

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA



TRANSCONSULT s.r.o.



TRANSCONSULT s.r.o.

Nerudova 37, 500 02 Hradec Králové

Vedoucí projektu	Ing. Shejbal		Středisko: 3
Odpovědný projektant	Ing. Shejbal		Vedoucí: Ing. Shejbal
Zpracovatel	Ing. Novotný		Zak.č. 1 5 0 6 3 0 0 0 1
Přezkoušel	Ing. Plášilová		Arch.č. 02715 Formát: A4
Kontroloval	Mgr. Janda		Datum: 07/2015
Objednatel:	Svazek obcí Košumberkska		Účel: Studie proveditelnosti

CYKLOKOMUNIKACE ÚZEMÍM NOVOHRADKY

Část. dok.
A

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

OBSAH

OBSAH	1
1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE.....	2
1.1 Stavba.....	2
1.2 Objednatel	2
1.3 Zhotovitel studie	2
2. ZDŮVODNĚNÍ STUDIE	3
2.1 Vztah k programu rozvoje sítě komunikací	3
2.2 Účel a cíle studie	4
2.3 Potřebnost a naléhavost stavby	4
2.4 Výchozí podklady	4
3. ZÁJMOVÉ ÚZEMÍ.....	5
3.1 Začátek a konec stavby (záměru).....	5
3.2 Vymezení území pro hledání reálných tras cyklokomunikaci.....	5
3.3 Průchodné koridory a vhodná nebo požadovaná průchozí místa	6
4. VÝCHOZÍ ÚDAJE PRO NÁVRH VARIANT.....	6
4.1 Základní charakteristiky navržených a přímo dotčených pozemních komunikací.....	6
5. CHARAKTERISTIKY ÚZEMÍ	8
5.1 Členitost území	8
5.2 Ložiska nerostů, hornická činnost	8
5.3 Geotechnické a inženýrskogeologické údaje	8
5.4 Hydrologické a meteorologické charakteristiky.....	9
5.5 Současné a budoucí využití území	9
5.6 Ochranná pásmá	10
5.7 Chráněná území.....	11
5.8 Citlivost území z hlediska životního prostředí	12
6. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY VARIANT.....	13
6.1 Rozdělení cyklokomunikací podle funkčního využití	13
6.2 Konstrukce vozovek cyklokomunikací.....	14
6.3 Popis jednotlivých úseků cyklokomunikací	15
6.4 Geometrie tras	30
6.5 Mostní objekty	31
6.6 Nároky na přeložky a úpravy dopravní a technické infrastruktury	32
7. OCHRANA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ	32
7.1 Posouzení cyklokomunikací.....	32
7.2 Hluk z dopravy.....	38
7.3 Emise z dopravy.....	39
7.4 Ochrana podzemních vod a vodních toků	39
8. ORIENTAČNÍ PROPOČET NÁKLADŮ	39
9. MAJETKOPRÁVNÍ ROZBOR NAVRŽENÉ TRASY	45
10. REALIZACE ZÁMĚRU	46
11. ZÁVĚR	49

Přílohy: Záznam z jednání konaného dne 17. 3. 2015
 Záznam z jednání konaného dne 7. 5. 2015

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 Stavba

Název stavby: **Cyklokomunikace územím Novohradky**

Umístění záměru:

Kraj: Pardubický

Obec (a místní části):

Hrochův Týnec - Hrochův Týnec, Blížňovice, Blansko, Skalice

Chroustovice – Chroustovice, Březovice, Holešovice, Lhota u Chroustovic

Jenišovice – Jenišovice, Martinice, Zalažany

Lozice

Luže – Luže, Doly, Radim, Rabouň, Rvasice

Rosice

Střemošice – Střemošice, Bílý Kůň

Leština – Doubravice, Poschlým

Hluboká – Střítež

Katastrální území: Hrochův Týnec, Čankovice, Blansko u Hrochova Týnce, Blížňovice, Chroustovice, Holešovice u Chroustovic, Lhota u Chroustovic, Zalažany, Jenišovice u Chrudimi, Lozice, Radim, Luže, Zdislav, Střemošice, Doly, Doubravice u Leštiny, Střítež u Skutče

Druh stavby: stavební úpravy a novostavby dopravní liniové stavby

1.2 Objednatel

Svazek obcí Košumberska
Nám. plk. Koukala č.p. 1
538 54 Luže

1.3 Zhотовatel studie

Zhotovitel: TRANSCONSULT s.r.o.
Nerudova 37
500 02 Hradec Králové
IČ 47455292

Odpovědný zástupce: Ing. Jiří Shejbal, autorizovaný inženýr pro městské inženýrství a dopravní stavby, ČKAIT – 0600705

Spoluřešitelé: Mgr. Martin Janda, Ing. Mojmír Novotný, Ing. Zdenka Plášilová

2. ZDŮVODNĚNÍ STUDIE

2.1 Vztah k programu rozvoje sítě komunikací

Navrhovaný záměr „Cyklokomunikace územím Novohradky“ doplní stávající síť cyklotras vedených v současnosti většinou po silnicích III. třídy a vytvoří síť cyklostezek v turisticky zajímavých místech zájmového území.

Záměr bude současně napojen na cyklotrasu nadregionálního významu „Českomoravská cyklotrasa“ (Jesenicko – Vysoké Mýto – Řepníky – Luže – Předhradí – Skuteč - jižní Čechy), cyklotrasu regionálního významu „Chrudim – Polička“ (Chrudim – Rosice – Luže – Nové Hrady – Polička) a na lokální cyklostrasy vedené po silnicích III. třídy.

Záměr „Cyklokomunikace územím Novohradky“ je v souladu s připravovanou „Koncepcí cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji“.

Území v úseku Hrochův Týnec – Luže – Nové Hrady podél toku řeky Novohradky je kulturně a přírodně hodnotnou, turisticky atraktivní oblastí.

Přehled nejvýznamnějších kulturních památek:

- zámek a tvrziště Hrochův Týnec,
- zámek Přestavlký,
- zámeček Březovice,
- zámek Chroustovice,
- zámek Chrast,
- hradiště Štěnec,
- hradiště a tvrziště Pěšice,
- tvrziště Žižkův stůl,
- Žižkovy šance,
- synagoga a židovský hřbitov v Luži,
- zřícenina hradu Košumberk,
- židovský hřbitov Hrubovice,
- tvrziště Komárka,
- tvrziště Hanušovy zámky,
- zámek Nové Hrady,
- hrad Rychmburk.

Významná chráněná území přírody:

- přírodní rezervace Střemošická stráň,
- přírodní rezervace Maštale,
- přírodní památka Kusá hora,
- přírodní památka Střítežská rokle,
- přírodní památka Pivnice,
- evropsky významná lokalita Střemošická stráň,
- přírodní park Údolí Krounky a Novohradky

Další turistické cíle:

- rozhledna Borůvka,
- rozhledna Jahůdka,
- vyhlídka „Poklona“ nad Střemošicemi

Potenciál navrhovaných cyklokommunikací není pouze ve zvýšení atraktivity rekreační a turistické oblasti, ale také v možnosti pravidelně bezpečně dojíždět do zaměstnání, školy či za zábavou do místních center (Hrochův Týnec, Rosice, Chrast, Luže, Skuteč, Proseč aj.).

2.2 Účel a cíle studie

Cílem studie je komplexní analýza zájmového území Svazku obcí Košumberka a prověření technických možností pro vedení cyklokommunikací (cyklostezek případně cyklotras, tj. cyklokommunikací) přibližně ve směru toku Novohradky, tj. mezi Hrochovým Týncem, Chroustovicemi, Jenišovicemi, Lozicemi, Luží a Bílým Koněm (hlavní páteřní trasa).

Současně má studie prověřit možnosti vedení navazujících tras ve směru do oblastí Rosic, Střemošice – Řepníky, Štěnec – Pěšice aj. Ze základní trasy budou v dílčích úsecích navržena případná alternativní vedení cyklokommunikací tak, aby záměr mohl být kompletně vyhodnocen ve variantách.

Účelem studie je prověření, zda záměr lze umístit do zájmového území, především z hlediska ochrany životního prostředí, zda je realizovatelný s přijatelnými technickými parametry a schopný splnit požadovaný dopravní a rekreační účel.

Dále je posouzena ekonomická přijatelnost záměru s vyhodnocením nákladů a doporučení dalšího postupu pro projektovou a investorskou přípravu, procesní a majetkovou přípravu s cílem minimalizace problémových míst a rizik.

Návrh vedení cyklokommunikací vychází z výsledků podrobných terénních průzkumů a zohledňuje, mimo vedení stávajících polních cest, místních a účelových komunikací, i možnost využití stávajících dopravně málo zatížených silnic III. třídy. Respektuje podmínky pro vedení trasy z hlediska limitů ochrany životního prostředí.

2.3 Potřebnost a naléhavost stavby

Potřebnost stavby vyplývá z jejího významu pro region s mnoha kulturními, přírodními a krajinnými cíli, ze socioekonomické a turistické vazby měst a obcí Svazku obcí Košumberka podél řeky Novohradky v ose Hrochův Týnec – Luže – Nové Hrady.

Navržené cyklokommunikace díky své délce, vedení v přírodě blízké krajině, dostatečnému komfortu a bezpečnosti umožní přesun významné části cyklistického provozu ze stávajících silnic II. a III. třídy a zároveň vytvoří vhodné podmínky pro zvýšení atraktivity území Svazku obcí Košumberka z hlediska turistiky.

2.4 Výchozí podklady

„Zásady územního rozvoje Pardubického kraje“,
Krajský úřad Pardubického kraje, 2010

„Zásady územního rozvoje Pardubického kraje - aktualizace č. 1“
vydané na základě usnesení zastupitelstva Pardubického kraje č. Z/229/14 dne 17.9.2014

„Územně analytické podklady ORP Chrudim – 3. úplná aktualizace 2014“,
MěÚ Chrudim

„Územně analytické podklady ORP Vysoké Mýto – 2014“,
MěÚ Vysoké Mýto

„Územně analytické podklady Pardubického kraje – 2. úplná aktualizace 2013“,
Krajský úřad Pardubického kraje

, „Generel cyklodopravy Pardubického kraje“,
SURPMO, a.s., 04/2004

„Plán regionálního územního systému ekologické stability Pardubického kraje“,
Ekotoxa s.r.o., 2006

www.cuzk.cz (údaje o dotčených parcelách)

Územní plány obcí – Hrochův Týnec, Čankovice, Přestavlký, Chroustovice, Chrast,
Rosice, Jenišovice, Lozice, Luže, Střemošice, Hluboká, Zderaz,
Řepníky, Leština, Nové Hrady

Katastrální mapy Hrochův Týnec, Stičany, Čankovice, Blansko u Hrochova Týnce,
Blížňovice, Chroustovice, Holešovice u Chroustovic, Lhota u
Chroustovic, Brčekoly, Synčany, Rosice u Chrasti, Bor u Chroustovic,
Zalažany, Poděčely, Mentour, Jenišovice u Chrudimi, Mravín, Štěnec,
Srbce u Luže, Pěšice, Voletice, Řepníky, Střemošice, Luže, Radim,
Zdislav, Bělá, Dobrkov, Podlažice, Lhota u Skutče, Doly, Doubravice u
Leštiny, Leština, Mokrá Lhota, Nové Hrady u Skutče, Zderaz, Střítež u
Skutče, Hluboká u Skutče.

