

Duševní a průmyslové vlastnictví

**Fy. Ing. PECHAL, CSc.-PIS**

Veškerá práva vyhrazena  
Postoupiti třetím osobám není dovoleno

ZMĚNA	DATUM			PROVEDL	PODPIS
HIP	ZOD. PROJEKTANT	VYPRACOVAL	KONTROLOVAL	Ing. Antonín PECHAL, CSc.	
ING. JAN KRAKOVÍČ	ING. JAN KRAKOVÍČ	ING. OLGA ŠPIRITOVÁ	ING. ANTONÍN PECHAL, CSc.	Projektové a inženýrské služby 602 00 BRNO, Lidická 42 tel: 545 213 466, fax: 545 211 294, e-mail: pis@pechal.cz	
OBJEDNATEL				DATUM	KRAJ
Město Blansko				PROSINEC 2010	JIHOMORAVSKÝ
STAVBA				STUPEŇ	OKRES
Řešení nebezpečného úseku cyklostezky na Jantarové stezce v úseku od silničního mostu pod Novým Hradem (379-023) až po most u ČKD Blansko (379-030)				IZ	BLANSKO
				ČÍS.ZAK.	OBEC
				P2/014/20	BLANSKO
				MĚŘÍTKO	FORMÁT
				ČÍS.PŘÍLOHY	ČÍS.PARÉ
ČÁST	TECHNICKÁ ZPRÁVA			01	

## Investiční záměr

**(dvě varianty)**

**Název objednatele**

**Město Blansko,**

se sídlem Nám. Svobody 3, 678 24 Blansko

Zastoupené :

ve věcech smluvních

- Ing. Lubomír Toufar

(starosta města)

ve věcech technických

- Ing. Marek Štefan

- Ing. Petr Mráček

Název stavby

**„Řešení nebezpečného úseku cyklostezky na Jantarové  
stezce v úseku od silničního mostu pod Novým Hradem  
(379-023) až po most u ČKD Blansko (379-030)“**

Datum zpracování

**prosinec 2010**

Zhotovitel

**Ing. Antonín Pechal, CSc.**

**Lidická 42, 602 00 Brno**

**IČ: 10549439**

**DIČ: CZ420221473**

## Základní údaje

- 1/ Název stavby** „Řešení nebezpečného úseku cyklostezky na Jantarové stezce v úseku od silničního mostu pod Novým Hradem (379-023) až po most u ČKD Blansko (379-030)“
- 2/ Místo stavby** k.ú. Olomoučany, k.ú. Olešná u Blanska,  
k.ú. Klepačov, k.ú. Blansko
- 3/ Charakter stavby** novostavba
- 4/ Stavebník** Město Blansko, se sídlem Nám. Svobody 3, 678 24 Blansko,  
IČ: 00 27 99 43, DIČ: CZ 00 27 99 43  
zastoupený  
PhDr. Jaroslava Králová, starostka města
- 5/ Uživatel** Město Blansko, se sídlem Nám. Svobody 3, 678 24 Blansko,  
IČ: 00 27 99 43, DIČ: CZ 00 27 99 43
- 6/ Vlastník objektu** Město Blansko, se sídlem Nám. Svobody 3, 678 24 Blansko,  
IČ: 00 27 99 43, DIČ: CZ 00 27 99 43

## **7/ Zdůvodnění nezbytnosti stavby**

Dotčená stavba se nachází v úseku silnice druhé třídy II/379 mezi mostem pod Novým Hradem a mostem u ČKD Blansko. Za mostem pod Novým Hradem ústí na tuto komunikaci lesní cesta, která vede z Adamova podél řeky Svitavy. Po této cestě je vedena cyklotrasa napříč Moravským krasem Brno-Adamov-Sloup-Olomouc. V dnešní době je cyklotrasa ve zmiňovaném úseku značena přímo po silnici II/379, která je hlavní spojnicí mezi Blanskem a Brnem. Cyklotrasa je využívána jednak pro alternativní komunikační spojení při dojíždění za prací a jednak díky okolní krásné přírodě je hojně využívána pro rekreační a sportovní účely. Na tomto území vytváří řeka Svitava hluboká křivolaká údolí. V těchto stísněných podmínkách, kde silnice kopíruje řeku, je množství nepřehledných a nebezpečných úseků.

