

Akce: Nymburk – souvislá údržba pravobřežní cyklostezky, úsek: hranice k.ú - Veslák
Stupeň: ZPD

PRŮVODNÍ A TECHNICKÁ ZPRÁVA

1. Identifikační údaje

Stavba: Nymburk – souvislá údržba pravobřežní cyklostezky, úsek: hranice k.ú - Veslák
Stavebník: Město Nymburk, Náměstí Přemyslovců 163, 288 28 Nymburk
IČ:00239500

Projektant: Ing. Jaroslav Čálek, Dr. Beneše 619/II, 290 01 Poděbrady
IČ: 10223690
ŽL – OÚ ŽÚ Nymburk z 5.8.1992 č.j. 02178/01479/92 z 5.8.92
AI pro dopravní stavby ČKAIT č. 0003181

Místo stavby:

Stavba bude realizována v trase stávající pravobřežní cyklostezky č. 24 v úseku mezi hranicemi k.ú. Velké Zboží a Nymburk a sportovním areálem Veslák, kde se napojuje na stávající místní komunikaci k hydroelektrárně. Stanoviště je navrženo po toku řeky Labe, tj. proti směru jeho kilometráže, mezi ř. km cca 896,870 – 898,560 a to na částech těchto ppč.:
(neb při přípravě této akce rozhodl stavebník, že nebude akci provádět z části na k.ú. Velké Zboží, jak původně uvažoval. Začátek úpravy tedy bude v km 0,174.)

k.ú. Nymburk

383	Lesy ČR, Hradec Králové	lesní pozemek	LV 3477
420/14	Město Nymburk	ost. plocha, ost. komunikace	LV 2835
382/2	Lesy ČR, Hradec Králové	lesní pozemek	LV 3477
1724/4	Povodí Labe, Hradec Králové	ost. plocha, ost. komunikace	LV 3153
420/3	Povodí Labe, Hradec Králové	ost. plocha, neplodná půda	LV 3153

Vzhledem k tomu, že se stavba nachází na nemovitostech, které nejsou ve vlastnictví stavebníka zajistí tento potřebné smlouvy či souhlasy.

2. Základní údaje o stavbě:

- 2.1. Předmětem projektu je souvislá úprava úseku dlouhého 1,668km cyklostezky č. 24 provozované, jednak jako nedělená smíšená stezka pro pěší a cyklisty, ale v km 0,892 – 1,79550 také s výjimkou ze zákazu vjezdu motor. vozidel pro obslužnost sousedících pozemků.
- 2.2. Termín zahájení a lhůta výstavby jsou závislé na finanční připravenosti stavebníka.
- 2.3. Na základě dendrologického posudku, jehož přehled opatření je součástí dokladové části této ZPD, je navrženo vykácení 18ks stromů. Podrobnosti jsou patrné z přehledu, stejně jako návrh na ochranu 25ks stromů rozšířený odb. ŽP o dalších 7ks na celkových 32ks.
- 2.4. Navržené řešení respektuje stávající trasu cyklostezky a její šířka a výšková úroveň respektuje stávající břehovou hranu s min. vzdáleností 0,25m, ale také ochranu stávajících stromů. Nedojde tedy k nárokům na zábory pozemků. Se souhlasem Povodí Labe dojde k úpravě břehové hrany, na 4 místech, aby bylo možné zachovat šířku 3,0m.

3. Výchozí podklady

- Rekognoskace trasy se zástupci stavebníka
- Archivní dokumentace z 5.88 pro výstavbu cyklopěší stezky
- Informace o parcelách
- Přehled opatření pro stáv. zeleň (Ing. Burian)

- Úvodní jednání na Povodí Labe
- 14 kopaných sond ověřujících břehové opevnění – zaměřených
- Polohopisné a výškopisné zaměření (K. Šárovec VIII.2013)

4. Stávající stav

Tato cyklostezka byla vybudována dle ZJP (OPIO Nymburk 5.88), tehdy jako cyklopěší stezka, která byla součástí stezky mezi Poděbrady a Nymburkem, v trase tehdejší potahové stezky Povodí Labe se snahou o vybudování cyklopěší stezky podél Labské plavební cesty. Její plánovaná šířka 3,00m byla ovlivňována jak trvalou zelení, tak funkčním kalovým potrubím bývalého cukrovaru (to jistě bude místy odkryto, neb bylo uloženo pouze na terénu). Je zřejmé i původní konstrukce AB II 50, OK I 100, VŠ 250 a také snaha tehdejší technikou dosáhnout šířky 3,0m. Bohužel tehdy nedošlo k rozebrání panel. vozovky, sloužící při výstavbě Labské plavební cesty.

