictví) a k občasnému přístupu k Ohři pro Povodí Ohře. Pozn.: Dle sdělení pana Skály, majitele p.č. 75/1, původní příjezdová cesta do zahradnictví z ulice Nad řekou už není v jeho majetku a nemá k ní žádná práva, katastrální úřad rozdělení původního zahradnictví na více subjektů takto zapsal.

#### **Úsek 5 – km 0,350-0,520**

V délce 170 m jde po okraji podél bývalého zahradnictví, což je jediné místo záboru skutečné zemědělské půdy. V místě záboru jsou mladé ovocné stromky.



Pozemek p. Skály



Studny u p. Skály

#### **Úsek 6 - km 0,520-0,690**

V délce 170 m navržená cyklostezka prochází opět převážně zanedbaným územím mezi břehem řeky a zahrádkami, území je zčásti porostlé křovinatým porostem a stromy, zčásti se jedná o břehový porost kosený majiteli přilehlých zahrádek.





Výtok kanalizace km 0,536



Km ~0,560



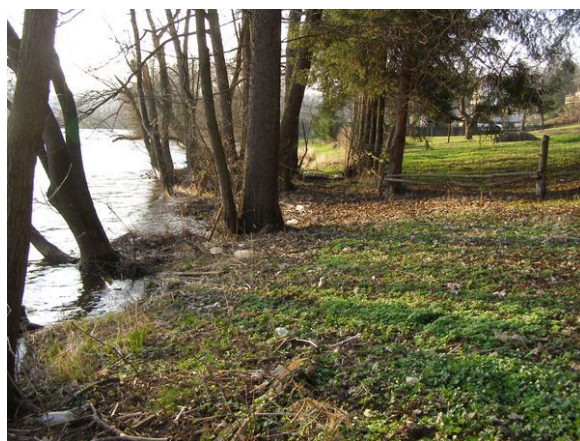
Km ~0,580



Km ~0,610



Km ~0,620



Pohled zpět z km 0,7 – zvýšená hladina vody  
2.4.2009 (vpravo plot p.č.99/1)

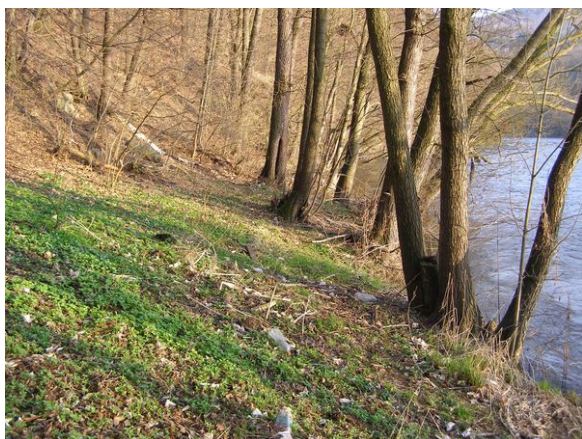




Km 0,62-0,66, pohled z pravého břehu,  
cyklostezka jde před ploty (stav 2005)

### **Úsek 7 – km 0,690-0,940**

Dále jde po levém břehu Ohře v délce 250 m pod prudkým, zalesněným a při Ohři skalnatým svahem včetně krátkého průchodu skalního ostrohu budoucím tunýlkem, z toho 160 m v těsné blízkosti břehu, úsek je částečně zarostlý typickými břehovými stromy (převážně olše a vrba). Většina následujících fotografií je za zvýšeného stavu vody 2.4.2009. Tato část cyklostezky bude turisticky vysoce atraktivní.



Pohled z km 0,700



Pohled od stromu v km 0,718





Balvan u štíčí tůně v km 0,740



Strom vpravo v km 0,775



Pohled od stromu v km 0,775 na skalní ostroh  
v km 0,800, kterým povede tunýlek



Uprostřed místo budoucího severního portálu



Místo jižního portálu



Skála vlevo v km 0,823 (stav 2006)

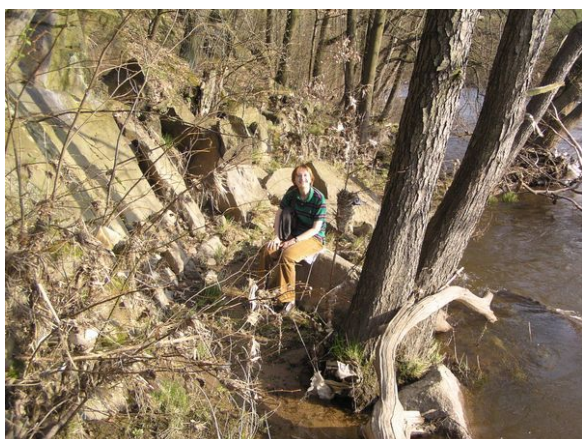




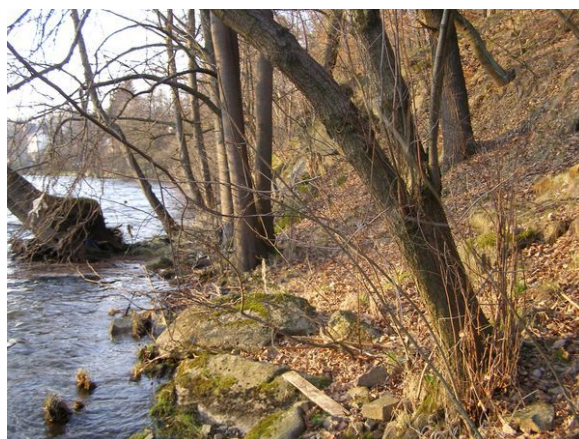
Kritické místo v km 0,823, uvolněná část skály se odstraní



Kritické místo v km 0,823 proti toku (stav 2009)



Skalní stěna vlevo v km 0,823



Vyvrácený strom v km 0,835, pohled proti toku



Pohled na břízu v km 0,885



### **Úsek 8 – km 0,940-1,110**

Cyklostezka od napojení na stávající lesní cestu (U61) povede v délce 170 m po stávající nebezpečné lesní cestě v prostoru nynějšího tábořiště .



Připojení lesní cesty v km ~0,940



Cesta přes tábořiště v km ~0,980

### **Úsek 9 – km 1,110-1,250**

Cyklostezka v délce 140 m lemuje břeh Ohře v místě, kde jsou patrné zbytky kamenné zídky původní cesty, je zde křovinatý břehový porost, převážně vrby.



Pohled z km 1,1 na pobřežní pěšinu



I takové scénérie se otevřou návštěvníkům  
cyklostezky km cca 1,25

### **Úsek 10 – km 1,250-1,508 75**

Cyklostezka dále prochází v délce 259 m po louce (vedené jako ostatní plocha) inundačním územím řeky Ohře, v počátku úseku jsou zbytky původní cesty, dále je stezka přímknutá těsně pod svah podél parcel č.337,336/2,341 a v blízkosti parcely č.339 všechny v k.ú Všeborovice a na konci prochází krátce skrz porost stromů (vedený jako ostatní plocha) a v místě nebezpečné točky



se napojuje na stávající cestu k chatové oblasti Všeborovice (U62). Kousek za točkou vlevo leží úvrať pro obracení techniky při zimní údržbě.



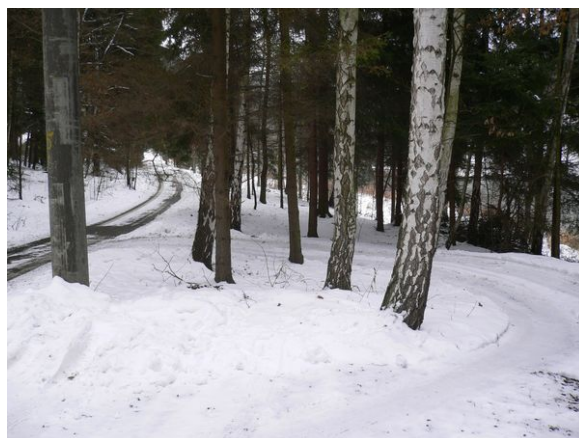
Po louce podél p.č.337, pohled z km 1,30



Špička kamenného tarasu v km 1,40 se odstraní



Pohled z km 1,450 proti toku



Točka na konci cyklostezky

## **2e) vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí**

Vedením cyklostezky a následnou údržbou dojde ke zkulturnění a zpřístupnění této zajímavé trasy podél břehu Ohře. Při stavbě také dojde k vyčištění dotčených břehů. Zároveň se zde nebudou tolik hromadit naplaveniny, zejména v místech budoucího zpevnění břehů a tím se zlepší odtokové poměry území. Trasa cyklostezky je navržena výškově i směrově tak, že nevytváří žádnou překážku v daném území. Trasa „Lávka Drahovice - chatová osada Všeborovice“ je optimální svojí polohou i stoupáním. Výstavbou cyklostezky nebudou zhoršeny odtokové poměry v okolí řeky Ohře.

I když dojde místně ke kácení břehové zeleně a úpravám stávajícího terénu, ze zkušeností víme, že podél břehů dojde k rychlému obnovení vegetace a přírodního vzhledu. Pokud



zkoumáme břehy Ohře v úseku od Karlových Varů do Kyselky, zjistíme, že v minulosti byl břeh řeky Ohře, zejména v konkávních obloucích, regulován kamenným záhozem nebo se zde nalézala opevnění břehů dlažbou z lomového kamene charakteristického šestiúhelníkového tvaru z čedičů.

Cyklostezka časem zcela splyne s krajinou a z protějšího břehu jí nebude pozorovatel ani vnímat obdobně jako splynula s krajinou asfaltová lesní cesta z Kyselky do chatové oblasti po levém břehu.

Dle vyjádření Krajského úřadu Karlovarského kraje odboru životního prostředí zamýšlený záměr není předmětem posuzování dle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí.

Trasa cyklostezky v I. části neprochází žádným zvláště chráněným územím. Cyklostezka prochází biokoridorem Ohře, který je nadregionálního významu v rámci územního systému ekologické stability krajiny. Stavba křížuje biokoridor Vitického potoka, který je přemostěn lávkou velké světlosti. Výstavba ani provoz na cyklostezce nemohou fungování těchto prvků ohrozit, pokud budou dodržovány pokyny pro používání techniky dle havarijního a povodňového plánu.

Zdraví bude prospívat sama existence cyklostezky.

Další údaje viz též kapitola 11.