Základní mapy 1 : 10 000, 1 : 50 000

3. ZÁJMOVÉ ÚZEMÍ

3.1 Začátek a konec stavby (záměru)

Začátek řešeného úseku ve vymezeném území je na východním okraji Hrochova Týnce, v prostoru křižovatky silnice II/355 a Smetanovy ulice (začátek stávající cyklotrasy č. 4194).

Konec řešeného úseku je v Podchlumu (k.ú. Doubravice u Leštiny).

3.2 Vymezení území pro hledání reálných tras cyklokomunikací

Zájmové území vyhledávací studie má protáhlý tvar ve směru severozápad - jihovýchod (proti směru toku Novohradky). Začíná na východním okraji Hrochova Týnce a

končí v Podchlumu. Délka zájmového území (směr SZ - JV) je cca 23,0 km, maximální šířka zájmového území (směr JZ - SV) je cca 8,0 km, plocha cca 106,0 km².

Podrobnější údaje o zájmovém území a jeho charakteristikách, zejména s ohledem na životní prostředí, jsou uvedeny v kapitole 5 této Průvodní zprávy a v příloze B.3 Situace složek životního prostředí.

3.3 Průchodné koridory a vhodná nebo požadovaná průchozí místa

Vzhledem k zadání a účelu vyhledávací studie lze považovat za hlavní průchodný koridor území podél Novohradky, jehož šířka je místně proměnná podle potřeby napojení turisticky zajímavých míst nebo nejbližších obcí.

Přednostně jsou využívány polní a lesní cesty. Využívání silnic III. třídy a místních komunikací je navrhováno podle konkrétních místních podmínek.

4. VÝCHOZÍ ÚDAJE PRO NÁVRH VARIANT

Jako výchozí údaje pro návrh záměru „Cyklokominikace územím Novohradky“ byly využity následující podklady:

- podklady uvedené v kapitole 2.4
- turistické mapy, ortofotomapy, základní mapy v měřítku 1 : 5 000
- podrobná rekognoskace míst všech navržených tras (úseků) včetně měření základních parametrů dotčených silnic, místních komunikací, polních a lesních cest
- konzultace se zástupci obcí

4.1 Základní charakteristiky navržených a přímo dotčených pozemních komunikací

Rozdělení pozemních komunikací

Pozemní komunikace – stavba určená k užití silničními a jinými vozidlly a chodci.

Silnice – veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidlly a chodci.

Místní komunikace – veřejně přístupná pozemní komunikace sloužící převážně místní dopravě na území obce.

Účelová komunikace – pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků.

Polní cesta – účelová pozemní komunikace, která slouží zejména zemědělské dopravě a může plnit i jinou dopravní funkci, např. cyklistická stezka, stezka pro chodce.

Stezka – komunikace určená pro chodce a cyklisty, s povrchem upraveným pro daný účel.

Cyklistická stezka – komunikace určená výhradně pro cyklisty (popř. pro jízdu na (cyklostezka) kolečkových bruslích).

Cyklotrasa – trasa pro cyklisty vedená po pozemních komunikacích (silnicích III. třídy, místních a účelových komunikacích), které jsou z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu vhodné pro provoz cyklistů.

V případech kdy nelze navrhnut samostatnou nemotoristickou komunikaci (cyklostezku), je možné v lokálních úsecích využít stávajících silnic III. třídy nebo místních a účelových komunikací. V těchto případech je potom řešena cyklotrasa vedená po pozemní komunikaci.

Dotčené silnice, místní a účelové komunikace

Dotčené silnice

I/17	Chrudim – Hrochův Týnec – Zámrsk (I/35)
II/305	Skuteč – Luže – Jaroslav (I/35)
II/355	Hrochův Týnec – Chrast
II/356	Chrast – Luže – Nové Hrady
III/3553	Čankovice – Blansko – Rosice
III/3554	Psotnov – Blížňovice – III/3556
III/3556	Březovice (I/17) – Brčekoly – Rosice
III/3557	Žilovice (III/3558) – Lhota u Chroustovic – Pošivalka
III/3558	Chroustovice – Žilovice
III/3559	Holešovice (I/17) – Chroustovice
III/3561	Chroustovice – Luže
III/30528	Martinice (III/3561) – Štěnec
III/30529	Lozice – Střemošice – Bílý Kůň
III/3565	Bílý Kůň – Doly
III/30532	Luže – Doly – Hluboká
III/35711	Luže (II/356) – Střemošice – Řepníky

Místní a účelové komunikace

Místní a účelové komunikace jsou využívány v těchto městech a obcích:

Hrochův Týnec – Hrochův Týnec, Blížňovice, Blansko, Skalice

Chroustovice – Chroustovice, Holešovice, Lhota u Chroustovic

Jenišovice – Jenišovice, Martinice, Zalažany

Lozice

Luže – Luže, Radim, Rabouň, Rvasice

Střemošice – Střemošice, Bílý Kůň

5. CHARAKTERISTIKY ÚZEMÍ

5.1 Členitost území

Zájmové území se podle Balatky et al. (2006) nalézá v subprovincii Česká tabule, v morfologické třídě „pahorkatiny“, geomorfologických jednotkách Hrochotýnecká tabule a Štěpánovská stupňovina, s nadmořskou výškou cca 230 m n.m. (Novohradka u Dvakačovic) až 480 m n.m. (Na Hůrce – východně od Střemošnice). Jedná se o rovinatou krajinu přecházející do pahorkatiny.

5.2 Ložiska nerostů, hornická činnost

V západním sousedství Hrochova Týnce a Rosic se nalézají chráněná ložisková území (cihlářská surovina). V případě Rosic byl vymezen i dobývací prostor.

V prostoru Radim – Luže – Střemošice – Chlum se nachází 12 sesuvných území.

Umístění popisovaných lokalit viz situace B.3.1 Situace složek životního prostředí, Voda – nerosty – památky.

Žádné z výše uvedených území není dotčeno navrhovanými cyklokomunikacemi.

5.3 Geotechnické a inženýrskogeologické údaje

Orlicko-žďárská oblast České křídové pánve se vyznačuje charakteristickými vápnitými pískovci nejvyššího středního turonu.

V prostoru Hrochův Týnec – Rosice – Chroustovice se nacházejí spraše a sprašové hlíny, které přecházejí ve vápnité jílovce až slínovce.

Dále ve směru na Luže a Nové Hrady se vyskytují slínovce s polohami či konkrecemi vápenců, rytmy či cykly slínovec – vápenec. Zastoupeny jsou též písčité slínovce až jílovce spongilitické, místy silifikované (opuky) a pískovce vápnito-jílovité, glaukonitické, místy s rohovci.

Podél Novohradky a jejích přítoků lze nalézt fluviální, písčito hlinité sedimenty. Labská oblast se vyznačuje naprostou převahou pelitických slinitých a slínito – jílovitých sedimentů.

Geotechnické podmínky nemají zásadní vliv na návrh jednotlivých tras a konstrukcí vozovek nemotoristických komunikací.

5.4 Hydrologické a meteorologické charakteristiky

Hydrologické poměry v území

V zájmovém území jsou záměrem kříženy následující vodoteče:

- Novohradka – významný vodní tok (1-03-03-040, plocha povodí 470,0 km²)
- Žejbro – významný vodní tok (1-03-03-073, plocha povodí 96,2 km²)
- Žilovický potok (1-03-03-067, plocha povodí 8,5 km²)
- Anenský potok (1-03-03-061, plocha povodí 21,3 km²)
- Krounka – významný vodní tok (1-03-03-051, plocha povodí 80,3 km²)
- Doubravický potok (1-03-03-49, plocha povodí 8,8 km²)
- Hlubočický potok (1-03-03-048, plocha povodí 14,3 km²)

Není dotčena žádná vodní plocha.

Klimatické poměry v území

Podle klimatické klasifikace QUITTA (1971) a Atlasu podnebí Česka (2007) naleží posuzované území do mírně teplé oblasti MW7. Standardní klimatické veličiny udává následující tabulka:

Parametr	Hodnota
počet letních dní	30 až 40
počet dní s průměrnou teplotou 10°C a více	140 až 160
počet dní s mrazem	110 až 130
počet ledových dní	40 až 50
průměrná lednová teplota	-2 až -3°C
průměrná dubnová teplota	6 až 7°C
průměrná červencová teplota	16 až 17°C
průměrná říjnová teplota	7 až 8°C
průměrný počet dní se srážkami 1 mm a více	100 až 120
suma srážek ve vegetačním období	400 až 450 mm
suma srážek v zimním období	250 až 300 mm
počet dní se sněhovou pokrývkou	60 až 80

Podle Atlasu podnebí Česka (2007) jsou v zájmovém území průměrné roční rychlosti větru o hodnotě cca 4,0 m/s při převládajících jižních a severozápadních větrech.

5.5 Současné a budoucí využití území

V zájmovém území Hrochův Týnec – Čankovice – Chroustovice – Jenišovice – Luže – Rosice převažují zemědělsky intenzívne obhospodařované plochy (orná půda). Lesní porosty se ve větších komplexech vyskytují v prostoru Luže – Řepníky – Střemošice – Nové Hrady – Hluboká a převážně jsou zařazeny do kategorie „les hospodářský“. V zájmovém území lze mezi společenská, kulturní nebo hospodářská sídla zařadit Hrochův Týnec, Chroustovice, Rosice a Luže.

Krajinu v zájmovém území v rámci sídel Hrochův Týnec – Čankovice – Chroustovice – Jenišovice – Luže – Rosice lze charakterizovat, podle ZÚR Pardubického kraje, jako krajinu zemědělskou s následujícími atributy:

- výrazná dominance kulturních biotopů (pole, louky, vesnická sídla);
- kompaktní tvar segmentu o minimální výměře 10 km^2 ;
- reliéf nížin a úvalů;
- zalesněné plochy ojedinělé (do 10 % území);
- bezlesý otevřený charakter.

Krajinu v zájmovém území v rámci sídel Luže – Řepníky – Střemošice – Nové Hrady – Hluboká lze charakterizovat, podle ZÚR Pardubického kraje, jako krajinu lesozemědělskou s následujícími atributy:

- přechodový typ mezi krajinou lesní a zemědělskou;
- krajinná matrice je tvořena mozaikou lesních a zemědělských ploch, jejichž vzájemný poměr je lokálně velmi proměnný, celkově však vyvážený;
- naprostá většina lesů je intenzivně hospodářsky využívána s převahou stanoviště nepůvodních druhů jehličnanů;
- charakter převážně polootevřený;
- převažují středně až méně úrodné krajiny, v krajinách úrodných signalizuje výjimečné typy dramatických reliéfů nebo polohy ovlivněné vodou.

Stávající cestní síť (silnice II. a III. třídy, místní komunikace, polní či lesní cesty), která tvoří základ navrženého vedení cyklokominikací, je převážně ve vlastnictví Pardubického kraje a dotčených obcí. Zbytek tvoří převážně zemědělské pozemky, které patří většinou fyzickým osobám. Obytná, rekreační či hospodářská zástavba je vymezena hranicemi zastavěného či zastavitelného území sídel.

Zájmové území je co do funkčního využití území stabilizované, vhodné pro realizaci bezpečného cyklistického propojení.

5.6 Ochranná pásla

Malou část zájmového území tvoří lesní pozemky. Průchod v sousedství pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL) znamená dotčení ochranného pásla lesa (území ve vzdálenosti do 50 m od okraje lesa).

