


A

| | | | | | |
|---|--|---------------------------|---------------------------------------|--|-----------|
| Vypracoval: ING.JAN PROCHÁZKA | Zodp. projektant: ING.JAN PROCHÁZKA | HIP: ING.JAN PROCHÁZKA | Techn. kontrola: ING.JAN PROCHÁZKA | Zhotovitel:  PONTIKA s.r.o. 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: STATUTÁRNÍ MĚSTO KARLOVY VARY | | | | | |
| Zakázka: CYKLOSTEZKA PODÉL OHŘE, OD KAUF LANDU PO INTERSPAR | | | | Č. zakázky: 2013-09 | |
| Název přílohy: PRŮVODNÍ ZPRÁVA | | | | Datum: 02/2013 | |
| | | | | Formát: | |
| | | | | Měřítko: | |
| | | | | Stupeň PD: PDPS | |
| | | | | Číslo přílohy: A.1 | Souprava: |

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

OBSAH:

| | |
|---|-----------|
| 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE | 4 |
| 2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ | 5 |
| 2a) Stručný popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění | 5 |
| 2b) předpokládaný průběh stavby | 6 |
| 2c) vazby na územní plán a územní rozhodnutí včetně plnění jeho podmínek | 7 |
| 2d) stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití | 7 |
| 2e) vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí | 8 |
| 2f) celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření | 9 |
| 3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ | 10 |
| a) dokumentace záměru k žádosti o vydání rozhodnutí o umístění stavby nebo k oznámení záměru pro získání územního souhlasu nebo rozhodnutí o změně stavby, | 10 |
| b) regulační plány, územní plán, případně územně plánovací informace, | 10 |
| c) mapové podklady, zaměření území a další geodetické podklady, | 10 |
| d) dopravní průzkum (studie, dopravní řešení), | 11 |
| e) geotechnický a hydrologický průzkum, základní korozní průzkum, | 11 |
| f) diagnostický průzkum konstrukcí, | 11 |
| g) hydrometeorologické a hydrologické údaje, plavební podmínky, inundace, kvalita vody v recipientech. | 12 |
| 4. ČLENĚNÍ STAVBY (JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ STAVBY) | 12 |
| a) způsob číslování a značení, | 12 |
| b) určení jednotlivých částí stavby, | 12 |
| c) členění stavby na části stavby, na stavební objekty a provozní soubory, | 12 |
| 5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY | 12 |
| a) věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků, | 12 |
| b) uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti, | 13 |
| c) zajištění přístupu na stavbu, | 13 |
| d) dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy. | 13 |
| e) finanční zajištění a výkupy pozemků | 13 |
| f) prováděcí dokumentace stavby | 13 |
| 6. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ A SPRÁVCŮ | 14 |
| 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.) | 14 |
| b) způsob užívání jednotlivých objektů stavby. | 14 |
| 7. PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ | 14 |
| a) možnosti (návrh) postupného předávání části stavby (úsek, objekt) do užívání, | 14 |
| b) zdůvodnění potřeb užívání stavby před dokončením celé stavby. | 14 |
| 8. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY | 14 |
| 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. | 14 |

| | |
|---|-----------|
| 8.2.1. Pozemní komunikace | 16 |
| 8.2.2. Mostní objekty a zdi | 17 |
| 8.2.3. Odvodnění pozemní komunikace | 19 |
| 8.2.4. Tunely, podzemní stavby a galerie | 19 |
| 8.2.5. Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony | 19 |
| 8.2.6. Vybavení pozemní komunikace | 19 |
| a) záchytná bezpečnostní zařízení, | 19 |
| b) dopravní značky, dopravní zařízení, světelné signály, zařízení pro provozní informace a telematiku, | 20 |
| c) veřejné osvětlení, | 20 |
| d) ochrany proti vniku volně žijících živočichů na komunikace a umožnění jejich migrace přes komunikace, | 20 |
| e) clony a sítě proti oslnění. | 21 |
| 8.2.7. Objekty ostatních skupin objektů | 21 |
| 9. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ | 22 |
| Souhrnný přehled zjištěných skutečností s vyhodnocením jejich vlivu na řešení stavby. | 22 |
| 10. DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMÁ, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY, PAMÁTKOVÉ REZERVACE, PAMÁTKOVÉ ZÓNY | 22 |
| a) rozsah dotčení, | 22 |
| b) podmínky pro zásah, | 22 |
| c) způsob ochrany nebo úprav, | 22 |
| d) vliv na stavebně technické řešení stavby. | 22 |
| 11. ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ | 23 |
| Vymezení a zdůvodnění změn současného stavu vyvolaných stavbou | 23 |
| a) bourací práce, | 23 |
| b) kácení mimolesní zeleně a její případná náhrada | 23 |
| c) rozsah zemních prací a konečná úprava terénu, | 24 |
| d) ozelenění nebo úpravy nezastavěných ploch, | 24 |
| e) zásah do zemědělského půdního fondu a případné rekultivace, | 24 |
| f) zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa, | 24 |
| g) zásah do jiných pozemků, | 24 |
| h) vyvolané změny staveb (přeložky a úpravy) dopravní a technické infrastruktury a vodních toků | 24 |
| 12. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY | 24 |
| Určení a zdůvodnění nároků stavby na | 24 |
| a) všechny druhy energií, | 24 |
| b) telekomunikace, | 24 |
| c) vodní hospodářství, | 25 |
| d) připojení na dopravní infrastrukturu a parkování, | 25 |
| e) možnosti napojení na technickou infrastrukturu (podzemní a nadzemní sítě), | 25 |
| f) druh, množství a nakládání s odpady vznikajícími užíváním stavby. | 25 |
| 13. VLIV STAVBY A PROVOZU NA POZEMNÍ KOMUNIKACI NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ | 25 |
| 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 | 25 |
| a) ochrana krajiny a přírody, | 25 |
| a) hluk, | 25 |
| c) emise z dopravy, | 26 |
| d) vliv znečištění vod na vodní toky a vodní zdroje, | 26 |
| e) ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě a při užívání stavby, | 26 |
| f) nakládání s odpady. | 26 |
| 14. OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI | 27 |