## **2f) celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření**

### **- vztahy na dosavadní využití území**

Je nutno zachovat přístupovou cestu na pozemcích p.č.60/1 k.ú. Všeborovice a 330/1 k.ú.Drahovice podél zahrádek k těmto zahrádkám a k pozemku č.75/1 k.ú. Všeborovice (bývalé zahradnictví)

### **- vztahy na ostatní plánované stavby v zájmovém území**

Dešťová kanalizace je plánována napříč cyklostezkou v km zhruba 0,850 v rámci výstavby nových rodinných domů v k.ú. Všeborovice a s výstavbou cyklostezky není v kolizi. Dle sdělení projektanta, pana Prskavce z KV Engineering, se uvažuje s tím, že pro překonání značného výškového rozdílu kanalizace bude vytvořen otevřený systém koryta pro dešťovou vodu (skluzem po svahu a potom propustkem pod cyklostezkou), což lze jen uvítat, protože odpadne hluboký výkop v lesní cestě pro kanalizační potrubí. Dle sdělení zástupců Lesů č.r. je toto nové řešení jejich návrhem.

### **- změny staveb dotčených navrhovanou stavbou**

Úprava základu pro parovod viz SO 201

Dojde k úpravě stávajícího VO v rámci SO 401

Nad výtokovým čelem kanalizace VAK na levobřežním předpolí lávky v km 0,055 bude vybudována opěrná zeď z gabionů v rámci SO 202.

Dojde k záboru a znovuzřízení řady oplocení v rámci SO 701

Vyústění střešních svodů z pozemku p.č. 49/4 k.ú. Všebořovice ve vlastnictví pana Lečbycha musí být upraveno tak, aby procházelo pod cyklostezkou viz SO 203.

Dojde k přestavbě stávajících zídek a přestavbě schodišť ve 3. úseku viz SO 203.

Dojde k přestavbě dvou schodišť ve 4.úseku viz SO 101

Dojde k úpravě vyústění čerpání a napájení z Ohře u každé ze zahrádek vložním chráničky pro hadici a kabel k čerpadlu pod SO 101 v rámci SO 203 a SO 101

Dojde k úpravě a prodloužení vyústění kanalizace Vaku pod pozemkem 60/4 k.ú. Všebořovice v km 0,237 v rámci SO 101

Dojde k posunu plotu na p.p.č.75/1, 77/6,77/7 v rámci SO 701

Bude upravena přístupová cesta na p.p.č. 87 k.ú. Všebořovice na menší spád z 25% na 20% spádu pro přístup na staveniště v rámci SO 101.

Neevidovaná studna na pozemku p.č.330/1 k.ú. Drahořovice bude zakryta betonovým panelem pod úrovní pláně v rámci SO 101.

Přístupové komunikace na p.č. 87, 332/2, 332/3 k.ú. Všebořovice, se kterými jejich majitelé souhlasí k využití pro potřeby stavby během výstavby, je třeba upravit tak, aby svými parametry vyhověly pro přísun materiálu v rámci SO 101.

Dojde k úpravě vyústění ČOV z pozemku p.č.341 k.ú. Všebořovice ve vlastnictví pana Buriánka pod cyklostezkou (v rámci SO 101)

### 3. Přehled výchozích podkladů a průzkumů

#### *Výčet podkladů a průzkumů použitých pro vypracování projektové dokumentace*

**a) dokumentace záměru k žádosti o vydání rozhodnutí o umístění stavby nebo k oznámení záměru pro získání územního souhlasu nebo rozhodnutí o změně stavby,**

- předchozí dokumentace DÚR „Projekt - Cyklostezka podél Ohře: Dalovice-Šemnice trasa Lávka Drahovice – chatová osada Všebořovice“ z roku 2006 vypracované firmou Pontika s.r.o.

**b) regulační plány, územní plán, případně územně plánovací informace,**

Územní plán Karlových Varů – k.ú. Bohatice a Drahovice

Územní plán obce Dalovice – k.ú. Dalovice a Všebořovice – změna č.3

Územní plán VÚC Karlovarského kraje

Územně plánovací informace Úřadu územního plánování a stavebního úřadu ze dne 4.12.2007

**c) mapové podklady, zaměření území a další geodetické podklady,**

- geodetické zaměření území (ing. Jitka Tomandlová, 2005)
- katastrální mapa dotčeného území předaná digitálně (ing. Jitka Tomandlová, 2008)
- doměření území (ing. Jitka Tomandlová, 2009)
- průzkum inženýrských sítí (vyjádření správců sítí o jejich podzemním zařízení (viz doklady)

**d) dopravní průzkum (studie, dopravní řešení),**

Předchozí studie pro vyhledání trasy:

V roce 2004 byla zpracována dokumentace: „Projekt CZ0112/06/01/0071- Cyklostezka podél Ohře - studie proveditelnosti“, který byl spolufinancován Evropskou unií – SFMP CBC Phare – CZ0112/06. V rámci zmíněné dokumentace byla cyklostezka vedena ulicí Dalovickou, Dolní, Okrajovou a přes soukromý pozemek navazovala na stávající úzkou, místy prudkou lesní cestu až

do bodu U61 a dále stejně jako v DÚR. Cyklostezka tedy vedla po motorizovaných komunikacích! Převýšení trasy bylo 28 m a maximální stoupání bylo až 24%!

Předkládaný projekt DSP odpovídá řešení dle DÚR trasy „Lávka Drahovice - chatová osada Všeborovice“ z roku 2006, které se důsledně vyhýbá motoristickým komunikacím (vyjma krátké nefrekventované komunikace délky 100 m) a má převýšení podél řeky zanedbatelné.

Prognóza návštěvnosti cyklostezky je zatím obtížná ale odhadujeme denní návštěvnost o letním víkendu po dokončení cca 400 cyklistů a maximální hodinová intenzita ve špičkové hodině 80 cyklistů s tím, že časem bude neustále stoupat, tak, jak více a více lidí pochopí jak pohyb na kole přispívá k jejich zdraví a také s tím jak se bude postupně prodlužovat dosah a atraktivita cyklostezky až v konečném stavu plánované propojení s Ústeckým krajem.

***e) geotechnický a hydrologický průzkum, základní korozní průzkum,***

Posouzení geologických poměrů. Karlovy Vary – Okounov – cyklostezka Ohře Ingep, spol. s r.o. 2007

- Závěrečná zpráva podrobného inženýrskogeologického průzkumu. Cyklostezka Ohře: část Karlovy Vary – Dalovice – Všeborovice – Šemnice Ingep, spol. s r.o. 2008
- Stabilitní posudek. Cyklostezka Ohře: část Karlovy vary – Dalovice – Všeborovice - Šemnice Ingep, spol. s r.o. 2008
- Korozní průzkum nebyl prováděn (lávka je navržena dřevěná a ani jiné konstrukce s kovovou výztuží zde nejsou).

***f) diagnostický průzkum konstrukcí,***

Nebyl prováděn, protože žádné stávající konstrukce se nevyužívají.

***g) hydrometeorologické a hydrologické údaje, plavební podmínky, inundace, kvalita vody v recipientech.***

hydrologické údaje jsou převzaty z povodňového modelu Ohře – Povodí Ohře s.p. Terezín (aktualizace 2007), a to profily v říčním staničení : Pf 101 km 172.852, Pf 100 km 172.676, PF 60 km 172.17 a PF 61 km 171.384 (Pozn.: malé a velké f v označení profilů je nutno zachovat, pokaždé se jedná o jiný profil), v kterých jsou uvedeny hladiny záplavy při kulminačních stavech Q5, Q20, Q100 (viz podélný profil). Projektant během projekčních prací od vyhledávací studie po tento projekt soustavně sleduje důsledky velkých vod v tomto území a získal řadu fotografií vyšších stavů vod na řece Ohři prezentovaných i v této zprávě. Jedná se zejména o velkou vodu dne 2.4.2006 v Karlových Varech a následně dne 3.4.2006 v Lužném u Perštejna. Dále byla pořízena

řada fotografií za zvýšené vody dne 2.4.2009 a to zejména v úseku 7 a 9.

#### **4. Členění stavby (jednotlivých částí stavby)**

**a) způsob číslování a značení,**

číslování stavebních objektů viz bod c, celá I.část je rozdělena na 10 úseků dle současného charakteru území viz bod 2d, zde je rovněž uvedeno porovnání s číslováním dle DÚR, možné přístupy na staveniště jsou číslovány od západu 1 – 8.

**b) určení jednotlivých částí stavby,**

celá stavba je I.částí Cyklostezky podél Ohře : Dalovice – Šemnice a její rozdělení je v předchozím bodě.

II.část bude samostatný projekt.

**c) členění stavby na části stavby, na stavební objekty a provozní soubory,**

SO 101	Cyklostezka
SO 201	Úprava základu horkovodu
SO 202	Lávka přes Vitický potok
SO 203	Zárubní zeď v km 0,11854 – 0,22091
SO 204	Tunel pro cyklostezku
SO 205	Zárubní zeď v km 1,40757 – 1,48272
SO 401	Veřejné osvětlení
SO 701	Oplocení
SO 801	Vegetační úpravy

#### **5. Podmínky realizace stavby**

**a) věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků,**

stavbu bude křížovat kanalizace a přípojka VN pro výstavbu rodinných domků ve Všebořovicích, časový horizont není zatím určen.

**b) uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti,**

průběh výstavby je výrazně ovlivněn přístupností stavby viz další bod. Celková doba výstavby by neměla překročit jednu stavební sezónu. Výstavba bude probíhat proudově od příjezdových komunikací směrem po trase, tak, že si před sebou bude zhotovitel, postupně po krátkých úsecích, budovat cyklostezku jako příjezdovou trasu. V místě zdi budou nejdříve vybudovány zdi z plošiny na úrovni základové spáry a pak budou dosypány vrstvy cyklostezky.

**c) zajištění přístupu na stavbu,**

Přístupy na staveniště jsou možné z několika míst. Tato místa jsou v koordinačních situacích označena červenou šipkou a očíslována.

Přístup 1 – provizorní nájezd z ulice Dalovické – pro úsek 1

Přístup 2 – provizorní nájezd z ulice Dalovické – pro úsek 1 a 2 včetně výstavby lávky, v pokračování přístupu 2 bude zřízen provizorní sjezd pro spodní stavbu lávky.