Zájmové území ovlivňuje řeka Novohradka a Krounka se svými přítoky, které mají stanoveno záplavové území a vymezenou aktivní zónu záplavového území (viz situace B.3.1 Situace složek životního prostředí, Voda – nerosty – památky).

V zájmovém území se nachází další následující ochranná pásla:

- silnic I., II. a III. třídy
- dráhy (železnice)
- letiště
- nadzemních elektrických vedení VVN 400 kV
- nadzemních elektrických vedení VN 110 kV a VN do 35 kV včetně
- elektrické stanice s transformací VN/NN,
- VTL, STL a NTL plynovodů včetně regulačních stanic

- bioplynové stanice
- podzemních a nadzemních telekomunikačních vedení,
- radioreléové trasy
- vodovodů, vodojemů a vodních zdrojů
- kanalizací a čistíren odpadních vod
- evropsky významné lokality
- přírodní památky
- přírodní rezervace
- přírodního parku
- městské památkové zóny
- kulturní památky
- hřbitovů

5.7 Chráněná území

Umístění a rozsah chráněných území je patrný z přílohy B.3.2 Situace složek životního prostředí, Příroda a ÚSES.

Nejbližší zvláště chráněná území ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, jsou následující:

- Přírodní rezervace Střemošická stráň
- Přírodní rezervace Maštale
- Přírodní památka Kusá hora
- Přírodní památka Střítežská rokle
- Přírodní památka Pivnice

Žádná z navržených cyklokominikací neprochází těmito zvláště chráněnými územími.

Přírodní rezervace Střemošická stráň je současně evropsky významnou lokalitou patřící do soustavy NATURA 2000. Ptačí oblast se v zájmovém území nenachází.

V úseku Luže – Nové Hrady podél toku Novohradky a Krounky je vymezen přírodní park Údolí Krounky a Novohradky. Navržené cyklokominikace jsou tímto přírodním parkem vedeny.

Významnými krajinnými prvky ze zákona (§3 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění) jsou v zájmovém území lesy, vodní toky a rybníky. Dále jsou v zájmovém území vymezeny 4 registrované významné krajinné prvky:

- Voletické stráně;
- Stráň pod Bělou;
- Klapalka;
- Ptačí nožka.

Navrhovanými cyklokominikacemi jsou dotčeny vodní toky jako významné krajinné prvky. Žádná z navržených cyklokominikací neprochází registrovaným významným krajinným prvkem.

V zájmovém území je bohatě zastoupen územní systém ekologické stability, a to jak v regionální, tak i místní (lokální) úrovni. Jedná se o:

Regionální biokoridor RBK 859 Lhota – Dvakačovická stráň (tok Novohradky od začátku zájmového území u Dvakačovic po Lhotu u Chroustovic)

Regionální biokoridor RBK 852 Krounka – Lhota (tok Novohradky od Lhoty u Chroustovic po Košumberk)

Regionální biokoridor RBK 876 Krounka – U vzrostlé jedle (tok Novohradky od Košumberka po konec zájmového území u Nových Hradů)

Regionální biokoridor RBK 874 Krounka – Šiligův Důl (tok Krounky od Košumberka po konec zájmového území u Lhoty u Skutče)

Regionální biocentrum RBC 1749 Lhota (k.ú. Chroustovice, k.ú. Lhota u Chroustovic)

Regionální biocentrum RBC 473 Pěšické údolí (k.ú. Štěnec, k.ú. Pěšice, k.ú. Srbce u Luže, k.ú. Voletice, k.ú. Řepníky)

Regionální biocentrum RBC 455 Krounka (k.ú. Luže, k.ú. Zdislav, k.ú. Doly)

Lokální biokoridory a 51 lokálních biocenter

Průchody jednotlivých navržených variant cyklostezky s konkrétními prvky ÚSES jsou zřejmě ze situace B.3.2 Situace složek životního prostředí, Příroda a ÚSES.

Z hlediska ochrany vod se v zájmovém území jižně od Luže nachází chráněná oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV) Východočeská křída. Ochranná pásma vodních zdrojů PHO 2a a PHO 2b jsou dotčena na k.ú. Luže, k.ú. Zdislav, k.ú. Doly, k.ú. Střemošnice, k.ú. Doubravice u Leštiny, k.ú. Strítež u Skutče. Hranice CHOPAV a ochranná pásma vodních zdrojů jsou vyznačeny na situaci B.3.1 Situace složek životního prostředí, Voda – nerosty – památky.

Záměrem nejsou dotčeny žádné památkově hodnotné objekty.

5.8 Citlivost území z hlediska životního prostředí

Citlivost dotčeného území z hlediska životního prostředí je patrná z předcházející kapitoly 5.7 Chráněná území.

Vedení cyklokomunikací je navrhováno tak, aby při dodržení zadání jejího vedení byly vyloučeny nebo aspoň minimalizovány zásahy do chráněných území. Při navrhování tras cyklokomunikací bylo upřednostňováno vedení ve stopách stávajících silnic, místních komunikací a zpevněných i nezpevněných polních cest.

6. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY VARIANT

Cyklokomunikace v rozsáhlém území Svazku obcí Košumberska jsou navrženy tak, že využívají stávající zpevněné i nezpevněné polní cesty, místní komunikace a dopravně málo zatížené silnice III. třídy. V některých úsecích je navržena cyklokomunikace ve zcela nové trase převážně po zemědělských pozemcích a bude pak plnit funkci vyhrazené komunikace pro pěší a cyklisty, (funkci cyklostezky). Vzhledem k délce řešeného území podél toku Novohradky jsou podle místních podmínek navrženy trasy cyklokomunikací po obou březích řeky a je tak vytvořen systém různých okruhů s tím, že jejich uživatelé se budou moci navrátit dle svého uvážení na výchozí místo po jiné trase.

Cyklokomunikace jsou navrženy celkem v 31 úsecích s dalším členěním na podúseky, které je možné v konkrétních místech vzájemně propojovat a kombinovat.

Mimo využívané silnice III. třídy budou navržené cyklokomunikace homogenizovány jako komunikace se smíšeným provozem motorové a nemotorové dopravy nebo jako nemotoristické komunikace určené pro cyklisty, pěší a případně i in-line bruslaře.

Vedení jednotlivých úseků cyklokomunikací je přehledně graficky znázorněno v příloze B.2 Situace navržených cyklokomunikací (B.2.1; B.2.2; B.2.3).

6.1 Rozdělení cyklokomunikací podle funkčního využití

Komunikace se smíšeným provozem

Funkce: zajištění dopravní obsluhy včetně občasných pojezdů zemědělské a lesní techniky, cyklistika, chůze, zimní sporty

Kategorie: jednopruhová komunikace pro návrhovou rychlosť 20 km/hod.

Šířkové uspořádání:	šířka zpevněné vozovky	minimální 2,50 m
		doporučená 3,00 m
	nezpevněné krajnice	minimální 2x 0,25 m
		doporučená 2x 0,50 m
	volná šířka komunikace	minimální 3,00 m
		maximální 4,00 m

Nemotoristické komunikace

Funkce: chůze, cyklistika, zimní sporty

Kategorie: jednopruhová komunikace pro návrhovou rychlosť 20 km/hod.

Šířkové uspořádání:	šířka zpevněné vozovky	minimální 2,00 m
		doporučená 2,50 m
	nezpevněné krajnice	minimální 2x 0,25 m
		doporučená 2x 0,25 m
	volná šířka komunikace	minimální 2,50 m
		doporučená 3,00 m

6.2 Konstrukce vozovek cyklokomunikací

Konstrukce vozovek jsou navrhovány se zohledněním jejich funkčního využívání, stávajícího stavu využívaných úseků silnic, místních a účelových komunikací, zpevněných a nezpevněných cest i vedení po zemědělských pozemcích.

Skladba a tloušťky konstrukčních vrstev tak budou různé a ve fázi studie jsou uvažovány tyto typy konstrukcí:

Vozovky s pojezdem motorových vozidel a občasným pojezdem zemědělské techniky:

konstrukce „nových“ vozovek (typ „A“)

- asfaltový beton střednězrnný	40 mm
- spojovací postřik emulzí z asfaltu	60 mm
- obalované kamenivo střednězrnné	
- infiltrační postřik emulzí z asfaltu	150 mm
- mechanicky zpevněné kamenivo	180 mm
<u>- štěrkodrt'</u>	
celkem	430 mm

konstrukce s využitím technologie „recyklace za studena“ (typ „B“)

- asfaltový beton střednězrnný	40 mm
- spojovací postřik emulzí z asfaltu	
- penetrační makadam hrubý	100 mm
- infiltrační postřik emulzí z asfaltu	
- recyklace stávajících konstrukcí cest <u>s přidáním kameniva a cementu s vyrovnáním povrchu</u>	250 mm
celkem	390 mm

oprava asfaltového krytu místních komunikací (typ „C“)

(po odstranění poškozených částí)

- asfaltový beton střednězrnný	40 mm
- spojovací postřik asfaltovou emulzí	
- obalované kamenivo střednězrnné	60 mm
- <u>infiltrační postřik emulzí z asfaltu</u>	
(stávající konstrukce vozovky) celkem	100 mm

Konstrukce vozovky bez pojezdu motorových vozidel (typ „D“)

- asfaltový beton střednězrnný	40 mm
- spojovací postřik emulzí z asfaltu	
- obalované kamenivo střednězrnné	60 mm
- infiltrační postřik emulzí z asfaltu	
- štěrkodrt' frakce 8-32	80 mm
- <u>štěrkodrt' frakce 0-63</u>	160 mm
konstrukce celkem	340 mm

Nestmelená vozovka s mlatovým povrchem (typ „E“)

- štěrkodrť frakce 4-16	60 mm
- štěrkodrť frakce 0-32	120 mm
- <u>štěrkodrť frakce 32-63</u>	<u>180 mm</u>
konstrukce celkem	360 mm

6.3 Popis jednotlivých úseků cyklokominikací

Úsek 1 Hrochův Týnec – silnice III/3553

Začátek úseku je na konci bývalé silnice I/17 za mostem přes Novohradku (na konci Smetanovy ulice), odkud pokračuje podél paty silničního tělesa I/17 do místa napojení na stávající nezpevněnou polní cestu. V místě napojení na cestu se lomí a pokračuje po cestě podél lesního porostu k bezejmenné vodoteči, kterou překonává po stávajícím propustu. Za vodotečí pokračuje podél jejího levého břehu až do místa napojení na silnici III/3553 Čankovice – Rosice. Navazující úsek je veden po silnici III/3553 a po průjezdu Psotnovem se napojuje na stávající místní komunikaci ve směru na Skalice. Po průjezdu Skalicí se napojuje na stávající cestu s částečně zpevněným štěrkovým povrchem, která končí v prostoru napojení na bývalou I/17 na východním okraji Hrochova Týnce. Podstatná část úseku mezi Skalicí a Hrochovým Týncem je vedena ve stopě bývalé železniční trati (dráhy) Hrochův Týnec – Chrast.

Celková délka úseku č. 1 je cca 4,325 km a tvoří ucelený okruh.