Potřeba realizace této stavby je odůvodněna vysokým provozem jak automobilové dopravy tak cyklistů. V dnešní době je situace řešena pouze omezením rychlosti a zákazy předjíždění.

## **8/ Popis stavby**

Úkolem této dokumentace je návrh řešení cyklostezky v daném úseku a to ve dvou základních variantách. První z nich vede cyklostezku podél komunikace a druhá podél řeky Svitavy. Obě musí splňovat základní podmínku a tou je bariérové oddělení automobilového a cyklistického provozu.

### **Varianta 1 – Cyklostezka podél komunikace**

Tato varianta je trasována v co největší míře podél stávající komunikace. Využívá již zbudovaného zemního tělesa a představuje nejkratší spojení v daném úseku. Cyklostezka je vedena s ohledem na minimální počet úrovnových přechodů silnice II/379.

### Popis varianty :

V místě vyústění lesní cesty a začátku řešeného úseku cyklostezka přechází na levou stranu komunikace (myšleno ve směru staničení komunikace) a vede podél ní v táhlém pravotočivém oblouku. Údolí řeky je tady širší a mezi silnicí a řekou je dostatek prostoru. Po 250 m se řeka Svitava přiblíží z levé strany k silnici. V délce 100 m je nutné zemní těleso cyklostezky nahradit nižší opěrnou zdí. Dále cyklostezka kopíruje komunikaci v pravotočivé oblouku a na jeho konci je opět tísňena z levé strany řekou. Výškový rozdíl mezi řekou a silnicí je v tomto místě přibližně 7m a je tedy nutné cyklostezku podepřít opěrnou zdí dlouhou 180 m. V posledních 50 m zdi se cyklostezka odpoutává od komunikace a sjíždí k řece. V tomto místě se k silnici přidává železnice. Jedná se o dvojkolejnou koridorovou trať Brno – Česká Třebová, která je v úseku mezi Brnem a Blanskem vedena údolím řeky Svitavy a v několika případech si vypomáhá tunely. Křížení silnice, železnice a řeky se odehrává ve třech úrovních. Silnice je vedena stále po levém břehu řeky (myšleno ve směru toku) a překonává železnici pomocí dvou mostů – pro každou kolej je použita samostatná konstrukce. Poté obě koleje překračují řeku na samostatných mostních konstrukcích a dále pokračují po jednom náspu. Cyklostezka je v místě křížení se železnicí vedena podél řeky a podchází obě koleje pod stávajícími mosty. Zpátky k silnici se dostává po nezpevněné přístupové komunikaci a pokračuje dlouhým rovným úsekem mezi řekou a silnicí. Téměř v celé délce tohoto úseku je nutná nízká opěrná zeď. Její celková délka činí 700 m. V koncovém úseku této roviny není možné tuto opěrnou zeď vytvořit gabiony z důvodu nepříznivých průtokových poměrů. Následuje zúžení údolí a místo kde silnice přechází na druhý břeh. Cyklostezka je opět svedena k řece a silnici podchází pod mostem ev.č. 379-26. V tomto místě se napojuje na stávající lesní cestu, po které pokračuje asi 800 m k dalšímu mostu, kde se silnice vrací zpět na levý břeh řeky. Tato lesní cesta je vedena podél řeky a šířkou i podélným profilem vyhovuje parametrům cyklostezky. V současnosti je cesta nezpevněná a v koncovém úseku slouží také jako přístupová komunikace ke dvěma soukromým rekreačním objektům. Na posledních 200 m této cesty je také značena turistická značka. Lesní cesta ústí zpět na silnici II/379 v místě, kde řeka společně se silnicí prochází užším hrdlem mezi dvěma strmými skalnatými svahy. Silnice je zde vystavěna na masivnější opěrné zdi a chodník vedoucí vlevo na straně řeky je částečně vyložen na konzole. Zábradlí na této opěrné zdi je v havarijním stavu. V tomto místě se jako jediné řešení jeví vést cyklostezku vlevo od silnice mezi ní a řekou. Znamená to také další úrovněvé křížení cyklostezky se silnicí II/379. Cyklostezku je nutné značením přerušit na celém tomto zúženém úseku délky cca 150 m. Hned za tímto zúžením je křižovatka se silnicí III/37944 tvaru písmene „T“, která vede údolím Olomučanského potoka do Olomučan. Cyklostezka je vedena po levé straně hlavní komunikace a nekříží tedy zmíněnou silnici třetí třídy. Na křižovatku navazuje most. ev. č. 379-028 přes Olomučanský potok, který se v tomto místě vlévá do Svitavy. Cyklostezku je nutné převést přes tento potok po samostatné lávce. Teoretické rozpětí lávky je 8 m. Pro nosnou konstrukci lávky je uvažována trámová konstrukce s horní mostovkou. Po sto metrech přicházíme k úseku, kde je silnice opět podepřena opěrnou zdí a cyklostezku je nutné vést na nově zbudované konzole nad řekou. Délka úpravy je 140 m. Pravotočivou zatáčkou se cyklostezka dále pohybuje podél silnicí v těsném sousedství řeky a dostává se k mostu, který je přístupem ke Klamově hutí. V místě křížení s touto přístupovou komunikací je nutné cyklostezku přerušit. Most přes Svitavu je výrazně utopený pod úrovní silnice a nájezd k němu, který cyklostezka kříží, je příliš strmý. Za touto přístupovou cestou je nutné břeh řeky opět zpevnit opěrnou zdí délky 60 m. Dále cyklostezka pokračuje podél silnice až k začátku opěrné zdi před křižovatkou se silnicí III/37443 na Klepačově. Od tohoto místa vede cyklostezka podél opěrné zdi až k mostu přes Punkvu. V tomto pásu se nachází jediné problematické místo a tím je trubní propust DN1000 v opěrné zdi, která nárazově svádí vodu ze svahu za silnicí a také přímo ze silnice. V místě propustky je nutné cyklostezku mírně zvednout nad úroveň stávajícího terénu, protáhnout propust pod cyklostezkou a svést vodu žlabem do říčního koryta. Poté je cyklostezka vyvedena po mostě přes Punkvu na místní