Přístup 3 – pomocný příjezd z ulice Dolní mezi zahrádkami 49/4 a 32/2, pokud bude využíván je nutno odstranit věšáky na prádlo a po stavbě je znovu instalovat. Vhodný pro levý břeh Vitického potoka v úseku 2 a pro úsek 3

Přístup 4 - příjezd před garážemi z ulice Dolní, dle požadavku obce Dalovice lze příjezd využívat pouze ke složení a naložení materiálu u cyklostezky v úseku 3, nelze ho užívat jako průjezdný z důvodu velkého výškového rozdílu.

Přístup 5 - důležitý přístup mezi zahrádkami 60/4 a 61 z ulice Dolní přes stávající cestu podél zahrádek k bývalému zahradnictví, podmínky zřízení viz bod 8.1 úsek 4. Vjezd pro nákladní automobily (nad 3,5 t) na povolení obce Dalovice.

Přístup 6 - hlavní přístupové místo pro úseky 3-7 je z ulice Nad řekou přes soukromé pozemky 87, 77/5, 77/7 všechny k.ú. Všeborovice. Jeho zřízení je povinné, z důvodu aby došlo k odlehčení přístupu 5. Vlastníci pozemků souhlasí s tím, že asfaltová komunikace na pozemku 87 bude nejprve opravena dle projektu (viz výkres „Příjezd na staveniště“ č.7 SO 101) a cesta na pozemcích 77/5 a 77/7 bude zpevněna šterkem. Pozemek 77/7 bude v dolní polovině pronajat pro zařízení staveniště, s tím, že nejprve bude sejmuto humus a uložen na mezidepónii v zákrytu za skleníkem pozemku 75/4 aby nebránila průtoku případné povodně.



Příjezd 6

V úseku 7 bude zřízena provizorní průjezdná komunikace v řece před skalním ostrohem, před tím, než skrz něj bude proražen tunel. Tato komunikace bude po skončení stavby odstraněna. Předpokládá se, že provoz techniky bude vzhledem k úzkému prostoru převážně jednosměrný, nebo se bude muset couvat.

Přístup 7 – vychází z ulice Okrajové. Mezi úseky 7 a 8 je možný sjezd po lesní cestě (podélný spád lesní cesty je proměnný od 15 do 24%) pro vozidla omezené tonáže a šířky, podmínkou použití je nejprve zpevnění cesty na soukromém pozemku 332/2 a 332/3 k.ú.Všeborovice. Přístup 7 nelze použít, pokud by ve stejné době probíhala výstavba kanalizace pro rodinné domky ve Všeborovicích.



Lesní cesta – přístup 7

Přístup 8 - vychází z ulice Okrajové a pokračuje ulicí Výletní. Jedná se o hlavní přístupové místo pro úseky 8-10 z ulice Výletní za hájenkou v konci trasy. Ulice Výletní je sice ve využívaném úseku převážně asfaltová ale úzká a místy poškozená a proto je uvažováno v rozpočtu s její opravou.



Přístup 8



Odbočení z ulice Okrajové

***d) dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy.***

pro rozšíření chodníku v 1.úseku bude potřeba omezit provoz chodců na úzký pruh

během výstavby příjezdové komunikace k bývalému zahradnictví bude na této komunikaci v některých technologických fázích vyloučen provoz, přerušení smí být maximálně týden s tím, že uživatelé cesty budou vyrozuměni 14 dní předem

po dobu opravy příjezdové komunikace na p.č. 87 bude na ní vyloučen provoz

***e) finanční zajištění a výkupy pozemků***

Jedním z předpokladů úspěšné realizace cyklostezky je finanční pomoc z fondů Evropské unie.

Jedna ze základních podmínek realizace stavby je dohoda s vlastníky pozemků dotčené stavbou. V průběhu zpracování projektové dokumentace byl získán předběžný souhlas od všech potencionálních vlastníků dotčených pozemků.

***f) prováděcí dokumentace stavby***

Pro jednotlivé objekty (vyjma SO 701) včetně vlastní cyklostezky (s ohledem na náročný terén) je nutno zpracovat prováděcí dokumentaci.



## 6. Přehled budoucích vlastníků a správců

*a) seznam známých nebo předpokládaných právnických a fyzických osob, které převezmou jednotlivé stavební objekty a provozní soubory po jejich ukončení do vlastnictví a osob, které je budou spravovat (pozemní komunikace, sítě technické infrastruktury, oplocení apod.)*

SO 101	Cyklostezka	Karlovarský kraj
SO 201	Úprava základu horkovodu	Karlovarská teplárenská
SO 202	Lávka přes Vitický potok	Karlovarský kraj
SO 203	Zárubní zeď v km 0,11854 – 0,22091	Karlovarský kraj
SO 204	Tunel pro cyklostezku	Karlovarský kraj
SO 205	Zárubní zeď v km 1,40757 – 1,48272	Karlovarský kraj
SO 401	Veřejné osvětlení	obec Dalovice
SO 701	Oplocení	Vlastníci oplocených pozemků
SO 801	Vegetační úpravy	Karlovarský kraj

*b) způsob užívání jednotlivých objektů stavby.*

je zřejmý z jejich názvu

## 7. Předávání částí stavby do užívání

*a) možnosti (návrh) postupného předávání částí stavby (úsek, objekt) do užívání,*

Úsek 1 - rozšíření chodníku v délce 186 m (včetně SO 201) je možné provádět i předat do užívání nezávisle na dalším úseku, vyjma provizorního staveništního vjezdu na druhý úsek přes první úsek.

Úsek 4 - příjezdová komunikace k soukromému pozemku bude předána do užívání předčasně

Viz též čl.2b.

*b) zdůvodnění potřeb užívání stavby před dokončením celé stavby.*

je žádoucí obnovit provoz chodníku v 1.úseku co nejdříve, protože zde může docházet ke kolizím chodců se stavbou, úsek 4 leží na komunikaci, která zajišťuje přístup k soukromému pozemku a

proto je nutné zde obnovit provoz co nejdříve s tím, že přerušení provozu může být souvisle po dobu max.1 týden a majitelé pozemků závislých na této cestě budou vyrozuměni min.14 dní dopředu.

## **8. Souhrnný technický popis stavby**

**8.1 Souhrnný technický popis uvede celkový projektovaný rozsah, kapacitní údaje, základní technické parametry, základní dopravní, dispoziční, stavební a technologické řešení stavby, začlenění stavby do územní, tj. zejména vztah trasy a krajiny, vliv existující dopravní a technické infrastruktury na stavebně technické řešení stavby a architektonické řešení exponovaných objektů (portály tunelů, velké mosty), řešení širších vztahů a technické důsledky požadavků právních a technických předpisů.**

Návrh cyklostezky vychází z platných předpisů (ČSN 73 61 10, ČSN 73 61 01 a TP 179 „Navrhování komunikací pro cyklisty“ (EDIP).

Jedná se o cyklistickou trasu zapojenou do struktury dálkové (nadregionální), s funkcí převážně rekreačně turistickou. Rozhodujícím kritériem je zajištění dlouhodobé funkčnosti a bezpečnosti cyklostezky.

Základní šířka cyklostezky je 3m s nezpevněnými krajnicemi 2x 0,50m. V místech stísněných poměrů je zúžena na 2 m. Povrch je v I.části zpevněný živičný.

### **Úsek 1 - km 0 –0,186 rozšíření**

Tento úsek navazuje na počátku na stávající cyklostezku šířky 3 m, která vede mezi schodištěm na Drahovickou lávku a patkou parovodu nyní zúžena na 1,87 m. Je navrženo lokální rozšíření na 3 m, které si vyžádá úpravu betonové patky a ocelové podpěry pro parovod (viz SO 201). Odvodňovací žlab bude v úseku úprav spojovacího chodníku zrušen, protože chodník bude přespádován směrem k řece.

V tomto úseku dochází k vykřižování dvou dopravních proudů. Jeden dopravní proud jsou chodci z Dalovic, kteří procházejí přes Drahovickou lávku do Drahovic a opačně, většinou za prací v ranních a odpoledních hodinách. Druhý dopravní proud jsou převážně cyklisti a částečně i chodci na cyklostezce podél řeky, kteří jsou spíše rekreačního charakteru.

Dle požadavku zástupců obce Dalovice je od nástupního schodiště na Drahovickou lávku chodník rozšířen na šířku 4 m (přímo v místě schodiště až 5 m) a bude pouze v úseku 1 veden jako stezka pro chodce a cyklisty s odděleným provozem. V konci úseku je nutné rozšíření násypového

tělesa komunikace a zřízení nového zábradlí na straně svahu do řeky. Schody na lávku se vlivem poklesu jejich základů vyklánějí směrem od lávky, je potřeba na tento stavební stav upozornit majitele lávky aby případně zjednal nápravu před výstavbou cyklostezky.

V úseku 1 se stávající směrové a výškové vedení nemění.

V tomto úseku se nachází kabely Telefonika O2 jak metalické tak optické a z příčných řezů je předběžně ověřeno, že výstavbou stezky nebudou dotčeny, před stavbou je však nutno je znovu vytýčit a provést kontrolní sondy v místě každé přeložky sloupu VO.

Sloupy VO budou přeloženy do krajnice směrem k řece až za kabely Telefonika O2 a musí být od kabelů v dostatečné vzdálenosti.

Stávající chodník zpevněný asfaltem bude v šířce 2,25 m zaříznut a zde se napojí vpravo rozšířený úsek stezky šířky 1,75 m, který bude v příčném sklonu 2% směrem k řece.

Povrch chodníku bude obnoven i v levé polovině, protože bude poškozen vyjmutím sloupů VO. Obnovení povrchu v celé šíři na konci tohoto úseku, bude dokončeno až po dokončení úseku 2, protože je zde staveništní vjezd k výstavbě lávky a násypu před lávkou.

### **Úsek 2 - km 0-0,045 nové trasy**

Stávající ocelová příhradová konstrukce přes Vitický potok s jednou chráničkou pro nefunkční kabel se předem odstraní. V tomto úseku se nejprve zřídí sjezd z pravého břehu a z něho se vybudují gabiony pro spodní stavu lávky, potom se nasype násyp včetně opevnění proti velké vodě v Ohři. Po připravení cca poloviny násypu a rozšíření plošiny násypu proti proudu Vitického potoka se na tomto násypu sestaví lávka a potom se z tohoto násypu najednou osadí autojeřábem. Doplní se zde jeden sloup VO. Odkalovací potrubí vyvedené ze šachty z ulice Dalovické je nutno ochránit při zřizování těžkého kamenného zásypu pro rozšíření paty svahu. Majitele stávající velké vodovodní šachty, která bude po výstavbě situována těsně vedle cyklostezky na začátku druhého úseku, je třeba vyzvat aby osadil na šachtu řádný poklop (nyní jsou dvě betonové desky lehce posunutelné). V úseku se nalézá starý pomníček NN, který bude odstraněn.