| | |
|---|----|
| Průkaz, že stavba jako celek a její objekty jsou navrženy tak, aby splnily základní požadavky, kterými jsou | 27 |
| a) mechanická odolnost a stabilita, | 27 |
| b) požární bezpečnost (umožnění zásahu jednotek požární ochrany, únikové cesty pro osoby apod.) | 27 |
| c) ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí, | 28 |
| d) ochrana proti hluku, | 28 |
| e) bezpečnost při užívání (bezpečnost provozu na pozemních komunikacích), | 29 |
| f) úspora energie a ochrana tepla (hospodárnost provozu, úsporné technologie při výstavbě a údržbě apod.). | 29 |

| | |
|--|-----------|
| 15. DALŠÍ POŽADAVKY | 29 |
| Popis návrhu řešení stavby z hlediska dodržení | 29 |
| a) užitných vlastností stavby (dostatečná kapacita objektů, obecné technické požadavky na výstavbu a výrobky, snadná údržba, životnost apod.), | 29 |
| b) zajištění přístupu a podmínek pro užívání stavby – veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, | 29 |
| c) ochrany stavby před škodlivými účinky vnějšího prostředí (povodně, agresivní podzemní voda, bludné proudy, poddolování a povětrnostní vlivy), | 30 |
| d) splnění požadavků dotčených orgánů. | 30 |

1. Identifikační údaje

1.1 Stavba : : Cyklostezka podél Ohře, od Kauflandu po Interspar
kraj : Karlovarský
okres : Karlovy Vary
obec : Karlovy Vary
katastrální území : Karlovy Vary – Dvory, Rybáře, Tuhnice
Budoucí správce : Statutární město Karlovy Vary

1.2 Objednatel :

Název a adresa: Statutární město Karlovy Vary
Odbor investic
Magistrátu města Karlovy Vary
Moskevská 21, 361 20 Karlovy Vary

1.3 Investor : Statutární město Karlovy Vary

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
autorizovaný inženýr pro dopravní stavby:
Ing.Olga Havlíková (ext.) č.autorizace 0300922
Projektanti: HIP: Ing. Jan Procházka
koordináční situace, komunikace : Ing. Jiří Oboznenko,
kontrola Ing.Olga Havlíková
lávka: Ing. Marcel Zoufálek,

zdi, odvodnění: Ing. Milena Navrátilová,
propustky, oplocení: Ing. Jakub Rudolský
veřejné osvětlení: Ing. Zdeněk Franěk
vegetační úpravy, kácení zeleně Ing. Zuzana Macešková

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 3,50 m se smíšeným provozem cyklistů a chodců. Hlavní funkce je rekreačně turistická (cílem je samotná jízda na kole) v menší ale nezanedbatelné míře se pak jedná o funkci dopravní (rezidenti – přeprava k cíli). Cyklostezka bude občasně sloužit Povodí Ohře k údržbě toku na pozemcích Povodí Ohře .

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:

Tato cyklostezka propojuje dva dokončené úseky a tím byla její poloha předurčena. Začátek a konec zadaného úseku je určen napojovacími body, tj. propojením s již hotovými úseky.

Projektovaný úsek začíná ve Dvorech za objektem Varyády, kde byla v rámci výstavby Intersparu část cyklostezky postavena a provizorně ukončena před Chodovským potokem. Konec úseku je napojen na nově vybudovanou cyklostezku podél řeky – úsek od Tuhnického zavěšeného mostu k nové kruhové křižovatce u Kauflandu. Cyklostezka je v tomto území zakotvena v územním plánu a tato dokumentace pouze upřesňuje její lokalizaci. Koridor podél řeky je velmi úzký a nedává možnost velkých posunů polohy osy cyklostezky. V rámci daných možností tak projektant v plné míře respektoval požadavky Povodí Ohře, výsledky dendrologického průzkumu a problematiku soukromých pozemků.