komunikaci. Místní komunikace je vedena podél řeky Punkvy na opěrné zdi. V nákladech na zbudování cyklostezky je zahrnuta i rekonstrukce konzoly a zábradlí na této opěrné zdi v délce 110 m. Cyklostezka končí v místě křižovatky této místní komunikace a silnice II/374, která pokračuje na Skalní mlýn a Jedovnici. Celková délka tohoto řešení je 4,106 km

V celé délce cyklostezky až na výjimky je uvažováno s obousměrným smíšeným provozem chodců a cyklistů v rámci jednoho jízdního pásu šířky 3m. V místech kde cyklostezka vede v těsné blízkosti podél silnice je od ní oddělena průběžným ocelovým svodidlem, přičemž je zachována minimální metrová deformací zóna pro svodidlo a zároveň minimální vzdálenost 1,5 m hrany vodícího proužku jízdního pruhu vozovky a hrany jízdního pásu cyklostezky. V místě nově zbudovaných opěrných zdí je po jejich celé délce umístěno zábradlí kotvené do římsy a je dodržena doporučená minimální vzdálenost hrany jízdního pásu 0,25 m od sloupku zábradlí jako od pevné překážky. Dále je uvažováno se zbudováním zábradlí v místech příkrých svahů (dle ČSN 736101). V místě nově zbudovaných konzol na stávajících opěrných zdech je počítáno se zúžením jízdního pásu smíšené dopravy cyklistů a chodců ze 3m na 2m. Ve dvou místech je cyklostezka přerušena a cyklista je nucený překonat kritický úsek pěšky ve zúženém prostoru.