Obdobná lávka přes Rolavu na cyklostezce

### **Úsek 3 – km 0,045-0,250**

V části za novou lávkou vede stezka v úrovni podél plotu pozemku 23/1 k.ú. Všebořovice (ubytovna a hospoda Pod mostem - oblíbená zastávka pro cyklisty a vodáky). Propojení bude v místě stávající branky. Proti brance jsou navrženy schody k břehu, kde nechávají lodě vodáci.

V navazujícím úseku je nutno vybudovat zídku vlevo k nahrazení stávajících nesouvislých a zanedbaných zdí a k podchycení svahů pod ploty zahrad. Proto je v km 0,11854 – 0,22091 navržena levostranná zeď z KB bloků, které přecházejí od konce zdi do km 0,236 na palisády (viz SO 203).



Zeď z KB bloků na cyklostezce u Chebského mostu

Líc zdi je umístěn na upravené rozhraní pozemků 1208 a 1209, které byly upraveny do tvaru pruhů tak, aby se špičky pozemků výrazně posunuly od Ohře (viz situace 3 záborového elaborátu). Majitelé požadují zachovat přístup k řece. Proto i v nové zdi jsou situována schodiště, jedno veřejné a dvě soukromá. Schodiště však nevyčnívají před zdi jako dosud ale jsou do zdí zapuštěná a to rovnoběžně se zdmi, nikoliv kolmo. To má mimo jiné za účel zamezit rychlému vstupu ze schodiště na stezku. Při rovnoběžném uspořádání schodiště chodec na stezku vidí a před vstupem na stezku

musí udělat obrat o 90°. Pan Lečbých netrvá na nahrazení současného schodiště a bude používat schodiště veřejné v sousedství jeho pozemku.

Zed' je opatřena zábradlím tvaru plaňkového plotu s minimální průhledností a výšky 1,20 m do sloupků z KB bloků. Tam, kde zed' koresponduje s katastrální hranicí, bude mít zábradlí i funkci plotu, kde je katastrální hranice dál od zdi bude plot navržen pletivový výšky pletiva 1,8m do ocelových sloupků.

V místě veřejného schodiště v km 0,167 dojde při výkopu k narušení stávající úvratě za garážemi, zpevněný povrch úvratě včetně podkladních vrstev je nutno po zasypání výkopu obnovit. U schodiště bude zřízena nová vpusť k podchycení dešťových vod a kanalizací bude vyústěna pod cyklostezkou do Ohře.

Před výstavbou zdí je nutno sejmout humus z dotčené části zahrádek a uložit ho na jiné části zahrádky. Po skončení výstavby bude humus opětovně rozprostřen.

Kamenný zához z lomového kamene (viz bod 8.2.1 SO 101) nahradí stávající neupravený břeh s různými zídkami a skládkami. Po odtěžení naplavenin, skládek a zpevnění břehů se tak obnoví plný průtočný profil koryta řeky. V kamenném záhozu jsou situována dvě schodiště pro přístup k řece přírodního nepravidelného vzhledu z lomového kamene. Schodiště jsou situována šikmo aby byl dosažen spád 1 : 2.

V současnosti probíhá dědické řízení pro p.č.1208 a 1209, k.ú. Drahovice. V případě pozemku 1208 projektant požádal soud o určení dědictví, rozdělení podílu zemřelé spolumajitelky pozemku 1209 paní Ryšavé řeší potencionální dědici.

Potencionální dědicové obou pozemků dali předběžný souhlas s posunem a výměnou těchto pozemků s pozemkem Povodí Ohře tak, aby pozemky ležely mimo cyklostezku a méně zasahovaly do inundace (viz výše). Pokud by došlo ke zdržení ve vyřízení dědického řízení bude cyklostezka v tomto místě dočasně vybočená.

#### **Úsek 4 – km 0,250-0,350**

V délce 100 m v km cca 0,250– 0,350 bude cyklotrasa vedena po příjezdové komunikaci k bývalému zahradnictví, která bude vedena jako hlavní komunikace a cyklostezka bude před ní a za ní přerušena pomocí dopravních značek a varovného pásu. Příjezdová komunikace bude 4 m široká s jednou výhybnou celkové šířky 5,5 m. Vjezd z ulice Dolní bude přes zapuštěný obrubník, výšky 2 cm aby nadměrná dešťová voda z ulice Dolní mohla téci jako dosud. Do přilehlých

zahrádek voda vtékat nebude, protože budou odděleny obrubníkem. Tento úsek bude v I.části cyklostezky jediné místo styku s motorizovanou dopravou ale nevelké frekvence. V souběžné části s řekou bude lemovat komunikaci silniční obrubník pouze na straně zahrádek na opačné straně je navržen zapuštěný obrubník. Bude zachován stávající charakter břehu včetně zeleně a přístupů k řece v úseku km 0,250 - 0,350, kde se pouze posunou stávající dvě schodiště, je nutno zachovat stávající propustek u druhého schodiště. Velký násyp do řeky na začátku úseku bude odtěžen a upraven nejprve jako kamenný zához s přechodem do ozeleněného svahu.

V rámci projektu cyklostezky je navrženo zpevnění přístupové cesty (sjezdu z ulice Dolní živcí a s cestou se uvažuje pro přístup na stavbu cyklostezky a za provozu pak pro přístup cyklistů, IZS, Povodí Ohře a přístup k sousedícím pozemkům. Protože cesta na vjezdu je úzká, bylo v rámci projektu pro stavební povolení navrženo její rozšíření dle požadavku DI Policie ČR na šířku 4 m mezi ploty (0,25+3,50 zpevnění mezi obrubníky+0,25) a úprava rozhledu. Po cestě se předpokládá pohyb osobních vozidel bez omezení, cesta však nemá parametry pro nákladní vozidla, proto bude osazena značkou zákaz vjezdu nákladních vozidel s dodatkovou tabulkou „MIMO VOZIDEL S POVOLENÍM OÚ DALOVICE". Pro přístup na stavbu smí být sjezd využíván pouze pro techniku omezené šířky. Zvětšení rozhledu a rozšíření na úkor pozemku 60/4 k.ú. Všeborovice je navrženo tak, že zabrané části pozemku jsou v plné ploše nahrazeny směnou s pozemky v majetku obce, které však jsou oploceny jako soukromé. Úprava a posun plotu včetně nové podezdívky a posun vrat je součástí SO 701. Majitelé pozemku p.č.61 k.ú. Všeborovice nesouhlasili s navrženou úpravou plotu (posun oproti katastrálním hranicím max. o 30 cm), proto projektovaná šířka sjezdu z ulice Dolní bude zúžena podél skutečných hranic s pozemkem p.č.61, ale ne více než o 30 cm. Ze strany pozemku p.č.61 musí majitel vrátit plot do správné polohy na vlastní náklady.

(Pozn: Se směnou pozemků a úpravou oplocení v rámci stavby souhlasili jejich majitelé zápisem ze dne 18.5.2009 a dne 11.6.2009 schválilo zastupitelstvo obce záměr směny části pozemků. Projekt byl upraven a dne 27.7.2009 byla dopravní situace kladně předjednána na DI Policie ČR. Dne 11.8.2009 poslala paní Boučková, spolumajitelka p.č. 61, dopis, v kterém uvedla, že nesouhlasí se zápisem, který dne 18.5.2009 podepsala a jako důvod uvedla obavu, že komunikace podél zahrádky zůstane natrvalo pro motorová vozidla i když tato skutečnost vyplývala již z dřívějších dokumentů. Pan Krtek, spolumajitel pozemku p.č.61 a bývalý manžel paní Boučkové, předal písemně souhlasné stanovisko jako paní Boučková.)

### **Úsek 5 – km 0,350-0,520**

V km cca 0,350 – 0,575 je stezka vedena po okrajovém pruhu pozemků p. Skály a p.Šulgana (bývalé zahradnictví). Bude třeba postavit nejprve provizorní plot 1 m od okraje cyklostezky, potom odstranit stávající plot a na závěr vystavět nový plot podél jejich parcel (dle již umístěných vytyčovacích bodů na základě geometrického plánu). Plot s vraty na vstupu k pozemku pana Skály bude umístěn tak, aby se před vraty schovalo jedno auto a nevyčnívalo do cyklotrasy. Z plochy cyklostezky bude sejmuto humus a rozprostřeno na pozemcích pana Skály a pana Šulgana. V nejnižším místě v km 0,417 je navržen propustek s jímkou. Vzrostlá zeleň mezi pozemkem bývalého zahradnictví a břehem bude zachována. V pruhu podél plotu je navržena náhradní výsadba stromů.



Balvany v řece km 0,3-0,55, břehová zeleň  
v tomto úseku nebude dotčena (stav 2005)

### **Úsek 6 - km 0,520-0,690**

V tomto úseku je stezka vedena v úrovni nebo mírném přískupu stávajícího terénu v těsné blízkosti plotů zahrádek. V km 0,536 přechází cyklostezka mělko uloženou kanalizaci VAK. Trativod cyklostezky bude v místě kanalizace přerušeno a vyústěno před a za kanalizací. V úseku od km 0,620 je prostor omezený, stezka je navržena těsně podél břehu. V konci úseku je navrženo zúžení cyklostezky na 2,00 m vzhledem ke stísněným poměrům. Cyklostezka přechází vodoteč v km 0,670 pomocí propustku. Svah cyklostezky je navržen ve sklonu 1 : 1,5 opatřený pohozem z kameniva 63-125 mm opřeno o patku z kamenného záhozu. Je nutno vykácet křoví a jednotlivé stromy zejména v konci úseku. Plot podél pozemku p.č. 99/1 k.ú. Všeborovice v konci úseku bude postaven nový v katastrálních hranicích a potom bude starý plot odstraněn. Plot je osazen nyní na



kmenech řady smrků, které budou mírně přisýpané ale zatím se uvažuje s jejich zachováním. V km 0,610 bude uzpůsobeno stávající schodiště nové úrovni cyklostezky.