Průběh celé páteřní cyklostezky Ohře je od hranic se SRN až do Kyselky charakterizován 69 uzlovými body v průběhu cyklostezky, z nichž v předkládaném úseku „Kaufland - Interspar“ leží následující uzlový bod:

| | |
|------------|---|
| U55 | Lávka přes Chodovský potok (Město Karlovy Vary) |
|------------|---|

2b) předpokládaný průběh stavby

- | | |
|--------------------------------|-----------------|
| - zahájení | 2013 |
| etapizace a uvádění do provozu | Není navrhováno |
| - dokončení stavby | 2013 |

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

Tato cyklostezka je v celém rozsahu zahrnutá v územním plánu města K. Vary.

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

Pro stavbu cyklostezky vydal Úřad územního plánování a stavební úřad Karlovy Vary územní rozhodnutí dne 24.7.2009, které nabylo právní moci dne 4.9.2009, které bylo 2.9.2011 prodlouženo do září 2013.

Stavební povolení nabylo právní moci dne 4.12.2012.

2d) stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití

Začátek trasy je před budoucí lávkou přes Chodovský potok, kde se nový úsek napojuje na stávající cyklostezku, která byla vybudována v rámci výstavby Interspáru, je v záplavovém území. Tato cesta má šířku 3,10 m mezi oboustrannými zapuštěnými obrubníky. Dále trasa kříží Chodovský potok, těsně nad jeho deltou při ústí do Ohře. Cyklostezka vede přes roh bývalé skládky rekultivované překrytím navážkami, což byl původně pozemek Moser a.s., nyní je pozemek v majetku JTH Building a.s.

JTH Building a.s. zde plánuje výstavbu bytových domů „Residence Moser“.

Vede zde kanalizační odlehčovací potrubí s vyústěním do řeky Ohře, které bude dle sdělení jak JTH Building a.s. tak i VAKu v případě výstavby „Residence Moser“ přeloženo. Dle sdělení JTH Building, bude část tohoto potrubí jdoucí pod cyklostezkou využita pro odvod dešťových vod. No tomto potrubí bude mezi cyklostezkou a obytnou budovou rezidence investorem rezidence zřízena nová šachta, do které bude zaústěna dešťová kanalizace z rezidence.

Dále prochází územím neudržované a neoplocené zahrady, kde jde souběžně vlevo od aleje habrů.

Následuje úsek zanedbaným územím pod čerpací stanicí pohonných hmot, kde jako pozůstatek nějaké stavby (asi sklad hutního materiálu) zůstala betonová plocha délky cca 80m se železobetonovými stěnami, prorostlá náletem dřevin a keřů. Cyklostezka jde zčásti po okraji této plochy blízko břehu. Na začátku tohoto pozemku vede od Chebské ulice směrem k Ohři vyježděná zemní cesta užívaná kdysi jako příjezd na betonovou plochu. Nyní je zanedbaná a částečně zarostlá, končící před břehem jen jako prošlapaná pěšina.

Dále prochází cyklostezka až do konce úpravy souběžně s břehem Ohře ve vzdálenosti cca 0 – 13m od břehu, v úzkém pruhu mezi zahradami a hranou břehu. Z důvodu minimalizování zásahu do břehu a zachování stávajícího břehového porostu je nutný zábor úzkého pruhu přilehlých pozemků.

V km 0,285- 0,401 je cyklostezka vedena těsně podél soukromého pozemku paní Žambourkové, protože se zábořem svého pozemku nesouhlasila. Pozemek je převážně nedoplocen (plot je dále od cyklostezky než hranice parcely) pouze v km 0,36 je oplocení v rohu mírně přeploceno.

V km 0,292 – 0,366 je cyklostezka vedena podél břehu zčásti v Ohři, původní břeh však zde byl v minulosti vymletý během povodní, takže půjde o obnovení břehu v původní historické podobě.

V km 0,401 až 0,546 prochází cyklostezka svahem nad břehem řeky pod budovou katastru a přilehlým parkovištěm. V pruhu podél řeky rostou vzrostlé stromy.

V km 0,547 podél pozemku 501 a 502 bude zachován a pro výstavbu využit stávající sjezd k Ohři. Těleso cyklostezky pokračuje v km 0,548 – 0,626 podél stávajícího svahu dvora a regulační stanice plynu a stoupá do výškové úrovně dokončeného úseku u okružní křižovatky pod Kauflandem, kde těsně míjí nový příhradový stožár VN.

V km 0,570 míjí cyklostezka starou opěru zrušeného potrubního mostu vysokotlakého plynovodu.