Při přípravě této akce byla snaha stavebníka nalézt břehové opevnění a jeho horní hranu, hlavně břehovou. Proto bylo provedeno 14 kopaných sond ve kterých byla nalezena horní hrana opevnění (velké ploché kameny, velký lomový kámen skládaný, kamenný zához). Ale nikde nedosahovalo k břehové hraně. Poloha sond a výška a poloha opevnění jsou zřejmé z mapového díla.

23 let provozu na tomto úseku je znát na jeho technickém stavu ať už jde o povrch či poruchy způsobené kořeny přerostlých stromů z nichž mnohé již byly vykáceny a v některých úsecích již byla provedena nová výsadba, bohužel mnohde asi bez spolupráce s „dopraváky“

Jak je i z existujících map, prospektů a průvodců patrné, je Labská cyklostezka, jejíž část bude opravena, veřejností vyhledávaná a to nejen tou z jejího okolí. Svězt se zde na kole přijíždění zájemci i z více než 100km vzdálených míst a i místní vzali na vědomí, že nabízí spoustu zážitků.

5. Navržené řešení

5.1. Před započítáním vlastních stav. prací je nutno provést vykácení 13ks stromů vč. odstranění pařezů a kořenů zasahujících pod cyklostezku. Podrobnosti viz doklad č. 16 – Přehled opatření a 9 ks pařezů cca ø1,2m. Nelze vyloučit, že nebudou nalezeny další pařezy, dnes zarostlé trávou. Pro případ potřeby, s ohledem na použitou mechanizaci bude nutno odřezat odborně některé větve. Větve i kmeny budou odvezeny na deponii TS Nymburk (cca 6km). Větve ke spálení a kmeny (dle jejich stavu) k dalšímu použití, nejspíš jako palivové dříví. Také bude nutno přesadit 3ks mladých, nevhodně vysazených stromů do jam 1,2x1,2x1,2m s úplnou výměnou zeminy. Pro tyto práce je vypracována samostatná část výkazu výměr i odhadu nákladů označená: A / kácení.

5.2. Komunikace

S ohledem na stav popsáný v bodě 4. je navrženo toto řešení

- frézování za studena kobercové úpravy z asfaltobetonu a obal. kameniva tl. 100mm v šířce 3,0m délce 1,443 50km
- frézování za studena koberc. úpravy z asfaltobetonu v tl. 50-60mm, v šířce 3,0m v km 1,61750 – 1,842
- rozebrání vozovky ze siln. panelů 3000x1000x150mm
- podrobná prohlídka s dendrologem a upřesnění způsobu ochrany stáv. zeleně (posun kraje, viz popis v situaci) a vytýčení krajů
- zaříznutí stáv. beton ploch (lavičky, panel. vozovka - viz popis v situaci)
- výkop pro posun vpravo (viz řezy č. 4 a 3), hutnění pláně a doplnění ŠD
- demontáž 6ks laviček vč. demolice jejich základů a beton. ploch
- recyklace konstr. vrstev netuhé vozovky cyklostezky za studena na místě směsí s převládající funkcí cementu (SROSM – H) v souladu s TP 162 tj. rozkrytí krytu z kameniva a asfaltu s předrcením do hl. 150mm, odvoz přebytečného materiálu z tl. cca 50mm buď na deponii TS (do 6km) po další použití na jiných stavbách nebo pro použití dle vzor. příčných řezů č. 3 a 4. Nebo pro použití ve zpevněných krajnicích (ZK),
- recyklace zbylého materiálu z tl. 100mm s přidáním cementu příp. asfalt. emulze (dle labor. výsledků zhotovitele stavby), reprofilace a hutnění SROSM – H.
- asfaltový postřik spojovací 0,7 kg/m²