Okruh 1. úseku se skládá z těchto částí:

Úsek 1a – v délce cca 0,245 km je využita Smetanova ulice, od jejího konce je navržena nová trasa s šírkou asfaltové vozovky 2,50 m do místa napojení na stávající polní cestu ze silnice I/17 Hrochův Týnec – Čankovice. Polní cesta délky cca 0,160 km bude v šířce 3,0 m nově zpevněna, navazující trasa vlevo podél vodoteče délky cca 1,285 km bude určena pouze pro nemotorovou dopravu a šířka zpevněné vozovky bude 2,50 m. S výjimkou využité stávající polní cesty bude úsek č. 1a nemotoristickou komunikací.
– celková délka úseku 1a je cca 1,690 km.

Úsek 1b – délka cca 0,550 km (od napojení úseku 1a po křižovatku silnic III/3553 a III/3554 v Psotnově), je veden po silnici III/3553 a nevyžaduje žádné stavební úpravy.

Úsek 1c – délka cca 0,190 km, je veden po silnici III/3553, končí v místě odpojení místní komunikace do Skalice a nevyžaduje žádné stavební úpravy.

Úsek 1d – délka cca 0,670 km, je veden po místní komunikaci s asfaltovým povrchem šířky cca 2,80 – 3,00 m ze silnice III/3553 do Skalice. Asfaltový povrch je značně poškozen a vyžaduje obnovu.

Úsek 1e – v délce cca 0,255 km je průjezdným úsekem Skalicí, šířka asfaltové vozovky je cca 2,80 – 3,00 m a její kryt vyžaduje obnovu. Navazující úsek do Hrochova Týnce délky cca 0,970 km je veden po stávající zpevněné cestě (bývalém drážním tělese,

doposud v majetku Českých drah,a.s.). Povrch štěrkové cesty je třeba doplnit o asfaltové vrstvy (ložnou vrstvu a kryt) společně s recyklací podkladních vrstev.

Úsek 2 Skalice – Blansko

Začátek úseku je v místě odpojení místní komunikace ze silnice III/3553 do Skalice (odpojení úseku 1d), odkud pokračuje po silnici III/3553 do Blanska. V obci odbočuje na místní komunikaci, pokračuje v trase stávající západním směrem, po cca 0,740 km se lomí do pravého úhlu a pokračuje severním směrem do Skalice, kde se napojuje na místní komunikaci (na úsek 1d).

Celková délka úseku č. 2 je cca 2,090 km a společně s navazujícím úsekem 1d tvoří ucelený okruh délky cca 2,760 km, který bude využíván jako komunikace se smíšeným provozem.

Popis částí 2. úseku:

Úsek 2a – délky cca 0,565 km (od odpojení místní komunikace do Skalice po křižovatku s místní komunikací v Blansku) je veden po silnici III/3553 a nevyžaduje žádné stavební úpravy.

Úsek 2b – v zastavěné části obce Blansko je veden v délce cca 0,115 km po místní komunikaci, navazující část délky cca 1,290 km je vedena po stávajících nezpevněných polních cestách (ost. plochy – ostatní komunikace), koncový úsek v délce cca 0,120 km ve Skalici je veden po asfaltové místní komunikaci a napojuje se průjezdnou místní komunikaci Skalicí.

Ve vazbě na probíhající a připravované pozemkové úpravy je cílem města Hrochův Týnec zařadit nezpevněný úsek 2b do plánu společných zařízení s tím, že pak bude využíván pro smíšený provoz a zároveň bude zajišťovat přístupy na okolní zemědělské pozemky. Vozovka s asfaltovým povrchem je navržena v šířce 3,0 m.

Úsek 3 Blansko – Rosice

Úsek č. 3 zajišťuje napojení obce Rosice na páteřní cyklokominikace vedené podél Novohradky ve směru na Hrochův Týnec. Pro jeho vedení je využita silnice III/3553 Čankovice (I/17) – Blansko – Rosice, jejíž stavebně technický stav je velmi špatný a v současné době plní v úseku Blansko – Rosice funkci polní cesty. Začátek úseku je v křižovatce s místní komunikací v Blansku, konec v napojení na silnici III/3556 Rosice – Synčany. Počáteční úsek v délce cca 0,250 km je pokračováním silnice III/3553 na konec zástavby Blanska a nevyžaduje žádné stavební úpravy. Navazující úsek délky cca 2,900 km do Rosic je veden po značně poškozené silnici – polní cestě šířky 3,50 – 4,25 m (původní silnice je doposud v majetku Pardubického kraje) a v celé délce vyžaduje stavební úpravy konstrukce vozovky, předpokládá se recyklace podkladních vrstev a pokládka asfaltových vrstev krytu.

Úsek č. 3 bude v celé délce využíván jako komunikace se smíšeným provozem.

Úsek 4 Silnice III/3553 – Blížňovice

Začátek úseku je v místě odpojení nově vybudované polní cesty, vedené od silnice III/3553 proti toku bezejmenné vodoteče (podél jejího pravého břehu) ve směru na Blížňovice, kde se severně od obce napojuje na silnici III/32265 Blížňovice – I/17 – Nové Holešovice. Navazující úsek je veden po silnici III/32265 do křižovatky se silnicí III/3554, po které pokračuje zpět na silnici III/3553.

Celková délka úseku č. 4 je cca 2,110 km a společně s navazujícím úsekem 1b tvoří ucelený okruh délky cca 2,660 km, který bude využíván jako komunikace se smíšeným provozem.

Popis částí 4. úseku:

Úsek 4a – délka 1,070 km, tvořen nově vybudovanou polní cestou s šírkou asfaltové vozovky 3,50 m, nevyžaduje žádné stavební úpravy.

Úsek 4b – délka cca 0,310 km, veden po silnici III/32265 převážně zastavěnou částí obce Blížňovice, nevyžaduje žádné stavební úpravy.

Úsek 4c – délka cca 0,730 km, veden po silnici III/3554, nevyžaduje žádné stavební úpravy.

Úsek 5 Blížňovice – Březovice

Začátek a konec úseku jsou na silnici III/32265 Blížňovice – I/17 – Nové Holešovice, kterou využívá (společně s úsekem č. 4b) v délce 0,810 km. Severní spojení mezi silnicemi III/32265 a III/3556 je vedeno po nových polních cestách. Navazující severojižní úsek je veden po silnici III/3556, po přejezdu po mostě přes Novohradku jižně od Březovic se trasa stáčí do souběhu s levým břehem Novohradky a vrací se zpět do Blížňovic.

Celková délka úseku č. 5 je cca 3,170 km a společně s navazujícím úsekem 4b tvoří ucelený okruh délky cca 3,380 km, který bude využíván jako komunikace se smíšeným provozem.

Popis částí 5. úseku:

Úsek 5a – délka 0,500 km, veden po silnici III/32265, nevyžaduje žádné stavební úpravy.

Úsek 5b – v délce 0,980 km, skládá se ze 2 částí.

Počáteční úsek délky cca 0,490 km, z místa odpojení ze silnice III/32265 po hranici katastru Blížňovice/Holešovice u Chroustovi, je veden po nově vybudované polní cestě s šírkou asfaltové vozovky 3,50 m (realizace r. 2015).

Zbývající část délky cca 0,490 km po napojení na III/3556 v Březovicích je nutné vybudovat. Stavba tohoto úseku je Městysem Chroustovice zahrnuta v rámci připravovaných pozemkových úprav do plánu výstavby společných zařízení na katastru Holešovice u Chroustovic.

Úsek 5c – délka cca 0,420 km, veden po silnici III/3556, nevyžaduje žádné stavební úpravy.

Úsek 5d – délka cca 0,270 km, veden podél levého břehu meandrující Novohradky po zemědělské půdě, vyžaduje výstavbu nové cyklokominikace s šírkou vozovky 2,50 m, která bude využívána pouze pro nemotorovou dopravu. Variantně je možné společně s navazujícím úsekem 5e vybudovat vozovku s nestmeleným mlatovým povrchem.

Úsek 5e – úsek délky cca 1,000 km je rozdelený na 2 části. Část navazující na předcházející úsek 5d je vedena v délce cca 0,330 km po zemědělské půdě podél levého břehu Novohradky, další část v délce cca 0,320 km vede po nezpevněné polní cestě a končí napojením na místní komunikaci ve východní části Blížňovic. Koncový úsek místní komunikace je široký 4,0 m a nevyžaduje žádné stavební úpravy.

Na hranici zahrad na východním okraji Blížňovic bude cyklokominikace využívána pro smíšený provoz, navazující úsek ve směru na Březovice bude využíván pouze pro nemotoristickou dopravu a šířka asfaltové vozovky tohoto úseku bude 2,50 m, variantně je možné vybudovat vozovku s nestmeleným mlatovým povrchem.

Úsek 6 Silnice III/3556 – propojení na úsek 5

Úsek č. 6 je variantou pro vedení cyklokominicací v prostoru mezi Blížňovicemi a Holešovicemi jižně od levého břehu Novohradky. Společně s navazujícím úsekem č. 7b je variantou pro úseky 5d + 7a.

Úsek 6a – délka 0,125 km, veden po stávající silnici III/3556 Březovice – Brčekoly šířky 3,60 – 3,90 m, nevyžaduje žádné stavební úpravy.

Úsek 6b – délka cca 0,200 km, je veden po zemědělské půdě podél melioračního příkopu a bude využíván pouze pro nemotorovou dopravu, šířka asfaltové nebo nestmelené mlatové vozovky tohoto úseku bude 2,50 m (typ vozovky viz předcházející úseky 5d a 5e).

Úsek 7 Silnice III/3556 – Holešovice, západ

Úsek č. 7 je řešen 2 trasami, trasou 7a podél levého břehu Novohradky, s návazností na úsek 5d, a trasou 7b vedenou po stávající nezpevněné polní cestě. Oba úseky jsou určeny především pro nemotorovou dopravu a proto je navržena šířka zpevněné vozovky komunikace 3,0 m. Pro možnost zajištění dopravní obsluhy samoty jižně od Holešovic se předpokládá občasný provoz motorových vozidel.

Úsek 7a – délka cca 0,470 km, veden v souběhu s levým břehem Novohradky po zemědělských pozemcích.

Úsek 7b – celková délka cca 0,505 km, veden v délce 0,475 km po nevyužívané nezpevněné polní cestě a do místa napojení do úseku 6b je v délce cca 0,030 km veden po silnici III/3556.

Úsek 8 Jihozápadně od Holešovic

Jedná se o trasu propojující přímo související a navazující úseky č. 7 (ve směru toku Novohradky do Blížňovic) a č. 9 jižně od Holešovic podél levého břehu řeky. Úsek 8 je v celé délce cca 0,210 km veden po zemědělských pozemcích, bude využíván pouze nemotorovou dopravou a šířka asfaltové komunikace bude 2,50 m.

Úsek 9 Jižně od Holešovic

Úsek č. 9 je řešen ve 2 různých trasách vedení cyklokomunikace, které budou využívány pouze pro nemotorovou dopravu a šířka asfaltové komunikace bude 2,50 m.

Úsek 9a – je navržen ve stopě stávající lesní cesty šířky cca 2,0 m a umožnuje přímé napojení obce Holešovice s využitím lávky přes Novohradku světlé šířky 2,90 m, nosnost stávající konstrukce lávky je omezena na 1,5 t. Navazující úsek ve směru na Chroustovice je veden po nezpevněné cestě mezi oplocenými zahradami. Délka úseku je cca 0,370 km.

Úsek 9b – je navržen podél melioračního příkopu a po obvodě obchází lesní porost a zahrady. Celý úsek délky cca 0,250 km je vedený po zemědělských pozemcích.