Vozovkové souvrství ... souvrství D2-N-3-PIII dle TP 170 – Dodatek č. 1 v celkové tloušťce 300 mm viz příl. č.4. Navržené souvrství je na NÚP (návrhovou úroveň porušení vozovky) D2 a TDZ (třídu dopravního zatížení) VI, což odpovídá intenzitě 15 TNV/24 hod (těžkých nákladních vozidel za 24 hod).

Dotčené pozemky viz příl. č. 7. Informativně jsou vyneseny stávající inženýrské sítě a součástí Odhadu nákladů jsou jejich předpokládané přeložky.

Pro realizaci varianty 1 jsou navrhovány následující stavební objekty:

SO 101.1	Komunikace
SO 111.1	Propustek, DN300
SO 112.1	Propustek, DN400
SO 113.1 – SO 117.1	Propustek, DN300
SO 118.1	Propustek DN800
SO 119.1	Propustek DN300
SO 120.1	Propustek, DN800
SO 121.1 – SO 127.1	Propustek, DN300
SO 128.1	Propustek, DN800
SO 129.1	Propustek, DN800
SO 130.1	Propustek, DN1000
SO 201.1	Opěrná zeď, dl.100 m
SO 202.1	Opěrná zeď, dl.180 m
SO 203.1	Opěrná zeď, dl.700 m
SO 205.1	Lávka, dl.8 m
SO 206.1	Opěrná zeď (rekonstrukce), dl.140 m
SO 207.1	Opěrná zeď, dl.60 m
SO 208.1	Opěrná zeď (rekonstrukce), dl.110 m
SO 209.1	Přechod se světelnou signalizací
SO 210.1	Přechod se světelnou signalizací
SO 501	Přeložka plynovodu
SO 651	Přeložka dálkového kabelu ČD

Nutnost a přesný rozsah přeložek jednotlivých inž. sítí je nutno znovu prověřit v rámci následujících stupňů PD.

## Varianta 2 – Cyklostezka podél řeky

Tato varianta se snaží trasovat cyklostezku odděleně od komunikace. Pro cyklisty i chodce představuje bezpečnější a tedy i komfortnější cestu.

### Popis varianty :

V místě vyústění lesní cesty a začátku řešeného úseku cyklostezka mimoúrovňově přechází pomocí lávky a přilehlých ramp na levou stranu komunikace (myšleno ve směru staničení komunikace) a je vedena po přirozeném náspu ve vzdálenosti asi 20 m od osy silnice v táhlém pravotočivém oblouku. Údolí řeky je tady širší a mezi silnicí a řekou je navršený široký val zdvižený přibližně 3 m nad okolní terén. V současné době je tento prostor zarostlý keři a mladými stromky. Po 250 m val končí a řeka Svitava se přiblíží z levé strany k silnici. V délce 100 m je nutné zemní těleso cyklostezky nahradit nižší opěrnou zdí. Po dalších 50 m se dostáváme k místu, kde cyklostezka po lávce překračuje řeku. Šířka řeky je v těchto místech necelých 15 m. Délka nově zbudované lávky je 30 m. Předpokládané teoretické rozpětí je 21 m. Pro nosnou konstrukci lávky je v tomto řešení navržena příhradová konstrukce s dolní mostovkou o jednom poli. Jedná se o dva příhradové nosníky a mostovku tvořenou mostovkovým plechem s příčnými a podélnými výztuhami. Dále cyklostezka pokračuje po pravém břehu řeky. V současné době je zde vyšlapaná úzká pěšina, která spojuje chatové osady na tomto břehu řeky. Po 250 m končí les a začíná louka. Cyklostezka je vedena mezi řekou a hranicemi soukromých pozemků a dostává se k místu, kde se kříží s železnicí. Využívá mostních konstrukcí, které převádí jednotlivé koleje přes řeku Svitavu a prochází pod nimi v blízkém sousedství řeky. Levotočivou zatáčkou se dostává do dlouhé rovinaté louky mezi železničním náspem a řekou. V tomto úseku je cyklostezka vedena mezi patou náspu a alejí vzrostlých stromů, které lemují břeh řeky. Po 500 m, před mostem který převádí železnici přes potok, je cyklostezka je opět po lávce převedena přes řeku na druhý břeh. V celém úseku cyklostezky vedoucím po pravém břehu řeky nejsou nutné výraznější úpravy terénu. Lávka převádějící cyklostezku zpět je stejného typu jako již dříve zmíněná konstrukce. Na levém břehu řeky se dostáváme do místa, kde je silnice II/379 v těsném sousedství řeky a je nutné zde vybudovat pro cyklostezku opěrnou zeď v délce 360 m. Tuto zeď nelze zbudovat pomocí gabionů z důvodu nepříznivých průtokových poměrů. V rámci dalších stupňů dokumentace se nabízí finančně šetrnější alternativa posunout lávku o cca 200 m dále a tím zkrátit nutnou opěrnou zeď na levém břehu. V těchto 200 m je ještě možné vést cyklostezku v zužujícím se prostoru mezi břehovou hranou a patou násypového tělesa dráhy. Problematickým prvkem je zde požadavek SŽDC na možnost budoucí pokládky kabelů. Vlastníkem tohoto pásu je Povodí Moravy s.p. Následuje zúžení údolí a místo kde silnice přechází na druhý břeh. Cyklostezka je svedena k řece a silnici podchází pod mostem. V tomto místě se napojuje na stávající lesní cestu a pokračuje ve stejné trase jako varianta 1. Celková délka tohoto řešení je 4,182 km.