V km 0,600 kříží cyklostezka odlehčovací potrubí kanalizace Vaku.

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 a tím se zlepší odtokové poměry území. Trasa cyklostezky je navržena výškově i směrově tak, že nevytváří žádnou překážku v daném území.

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. Stávající břeh není původní ale v celé délce useku je dotčen lidskou činností.

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

Trasa cyklostezky neprochází žádným zvláště chráněným územím. Při průzkumu na výskyt zvláště chráněných rostlin a živočichů (viz Biologické hodnocení lokality prováděné současně pro úsek cyklostezky Dvorský most – Doubský most) bylo zjištěno že, : „Realizací stavby a provozováním cyklostezky nebude (přírodní) vegetace v lokalitě významně poškozena. Výskyt zvláště chráněných druhů rostlin v lokalitě zjištěn nebyl. Zvláště chráněné druhy bezobratlých

zjištěné v lokalitě (rod *Bombus*) jsou svým výskytem vázány na biotopy běžné v širokém okolí lokality a realizací stavby nebudou negativně ovlivněny. V trase cyklostezky bylo zjištěno několik druhů zvláště chráněných obratlovců. Realizací záměru nebudou dotčeny potravní ani rozmnožovací biotopy těchto druhů, nebudou ohroženy jejich lokální populace a není proto nutné žádat o výjimky dle § 56 ZOPK.“

Cyklostezka prochází biokoridorem Ohře, který je nadregionálního významu v rámci územního systému ekologické stability krajiny. Stavba křížuje biokoridor Chomutovského 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

Majitelka domu č.p 147 na p.p.č.18 k.ú. Dvory má obavy zda výstavba cyklostezky nezpůsobí poruchy domu, vzhledem k tomu, že už dnes je značně poškozen a zejména septiku, který je v těsné blízkosti hranice pozemku. V blízkosti domu je nutno užívat pouze lehkou techniku aby nedošlo k jeho dalšímu poškození ani k poškození septiku.

Doporučujeme před zahájením stavby provést pasportizaci objektu, protože dle sdělení majitelky dům není v dobrém stavu.

U pozemku užívaném Klubem turistiky Slávie budou provedena vrata a přístup z cyklostezky k Ohři i pro přenášení loděk.

Budova katastrálního úřadu má ze zadní strany garáže, je potřeba během výstavby do nich zachovat přístup i když dočasně nebude možný vjezd.

- vztahy na ostatní plánované stavby v zájmovém území

Na původní parcele Moseru a.s. hodlá JTH Building a.s. stavět bytové domy „Residence Moser“, jejichž poloha byla zkoordinována s tímto projektem.

Dle vyhledávací studie cyklistických tras v Karlových Varech zpracované Energoeco K.Vary v roce 2001 v rámci programu Phare, byla navržena odbočka cyklostezky podél levého břehu Chodovského potoka. Tato odbočka by dle názoru projektanta měla být nadále sledována a je také jedním z důvodů, proč v úseku K aufland - Interspar je cyklostezka o 0,5 m širší než v jiných úsecích aby pojmula případnou budoucí zvýšenou kapacitu.

- změny staveb dotčených navrhovanou stavbou

svah pod Katastrálním úřadem bude nahrazen zdí SO202

budou obnoveny stávající ploty na dotčených pozemcích SO 701

bude upraveno vyústění inženýrských sítí pod parkovištěm KÚ

budou přestavěny schody od KÚ k řece v rámci SO 202

bude zřízeno nové odvodnění plochy KU v rámci SO 301

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,

- dokumentace DÚR „Cyklostezka podél Ohře „Od Kauflandu po Interspar““ 09/2007 vypracované firmou Pontika s.r.o.
- dokumentace DSP „Karlovy Vary - cyklostezka Ohře, úsek Kaufland - Interspar“ z 04/ 2010 vypracované firmou Pontika s.r.o.
- dokumentace DSP změna a „Karlovy Vary - cyklostezka Ohře, úsek Kaufland - Interspar“ z 11/ 2010 vypracované firmou Pontika s.r.o.

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

Územní plán Karlových Varů – k.ú. Dvory, Rybáře, Tuhnice

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 2009)
(před digitalizací k.ú. Tuhnice)

- 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 2002 v rámci zpracování dopravní části dokumentace pro Komerční centrum Karlovy Vary (nyní Varyáda / Interspar) byla navržena část cyklostezky od Dvorského mostu až po Chodovský potok.

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 shodně s předkládanou dokumentací.

Trasa je i v souladu se zpracovanou urbanistickou studií „Rekreační území řeky Ohře“ – zpracoval ing.arch. Ivan Štros (listopad 2006), v úseku Kaufland - Interspar dle podkladů Pontiky s.r.o.