- osazení varovných pásů $\bar{s} = 400\text{mm}$ v délkách $19+15 = 34\text{m}$ z polymerbetonové dlažby s výstupky, barva: bílá do beton. lože tl. 100mm s boční opěrou (kraj mezi cyklostezkou a MK)
- odkopávky pro konstrukci vozovky v km $1,61750 - 1,842$ (po rozebrání panelů)
- úprava pláň vč. hutnění na $E_{2,\text{def}} = \text{min } 45\text{MPa}$
- úprava břehové hrany, lomový kámen do beton. lože tl. 200mm dle vzor. příčných řezů **č. 7 a 8**
- nová konstrukce vozovky v km $1,617 - 1,842$:

asfaltobeton ACO8+F (50/70) ČSN EN 13108-1	50mm
asfaltobeton ACL16+F (50/70) ČSN EN 13108-1	60mm
asfaltový postřik spojovací $0,7\text{ kg/m}^2$	
kamenivo zpevněné cementem KSC I ČSN 736124	120mm
štěrkodrt' ŠD O-63 ČSN 736126	<u>150mm</u>
Celkem	360mm
- v km $0174 - 1,617$

asfaltobeton ACO8 +F (50/70) ČSN EN 13108-1	50mm
asfaltobeton ACL16 +F (50/70) ČSN EN 13108-1	60mm
- zemní krajnice (ZK) v celé trase. Tj. přebytek recykl. směsi + hutnění + doplnění ŠD O-63 se s humusem (30%) + osetí
- přemístění 6ks laviček
- svahové úpravy a osetí travním semenem
- osazení dopravních značek

Vzhledem k tomu, že v trase cyklostezky není možno zřídit obratiště pro automobily zásobující stavbu, je nutno tuto stavbu provádět pro úsecích, aby se snížila délka na couvání s možností využití vjezdů do zahr. osady a lesních cest k silnici II – 331.

Popis trasy dle použitých příčných řezů

km 0,174 00 – 0,440 50	č. 3
km 0,440 50 – 0,450 50	č. 8
km 0,450 50 – 0,540 00	č. 3
km 0,540 00 – 0,749 00	č. 4
km 0,749 00 – 0,759 00	č. 7
km 0,759 00 – 0,781 00	č. 4
km 0,781 00 – 0,791 00	č. 8
km 0,791 00 – 0,880 00	č. 4
km 0,880 00 – 0,922 00	č. 3
km 0,922 00 – 1,003 00	č. 4
km 1,003 00 – 1,058 00	č. 3
km 1,058 00 – 1,068 00	č. 1
km 1,068 00 – 1,617 50	č. 3
km 1,617 50 – 1,842 00	č. 6

Tyto práce jsou ve výkazu výměr a odhadu nákladů rozděleny na tyto úseky:

B/ cyklostezka km $0,174 - 1,000$ a km $1,724 - 1,842$

C/ cyklostezka s výjimkou pro motor. vozidla km $1,000 - 1,724$

5.3. Zemní práce

V rámci zemních prací bude provedeno:

- seříznutí krajnic, v celé délce trasy, $\bar{s} = 0,60\text{m}$
- odkopávky pro posun vpravo (řezy **č. 3 a 4**) tř. 3
- odkopávky pro novou konstrukci (**řez č. 6**) tř. 3
- hutnění pláň na $E_{2,\text{def}} = \text{min. } 45\text{MPa}$
- svahování po obou stranách pro napojení na stáv. terén a břehovou hranu v šířkách cca $0,70\text{m}$

- osetí travním semenem a založení trávníku (kropení, ...)
- odvoz přebytku odkopávek na deponii TS do 6 km (dle momentálních potřeb stavebníka)
- odkopávky pro úpravu břehové hrany
- zásyp jam po odstraněných pařezech

5.4. Nezbytné úpravy

- úpravy větví stromů, aby byl uvolněn prostor pro práci mechanismů a zásobování stavby materiálem a to po dohodě s TS Nymburk
- demontáž stáv. dopr. značek

5.5. Zvláštní úpravy

5.5.1. napojení prašných stezek na kraj cyklostezky bude provedeno plynule, neb bude zachována stáv. niveleta, při svahování.