V celé délce cyklostezky je až na výjimky uvažováno s obousměrným smíšeným provozem chodců a cyklistů v rámci jednoho jízdního pásu šířky 3m. V místech, kde cyklostezka vede v těsné blízkosti podél silnice je od ní oddělena průběžným ocelovým svodidlem, přičemž je zachována minimální metrová deformační zóna pro svodidlo a zároveň minimální vzdálenost 1,5 m hrany vodícího proužku jízdního pruhu vozovky a hrany jízdního pásu cyklostezky. V místě nově zbudovaných opěrných zdí je po jejich celé délce umístěno zábradlí kotvené do římsy a je dodržena doporučená minimální vzdálenost hrany jízdního pásu 0,25 m od sloupku zábradlí jako od pevné překážky. Dále je uvažováno se zbudováním zábradlí v místech příkrých svahů (dle ČSN 736101). V místě nově zbudovaných konzol na stávajících opěrných zdech je počítáno se zúžením jízdního pásu smíšené dopravy cyklistů a chodců ze 3m na 2m. Obě lávky převádějí jízdní pás šířky 3 m a mezi hlavní nosníky stejně jako na křídlech je umístěno zábradlí jednotného typu s výškou horního madla 1,3m nad povrchem stezky.

Vozovkové souvrství ... souvrství D2-N-3-PIII dle TP 170 – Dodatek č. 1 v celkové tloušťce 300 mm. Navržené souvrství je na NÚP (návrhovou úroveň porušení vozovky) D2 a TDZ (třídu dopravního zatížení) VI, což odpovídá intenzitě 15 TNV/24 hod (těžkých nákladních vozidel za 24 hod).

Dotčené pozemky viz příl. č. 7. Informativně jsou vyneseny stávající inženýrské sítě, je nutno počítat s přeložkami některých z nich.

Pro realizaci varianty 2 jsou navrhovány následující stavební objekty:

SO 101.2    Komunikace  
SO 111.2 – SO 118.2    Propustek, DN300  
SO 119.2    Propustek, DN800  
SO 120.2    Propustek, DN800  
SO 121.2    Propustek, DN1000  
SO 201.2    Opěrná zeď, dl.100 m  
SO 202.2    Lávka, dl.30 m  
SO 203.2    Lávka, dl.30 m  
SO 204.2    Opěrná zeď, dl.360 m  
SO 205.2    Opěrná zeď, dl.40 m  
SO 206.2    Lávka, dl.8 m  
SO 207.2    Opěrná zeď (rekonstrukce), dl.140 m  
SO 208.2    Opěrná zeď, dl.60 m  
SO 209.2    Opěrná zeď (rekonstrukce), dl.110 m  
SO 210.2    Lávka, dl.30 m  
SO 501.2    Přeložka plynovodu  
SO 651.2    Přeložka dálkového kabelu ČD  
SO 652.2    Přeložka dálkového kabelu ČD

Varianta 2 je na žádost investora rozdělena celkem do šesti etap a to tak, aby bylo možné vybudovat jednotlivé etapy zvlášť v různém časovém horizontu a aby náklady na etapu nepřesáhly 25 mil Kč.