### **Úsek 7 – km 0,690-0,940**

Jedná se o technicky velmi náročný úsek. Kritická část úseku až do km cca 0,870 je z důvodu nedostatku místa navržena v šířce pouze 2,00 m, hned na počátku v km 0,694 je navržena úvrať pro lehká vozidla (vozidla IZS, Povodí Ohře, Lesy ČR, údržba). Šířka v zúžené části je navržena nominální 2,0 m ale ve skutečnosti bude provedena proměnná 2,0 až 3,0 m, průběh hrany k řece bude dle projektu ale průběh u svahu, bude tak, jak průběh skalní stěny umožní.

V km 0,7952 – 0,8038 je cyklostezka navržena s pomocí průchodu skalním výběžkem tunelem (viz SO 204). Prověřena byla i varianta, která skalní výběžek v km 0,8 neprochází tunelem, ale obsypem kamenitým materiálem do Ohře, okolo tohoto výběžku. Tato varianta byla zástupci Povodí Ohře zamítnuta pro nadměrný zábor průtočného profilu. Varianta zavěšené lávky na skále obdobně jako na cyklostezce v Kadani zde není možná, protože lávka by byla pod stoletou vodou.



Tunýlek u Lokte



Tunel na enžské  
cyklostezce v Rakousku



Možné řešení portálu

Je nutno pokácet několik vzrostlých stromů. V km 0,823 dojde po skácení stromů k uvolnění části skály. Ve skalnatém úseku je navrženo částečné dorovnání terénu mezi balvany, mírná úprava skalnatých výstupků a zajištění svahu cyklostezky záhozem z lomového kamene s urovnáním líce (viz též úsek 3 a viz bod 8.2.1 SO 101). Sklon svahu opevněného záhozem z kamene je navržen ve sklonu 1:1 z důvodu minimalizace tělesa cyklostezky. Je navržen zához z kamene a nikoliv



kamenná zeď, protože zához proroste brzy vegetací a bude vypadat přirozeně na rozdíl od zdi a je méně náročný na údržbu. Pro kamennou zeď by bylo nutno zřizovat základy pod ochranou jímky, kdežto zához se opře o upravený terén v místě záhozu, upravený případně pod vodou. Niveleta je navržena tak, že koresponduje s úrovní 70 cm pod pěti-letou vodou.



Kamenná zeď nad Teplou u Toscany

#### **Úsek 8 – km 0,940-1,110**

Jedná se o propojovací stezku vedenou v místě stávající cesty přes tábořiště podél Ohře, stezka je vedena výškově tak, aby byla zachována současná úroveň terénu.

#### **Úsek 9 – km 1,110-1,250**

Cyklostezka je v tomto úseku opevněna záhozem z lomového kamene. Viz úsek 3 a 7. výškově je cyklostezka vedena tak, že je cca 50 až 60 cm pod pětiletou vodou.

#### **Úsek 10 – km 1,250-1,508 75**

Cyklostezka se odkloní od řeky a vede těsně podél parcely p.č.338 a 336/2. Parcelu 336/2 sice protíná ale je dohodnuta směna této parcely za p.č 336/7 v majetku obce, takže k záboru soukromého pozemku nedojde (viz záborový elaborát situace 4). Bude potřeba rozebrat špičku kamenného tarasu u plotu, p.č.336/2.

Pod svahem u parcely č.341 k.ú. Všeborovice je stezka vlevo lemována zárubní zdí mezi km 1,40757 – 1,48272. Zeď je navržena z KB bloků (viz SO 205) s jedním rovnoběžným schodištěm. I.část cyklostezky končí v km 1,509 na stávající, částečně zpevněné cestě k chatové osadě Všeborovice, kde je omezený motorizovaný provoz (pouze rezidenti). Napojení na stávající cestu k chatové kolonii je do tvaru „T“.

Tato cesta bude zpevněna v rámci výstavby II.části cyklostezky: Chatová osada Všeborovice – Šemnice. Před a za vjezdem cyklostezky pak budou instalovány retardéry.

### **8.2.1. Pozemní komunikace**

**a) výčet a označení jednotlivých pozemních komunikací stavby,**

**b) základní charakteristiky příslušných pozemních komunikací**

- **kategorie, třída, návrhová kategorie nebo funkční skupina a typ příčného uspořádání,**
- **parametry a zdůvodnění trasy,**
- **návrh zemního tělesa, použití druhotných materiálů, výsledky bilance zemních prací,**
- **vstupní údaje a závěry posouzení návrhu zpevněných ploch.**

### **SO 101 Cyklostezka**

Bude se jednat o místní komunikaci IV.třídy nebo případně o účelovou komunikaci s občasným pojezdem lesní techniky nebo techniky Povodí Ohře.

Směrové vedení vychází z dispozice volného území a ze zásady co nejmenšího zásahu do soukromých parcel, minimální poloměr je  $R = 8,00$  m.

Výškové vedení je upraveno tak, aby nevznikla žádná překážka vodě stékající ze svahu do Ohře a svahy až na výjimky nezasahovaly do koryta Ohře ani do plotů přilehlých pozemků (s výjimkou bývalého zahradnictví p.p.č.75/1, 77/6 a 77/7 k.ú. Všeborovice) minimální výškový poloměr je  $R = 200$  m.

Šířkové uspořádání je zřejmé z jednotlivých příčných řezů. Základní šířka stezky je 3m + krajnice 2x 0,50 m, se zúžením v 7. úseku (mj. průchod tunýlkem), kde je v délce cca 200 m navržena úsporná šířka 2,0m z důvodů omezení zásahu do koryta Ohře.

Povrch I.části cyklostezky bude živičný (vyjma povrchu lávky). Konstrukce stezky byla navržena tak, aby po ní v případě nutné údržby břehů mohli pojíždět vozidla Povodí Ohře, lesní techniky a IZS a aby po zaplavení stezky velkou vodou se mohla co nejdříve očistit a sloužit svému účelu.

Je uvažována návrhová úroveň porušení vozovky D2 pro účelové komunikace, očekávaná třída dopravního zatížení VI (výjimečně V). Při volbě skladby vozovky bylo přihlédnuto k požadavkům Povodí Ohře na únosnost a zabránění vymílání vozovky při velké vodě.

**Konstrukční vrstvy nové trasy jsou navrženy následovně:**

**KONSTRUKCE VOZOVKY :**

ASF.BET. STŘEDNĚZRNÝ	ABS III	40mm	ČSN 73 6121
POSTŘIK PS EKM	0,3 kg/m <sup>2</sup>		ČSN 73 6129
OBALOVANÉ KAMENIVO	OKS II	80mm	ČSN 73 6121
MECH. ZPEV. KAMENIVO	MZK	150mm	ČSN 736126
ŠTĚRKODRŤ	ŠD MIN.	150mm	ČSN 73 6126
KONSTRUKCE VOZOVKY CELKEM		min. 420mm	

**Opevnění tělesa cyklostezky:**

V místech, kde je stezka vedena v těsné blízkosti břehu Ohře a ve stísněných podmínkách bude násyp směrem k Ohři tvořen kamenným záhozem s velkými kameny (ochrana proti velké vodě) a svah bude pro úsporu průtočného profilu ve sklonu 1 : 1. Zához z lomového kamene do 200kg (10% do 500kg) s proštěrkováním a urovnáním viditelných ploch ve sklonu 1:1, pro zpeštění bude zához doplněn jednotlivými přírodními oblými balvany velkých rozměrů (ale pouze při dně, ne ve svahu) . Oblé balvany, z nichž některé jsou mohutné stejně jako roztroušené balvany v přilehlém toku řeky Ohře, byly deponovány při stavbě I/6 Jenišov- Nové Sedlo. Záměrem je, aby se břeh v místě zpevnění kamenným záhozem, občas proložený při patě velkým balvanem, co nejvíce přiblížil přírodnímu vzhledu, který bude ještě umocněn po uchycení vegetace v kamenném záhozu. Zához bude v části do 1 m nad normální hladinou zřízen jako oživený. Oživení se provede vrbovými řízků průměru 3-5 cm a délky min.0,5 m. Mezery mezi kameny se vyplní štěrkem a hlínou a živým vrbovým klestem. Pro urovnání viditelných ploch záhozu je velmi vhodné použít menzi muck s otočnou hlavou s hydraulickými kleštěmi. Na stroj lze nasadit i hydraulické kladivo, které vyseká záseky do skalního podloží aby se vytvořily zuby pro opření kamenného záhozu.

Tam, kde je stezka vedena v násypu se sklonem 1 : 1,5 , a kde bude svah násypu často zaplavován vodou v blízkosti břehu, bude násyp zpevněn pohozem z kameniva hrubého 63-125 zakončeným patkou z lomového kamene nasypanou do rýhy pod úrovní původního terénu. Dále od břehu, kde se nepředpokládá velké proudění budou svah i krajnice pouze ohumusovány a zatravněny.

Krajnice bude z důvodu zamezení vymílání vodou a vniknutí vody pod vozovku vytvořena z následujícího materiálu: pohoz z kameniva 32-65 podlitý cementovou maltou MC-25 s tím, že horní vrstva kameniva bude uložena až po cementové maltě aby malta nebyla vidět.

### **8.2.2. Mostní objekty a zdi**

**a) výčet objektů a zdí,**

**b) základní charakteristiky jednotlivých objektů, zejména**

- **základní údaje (rozpětí, délky, šířky, průjezdní a průchozí prostory)**
- **základní technické řešení a vybavení,**
- **druhy konstrukcí a jejich zdůvodnění,**
- **postup a technologie výstavby.**

#### **SO 201 Úprava základu horkovodu**

Aby bylo možné rozšířit stezku u schodiště z Dalovické lávky, je třeba upravit základ horkovodu, což si vyžádá i menší úpravu podpěrné konstrukce horkovodu.

#### **SO 202 Lávka přes Vitický potok**

Lávka pro cyklisty a pěší přes Vitický potok je jednoplová a kolmá. Nosnou konstrukci s dolní mostovkou tvoří jedno pole ze dvou parapetních dřevěných smrkových lepených nosníků doplněných dvěma madly zábradlí ze stejného materiálu. Spodní stavba lávky je navržena z gabionů. Pochozí plochu tvoří dubové fošny. Výška horní úrovně madla zábradlí od pochozí plochy lávky je 1,3m.