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,

Vzhledem k množství staveb v území byl v minulosti prostor cyklostezky mnohokrát zkoumán. Pro geologické poměry byly přejaty tyto průzkumy:

- Inženýrskogeologický průzkum pro Geodézii v K.Varech (nyní budova katastru) od Stavební geologie Praha z roku 1974 - celkem 10 sond v blízkosti zdí
- Inženýrskogeologický průzkum Přeložka silnice I/6 stavba 2 a 3 Karlovy Vary západ Pragoprojekt - v blízkosti lávky celkem 3 sondy.
- Samostatný korozní průzkum nebyl prováděn ale byl prováděn u PGP v rámci průzkumů pro průtah I/6 v době, kdy byl uvažován v tomto území

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 215 km 177.360, Pf 214 km 177.200, Pf 213 km 177.04, 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. Jedná se zejména o velkou vodu dne 2.4.2006 v Karlových Varech. Dále byla pořízena řada fotografií na soutoku Ohře a Chodovského potoka za zvýšené vody v roce 2002 a v roce 2003.

4. Členění stavby (jednotlivých částí stavby)

a) způsob číslování a značení,

číslování stavebních objektů viz bod c, možné přístupy na staveniště jsou číslovány od západu 1 – 7.

b) určení jednotlivých částí stavby,

viz následující bod

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

| | |
|--------|--------------------------------------|
| SO 101 | Cyklostezka |
| SO 201 | Lávka přes Chodovský potok |
| SO 202 | Opěrná zeď v km 0,408 58 - 0,539 30 |
| SO 301 | Odvodnění plochy KÚ |
| SO 401 | Veřejné osvětlení |
| SO 701 | Oplocení (rozdělené na 4 podobjekty) |
| SO 801 | Vegetační úpravy |

5. Podmínky realizace stavby

a) věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků,

JTH Building a.s. zde bude stavět bytové domy „Residence Moser“, předpokládané zahájení podzim 2013

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

Celková doba výstavby by neměla překročit 4 měsíce. Stavba je poměrně dobře přístupná ale v místě cyklostezky jsou omezené prostory pro výstavbu. Výstavba bude v místech kde není průběžně přístupná podél cyklostezky probíhat proudově od příjezdových komunikací směrem po trase tak, že si před sebou bude zhotovitel, postupně po krátkých úsecích, budovat cyklostezku i 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 – po dokončené cyklostezce od Intersparu, nutno uvažovat pouze lehká vozidla aby nedošlo k poškození cyklostezky. Pro výstavbu nebude využíváno, příjezd bude zajištěn zatrubněným brodem přes Chodovský potok.

Přístup 2 – vjezdem přes soukromou plochu těsně před čerpací stanicí pohonných hmot z Chebské ulice (nutno získat souhlas majitele)

Přístup 3 – vjezd ze Sokolovské ulice na pozemek Klubu turistů- hlavní přístup pro stavbu!

Přístup 4 - vjezd před KÚ- pouze výjimečně se souhlasem KÚ

Přístup 5 - vjezd za KÚ

Přístup 6 – vjezd přes pozemky města KV podél obytného domu č.p. 497

Přístup 7 – vjezd z okružní křižovatky u Kauflandu na stávající cyklostezku

Ponechané stromy v dosahu staveniště budou mít kmen ochráněn proti poškození.

d) dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy.

Nejsou nutné, pouze krátkodobé omezení bude na stávající cyklostezce v konci úseku při napojovacích pracích

e) finanční zajištění a výkupy pozemků

Předpokládá se získání částečné dotace z SFDI. Některé pozemky jsou již vykoupené, na některé je smlouva o smlouvě budoucí a budou vykoupeny nebo pronajmuty až po stavbě.

f) prováděcí dokumentace stavby

Pro jednotlivé objekty (vyjma SO 701 a 801) včetně vlastní cyklostezky (s ohledem na náročný terén) je nutno zpracovat realizační dokumentaci (RDS).

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 | Statutární město Karlovy Vary |
| SO 201 | Lávka přes Chodovský potok | Statutární město Karlovy Vary |
| SO 202 | Opěrná zeď v km 0,408 58 - 0,539 30 | Statutární město Karlovy Vary |
| SO 301 | Odvodnění plochy KÚ | Katastrální úřad |
| SO 401 | Veřejné osvětlení | Statutární město Karlovy Vary |
| SO 701 | Oplocení | Vlastníci oplocených pozemků |
| SO 801 | Vegetační úpravy | Statutární město Karlovy Vary |

- b) *způsob užívání jednotlivých objektů stavby.*

je zřejmý z jejich názvu

7. Předávání částí stavby do užívání

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

není navrhováno

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

stavba bude uvedena do provozu jako celek

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 3,50 m (stezky pro společný provoz chodců a cyklistů mají mít šířku ≥ 3 m). Šířka 3,5 m je zvolena s ohledem na výhledový stav - odbočení plánované cyklostezky podél Chodovského potoka a následné navýšení intenzity cyklistické dopravy. Hrubý odhad výhledových intenzit je 150 chodců/h a 150 cyklistů/h) s nezpevněnými krajnicemi 0,75 m vlevo a 0,50 m vpravo. Povrch je zpevněný živičný.