Úsek 10 Jihovýchodně od Holešovic

Jedná se o trasu propojující přímo související a navazující úseky č. 9 (ve směru toku Novohradky do Blížňovic) a č. 11 proti toku Novohradky do Chroustovic. Úsek č. 10 začíná v uzlovém bodě s úsekem č. 9 u zahrad jižně od Holešovic a končí v uzlovém bodě s úsekem č. 11 na levém břehu Novohradky východně od Holešovic.

Úsek 10 je v celé délce cca 0,170 km veden po zemědělských pozemcích, bude využíván pouze nemotorovou dopravou a šířka asfaltové komunikace bude 2,50 m.

Úsek 11 Holešovice - Chroustovice

Úsek č. 11 je řešen ve 2 různých trasách vedení cyklokomunikace, které budou využívány pouze pro nemotorovou dopravu a šířka asfaltové komunikace bude 2,50 m.

Úsek 11a – délka cca 0,520 km, je navržen po zemědělských pozemcích v těsném souběhu s levým břehem meandrující Novohradky a končí v uzlovém bodě s navazujícím úsekem č. 12 (na úrovni ČOV umístěné na pravém břehu řeky).

Úsek 11b – délka cca 0,390 km, je navržen v trase nevyužívané nezpevněné polní cesty.

Úsek 12 Chroustovice, západ

Jedná se o úsek dokončující propojení města Hrochův Týnec a městyse Chroustovice. Začátek úseku je v uzlovém bodě s předcházejícím úsekem č. 11, konec v napojení na silnici III/3558 v zastavěné části Chroustovic.

Úsek délky cca 0,470 km se skládá ze 2 částí. Počáteční část délky cca 0,210 km je veden po stávající, pouze v části využívané, nezpevněné polní cestě, navazující úsek využívá v délce cca 0,260 km stávající místní komunikaci (ulici Závodí).

V části stávající polní cesty bude vybudována nemotoristická komunikace s šírkou zpevněné vozovky 2,50 m, vozovka ulice Závodí je široká 4,0 m a nevyžaduje žádné stavební úpravy.

Úsek 13 Chroustovice – Lhota u Chroustovic

Začátek okružního úseku je v uzlovém bodě s předcházejícím úsekem č. 12 v západní části Chroustovic odkud je veden po silnici III/3558 Chroustovice – Žilovice, za mostem přes Novohradku se stáčí na pravobřežní místní komunikaci (ul. Nábřeží) a pokračuje do prostoru před zámkem, kde se napojuje na silnici III/3559 Chroustovice – Holešovice. Na východní okraj Chroustovic pokračuje po silnici III/3561 Městec – Chroustovice – Luže, za výrobním areálem se stáčí na jih a místní komunikací se napojuje na stávající nezpevněnou polní cestu ve směru do Lhoty u Chroustovic. Po překročení Novohradky po lávce se dostává do zástavby Lhoty u Chroustovic, krátce pokračuje po silnici III/3557 ve směru na Žilovice a následně odbočuje na místní komunikaci a polní cestu a severozápadním směrem pokračuje zpět do prostoru jižně od Chroustovic, kde se napojuje na silnici III/3558.

Celková délka okružního úseku č. 13 je cca 4,450 km.

Okruh 13. úseku se skládá z těchto částí:

Úsek 13a – průjezdní úsek vedený po silnicích III/3558, III/3559 a III/3561 a po místních komunikacích je dlouhý cca 1,020 km, šířkové uspořádání a povrch vozovek jsou vyhovující a nevyžadují žádné stavební úpravy.

Úsek vedený po stávající nezpevněné polní cestě na pravý břeh Novohradky je dlouhý cca 0,860 km. S ohledem na využívání polní cesty pro příjezd na okolní zemědělské pozemky bude vybudována vozovka šířky 3,0 m pro smíšený provoz. Omezení průjezdu po lávce pro jednostopá vozidla zůstane zachováno.

Celková délka úseku 13a je cca 1,950 km.

Úsek 13b – úsek je v celé své délce cca 0,440 km veden po místních komunikacích v zastavěné části Lhoty u Chroustovic a nevyžaduje žádné stavební úpravy.

Úsek 13c – začátek úseku je v délce cca 0,030 km veden po silnici III/3557, navazující úsek mezi touto silnicí a silnicí III/3558 délky cca 1,470 km je veden po stávající nezpevněné cestě. První část cesty v délce cca 0,120 km zajišťuje přístup k okolní zástavbě ve Lhotě, navazující úsek v délce cca 0,710 km je veden ve stopě nevyužívané cesty. Poslední úsek délky cca 0,640 km využívá štětovou cestu podél jižní strany bažantnice.

Úsek ze Lhoty po východní okraj bažantnice bude využíván pouze pro nemotorovou dopravu, navazující úsek podél jižní strany bažantnice do napojení na silnici III/3558 pro smíšený provoz. S ohledem na šířkové poměry stávající cesty podél bažantnice bude úsek 13c v celé délce vybudován se zpevněnou asfaltovou vozovkou šířky 2,50 m, variantně lze úsek mezi bažantnicí a Lhotou vybudovat s nestmelenou mlatovou vozovkou.

Úsek 13d – úsek délky cca 0,560 km je v celé délce veden po silnici III/3558 a nevyžaduje žádné stavební úpravy.

Úsek 14 Lhota u Chroustovic – Pošívalka

Úsek č. 14 je řešen ve 2 různých trasách vedení cyklokomunikace.

Úsek 14a – je navržen v nivě Novohradky podél paty severního svahu mezi Lhotou u Chroustovic a Pošívalkou. Začátek trasy je v uzlovém bodu s úsekem č.13 na levém břehu Novohradky, konec v napojení do prostoru křižovatky silnic III/3561 a III/3557 v Pošívalce. Trasa kopíruje patu svahu i výškový průběh údolní nivy a v celé délce cca 0,730 km je vedena po zemědělských pozemcích (po louce).

Úsek 14a bude využíván pouze pro nemotorovou dopravu a šířka nestmelené mlatové vozovky s povrchem z drti bude 2,50 m.

Úsek 14b – je v celé délce cca 0,650 km veden v trase silnici III/3557 a nevyžaduje žádné stavební úpravy.

Úsek 15 Pošívalka

Úsek č. 15 je řešen ve 2 různých trasách vedení cyklokomunikace. Obě trasy jsou vedeny po zemědělských pozemcích.

Úsek 15a – délka cca 0,400 km, navržen v těsném souběhu s levým břehem meandrující Novohradsky. Začátek úseku je v odpojení ze silnici III/3561, konec v uzlovém bodě s navazujícím úsekem č. 16. Bude využíván pouze pro nemotorovou dopravu, šířka nestmelené mlatové vozovky bude 2,50 m.

Úsek 15b – celková délka cca 0,460 km, je v délce cca 0,370 km veden ve směru na Zalažany v souběhu se silnicí III/3561, následně se napojuje do stávající nezpevněné polní cesty (kolmé na silnici III/3561) a pokračuje do uzlového bodu s navazujícím úsekem č. 16. Polní cesta je využívána pro příjezd na pozemky v nivě Novohradky, proto bude tato dílčí část navržena s asfaltovou vozovkou šířky 3,0 m. Šířka úseku podél silnice (za silničním příkopem) bude 2,50 m, variantně je možné zřídit vozovku s nestmeleným mlatovým povrchem (stejnou jako v případě navazujícího úseku č. 16 do Zalažan).

Úsek 16 Pošívalka – Zalažany – Martinice

Úsek č. 16 délky cca 1,920 km propojuje Pošívalku - Zalažany a Martinice a skládá se ze 3 částí.

První část navazuje na předcházející úsek č. 15 a je vedena po zemědělské půdě v těsném souběhu s levým břehem meandrující Novohradky. Cca 0,300 km před napojením na místní komunikaci v Zalažanech přechází ze zemědělských pozemků do trasy nezpevněné cesty s oboustranným vzrostlým stromořadím. Celková délka 1. části je cca 1,260 km. Celý úsek bude využíván pouze pro nemotorovou dopravu a cyklokominikace bude navržena s šírkou nestmelené mlatové vozovky 2,50 m.

Druhá část je vedena po asfaltové místní komunikaci v Zalažanech v délce cca 0,120 km a nevyžaduje žádné stavební úpravy.

Třetí část vede po nezpevněné cestě propojující Zalažany a Martinice s napojením na soukromou cestu u bývalého mlýna. Délka tohoto úseku je cca 0,540 km a cyklokominikace bude navržena s šírkou nestmelené mlatové vozovky 2,50 m.

Úsek 17 Martinice

Úsek č. 17 je řešen ve 2 různých trasách vedení cyklokominikace. Preferováno je využití stávající komunikace ze silnice III/30528 k bývalému mlýnu (soukromá komunikace), vedení cyklokominikace po úseku 17c. V případě, že nebude možno tuto cestu využít, je možné vedení cyklokominikace v trase úseku 17a.

Úsek 17a – je v počátečním úseku veden v délce cca 0,080 km z uzlového bodu s předcházejícím úsekem č. 16 po zemědělské půdě kolmo na tok Novohradky, na levém břehu se stáčí proti toku a je veden v délce cca 0,210 km po nevyužívané nezpevněné cestě do místa napojení na silnici III/30528 Martinice – Štěnec. Celý úsek bude využíván pouze nemotorovou dopravou a šířka nestmelené mlatové vozovky bude 2,50 m.

Úsek 17b – je v celé délce cca 0,190 km veden po silnici III/30528 a nevyžaduje žádné stavební úpravy.

Úsek 17c – přechází z nezpevněné cesty v délce cca 0,060 km do zpevněné účelové komunikace délky cca 0,170 km s šírkou vozovky cca 3,0 m. Nezpevněný úsek navazuje přímo na předcházející úsek č. 16 a cyklokominikace bude vybudována s šírkou nestmelené mlatové vozovky 2,50 m. Stávající účelová komunikace (ost. plocha – ostatní komunikace) nevyžaduje žádné stavební úpravy.

Úsek 18 Jenišovice – Lozice (levý břeh Novohradky)

Úsek č. 18 délky cca 1,320 km propojuje Martinice a Lozice podél levého břehu Novohradky, začíná v odpojení ze silnice III/30528 (z uzlového bodu s předcházejícími úseky 17b a 17c) a končí napojením na silnici III/3561 v Lozicích.

Převážná část trasy v délce cca 1,170 km je vedena po zemědělské půdě v těsném souběhu s levým břehem Novohradky a bude využívána pouze pro nemotorovou dopravu. Šířka zpevněné asfaltové vozovky cyklokominikace bude 2,50 m.

Zbývající část úseku využívá v délce cca 0,150 km stávající místní komunikaci s asfaltovým povrchem a nevyžaduje žádné stavební úpravy.

Úsek 19 Jenišovice – Lozice (pravý břeh Novohradky)

Začátek okružního úseku v Jenišovicích je v odpojení místní komunikace ze silnice III/30528 (v uzlovém bodě s předcházejícími úseky 17a a 17c), dále pokračuje východním směrem po stávající polní cestě a napojuje se na silnici III/30529 Lozice – Srbce, po které se vrací do Lozic. Před mostem přes Novohradku se stáčí do směru toku, využívá místní komunikaci a na severozápadním okraji Lozic přechází do trasy nezpevněné polní cesty a pokračuje zpět do Jenišovic.

Celková délka okružního úseku č. 19 je cca 3,230 km.