Délka přemostění	:	17,37 m
Délka nosné konstrukce	:	18,30 m
Volná šířka lávky	:	3,50 m
Zatížení	:	4 kN/m <sup>2</sup> dle ČSN 73 6203

V místě lávky je stezka vedena směrově v přímé. Niveleta je v symetrickém zakružovacím oblouku o poloměru 500 m. Příčný sklon je mimo lávku jednostranný 2,5% a na lávce je 0%.

Stoletá voda Ohře je v místě lávky stanovena na kótě cca 369,02 (B.p.v.) dle hydrologických údajů z povodňového modelu Ohře – Povodí Ohře. Tato zpětná velká voda je 0,6m pod nejnižším bodem nosné konstrukce lávky, čímž splňuje požadavek ČSN 73 6201. Vybudují se opěry, křídla a násypové těleso na pravém břehu Vitického potoka a následně bude osazena konstrukce lávky z pravobřežního násypového tělesa.

Kompletní pole lávky může být vyrobeno v montážní hale a po částech dovezeno na stavbu, kde bude sestaveno a osazeno na dubové špalíky na opěrách.

Před a za lávkou budou umístěny zábrany vjezdu.

### ***SO 203 Zárubní zeď v km 0,11854 – 0,22091***

Jedná se o zeď z KB bloků celkové délky 102,37 m a navazuje 17 m palisád. Zeď je vysoká od 1,50 do 2,20m nad cyklostezkou. KB bloky jsou uloženy vodorovně a různé výšky jsou řešeny úskoky. Základ zdi je ze 4,5 vrstev (asi 850 mm) pod cyklostezkou z důvodu ochrany před podemletím a namrzáním. Stabilita zdi je řešena přidáním sloupce kotevních prvků, horní 4 řady jsou ze zkrácených prvků (mini). Horní tři vrstvy KB bloků se probetonují. Odvodnění pod zdí je pomocí drenážní vrstvy s drenážní trubicí. Ve zdi jsou situována tři schodiště viz bod 8.1 úsek 3.

### ***SO 205 Zárubní zeď v km 1,40757 – 1,48272***

Jedná se o zeď z KB bloků celkové délky 75,15 m. Zeď je vysoká od 0,70 do 1,40 m nad cyklostezkou. Ostatní dtto jako zeď SO 203. Ve zdi je situováno jedno schodiště viz bod 8.1 úsek 10. Pro obě zdi je nutno zpracovat prováděcí dokumentaci stavby.

## ***8.2.3. Odvodnění pozemní komunikace***

### ***Stavebně technické řešení odvodnění, jeho charakteristiky a rozsah.***

Odvodnění cyklostezky je zajištěno jednotným příčným spádem k řece bez ohledu na vedení směrových oblouků. V místech terénních příkopů a strží jsou navrženy propustky profilů 300 až 600 mm. Odvodnění podloží je zajištěno drenáží a spodní drenážní vrstvou ze štěrkodrti.

#### **8.2.4. Tunely, podzemní stavby a galerie**

- a) základní údaje (délka, příčné uspořádání, sklony),**
- b) technické vybavení tunelu,**
- c) navržená technologie výstavby,**
- d) principy systémů provozních informací, řízení dopravy a požární bezpečnosti.**

##### **SO 204 Tunel pro cyklostezku**

Průchod skalním výběžkem - v km 0,800 je řešen „tunýlkem“. Tunel šířky 2,00 m bude proveden ražením ze severní strany. Pokud by bylo uvažováno nulové nadloží v místě portálu tunelu byl by dlouhý 8,6 m. To je však pouze teoretická maximální délka. Při nadloží v místě portálu tunelu okolo 1 m bude délka tunelu cca 7 m. Je možné, že bude potřeba nadložní vrstvy portálu nebo jednotlivé skalní bloky dodatečně kotvit. Pokud strop nebude stabilní, provede se odtěžení v otevřeném výkopu a strop se vytvoří pomocí kamenné klenby zalité betonem nebo se vytvoří klenba lokálně, v případě ojedinělého propadu stropu. Tato opatření lze očekávat především v místě portálů, hlouběji do masivu očekáváme stabilní strop. Bude-li nutno zřizovat portál, z pohledové strany smí být pouze z kamene, konstrukce za kameny může být železobetonová. Navazující otevřené úseky těžené ve skále jsou na obou stranách tunelu délky 5-7m, skála bude odtěžena ve sklonu 10:1 nebo mírnějším.

Materiál, který se vytěží z tunelu, se uloží v bezprostřední blízkosti do tělesa cyklostezky.

Vedení tunelu bude případně mírně upraveno s ohledem na geologii (plochy odlučnosti) a cyklostezka se vedení tunelu přizpůsobí. Niveleta tunelu se upraví dle definitivní verse SO 101. Po celé délce počvy tunelu bude položen živý povrch.

Pro ražení tunelu bude použito trhacích prací malého rozsahu. Mohl by být použit i cemavit do předvrtaných otvorů ale práce by probíhaly pomaleji.

Tunel nebude mít žádné technické vybavení. Vzhledem k malé délce tunelu bude prosvětlen z obou stran přirozeným denním světlem.

#### **8.2.5. Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony**

**Navržená zařízení, která jsou součástí pozemní komunikace a jejich umístění, rozsah a vybavení.**

Tato zařízení nepřichází u cyklostezky do úvahy.

## **8.2.6. Vybavení pozemní komunikace**

### **a) záchytná bezpečnostní zařízení,**

Tam, kde cyklostezka prochází nad svahem bude umístěno podél cyklostezky ocelové dvoumadlové zábradlí se sloupky do betonového základu. Zábradlí bude opatřené zeleným nátěrem pro prostředí C3 a životnost 10 let.

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

#### **Dopravní značení:**

Dopravní značení bylo navrženo dle pravidel provozu na pozemních komunikacích a TP 179 „Navrhování komunikací pro cyklisty“

Mezi uzlovými body U57 a U58 je cyklostezka vedena po rozšířeném stávajícím chodníku jako stezka pro chodce a cyklisty s odděleným provozem a bude označena dopravní značkou C10a „stezka pro pěší a cyklisty“. Pěší provoz podél Dalovické ulice bude oddělen od cyklistů podélnou čarou V 1a (0,125 m). Symbolem kola a šipkou V14 bude vyznačen jízdní pruh pro cyklisty a symbolem chodce bude vyznačen pás pro chodce.

Nová část cyklostezky mezi uzlovými body U 58 až U 59 a U60 až U62 do konce I.části bude vedena jako společný pás pro provoz cyklistů a chodců a bude označena dopravní značkou C9a. (Předpokládá se nízká intenzita chodců).

Průjezd tunýlkem bude označen dopravní značkou A 21 „Pozor tunel“. Po skončení výstavby tunelu bude provedena prohlídka tunelu za účasti DI PČR a bude rozhodnuto, zda před tunelem umístit značku C14a: Cyklisto sesedni z kola“ či nikoli.

Mezi body U 59 a U60 bude cyklostezka přerušena (pomocí varovného pásu a svislých dopravních značek a bude na ní umístěna zábrana vjezdu) a povede pouze jako cyklotrasa po místní motoristické komunikaci s nízkou frekvencí motorových vozidel. Po komunikaci se předpokládá pohyb osobních vozidel bez omezení, cesta však nemá parametry pro nákladní vozidla, proto bude před vjezdem osazena značkou zákaz vjezdu nákladních vozidel s dodatkovou tabulkou „MIMO VOZIDEL S POVOLENÍM OÚ DALOVICE".(viz bod 8.1 – úsek 4)

Stávající zákaz vjezdu všech vozidel osazený před chatovou oblastí Všeborovice bez souhlasu obce Dalovice bude nahrazen DZ B11 – zákazem vjezdu všech motorových vozidel, s podtabulkou E12a (mimo dopravní obsluhy), což jsou mimo jiné všichni majitelé chat a nemovitostí v chatové oblasti Všeborovice. Místo umístění je znázorněno na výkrese č.B2.2.

Průjezd chatovou osadou Všeborovice bude vyznačen před první nemovitostí jako zóna s dopravním omezením DZ IP 25a (B 20 a, B 29, A 19) „Nejvyšší dovolená rychlost 30 km/hod“, „zákaz stání a „Cyklisté“.

Před a za napojením cyklostezky do ulice Výletní budou umístěny retardéry umožňující průjezd cyklistů.

Povodí Ohře požaduje v případě umístění značky s omezením vjezdu na cyklostezku umístit ke značce dodatkovou tabulku s označením Vjezd Povodí Ohře povolen.

Průběžně je cyklostezka označena DZ IS 21a.

#### ***Odpočívadla, rozcestníky, občerstvení:***

Původně navržené odpočívadlo v rámci DÚR v 8. úseku v místě tábořiště bylo vypuštěno, protože nemůže být dle daných pravidel financováno z akce cyklostezky. Rozcestníky by měly být umístěny ve všech uzlových bodech. V celé délce I.části cyklostezky je v bezprostřední blízkosti možnost občerstvení v km cca 0,07 v hospodě „Pod mostem“, která už nyní slouží cyklistům a vodákům.

#### ***c) veřejné osvětlení,***

**SO 401 Veřejné osvětlení** Veřejné osvětlení bude pouze stávající v úseku 1, které ale bude přeloženo mimo chodník až za cyklostezku, v úseku 2 bude osazeno jedno nové svítidlo před lávkou přes Vitický potok.

#### ***d) ochrany proti vniku volně žijících živočichů na komunikace a umožnění jejich migrace přes komunikace,***

Speciální ochrany na cyklostezkách nejsou instalovány, migrace vodních živočichů je umožněna pod lávkou přes Vitický potok a 6 propustky.

#### ***e) clony a sítě proti oslnění.***

Na cyklostezce jsou bezpředmětné, nejsou navrženy.



### **8.2.7. Objekty ostatních skupin objektů**

- a) výčet objektů,**
- b) základní charakteristiky,**
- c) související zařízení a vybavení,**
- d) technické řešení,**
- e) postup a technologie výstavby.**

#### **SO 701 Oplocení**

Tam, kde bude stávající legální oplocení soukromých pozemků vlivem výstavby cyklostezky zrušeno nebo poškozeno, bude v rámci stavby vybudováno nové oplocení.

Oplocení za zdmi SO 203 a SO 205 je v celém rozsahu nad hladinou Q100 a je navrženo z oplocení pletivem výšky 1,80 m. Toto oplocení se týká následujících pozemků k.ú.Všeborovice, pro snadnější orientaci je uvedeno příjmení alespoň jednoho s majitelů. p.p.č. 49/4 Lečbych, p.p.č.57 Barešová, p.p.č.58 Popp, p.p.č.59 Ulčová, p.p.č.60/4 Šindarová (dříve Džugan) p.p.č.341 Buriánek.