Tato trasa je dlouhá 626,8 m a má průměrné stoupání cca 0,04-2,89%, pouze na omezenou délku pro překonání převýšení až 8,21% (nájezd na lávku přes Chodovský potok) a 4,91% na konci úpravy – napojení u kruhové křižovatky.

Osa stávající cyklostezky postavené v rámci výstavby Intersparu směřuje přes Chodovský potok pod úhlem cca 81°, nová osa stezky navazuje levostranným obloukem o poloměru 100 m a kříží tak lávkou Chodovský potok pod úhlem cca 75°. Za ocelovou lávkou cyklostezka přechází roh bývalé skládky, obloukem se stáčí do rovnoběžky s břehem Ohře. V místě mezi skládkou a zahradou je terénní příkop, který je v současnosti suchý a v rámci výstavby „Residence Moser“ plánované JTH Building a.s. bude zasypán.

Dále jde cyklostezka souběžně vlevo asi 2,5 m od aleje habrů. Aby mohla být alej zachována nesmí se poškodit kořeny, zahloubení do terénu je potom jenom 0,20 m. Mezi budoucí budovou a cyklostezkou bude proveden mělký příkop, aby voda tekla jak od budovy, tak od cyklostezky.

Opevnění jednotlivých úseků cyklostezky ve styku s Ohří je podrobně popsáno na vzorových příčných řezech

Pozemek klubu turistů: Aby se minimalizoval střet cyklistů a vodáků, bude zřízen zpevněný přístup do řeky pro loďky vodáků (schůdky pro snášení loděk) a plot a branka na oddělený pozemek klubu turistů.

Dalších 150 m prochází cyklostezka svahem nad břehem řeky pod budovou katastru a přilehlým parkovištěm (a bývalým autobazarem). KÚ - kvůli zachování průtočného profilu a na základě požadavku Povodí Ohře je osa cyklostezky posunuta do svahu pod oplocení objektu a je zde navržena opěrná zeď z KB bloků. Svah vpravo podél Ohře je až do konce úpravy navržen s opevněním. V pruhu podél řeky rostou vzrostlé stromy, které zůstanou pokud možno zachovány.

Trasa „od Kauflandu po Interspar“ bude důležitou a využívanou částí páteřní cyklostezky podél Ohře. Je však třeba počítat s tím, že bude občas krátkodobě zaplavena. Celý tento úsek je možno provizorně objet po komunikaci – ulici Sokolovské a Chebské, napojení je ale až ulicí Kpt. Jaroše.

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

Dle zákona 13/97 Sb se jedná se o místní komunikaci IV.třídy. Cyklostezka je místní komunikace funkční skupiny D2 s vyloučením motorové dopravy. Výjimečně s občasným pojezdem techniky Povodí Ohře.

Směrové vedení vychází z dispozice volného území a ze zásady co nejmenšího zásahu do soukromých parcel, minimální poloměr je $R = 30,00$ m a max. poloměr je 150 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, minimální výškový poloměr je $R = 100$ m. Cyklostezka je vedena výškově po terénu nebo mírně nad terénem, podél objektu katastru je v odřezu.

Šířkové uspořádání je zřejmé z jednotlivých příčných řezů. Základní šířka stezky je 3,50m + krajnice 2x 0,50 m, v místě vedení VO je krajnice rozšířená na 0,75 m.

Cyklostezka je navržena s jednostranným sklonem 2% vždy k řece, s oboustrannými obrubníky, V km 0,300 – 0,400 je profil stezky úsporný bez příkopu a s krajnicí vlevo jen 0,25m – v místě svítidel bude krajnice jen lokálně rozšířená.

Konstrukce vozovky: je s živičným povrchem (vyjma povrchu lávky), navržena tak, aby vyhověla v celém úseku podél břehů pro občasný pojezd nákladního auta údržby Povodí Ohře 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.

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 ve sklonu 1 : 1,5. Zához z lomového kamene do 200kg (10% do 500kg) s proštěrkováním a urovnáním viditelných ploch ve sklonu 1 : 1,5, pro zpestření může být zához doplněn jednotlivými přírodními oblými balvany velkých rozměrů (ale pouze při dně, ne ve svahu). 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.