Okruh 19. úseku se skládá z těchto částí:

Úsek 19a – využívá stávající místní komunikaci a z celkové délky cca 0,270 km vyžaduje v délce cca 0,080 km obnovu asfaltového krytu.

Úsek 19b – v celé délce cca 0,980 km využívá stávající nezpevněnou polní cestu. Předpokládá se úprava polní cesty na kategorii P3 s šírkou zpevněné vozovky 3,0 m pro smíšený provoz cyklistů a zemědělské techniky.

Úsek 19c – využívá v celé délce cca 0,580 km stávající silnici III/30529 s šírkou vozovky 4,80 – 5,20 m a z hlediska cyklistického provozu nevyžaduje žádné stavební úpravy.

Úsek 19d – na začátku po odpojení ze silnice III/30529 využívá v délce cca 0,270 km stávající místní komunikaci, která nevyžaduje žádné stavební úpravy. Navazující úsek je v délce cca 0,530 km veden po nezpevněné, částečně úvozové cestě šířky do 2,0 m s oboustrannými porosty stromů a končí sjezdem na louku. V tomto úseku zůstane zachována šířka cesty 2,0 m a její povrch bude mít nestmelenou mlatovou úpravu z drti vyhovující pro nemotorovou dopravu.

Stejnou úpravu, ale v šířce 3,0 m, budou mít i úsek vedený přes louku a koncový úsek do uzlového bodu s navazujícími úseky 19a a 19b v délce cca 0,600 km. Důvodem rozšíření vozovky je využívání této části úseku pro příjezd zemědělské techniky na okolní pozemky.

Úsek 20 Lozice - Radim

Začátek okružního úseku je na silnici III/30529 v Lozicích na pravém břehu Novohradky (v uzlovém bodě s předcházejícími úseky 19c a 19d), dále pokračuje východním směrem po místních komunikacích zástavbou Lozic a následně po částečně vyjezděné cestě a po zemědělských pozemcích k Voleckému rybníku, kde se napojuje na štěrkovou cestu, vedenou po hrázi rybníka. Před zahrádkářskou kolonií se lomí směrem k řece, kterou přejde po nové lánce, a napojí se na stávající polní cesty ve směru do Radimě, kde se napojí na silnici III/3561, po které se vrací zpět do Lozic.

Celková délka okružního úseku č. 19 je cca 3,230 km.

Okruh 20. úseku se skládá z těchto úseků:

Úsek 20a – celková délka cca 1,700 km, skládá se ze 3 částí.

Počáteční část využívá v délce cca 0,480 km stávající místní komunikace, které nevyžadují žádné stavební úpravy.

Navazující úsek směrem k Voleckému rybníku v délce cca 0,870 km je navržen po zemědělských pozemcích a s ohledem na charakter luční nivy Novohradky bude navržen s mlatovou vozovkou šířky 2,50 m, která je vyhovující pro nemotorovou dopravu. Okolní luční pozemky nevyžadují využívání navržené trasy pro zemědělskou techniku (sjezd na tyto pozemky je zajištěn z místní komunikace na východním okraji Lozic).

Třetí část využívá v délce cca 0,350 km stávající nájezd na hráz Voleckého rybníka a cestu šířky cca 3,0 m po koruně hráze, předpokládá se zachování stávajícího stavu s potřebnou obnovou narušeného krytu štěrkodrtí.

Úsek 20b – propojuje pravý a levý břeh Novohradky v místě bývalé lávky pro pěší. Úsek délky cca 0,300 km (včetně lávky přes Novohradku) bude vybudován v šířce 2,50 m s nestmelenou mlatovou vozovkou s povrchem drti.

Poznámka: Pro úsporu nákladů lze případně vybudovat jednopruhovou obousměrnou lávku světlé šířky min. 1,50 m s úpravou provozu dopravním značením.

Úsek 20c – délka cca 0,335 km, je pokračováním okružní trasy do Radimě a zároveň přímo souvisí s navazujícím úsekem č. 24c do Luže. Je navržen v trase stávající nezpevněné polní cesty a ve vazbě na možnost pokračování i do Luže je navržen v šířce 3,0 m s vozovkou s asfaltovým krytem.

Úsek 20d – v délce cca 0,290 km je navržen ve stopě úvozové cesty s nezpevněným povrchem, koncový úsek do místa napojení na silnici III/3561 využívá v délce cca 0,060 km místní komunikaci, která nevyžaduje žádné stavební úpravy. Ve vazbě na celkové propojení Radim – Luže je navrženo rozšíření úvozové cesty na 2,50 m se zpevněným asfaltovým krytem.

Úsek 20e – mezi Radimí a Lozicemi, je v celé délce cca 1,140 km veden po stávající silnici III/3561 a nevyžaduje žádné stavební úpravy.

Úsek 20f – v celé délce cca 0,120 km je veden po stávající silnici III/30529 a nevyžaduje žádné stavební úpravy.

Úsek 20g – je v celé délce cca 0,140 km veden po stávající silnici III/3561 a nevyžaduje žádné stavební úpravy.

Úsek 21 Radim

Úsek č. 21 je v podstatě variantou k vedení části okružního úseku č. 20, nahrazuje vedení cyklokomunikace v úseku 20d.

Úsek 21a – je veden v celé délce cca 0,300 km po silnici III/3561 a nevyžaduje žádné stavební úpravy.

Úsek 21b – skládá se ze tří krátkých částí.

První část je vedena v délce cca 0,080 km po silnici III/3561, navazující druhá část pokračuje v délce cca 0,120 km po místní komunikaci s asfaltovým povrchem, poslední třetí část délky cca 0,160 km je vedena po nezpevněné cestě. Úsek vedený po silnici III/3561 nevyžaduje žádné stavební úpravy, v rozsahu místní komunikace bude obnoven asfaltový povrch, nezpevněná cesta bude přestavěna na cyklokomunikaci s šírkou asfaltové vozovky 3,0 m.

Úsek 22 Radim - Lozice

Úsek č. 22 je další možnou trasou cyklokomunikace mezi Lozicemi a Radimi, vedenou v úrovni horizontu mezi těmito obcemi, která umožňuje výhledy na rozsáhlé území podél Novohradky a na protilehlou přírodní památku „Kusá hora“ a přírodní rezervaci „Střemošická stráň“. Úsek č. 22 se skládá ze tří částí.

Úsek 22a – začátek úseku je v křižovatce silnice III/3651 a místní komunikace v Radimi a v celé délce cca 0,475 km využívá nejprve místní komunikaci (cca 0,135 km) a následně zpevněnou cestu (cca 0,340 km). Cesta je využívána pro příjezdy na zemědělské pozemky a její asfaltová vozovka je značně poškozená a v celém rozsahu vyžaduje opravu s rozšířením vozovky na 3,0 m.

Úsek 22b – začátek úseku je v ostrém lomu stávající cesty (v uzlovém bodu s úsekem č. 23), trasa je vedena po horizontu a po okraji zemědělských pozemků do prostoru západně od Lozic, kde se ostrým lomem napojuje do stávající nezpevněné cesty napojené na silnici III/3561.

Část vedená po zemědělské půdě na horizontu v délce cca 0,960 km bude využívána pouze pro nemotorovou dopravu a je navržena s šírkou nestmelené mlatové vozovky 2,50 m.

Část délky cca 0,440 km vedená po stávající nezpevněné cestě bude využívána pro smíšený provoz (příjezdy zemědělské techniky na okolní pozemky) a z tohoto důvodu je navržena zpevněná asfaltová vozovka šířky 3,0 m.

Úsek 22c – délka cca 0,160 km, je veden po silnici III/3561 a nevyžaduje žádné stavební úpravy.

Úsek 23 Radim – Dobrkov

Úsek č. 23 doplňuje trasy vedené územím Novohradky, nabízí další možné kombinace tras pro cyklisty a zároveň je další z možných vazeb na Rosice, které jsou v rámci Svazku obcí situovány mimo řešené území podél Novohradky.

V celé délce cca 1,300 km je veden po stávající polní cestě s šírkou asfaltové vozovky cca 3,50 m. S ohledem na časté využívání cesty zemědělskou technikou je její povrch značně poškozený a vyžaduje v celém rozsahu obnovu asfaltových vrstev.

Úsek 24 Voletický rybník - Luže

Úsek č. 24 přímo navazuje na okružní úsek č. 20 Radim – Luže a využívá stávající silnici II/305 Luže – Stradouň, místní komunikaci v Luži a stávající zpevněnou i nezpevněnou cestu podél ČOV.

Úsek 24a – začátek úseku navazuje v uzlovém bodě na přímo související úseky 20a a 20b a končí napojením na silnici II/305 mezi Luží a Voleticemi. Délka úseku, vedeného částečně po hrázi Voletického rybníka, je cca 0,230 km a bude využíván pro smíšený provoz (příjezdy do zahrádkářské kolonie a k objektům na hrázy rybníka). Šířka stávající štěrkové vozovky 2,75 m je vyhovující a její povrch bude doplněn o asfaltové vrstvy krytu.

Úsek 24b – je v celé délce cca 1,240 km veden po silnici II/305 a nevyžaduje žádné stavební úpravy (variantně lze využít pro jízdu mimo náměstí i místní komunikaci, část Poděbradovy ulice podél Novohradky).

Úsek 24c – začátek úseku je na pravém břehu Novohradky a v délce cca 0,075 km využívá silnici II/305, pokračuje po mostě na levý břeh, kde se lomí do souběhu s tokem řeky a pokračuje v délce cca 0,240 km po místní komunikaci (ul. Zářečí) s asfaltovým povrchem na konec zástavby Luže.

Koncová část úseku v délce cca 0,630 km, do uzlového bodu se souvisejícími úseky 20b a 20c, je vedena částečně po nezpevněné cestě a částečně po zemědělských pozemcích. Ve vazbě na navazující úseky je navržena zpevněná asfaltová vozovka šířky 2,50 m pro nemotorovou dopravu.

Celková délka úseku 24c je cca 0,945 km.

Úsek 25 Luže, vnější okruh

Okružní úsek č. 25 zpřístupňuje kulturní lokalitu židovského hřbitova a zároveň nabízí dálkové pohledy na kulturní památky (městskou památkovou zónu) města Luže. Pro vedení cyklokominikací jsou využity zpevněné a nezpevněné cesty, místní komunikace i silnice.

Celková délka úseku 25 je cca 5,695 km.

Úsek 25a – začátek úseku, vedeného po nezpevněné a nevyužívané cestě šířky cca 2,75 m, je na silnici II/305 u Voletického rybníka (v uzlovém bodě se souvisejícími úseky 24a a 24b), trasa prochází severně podél zemědělského střediska k židovskému

hřbitovu, u kterého se lomí podél východní strany střediska se napojuje na účelovou zemědělskou komunikaci a končí v napojení na silnici III/35711 mezi II/356 a Střemošicemi. Celková délka úseku je cca 3,025 km.

Nevyužívané cesty v celkové délce cca 1,445 km budou navrženy pouze pro nemotorovou dopravu, a proto budou upraveny na šířku 2,50 m s nestmelenou mlatovou vozovkou s povrchem z drti.

Povrch účelové zemědělské komunikace v délce cca 1,580 km je značně poškozený a vyžaduje kompletní obnovu v minim. šířce 3,0 m s výhybnami pro smíšený provoz cyklistů a zemědělské techniky.

Úsek 25b – v celé své délce cca 0,930 km využívá stávající silnice II/356 Luže – Nové Hrady, III/35711 Luže – Řepníky a část místní komunikace ve směru na Košumberk a nevyžaduje žádné stavební úpravy.