U p.p.č.58 a 59 se bude jednat o oplocení upravených pozemků p.č. 1208, a 1209 k.ú. Drahovice (viz situace č.3 záborového elaborátu).

V případě posunu plotu pana Džugana budou stávající vrata zachována a posunutý plot bude buď zachován nebo zřízen nový stejný (plaňkový) dle aktuálního stavebního stavu s tím, že pouze pod tímto posunutým plotem bude provedena podezdívka. Posunutý plot u řeky bude z pletiva a bez podezdívky.

Veškeré ostatní náhrady oplocení budou v zátopovém území. Ohledně plotů v záplavovém území citujeme z paragrafu 7 vyhlášky o technických požadavcích na stavby 268/2009 Sb. odstavec (3) : „V záplavových územích nesmí typ oplocení pozemku a použitý materiál zhoršovat průběh povodně, oplocení pozemku musí být zejména snadno demontovatelné, bez pevné podezdívky a musí umožnit snadný průchod povodňových průtoků.“

Oplocení bude pletivové výšky 1,80 m na ocelových sloupcích s vyztužením rohů šikmými vzpěrami a bez podezdívky. Oplocení vede převážně rovnoběžně s cyklostezkou a tedy i s řekou takže neomezuje průtok splavenin, brání však rozlivu splavenin do stran.

Toto oplocení se týká následujících pozemků k.ú.Všeborovice, pro snadnější orientaci je uvedeno příjmení alespoň jednoho s majitelů. p.p.č.75/1, p.p.č.77/6 Skála, p.p.č.77/7 Šulgan, p.p.č.77/4 Pelčák, p.p.č. 99/1 Bezděkovský, p.p.č.337, p.p.č.336/2 Vojtek.

Pro parcely p.p.č.75/1, p.p.č.77/6 Skála, p.p.č.77/7 Šulgan je nutno zřídit nejdříve provizorní oplocení.

Vytyčení nového oplocení je dáno v souřadnicích katastrální hranice dle digitálních katastrálních podkladů získaných od Ing.Tomandlové.

### ***SO 801 Vegetační úpravy***

Celkem ve čtyřech lokalitách jsou navrženy vegetační úpravy pomocí stromů a keřů. Podél rozšíření cesty v Dalovicích 8 stromů, na pozemku 75/1,77/6 a 77/7 celkem 20 stromů a na pozemku p.č.341 8 ks stromů a živý plot, podél pozemku p.č.49/4 bude vysázen nad zdí živý plot.

## **9. Výsledky a závěry z podkladů, průzkumů a měření**

*Souhrnný přehled zjištěných skutečností s vyhodnocením jejich vlivu na řešení stavby.*

Tyto informace jsou uvedeny v popisu jednotlivých úseků cyklostezky a u jednotlivých objektů. Vliv hydrotechnických údajů na návrh nivelety je podrobně popsán v kapitole 10.

## **10. Dotčená ochranná pásma, chráněná území, zátopová území, kulturní památky, památkové rezervace, památkové zóny**

- a) rozsah dotčení,*
- b) podmínky pro zásah,*
- c) způsob ochrany nebo úprav,*
- d) vliv na stavebně technické řešení stavby.*

Cyklostezka prochází ochranným pásmem stupně II B přírodních léčivých zdrojů lázeňského místa Karlovy Vary (vládní usnesení 135 ze dne 20.7.1966 a zákon č. 164/2001 Sb., o přírodních léčivých zdrojích, zdrojích přírodních minerálních vod, přírodních léčebných lázních a lázeňských místech a o změně některých souvisejících zákonů /lázeňský zákon/, ve znění pozdějších předpisů).

Cyklostezka prochází biokoridorem Ohře a Vitického potoka a z větší části leží v zátopovém území řeky Ohře. Cyklostezka prochází údolní nivou řeky Ohře a v těsné blízkosti významného krajinného prvku – vodní tok řeky Ohře, která patří mezi významné vodní toky (vyhláška č. 470/2001 Sb., kterou se stanoví seznam významných vodních toků a způsob provádění činností souvisejících se správou vodních toků).

Úroveň víceletých vod měla podstatný vliv na návrh nivelety komunikace. Bylo přihlédnuto k nejhorším stavům v jiné části cyklostezek v Karlových Varech a byla přijata zásada nezhoršení výškové úrovně těchto stavů předmětnou cyklostezkou. Stezka bude při vyšších hladinách zatápěna, je pod úrovní stoleté a místy i pětileté vody, viz podélné profily. Kritické místo celé I.části je v km cca 0,640 až km 0,900 kde je cyklostezka 0,70 m pod 5 letou vodou a pouze cca 1,80 m nad normální vodou a je zde stezka zúžená na 2,00 m. I když lokálně zasahuje do břehu Ohře, je vždy ve výrazném zákrytu za skalním ostrohem, přes který nikde nevyčnívá. Pro porovnání: v nejnižším místě u Chebského mostu je cyklostezka 0,65 m pod pětiletou vodou a cca 1,60 m nad normální



zaplavená cyklostezka pod Chebským mostem 2.4.2006



V pozadí snímku profil 206 v Tuhnicích

vodou, vůbec nejhorší místo v Karlových Varech je v profilu Pf 206 cca 800 m před Chebským mostem, kde však nemáme údaje o niveletě cyklostezky. Viz též bod 2e.

Stezka je proti velkým vodám chráněna kamenným záhozem nebo pohozelem a prolitím kameniva krajnice cementovou maltou a živičnou úpravou povrchu, která zamezuje vymílání na rozdíl od hlinitopísčitých povrchů, viz technický popis SO 101 – opevnění tělesa cyklostezky.

## 11. Zásah stavby do území

### *Vymezení a zdůvodnění změn současného stavu vyvolaných stavbou*

#### *a) bourací práce,*

Stávající ocelová příhradová konstrukce přes Vitický potok bude demontována, budou demolovány různé zídky z betonu, kamene a z cihel v úseku 3, jiné demolice nejsou potřeba.

#### *b) kácení mimolesní zeleně a její případná náhrada*

Při výstavbě stezky dojde ke kácení 292 stromů mimolesní zeleně a 323 m<sup>2</sup> ostatní zeleně podél řeky Ohře viz dendrologický průzkum a seznam kácené zeleně. Nedojde ke kácení žádného výrazně hodnotného stromu. Některé z kácených stromů by byly stejně skáceny v rámci údržby břehů Povodím Ohře, protože jsou poškozené a v nebezpečném stavu. V rámci vegetačních úprav bude částečná náhradní výsadba viz bod d). Ponechané stromy v dosahu staveniště budou mít kmen ochráněn proti poškození.

#### *c) rozsah zemních prací a konečná úprava terénu,*

Celkové výkopy: 4690 m<sup>3</sup>

z toho do násypů. 3200 m<sup>3</sup>

nevhodná zemina: 900 m<sup>3</sup>

kontaminovaný materiál: 190 m<sup>3</sup>

(asfaltem)

potřeba zeminy do násypů: 3560 m<sup>3</sup>

nutno dovést za zemníku: 360 m<sup>3</sup>

kamenný zához (lomový kámen): 2140 m<sup>3</sup>

natěženo v trase: 400 m<sup>3</sup>

dovezený materiál: 1140 m<sup>3</sup>

**d) ozelenění nebo úpravy nezastavěných ploch,**

Veškerá plocha podél cyklostezky, která je navržena k ohumusování bude oseta travním semenem. Dále viz SO 801 Vegetační úpravy, kap.8.2.7

**e) zásah do zemědělského půdního fondu a případné rekultivace,**

Výstavbou nových úseků cyklostezky bude pouze v malé míře trvale zabrán zemědělský půdní fond na pozemku bývalého zahradnictví p.p.č. 75/1,77/6,77/7 v rozsahu celkem 595 m<sup>2</sup> (dle DÚR 566 m<sup>2</sup>).

**f) zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa,**

Výstavbou cyklostezky se trvale nezabírá žádná plocha určená k plnění funkce lesa. Pokud cyklostezka vede po lesních plochách, kde je nebo byla cesta (linka) pro stahování nebo přibližování dřeva bude cesta nadále sloužit i k těmto účelům. V případě větrné kalamity bude cyklostezka v dotčeném rozsahu uzavřena na dobu nezbytně nutnou. Pro účely cyklostezky bude pronajat lesní pozemek v majetku Lesů České republiky o výměře 221 m<sup>2</sup> a v majetku obce Dalovice o výměře 358 m<sup>2</sup> (údaje jsou bez ostatních ploch). Šířka cesty není nikde větší než 4 m. Na plochy v majetku Lesů ČR je již uzavřena nájemní smlouva.

**g) zásah do jiných pozemků,**

Trasa je navržena přes pozemky ve vlastnictví obce Dalovice, města K.Vary, Povodí Ohře, Lesy ČR i přes pozemky v soukromém vlastnictví. Soupis dotčených pozemků a vlastníků, sousedů, soupis pronájmu lesních pozemků a situace viz příloha E2 Záborový elaborát.

Bude potřeba provést správné vytyčení hranic pozemku p.č. 60/1, který bude sloužit po úpravě pro přístup na stavbu a do kterého zasahuje plot zahrádky p.p.č.61 k.ú. Všebořovice.

**h) vyvolané změny staveb (přeložky a úpravy) dopravní a technické infrastruktury a vodních toků**

vyvolanou stavbou je příjezdová komunikace Příjezd 5 včetně rozšíření komunikace mezi body U59 a U60 a úprava komunikace na Příjezdu 6 (viz bod 5c).



## 12.Nároky stavby na zdroje a její potřeby

### *Určení a zdůvodnění nároků stavby na*

#### *a) všechny druhy energií,*

během stavby nevýznamné, za provozu bez nároků, pouze obec Dalovice bude mít navíc připojen jeden světelný bod VO navíc oproti dnešnímu stavu.