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 záhozem z lomového kamene do 80 kg. zakončeným patkou z lomového kamene nasýpanou do rýhy pod úroveň 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 32-63 podlitý cementovou maltou MC-25 s tím, že horní vrstva z těžného kameniva 32-63 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 Lávka přes Chodovský potok

Lávka pro cyklisty a pěší přes Chodovský potok je jednoplová ocelová příhradová konstrukce s dolní mostovkou. Spodní stavba lávky je navržena z gabionů. Pochozí plochu tvoří dubové fošny. Výška horní úrovně madel zábradlí od pochozí plochy lávky je 0,9m a 1,1m, ale horní úroveň nosné konstrukce je vyšší než 1,3m.

| | | |
|------------------------|---|-------------------------------------|
| Délka přemostění | : | 22,50 m |
| Délka nosné konstrukce | : | 23,10 m |
| Volná šířka lávky | : | 3,50 m |
| Zatížení | : | 4 kN/m ² dle ČSN 73 6203 |

V místě lávky je stezka vedena ve směrovém oblouku 100m, který sleduje i NK. Niveleta je v zakružovacím oblouku o poloměru 370 m. Příčný sklon na lávce je 0%.

Stoletá voda Ohře je v místě lávky stanovena na kótě cca 374,15 (B.p.v.) dle hydrologických údajů z povodňového modelu Ohře – Povodí Ohře. Tato zpětná velká voda je 0,529 m pod nejnižším bodem nosné konstrukce lávky. Stoletá voda Chodovského potoka je v místě lávky 373,27 m n. m. to je více než 1 m pod nosnou konstrukcí, čímž splňuje požadavek ČSN 73 6201.

Kompletní pole lávky bude vyrobeno v mostárně firmou vlastníci oprávnění k výrobě takto složitých ocelových konstrukcí. (dříve velký průkaz způsobilostí pro výrobu OK) a dovezeno na stavbu, kde bude osazeno na elastomerová ložiska na opěrách.

Před a za lávkou budou umístěny zábrany vjezdu.

SO 202 Zárubní zeď v km 0,408 47 - 0,539 30

Jedná se o zeď z KB bloků celkové délky 130,83 m. Zeď je vysoká od 0,50 do 2,95 m nad cyklostezkou. KB bloky jsou uloženy vodorovně a různé výšky jsou řešeny výškovými úskoky. Základ zdi je z cca 5-ti vrstev (asi 950 mm) pod cyklostezkou z důvodu ochrany před podemletím a namrzáním. Stabilita zdi je řešena přidáním jednoho až dvou sloupců kotevních prvků. Horní tři vrstvy KB bloků se probetonují. Odvodnění pod zdí je pomocí drenážní vrstvy s drenážní trubicí. Ve zdi je situováno schodiště, které slouží pouze katastrálnímu úřadu pro přístup z areálu k řece. Při

výkopových pracích pro zeď je třeba zabránit poškození založení zdiva 1.NP pláště budovy a rozvodu plynového potrubí v prostoru před garážemi.

Na zdi je oplocení KÚ viz SO 701.

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 horských vpustí jsou navrženy propustky profilů 400 mm. Odvodnění podloží je zajištěno drenáží a spodní drenážní vrstvou ze štěrkodrti.

SO 301 Odvodnění plochy KÚ

Jedná se o žlab se vpustí a šachtu pro odvodnění ploch KÚ s vyústěním pod cyklostezkou.

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.**
- nejdou

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 třímadlové zábradlí výšky 1,3 m 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“

Cyklostezka bude vedena jako společný pás pro provoz cyklistů a chodců a bude označena dopravní značkou 3xC9a a 2xC9b. (Předpokládá se přibližně stejná intenzita chodců a cyklistů).

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

Průběžně je cyklostezka označena DZ IS 21 a,b,c.

Na obou koncích, před lávkou a na bočním sjezdu jsou navrženy zábrany vjezdu (sklopné sloupky) pro znemožnění vjezdu motorových vozidel apod.

Odpočívadla, rozcestníky, občerstvení:

Vzhledem ke krátké délce nového úseku stezky zde není navrženo místo pro odpočinek, v bezprostřední blízkosti (cca 180m od lávky) je ale pod OD Varyáda dětské hřiště a lavičky, možnost občerstvení a WC je přímo v OD Varyáda, kde je i přístřešek se stojany na kolo. Bylo by vhodné do míst poblíž hřiště doplnit informační tabuli a rozcestník.

c) veřejné osvětlení,

SO 401 Veřejné osvětlení

Veřejné osvětlení bude na vnější straně cyklostezky (vzdálenější od řeky).

d) ochrany proti vniku volně žijících živočichů na komunikaci a umožnění jejich migrace přes komunikaci,

Speciální ochrany na cyklostezkách nejsou instalovány, migrace vodních živočichů je umožněna pod lávkou přes Chodovský potok a 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 zdí SO 202 je v převážném rozsahu nad hladinou Q100 a je navrženo oplocení z dřevěných planěk ve vodorovné části a vodorovnými tyčemi (madly) ve výškově uskákané části. V části, kde oplocuje plochu města jsou rovněž pouze vodorovné tyče mezi sloupky jak ve vodorovné tak výškově proměnné části.

Ostatní oplocení je pletivem výšky 1,80 m. Toto oplocení se týká následujících pozemků k.ú.Dvory 37, 34/1 (turisti). Tyto 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.