Úsek 25c – zpřístupňuje hrad Košumberk a Hamzovu léčebnu s rozsáhlým parkem, v celé své délce cca 1,740 km využívá stávající místní komunikace a nevyžaduje žádné stavební úpravy.

Úsek 26 Luže, městská část

Úsek č. 26 je pokračováním úseku č. 24 proti toku Novohradky a zároveň má vazbu na městskou památkovou zónu a park Hamzovy léčebny. Pro vedení cyklokominikací jsou využity místní komunikace, silnice a nezpevněná cesta.

Celková délka úseku 26 je cca 2,455 km.

Úsek 26a – začátek úseku je v uzlovém bodě se souvisejícím úsekem 25c a trasa je v délce cca 0,485 km vedena po místní komunikaci podél Hamzovy léčebny, na konci zástavby přechází do stávající zpevněné a nezpevněné cesty délky cca 0,430 km a klesá na úroveň silnice III/30532 Luže – Doly. Cesta proměnné šířky 2,20 – 2,50 m bude upravena na jednotnou šířku vozovky 2,50 m a bude s ohledem na navazující úseky zpevněna.

Úsek 26b – je v celé délce cca 1,540 km veden po silnici III/30532 a po místních komunikacích (ul. Jeronýmova a Nábřeží), nevyžaduje žádné stavební úpravy.

Úsek 27 Luže, vodárna - Doly

Úsek č. 27 je pokračováním předcházejícího úseku č. 26 a je situován v údolní nivě Novohradky a jeho celková délka je cca 2,260 km.

Úsek 27a – začátek úseku je v odpojení ze silnice III/30532 a trasa pokračuje podél paty zalesněné stráně na pravém břehu Novohradky, nejdříve po nezpevněné cestě a dále po louce. Po cca 0,600 km stráň tvoří pravý břeh řeky a trasu je nutné převést po lávce na levý břeh, podél kterého pokračuje k soutoku Novohradky s Krounkou. Zde se trasa lomí a podél levého břehu Krounky pokračuje do místa napojení na silnici III/30532.

Úsek 27a je určen pouze pro nemotorovou dopravu, jeho celková délka je cca 1,100 km, šířka nestmelené mlatové vozovky bude 2,50 m.

Poznámka: Pro úsporu nákladů lze případně vybudovat jednopruhovou obousměrnou lávku světlé šířky min. 1,50 m s úpravou provozu dopravním značením.

Úsek 27b – je v celé délce cca 1,160 km veden po silnici III/30532 a nevyžaduje žádné stavební úpravy.

Úsek 28 Střemošice – Bílý Kůň

Úsek č. 28 navazuje na vnější okružní úsek Luže č. 25 a začíná v uzlovém bodě úseků 25a a 25b. Z křižovatky silnice III/35711 a účelové zemědělské komunikace pokračuje po III/35711 do Střemošic a zpřístupňuje tak „Poklonu“, známé vyhlídkové místo na Vysočinu a Železné hory. Ve Střemošicích se v křižovatce silnic III/3565 a III/35711 trasa lomí a pokračuje ve směru do Bílého Koně s odbočkou na nezpevněnou cestu vedoucí podél „Žižkova stolu“ zpět na silnici III/35711.

Celková délka úseku je cca 3,330 km.

Úsek 28a – v celé délce cca 0,330 km je veden po silnici III/35711 a nevyžaduje žádné stavební úpravy.

Úsek 28b – v celé délce cca 0,860 km je veden po silnici III/35711 a nevyžaduje žádné stavební úpravy.

Úsek 28c – v celé délce cca 0,980 km je veden po silnici III/30529 Střemošice – Bílý Kůň a nevyžaduje žádné stavební úpravy.

Úsek 28d – délka cca 0,660 km, je s výjimkou napojení samoty ze silnice III/35711 určen pouze pro nemotorovou dopravu. Část zajišťující napojení samoty v délce cca 0,160 km je navržena s šírkou vozovky 2,50 m se štěrkovým krytem s uzavíracími postříky, zbyvající část délky cca 0,500 km bude provedena v šířce 2,50 m s nestmelenou mlatovou vozovkou.

Úsek 28e – v celé délce cca 0,310 km je veden po silnici III/30529 Střemošice – Bílý Kůň a nevyžaduje žádné stavební úpravy.

Úsek 29 Košumberk - Doly

Úsek č. 29 propojuje trasy vedené v nivě Novohradky s trasou Luže – Košumberk – Bílý Kůň. Začátek úseku je v uzlovém bodě s úsekem 25c u Paletínské kaple. Konec je v uzlovém bodě s úsekem 27a a 27b na levém břehu Krounky.

Celková délka úseku 29 je cca 1,975 km.

Úsek 29a – v celé délce cca 1,050 km využívá stopu lesní cesty vedoucí šikmo po zalesněné stráni nad pravým břehem Novohradky. Přibližně v polovině trasy je cesta

v úvozu šířky 1,90 – 2,20 m a s ohledem na tyto podmínky v souvislém lese je navržena cyklokominikace šířky 2,0 m s nestmelenou mlatovou vozovkou.

Úsek 29b – v celé délce cca 0,310 km je veden po silnici III/3565 Střemošice – Bílý Kůň a nevyžaduje žádné stavební úpravy.

Úsek 29c – celé délce cca 0,615 km je veden po silnici III/30532 Luže – Doly a nevyžaduje žádné stavební úpravy.

Úsek 30 Doly - Rvasice

Okružní úsek č. 30 Doly – Bílý Kůň – Rvasice – Rabouň je veden po obou stranách řeky Novohradky a pro jeho vedení jsou využity silnice, místní komunikace a nezpevněné cesty. Začátek úseku je v uzlovém bodě s úsekem 29a a 29b, konec v Dolích, v napojení na silnici III/30532 Doly – Hluboká. Celková délka úseku 30 je cca 5,490 km.

Úsek 30a – v celé délce cca 1,090 km je veden po silnici III/3565 Doly – Bílý Kůň a nevyžaduje žádné stavební úpravy.

Úsek 30b – ve svém počátku využívá v délce cca 0,040 km silnici II/356 Luže – Nové Hrady a následně se stáčí na místní komunikaci, která je příjezdovou komunikací do místní části Rvasice. Délka využívaného úseku je cca 1,850 km, šířka asfaltové vozovky je 2,75 – 3,0 m, kryt je značně poškozený a vyžaduje obnovu v celém rozsahu. Zároveň s obnovou krytu bude v celé délce upravena šířka vozovky na 3,0 m.

Úsek 30c – délka cca 0,320 km, je veden po značně poškozené místní komunikaci a převádí cyklotrasu z pravého břehu Novohradky na levý břeh. Stejně jako předcházející úsek 30b bude využívaný pro smíšený provoz a bude upraven na šířku vozovky 3,0 m s asfaltovým povrchem.

Úsek 30d – délka cca 2,190 km, skládá se ze dvou částí.

První část délky cca 1,010 km, navazující na úsek 30c, je vedená po nezpevněné úvozové cestě šířky 2,20 – 2,70 m. Cesta je využívána pro příjezdy na okolní lesní a zemědělské pozemky a z tohoto důvodu je navrženo její zpevnění, šířka vozovky bude podle místních podmínek upravena na 2,50 – 3,00 m.

Druhá část délky cca 1,180 km je stávající místní komunikace zajišťující dopravní obsluhu místní části Rabouň ze silnice III/30532 z Dolů. Komunikace je vedena souvislým lesem a šířka asfaltového krytu je cca 2,70 m. S ohledem na místní podmínky zůstane šířka vozovky pro smíšený provoz zachována. Stávající stav krytu je částečně poškozen, pro výhledové řešení je navržena obnova krytu v celém rozsahu.

Úsek 31 Rvasice – Chlum - Střítež

Okružní úsek č. 31 již zasahuje i mimo území Svazku obcí Košumberská, je však propojujícím úsekem na navazující trasy ve směru do území Novohradská a Proseč. Stejně jako předcházející úsek je vedený po obou stranách Novohradky, v její údolní nivě i bočním

údolím Hlubočického potoka. Začátek i konec úseku jsou v uzlových bodech s úsekem 30c ve Rvasicích.

Celková délka úseku 31 je cca 5,205 km.

Úsek 31a – je pokračováním úseku 30b a je v celé délce cca 1,250 km vedený po nezpevněné cestě mezi patou zalesněného svahu a okolními loukami. Cesta proměnné šířky od 2,30 do 2,70 m je využívána pro turistiku a jako příjezd k několika rekreačním objektům. V celé délce bude upravena na šířku 2,50 m s nestmelenou vozovkou s mlatovým povrchem.

Úsek 31b – délka cca 1,750 km, skládá se ze dvou částí.

První část ve svém počátku v délce cca 0,120 km využívá částečně zpevněnou cestu šířky 2,50 m v Podchlumu a po mostě šířky 3,0 m přechází z pravého na levý břeh Novohradky. Cesta je využívána pro příjezdy k rekreačním objektům a má vazbu i na příjezd ze silnice II/356 Luže – Nové Hrady a z tohoto důvodu je navržena zpevněná asfaltová vozovka šířky 3,0 m.

Navazující druhá část je vedena nejprve po nezpevněné lesní cestě v délce cca 0,400 km do místa napojení na místní komunikaci v Chlumu. Tento úsek bude využíván jen nemotorovou dopravou a v celé délce bude vozovka upravena na šířku 2,50 m s nestmelenou vozovkou s mlatovým povrchem. Zbývající část délky cca 1,230 km je vedena po stávající místní komunikaci Chlum – Střítež s asfaltovým povrchem a nevyžaduje žádné stavební úpravy.

Úsek 31c – je v celé délce cca 0,115 km veden po silnici III/30533 Hluboká – Střítež a nevyžaduje žádné stavební úpravy.

Úsek 31d – v celé délce cca 2,090 km je veden sevřeným údolím Hlubočického potoka, propojuje Rvasice se silnicí III/30533 a kromě turistiky je využíván i pro příjezdy k několika rekreačním objektům. Šířka nezpevněné cesty (v části úseku je zachována štětová vozovka) je proměnná 2,20 – 2,70 m. S ohledem na místní podmínky je navržena úprava cesty na šířku min. 2,50 m se zachováním hlavní funkce nemotoristické komunikace. Z tohoto důvodu je navržena nestmelená vozovka s mlatovým povrchem.

6.4 Geometrie tras

Směrové vedení

Nejmenší dovolené nebo doporučené směrové oblouky podle ČSN:

ČSN 73 6108 Lesní dopravní síť
- lesní cesta pro návrhovou rychlosť 15 km/hod. 15,0 m

ČSN 73 6109 Projektování polních cest
- polní cesta pro návrhovou rychlosť 20 km/hod. 12,5 m

ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací

- | | |
|--|---------------|
| - pro cyklistickou dopravu | 8,0 m |
| - MK pro návrhovou rychlosť 20 km/hod. | 10,0 – 12,0 m |

Z uvedeného přehledu vyplývá, že minimální hodnoty navržených směrových oblouků vyhovují ČSN 73 6110, splnění minimálních hodnot ČSN 73 6108 a ČSN 73 6109 je dosažitelné při lokálním vybočení trasy ze stávajících pozemků lesních a polních cest dle katastru nemovitostí.

Upřesnění vedení trasy bude provedeno při projektové přípravě stavby na základě geodetického zaměření a po projednání se zadavatelem (pořizovatelem) dokumentace.