Rozdělení etap:

1. etapa - úsek od ředitelství ČKD po konec opěrné zdi za odbočkou na Klepačov
2. etapa - úsek od konce opěrné zdi za odbočkou na Klepačov po odbočku na Olomučany
3. etapa - úsek od odbočky na Olomučany po ústí lesní cesty u mostu ev.č.379-26
4. etapa - úsek od mostu ev.č.379-26 po budoucí lávku SO 203.2
5. etapa - celý úsek cyklostezky na pravém břehu řeky Svitavy včetně obou lávek přes řeku
6. etapa - úsek od budoucí lávky SO 202.2 po most pod Novým Hradem

Všechny etapy začínají i končí na silnici II/379 a je tedy možné zvolit libovolné pořadí jejich zbudování.

V obou variantách je v nákladech zohledněna nutnost úpravy aktivní zóny pod vlastním tělesem cyklostezky v úsecích, kde je pravděpodobné její zatopení. Délka těchto úseků byla odhadnuta jako délka cyklostezky pod úrovní Q100. Dále je do odhadu nákladů zahrnuta sanace aktivní zóny pro 25% zbývající trasy z důvodu možných nevyhovujících únosností zemní pláň.

Veškeré předpokládané rekonstrukce stávajících objektů jsou zahrnuty v uvedených SO u jednotlivých variant

Odvodnění cyklostezky je v celé délce uvažováno do okolního terénu. Pokud cyklostezka vede podél silnice II/379 je voda z vozovky svedena přes cyklostezku dále do okolní-

ho terénu. Příčný sklon povrchu cyklostezky je podle situace buď střešovitý nebo naopak jednostranný vždy v 2,5% sklonu.

## **9/ Náklady stavby (bez DPH)**

Uvedené částky pletí pro vybranou variantu 2 v provedení železobetonových opěrných zdí

Předpokládané investiční náklady stavby v tis.Kč 86.546 mil.

Orientační cena cyklostezky za m<sup>2</sup> : 6900,- Kč

## **10/ Zdroje financování**

Celkové investiční zdroje (v tis.Kč) 86.546 mil. Kč

Podrobně jsou jednotlivé varianty vyčísleny v příl. č. 6.

## **11/ Územně technické podmínky pro přípravu území**

Stavba se nachází převážně v extravilánu a bude probíhat zejména na pozemcích v majetku Jihomoravského kraje, Mendelovy univerzity v Brně, Povodí Moravy a pozemcích které vlastní jednotlivé obce. Dotkne se také ale i soukromých pozemků. Stavba bude moci být realizována až po ukončení výkupů pozemků a dohod s majiteli o souhlasu s dočasným zábořem resp. pronájmem pozemků.

Dále pak je nutno počítat s možnými přeložkami stávajících inženýrských sítí.

V následujícím stupni projektové dokumentace bude nutno celou zájmovou oblast polohopisně a výškopisně zaměřit, znovu vložit aktuální digitální katastrální mapu a aktuální trasy veškerých inž. sítí. Situace, které jsou součástí tohoto investičního záměru vychází z digitální katastrální mapy a pro její lepší vypovídací schopnost je podložen letecký snímek území.

## **12/ Majetkoprávní vztahy**

Přehled dotčených pozemků viz příloha č. 7

## **13/ Požadavky na zabezpečení budoucího provozu (užívání) stavby**

Navržené technické řešení nevyžaduje během budoucího provozu na komunikaci žádné mimořádné technologické postupy, jedná se prakticky o bezúdržbový provoz cyklostezky. Po cca 3 – 5 letech provozu bude s ohledem na prodloužení životnosti cyklostezky vhodné vždy po zimním období očištění jejího povrchu a vyspravení případných výtluků či lokálních nerovností.