Mezi MM KV a Klubem turistiky Slavia Karlovy Vary o.s. bylo ohledně úprav oplocení dohodnuto: Bude zřízeno oplocení mezi oddělenými pozemky po celé délce oddělení včetně branky a brány dle technických dispozic vlastníka pozemku p.č. 34/1.

Stavebník zajistí terénní úpravy dotčeného pozemku.

SO 801 Vegetační úpravy

Celkem ve čtyřech lokalitách jsou navrženy vegetační úpravy pomocí stromů a keřů.

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 II. stupně II A 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 Chodovského 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 je v km cca 0,400 kde je cyklostezka 1.00 m pod 5 letou vodou a pouze cca jen 1,15 m nad normální vodou. Obdobná situace je v nejnižším místě na cyklostezce Dvorský most – Doubský most.

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 je cyklostezka cca 1,20 m pod 5 letou vodou. Viz též bod 2e.

Stezka je proti velkým vodám chráněna kamenným záhozem nebo pohozem a prolitím kameniva krajnice cementovou maltou a živичnou 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,

Doporučujeme v rámci zařízení staveniště zdemolovat různé zídky pod stanicí PHM.

b) kácení mimolesní zeleně a její případná náhrada

Při výstavbě stezky dojde ke kácení cca 195 stromů mimolesní zeleně a 685 m² podrostů podél řeky Ohře viz aktualizovaný 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 realizována částečná náhradní výsadba viz bod d).

c) rozsah zemních prací a konečná úprava terénu,

Zemní práce svým rozsahem nejsou významné, terén mimo cyklostezku, který bude dotčen zemními pracemi bude zkulturnován. V současné době se jedná o velmi zanedbané území.

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 p.p.č.19/2, 37, 41 v k.ú. Dvory v rozsahu celkem 438 m².

f) zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa,

Výstavbou cyklostezky se trvale nezabírá žádná plocha určená k plnění funkce lesa.

g) zásah do jiných pozemků,

Trasa je navržena přes pozemky ve vlastnictví města Karlovy Vary, Povodí Ohře, Katastrálního úřadu i přes pozemky v soukromém vlastnictví. Soupis dotčených pozemků a vlastníků, sousedů, a situace viz příloha E2 Záborový elaborát.

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

Vyvolanými stavbami jsou SO 202, SO 301, SO 701 a z SO 101 je to úprava čela vyústění odlehčovací kanalizace Vaku v km 0,600.

12.Nároky stavby na zdroje a její potřeby

Určení a zdůvodnění nároků stavby na

a) všechny druhy energií,

během stavby nevýznamné, za provozu pouze energie spotřebovaná na VO.

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,

jedná se o propojení dvou hotových úseků, takže bez připojení

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

VO 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. Technický odbor MM KV zde požaduje umístit nejvýše dva odpadkové koše.

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, 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, který bude odsouhlasen Povodím Ohře s.p. a MM K. Vary před zahájením stavebních prací.

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. Pro stavbu je vypracován plán BOZP viz příloha E1.1

Pohyb na cyklostezce bude provozován na vlastní nebezpečí a nebude zde zajištěn žádný dozor dětí.

f) nakládání s odpady.

Se staveništními 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 | 0 |
| | | betonová suť | |
| 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 | 0 |
| | | ploty z pletiva, zbytky kabelů | |
| 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 i evropských 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. 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 povodňovém plánu města K.Vary s tím, že bude stanoveno její uzavírání (nebo jejích částí) během povodňových situací. Provoz stavby nemá negativní vliv na životní prostředí, pokud se podaří zajistit sběr a úklid odpadků (povinnost správce). 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 svahu nebo proto, že je zdeformované a mohlo by být příčinou zranění. Proto po každé velké vodě musí správce zkontrolovat stav cyklostezky včetně odstranění nánosů (viz foto nánosy cyklostezky v Lužném u Perštejna.)



Zatopená
cyklotrasa v Lužném u Perštejna 3.4.2006

Cyklostezka by měla přispět k obohacení životního prostředí.

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.

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

Základní bezpečnostní výhoda cyklostezky je její oddělení od motorizovaného provozu.

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 0,75+3,50+0,50 m, což odpovídá dle TP 179 čl.8.1.1 cca kapacitě max. 150 – 300 chodců/h v obou směrech (pro více chodců už by bylo třeba navrhnout oddělený provoz) 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. V tomto případě je nutno umístit sezónní značku cesta se v zimě neudrzuje.

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 (pouze v krátké rampě před lávkou 8,21%, jinak max. 5%) je cyklostezka zcela bez problému pro užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Jako vodící linie pro nevidomé slouží obrubník na straně odlehlé k řece, převýšený 6cm. Celá stezka je řešena bezbariérově dle platných předpisů.

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)

K.Vary 02/2013

Vypracoval: Ing. Jan Procházka
Ing. Milena Navrátilová