5.5.2. Bezbariérové úpravy

vodící linie stávající cyklostezky i navržených úprav je v souladu s ust. vyhl. č. 398/2009 Sb., příloha č. 1, odst. 1.2.1.1., kde je m.j. uvedeno: Mimo zastavěné území obce může, v odůvodněných případech, tuto linii (z názvu odst.: přirozenou vodící linii) tvořit samotný okraj komunikace bez obrubníku směrem k vegetaci. Navržené úpravy na břehu Labe, podél břehové hrany a v její úrovni, má směrem k vegetaci (tj. pravý kraj) kraj bez obrubníku.

Práce budou prováděny za vyloučeného provozu, takže nebude nutné používat dotykovou lištu.

Výjezdy z cyklostezky na místní komunikaci v km 1,706 20 – 1,724 00 a v km 1,827 00 – 1,842 00 budou provedeny s varovnými pásy, z bílé polymerbetonové dlažby s výstupky, široké 400mm.

6. Odpady

Kód	Název	Množství
1702 01	Dřevo z vykácených stromů (odvoz do TS cca 6km ke zpracování na palivové dřevo, příp. k dalšímu použití bude-li část kvalitní)	13 stromů 9 pařezů
1703 02	Asfalt bez dehtu (odfrézovaný R-mat odvoz cca 6km na deponii TS k dalšímu použití na úpravy MK)	578 t
1705 01	Kameny – resp. přebytečný materiál ze SROSM (Odvoz do 6km na skládku TS pro další použití při úpravách MK)	250 m ³
1705 01	Zemina s kameny z odkopávek (Odvoz do 6 km na skládku TS pro další použití při terénních úpravách)	418 m ³
1701 01	Beton (Cca 50% panelů do TS a odvoz zbytku na recykl. předrcením)	114 t

7. Bezpečnost

Navržené úprav vyžadují změnu, resp. doplnění, trvalého dopr. značení, které bylo konzultováno s PČR – DI Nymburk.

Práce budou prováděny za vyloučeného provozu.

V místech výjezdů z Nymburka, zahrádkářské osady, u lávky přes Sánský kanál a Velkého Zboží budou umístěny dopr. značky:

IP 10a - Slepá pozemní komunikace a IP 22 – Změna místní úpravy s textem: Pozor cyklostezka v úseku Sánský kanál – Veslák je neprůjezdná.

V celé délce úseku bude mezi stezkou a parcelami umístěna výstr. páska či zábrany.

Navržené dopr. opatření bylo konzultováno s PČR DI Nymburk a veškeré závěry jsou zpracovány do navrženého řešení.

8. Inž. sítě a ochr. pásma

Do staveniště zasahují ochranná pásma inž. sítí Před započítím prací zajistí stavebník vytýčení všech stávajících inž. sítí. Po ověření jejich polohy kopanými sondami, bude s jejich správcem dohodnut způsob jejich ochrany proti účinkům stavby a to v rámci víceprací.

9. Vliv stavby na životní prostředí

- Bude zachována stávající trasa cyklostezky a její stávající využití.
- Hluk, emise ani znečišťování vod tato stavba nezpůsobí.
- Při provádění stavby je nutno dodržovat veškeré platné předpisy a nařízení, týkající se bezpečnosti práce a techn. zařízení, zejména pak vyhl. č. 324/1990 Sb

10. Obecné požadavky

- stavba je navržena v souladu s TP, ČSN a ČSN EN tak, aby byla zajištěna její mechanická odolnost a stabilita
- bezpečnost při užívání je navržena dopr. značením

11. Závěr

V případě, že se při přípravě či realizaci vyskytnou okolnosti, které nebyly součástí podkladů, či nebyly projektantovi známy, budou zapsány do stav. deníku a projektant bude přizván k rozhodnutí.

S ohledem na to, že pro tuto stavbu byla zpracována zjednodušená proj. dokumentace, je při její realizaci nutná zvýšená součinnost projektanta, např. při autorském dozoru či podobně a dendrologa při řešení aktuálních otázek ochrany stromů.