## **14/ Příprava stavby**

Pro zařízení staveniště jsou vytipovány 4 místa.

1. Prostor mezi řekou Svitavou a silnicí II/379 za mostem pod Novým Hradem ev.č.379-23.



2. Prostor po levé straně silnice II/379 (myšleno ve směru staničení) přibližně v polovině rovného úseku mezi mostem ev.č.379-25 přes železniční koridor a mostem ev.č.379-26 přes řeku Svitavu.
3. Prostor mezi řekou Svitavou a silnicí II/379 naproti odbočce na Olomučany.
4. Prostor vedle místní komunikace naproti ředitelství ČKD Blansko.

Některé pozemky v místech uvažovaných zařízení stavení jsou v soukromém vlastnictví a je nutné vyřešit jejich dočasný pronájem. Veškerý přístup na stavbu jednotlivých etap je ze silnice II/379.

#### Odhad časového rozvrhu stavby :

- DÚR ..... 3 roky (předpoklad 2 etapy/rok)
- DSP ..... 3 roky (předpoklad 2 etapy/rok)
- realizace stavby ..... 6 let (1 etapa / 1 rok)

Skutečný postup přípravy a realizace stavby je samozřejmě závislý na dostupnosti finančních prostředků.

### **15/ Údaje o předpokládaném způsobu zadávání veřejných zakázek**

Výběr zhotovitele stavby bude mít pravidla veřejné obchodní soutěže. Předpokládáme, že stavba bude prováděna dodavatelsky.

### **16/ Hrubý odhad předpokládaných nákladů akce**

Viz příloha č. 6.

### **17/ Závěr**

#### **Varianta 1**

Tato varianta představuje nejkratší navržené spojení. Z větší části je cyklostezka vedena podél silnice II/379 a i když je bariérově oddělena od komunikace svodidlem, z hlediska komfortu jízdy cyklisty resp. pohybu chodce není blízkost automobilové dopravy příjemná. V celé délce cyklostezka čtyřikrát kříží silnici II/379, z toho dvakrát se jedná o úrovněvé křížení a dvakrát cyklostezka využívá stávajících konstrukcí a silnici křížuje mimoúrovňově. Z hlediska majetkoprávních vztahů je toto řešení nejpriznivější. Na druhou stranu zahrnuje nejvíce stavebních objektů a je také dražší.

#### **Varianta 2**

Tato varianta využívá prostoru i na druhém břehu řeky a dosahuje tak přirozeného oddělení automobilové a cyklistické dopravy. Jedenkrát je tedy cyklostezka převedena po lávce na druhý břeh řeky Svitavy a poté zase zpět a to v úseku, kde je terénní uspořádání pro vedení stezky na druhém břehu příznivější. Celková délka cyklostezky je nepatrně větší, ale přirozené oddělení cyklostezky od komunikace představuje bezpečnější a klidnější řešení. V celé délce jsou navržena čtyři mimoúrovňová křížení se silnicí II/379, z toho jedenkrát je pro cyklostezku zbudovaná nová lávka a třikrát cyklostezka využívá stávajících konstrukcí a překážku křížuje mimoúrovňově. Z hlediska majetkoprávních vztahů je toto řešení příznivé. Celkové náklady jsou nižší než v případě varianty 1.

Zvýšení bezpečnosti cyklistů a chodců na úsecích cyklostezky vedoucích podél silnice II/379 by zajistilo betonové svodidlo na pevném podkladu. Toto řešení by ovšem znamenalo značné navýšení stávajících nákladů.

Z předložených variant doporučujeme pro realizaci variantu 2, která v největší míře splňuje požadavky zadání na oddělení cyklistické a automobilové dopravy, je z hlediska majetkoprávních vztahů přijatelná a celkové náklady na její realizaci jsou nejnižší.

Vypracoval: Ing. Olga Špiritová