#### *b) telekomunikace,*

během stavby nevýznamné, za provozu bez nároků

#### *c) vodní hospodářství,*

během stavby nevýznamná spotřeba vody po stavbě zanedbatelné odvodnění povrchu cyklostezky

#### *d) připojení na dopravní infrastrukturu a parkování,*

připojení je uvedeno v kapitole 5c

#### *e) možnosti napojení na technickou infrastrukturu (podzemní a nadzemní sítě),*

nová lampa VO u lávky se připojí na stávající VO jiné napojení není potřeba

#### *f) druh, množství a nakládání s odpady vznikajícími užíváním stavby.*

Odpady vznikající při stavbě viz bod 13.f. Odpady vznikající při provozu by mohly být především pet lahve a jiné odpadky a je potřeba vybudovat systém odpadkových nádob a svozu odpadu správcem. Jako příklad vzorného úklidu a likvidace odpadků by mohlo sloužit tábořiště Hubertus na levém břehu Ohře (cyklostezka Dalovice-Šemnice: II.část chatová osada Všeborovice – Šemnice).

## 13. Vliv stavby a provozu na pozemní komunikaci na zdraví a životní prostředí

*Vyhodnotí se vlivy negativních účinků stavby a jejího užívání a uvedou se návrhy na stavební opatření k jejich prevenci, eliminaci, případně minimalizaci v souladu s příslušnými právními předpisy*

**a) ochrana krajiny a přírody,**

Při vlastní stavební činnosti je třeba dbát zásad ochrany životního prostředí. Stavba nemá trvalý negativní vliv na životní prostředí. Během stavby dojde ke zhoršení životního prostředí stavebními pracemi a pohybem stavebních mechanismů. Během stavby může za suchých měsíců vznikat na staveništi zvýšená prašnost, k zamezení negativních účinků je v tom případě třeba staveniště kropit z cisterny.

**a) hluk,**

Při výstavbě dojde místně působením dopravních, stavebních a obslužných zařízení ke zvýšení hlukové hladiny v dotčeném území, tlumené detonační rány budou vznikat při odstřelu v tunelu. Technicko organizačními opatřeními lze negativní dopady na okolí částečně zmírnit. Zejména je potřeba zamezit aby se tak dělo v mimopracovní době. Viz též bod 14.b.

**c) emise z dopravy,**

Významná výhoda cyklostezek je právě skutečnost, že jejich provoz má nulové emise. Během stavby vznikají pouze nevýznamné, běžné emise ze stavebních strojů, za provozu vznikají pouze zanedbatelně ze strojů při údržbových pracích.

**d) vliv znečištění vod na vodní toky a vodní zdroje,**

Zvýšenou pozornost je třeba věnovat zamezení znečištění vodoteče, hlavně při strojně prováděných zemních pracích. Na stavbě je nutné používat mechanismy splňující předpisy zamezení úniku oleje a ropných látek. Pro případ ekologických havárií bude zpracován havarijní plán.

**e) ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě a při užívání stavby,**

Všechny stavební a montážní práce musí být provedeny podle platných norem a při dodržení všech bezpečnostních předpisů. Všichni pracovníci budou před zahájením prací náležitě o předpisech poučeni. Výkopy budou řádně označeny a zajištěny, podle potřeby za tmy osvětleny.

Pohyb na cyklostezce bude provozován na vlastní nebezpečí a nebude zde zajištěn žádný dozor dětí. Lesní zpráva se zříká odpovědnosti za bezpečnost návštěvníků cyklostezky i za poškození cyklostezky samotné pádem stromů a větví (požaduje umístění výstražných cedulí).

**f) nakládání s odpady.**

Se stavebními odpady bude zhotovitel nakládat ve smyslu zákona o odpadech č.185/2001 Sb. a podle příslušných prováděcích vyhlášek k tomuto zákonu (Vyhláška č.381/2001 MŽP, kterou se vydává katalog odpadů, Vyhláška č.351/2008 MŽP o podrobnostech nakládání s odpady).

**Zatřídění odpadů**

Dle vyhlášky č. 381/2001Sb. Ministerstva životního prostředí

Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu podle katalogu	Popis materiálu	Kategorie
02 01 99	odpady z prvovýroby v zahradnictví blíže neurčené odpad ze zahrad		0
17 01 01	beton	vybouraný beton betonová suť	0
17 01 02	cihly	vybourané cihly	0
17 03 01	asfalt s obsahem dehtu	vybouraný AB kryt	N
17 04 05	kovy	stávající příhradová kce ploty z pletiva, zbytky kabelů	0
17 05 04	zemina a kamení	výkopy, kamenné opevnění	0
05 01 05	únik ropných látek	odpady v případě havárie	N

Odpady s kódem 17 01 01, 17 01 02, 17 05 04 (mimo kamenných kvádrů) a 17 05 08 budou odvezeny na běžnou skládku

Odpady s kódem 17 04 05 budou odvezeny do šrotu a odpady 17 05 04 budou přednostně použity pro stavbu, pouze nepoužitelné budou odvezeny na skládku. Odpady s kódem 17 03 01 a 05 01 05 mohou být odvezeny pouze na skládku k tomu povolenou nebo budou předány firmě, která odebírá celý sortiment odpadů podle Katalogu odpadů.

## 14. Obecné požadavky na bezpečnost a užitné vlastnosti

*Průkaz, že stavba jako celek a její objekty jsou navrženy tak, aby splnily základní požadavky, kterými jsou*

*a) mechanická odolnost a stabilita,*

Všechny stavební objekty jsou navrženy dle platných českých norem, jejichž užití zaručuje mechanickou odolnost a stabilitu i s ohledem na umístění v záplavovém území.

*b) požární bezpečnost (umožnění zásahu jednotek požární ochrany, únikové cesty pro osoby apod.)*

Celá stezka je přístupná pro zásah jednotek požární ochrany či IZS. Zábrany vjezdu jsou navrženy takové, které jsou snadno překonatelné hydraulickými kleštěmi. Tunel není průjezdný pro velkou techniku ale je přístupný z obou stran. Lávka není únosná pro nákladní automobily ale je rovněž přístupná z obou stran.



Zábrany vjezdu

*c) ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí,*

Cyklostezka bude zahrnuta v povodňových plánech obcí s tím, že bude stanoveno její uzavírání (nebo jejích částí) během povodňových situací. V případě živelných událostí (větrná kalamita apod) si Lesy ČR podmiňují případné uzavření části cyklostezky na dobu nezbytně nutnou.

Provoz stavby nemá negativní vliv na životní prostředí, pokud se podaří zajistit sběr a úklid odpadků (povinnost správce). Cyklostezka by měla přispět k obohacení životního prostředí. Životní prostředí je třeba mít na paměti při údržbových pracích na cyklostezce. Nebezpečné by mohlo být poškozené zábradlí po povodni, buď proto, že chybí a hrozí pád do řeky nebo proto, že je



zdeformované a mohlo by být příčinou zranění. Proto po každé velké vodě musí správce zkontrolovat stav cyklostezky včetně odstranění nánosů.



Zatopená cyklotrasa v Lužným u Perštejna  
3.4.2006

***d) ochrana proti hluku,***

Provoz na cyklostezkách je v porovnání s motorovými komunikacemi prakticky bezhlučný a není obvykle zdrojem hluku, pokud se účastníci provozu nebudou chovat nadměrně hlučně, což by mohlo obtěžovat obyvatele v sousedství cyklostezky. Speciální ochrana proti hluku není navrhována, majitelé rodinného domu a zahrádek ve 3.úseku pro pocit oddělení od cyklostezky požadují na zárubní zdi instalovat neprůhledné zábradlí z dřevěných planěk, které bude mít někde i funkci plotu (nad hladinou Q100).

***e) bezpečnost při užívání (bezpečnost provozu na pozemních komunikacích),***

Základní bezpečnostní výhoda cyklostezky je její oddělení od motorizovaného provozu (vyjma 100 m, mezi body U59 a U60).

***f) úspora energie a ochrana tepla (hospodárnost provozu, úsporné technologie při výstavbě a údržbě apod.).***

ochrana tepla za provozu je pro stavbu cyklostezky bezpředmětná, pro výstavbu budou užívány běžné technologie, hlavní úsporou údržby během provozu je snížení nákladů na opravu cyklostezky po velké vodě, která by ji mohla nejvíce poškodit a toho lze dosáhnout provedením co nejdokonalejší ochrany cyklostezky proti velké vodě (viz SO 101).

## 15. Další požadavky

### ***Popis návrhu řešení stavby z hlediska dodržení***

#### ***a) užitných vlastností stavby (dostatečná kapacita objektů, obecné technické požadavky na výstavbu a výroby, snadná údržba, životnost apod.),***

Hlavním kapacitním parametrem je šířka cyklostezky to je 0,50+3,00+0,50 m, což odpovídá kapacitě max. 150 – 300 chodců/h v obou směrech a min. 150 cyklistů/h, v závislosti na počtu chodců.

Stavební práce budou provedeny v souladu s Technickými a kvalitativními podmínkami pro provádění staveb pozemních komunikací schválených Ministerstvem dopravy v aktuálním znění

Snadná údržba i dostatečná životnost by měly být zajištěny. Pro zvýšení životnosti je zapotřebí v průběhu roku zajistit údržbu jak povrchu cyklostezky tak bezprostředního okolí. V letních měsících se předpokládá nejméně 2 x posekání trávy a plevelných rostlin, které se v okolí cyklostezky mohou vyskytovat (křídlatka –invazivní rostlina apod.) V území listnatých stromů je nutné na podzim zamést listí . Po zimě a každém zatopení cyklostezky je nutná prohlídka a případná poškození ihned opravit. V zimních měsících se sněhovou pokrývkou se pak předpokládá údržba stopy pro běžecké lyžování.

Z důvodu jednodušší údržby bylo nahrazeno původně navržené dřevěné zábradlí zábradlím ocelovým, protože na provozovaných cyklostezkách právě dřevěné zábradlí nejvíce trpí a málokdy se opravuje. Dřevěné zábradlí bude použito pouze na celodřevěné lávce.

#### ***b) zajištění přístupu a podmínek pro užívání stavby – veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností pohybu a orientace,***

S ohledem na malý podélný spád (max. 5%) je cyklostezka zcela bez problému pro užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

#### ***c) ochrany stavby před škodlivými účinky vnějšího prostředí (povodně, agresivní podzemní voda, bludné proudy, poddolování a povětrnostní vlivy),***

ochrana před povodněmi viz bod 8.2.1 SO 101 opevnění tělesa cyklostezky

**d) splnění požadavků dotčených orgánů.**

Viz bod 2c)

Vypracoval: ing. Jan Procházka a kolektiv

K.Vary 12/2008