Výškové řešení

Trasy jsou vedeny v rovinatém i členitém terénu a při požadavku na minimalizaci zemních prací a zásahu do okolních pozemků je nezbytné při návrhu průběhu její nivelety využít maximální přípustné hodnoty podélných sklonů.

Největší dovolené podélné sklonky a minimální poloměry výškových oblouků podle ČSN:

ČSN 73 6108 Lesní dopravní síť

- | | |
|---|---------------|
| - lesní cesta 3. třídy | 10,0 – 12,0 % |
| (lesní cesta pro vyvážení a přibližování dříví) | |
| - R_{min} . nestanovuje | |

ČSN 73 6109 Projektování polních cest

- | | |
|---|--------|
| - polní cesta pro návrhovou rychlosť 20 km/hod. | 18,0 % |
| a příčný sklon 6,0 % | |
| - $R_{min} = 70,0$ m | |

ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací

- | | |
|---|--------------------------|
| - pro cyklistickou dopravu v horském území | 8,0% s délkovým omezením |
| - MK v odůvodněných případech | 12,0% |
| - MK v mimořádných podmínkách | 15,0% v délce do 100 m |
| - R_{min} . vypuklý pro návrhovou rychlosť 20 km/hod. | 100,0 m |
| - R_{min} . vydutý pro návrhovou rychlosť 20 km/hod. | 110,0 m |

6.5 Mostní objekty

Mostní objekty budou navrhovány v místech křížení jednotlivých úseků cyklokommunikací s vodními toky. Volná šířka na mostech (přemostění o světlosti větší než 2,0 m) mezi zábradlím výšky 1,30 m bude o 0,50 m větší než volná šířka převáděných cyklokommunikací (volná šířka zvětšená o bezpečnostní odstupy 2 x 0,25 m). V případě křížení s malými vodotečemi se předpokládá pro výstavbu propustů (přemostění o světlosti do 2,0 m) použití dostatečně kapacitních železobetonových potrubí nebo železobetonových rámů.

Lávky o větším rozpětí jsou navrženy pouze ve 2 případech. V úseku 20b je navržena obnova lávky přes Novohradku mezi Voletickým rybníkem a Radimí o rozpětí 12,0 - 14,0 m. V úseku 27a Luže – Doly je navržena látka přes Novohradku o rozpětí 16,0 – 18,0 m. Oba úseky převádějí cyklokomunikace šířky 2,50 m a tak uvažovaná volná šířka lávek je 3,0 m.

Návrh konstrukce lávek (mostů) i propustů bude upřesněn v projektové dokumentaci na základě geodetického zaměření místa stavby.

Poznámka: Pro úsporu nákladů lze případně vybudovat jednopruhovou obousměrnou lávku světlé šířky min. 1,50 m (volná šířka cyklistického pruhu 1,0 m zvětšená o bezpečnostní odstupy 2 x 0,25 m) s úpravou provozu na látce dopravním značením.

6.6 Nároky na přeložky a úpravy dopravní a technické infrastruktury

Výstavba navržených cyklokomunikací nemá nároky na přeložky dopravní a technické infrastruktury. Úpravy využívaných silnic spočívají v případných úpravách asfaltových krytů vozovek a jejich krajnic.

7. OCHRANA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

7.1 Posouzení cyklokomunikací

Návrh záměru „Cyklokomunikace územím Novohradky“ je rozdělen na 31 úseků (viz B.2.1 až B.2.3 Situace navržených cyklokomunikací), které jsou dále děleny na 83 dílčích podúseků. Toto dělení vychází ze složitosti terénu a jeho průchodnosti, ochrany území a přírodních prvků i vazeb na okolní zástavbu a stávající síť silnic, místních a účelových komunikací a polních a lesních cest.

Přehled průchodů jednotlivých cyklokomunikací dotčenými prvky životního prostředí

Označení cyklokomunikace	Celková délka	Záplavové území Q ₁₀₀ / aktivní zóna záplavového území Q ₁₀₀	CHOPAV	Ochranné pásmo vodních zdrojů	RBC	RBK	LBC	LBK	Třída ochrany ZPF	Les	Přírodní park
Délka průchodu (m)											
1a	1 690	1 690 / 120	-	-	-	50 (stávající)	-	-	I (1 200 m)	-	-
1b	550	270 / 0	-	-	-	50 (stávající)	-	-	-	-	-
1c	190	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1d	670	-	-	-	-	-	-	-	30 (stávající)	-	-
1e	1 225	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2a	565	25 / 0	-	-	-	-	-	-	30 (stávající)	-	-
2b	1 525	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	3 150	795 / 0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4a	1 070	1 070 / 0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4b	310	200 / 0	-	-	-	140 (stávající)	-	-	-	-	-
4c	730	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5a	500	415 / 0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5b	980	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5c	126	-	-	-	-	50 (stávající)	-	-	-	-	-
5d	270	270 / 0	-	-	-	-	-	-	I (260 m)	-	-
5e	1 000	295 / 0	-	-	-	-	-	-	I + III (470 m)	30	-
6a	125	125 / 0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6b	200	200 / 0	-	-	-	-	-	-	I (70 m)	-	-
7a	470	470 / 0	-	-	-	-	-	-	II (565 m)	-	-
7b	505	225 / 0	-	-	-	-	-	-	I (620 m)	-	-
8	210	210 / 0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9a	370	370 / 0	-	-	-	-	-	-	370	-	250

Označení cyklokomunikace	Celková délka	Záplavové území Q ₁₀₀ / aktivní zóna záplavového území Q ₁₀₀	CHOPAV	Ochranné pásmo vodních zdrojů	RBC	RBK	LBC	LBK	Třída ochrany ZPF	Les	Přírodní park
Délka průchodu (m)											
9b	250	250 / 0	-	-	-	-	-	-	30	-	-
10	170	170 / 0	-	-	-	-	-	-	II (145 m)	-	-
11a	520	520 / 0	-	-	-	-	-	-	I (530 m)	-	-
11b	390	390 / 0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12	470	200 / 0	-	-	-	-	-	-	II (125 m)	-	-
13a	1 950	1 110 / 20	-	-	420	-	-	-	I+II (580)	-	-
13b	440	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13c	1 500	-	-	-	-	-	-	-	I (220 m)	-	-
13d	560	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14a	730	580 / 0	-	630	-	-	-	-	II + IV (720 m)	-	-
14b	650	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15a	400	95 / 0	-	-	-	-	-	-	I (410 m)	-	-
15b	460	-	-	-	-	-	-	-	I (185 m)	-	-
16	1 920	1 760	-	-	-	850	260	-	I + II (765 m)	135	-
17a	295	295	-	-	-	220	-	-	I (215 m)	-	-
17b	190	-	-	-	-	50 (stavající)	-	-	-	-	-
17c	230	-	-	-	-	-	-	-	I (60 m)	-	-
19a	270	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18	1 200	1 090 / 0	-	-	-	-	250	-	I + II + III (1 045 m)	-	-
19b	980	-	-	PHO2b (225 m)	-	-	-	-	III+IV+V (675 m)	50	-
19c	580	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19d	1 400	420 / 0	-	-	-	450	270	-	I až V (725 m)	20	-
20a	1 700	775 / 0	-	-	-	180	640	-	II + V (255 m)	-	-

Označení cyklokomunikace	Celková délka	Záplavové území Q_{100} / aktivní zóna záplavového území Q_{100}	CHOPAV	Ochranné pásmo vodních zdrojů	RBC	RBK	LBC	LBK	Třída ochrany ZPPF	Les	Přírodní park
											Délka průchodu (m) stávajících)
20b	300	300 / 20	-	-	-	-	-	-	50	-	I+II+V (210 m)
20c	335	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20d	350	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20e	1 140	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20f	120	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
21a	300	-	-	-	-	-	-	-	50 (stávající)	-	-
21b	360	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
22a*	475	-	-	-	-	-	-	-	-	30 (stávající)	-
22b	1 560	-	-	-	-	-	-	-	70	630	I+II+V (655 m)
22c	140	140 / 0	-	-	-	-	-	-	70 (stávající)	-	-
23	1 300	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
24a	230	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
24b	1 460	-	1 460	-	-	-	-	-	-	-	-
24c	945	225 / 0	55	-	-	-	-	-	50 (stávající)	-	II (620 m)
25a	3 025	-	3 025	-	-	-	-	-	90	-	IV (340 m) 55
25b	930	-	930	-	-	-	-	-	-	-	-
25c	1 740	-	1 740	-	-	-	-	-	-	-	-
26a	915	-	915	PHO2a (275 m)	-	-	-	-	400	-	-
26b	1 540	-	1 540	PHO2a (270 m), PHO2b (520 m)	-	-	-	-	80 (stávající)	-	-

Označení cyklokomunikace	Celková délka	Záplavové území Q_{100} / aktivní zóna záplavového území Q_{100}	CHOPAV	Ochranné pásmo vodních zdrojů	RBC	RBK	LBC	LBK	Třída ochrany ZPF	Les	Přírodní park
											Délka průchodu (m)
27a	1 100	520	-	660	PHO2a (730 m), PHO2b (1 100 m)	555	-	-	-	II+IV (930 m)	110
27b	1 160	-	-	130	PHO2a (470 m), PHO2b (1 065 m)	-	50 (stávající)	-	-	-	-
28a	330	-	330	-	-	-	-	-	-	-	-
28b	860	-	860	-	-	-	-	-	210	-	-
28c	980	-	980	-	-	-	-	-	50 (stávající)	-	-
28d	660	-	660	-	-	-	-	-	-	-	-
28e	310	-	310	-	-	-	-	-	-	-	-
29a	1 050	-	1 050	PHO2b (940 m)	780	-	-	-	-	-	-
29b	310	-	310	PHO2b (310 m)	-	170 (stávající)	-	-	-	-	-
29c	615	-	435	PHO2b (615 m)	-	50 (stávající)	-	-	-	200 (stávající)	-
30a	1 090	-	1 090	PHO2b (1 090 m)	-	-	-	-	-	-	-
30b	1 890	-	1 890	PHO2b (1 890 m)	-	50 (stávající)	-	-	-	-	-
30c	320	-	320	PHO2b (70 m)	-	100 (stávající)	-	100 (stávající)	-	320 (stávající)	300 (stávající)
30d	2 190	-	2 190	PHO2b (1 530 m)	-	-	-	-	-	-	-
31a	1 250	-	1 250	PHO2b (640 m)	-	-	-	-	-	1 250	-
31b	1 750	-	1 750	PHO2b	-	60	-	-	II+IV+V	10	160

Označení cyklokomunikace	Celková délka	Záplavové území Q_{100} / aktivní zóna záplavového území Q_{100}	CHOPAV	Ochranné pásmo vodních zdrojů	RBC	RBK	LBC	LBK	Třída ochrany ZPPF	Les	Přírodní park
Délka průchodu (m)											
31e	115	*	115	(115 m)	-	-	-	-	-	-	(475 m)
31d•	2 090	-	2 090	PHO2b (650 m)	-	-	-	260	-	-	650

* v délce cca 180 m prochází sesuvným územím
 • v délce cca 150 m prochází sesuvným územím

Posouzení záměru

Vzhledem k tomu, že v souladu se zadáním studie jsou navržené cyklokomunikace vedeny podél řeky Novohradky (v její různě široké údolní nivě nebo v rovinatém území), je převážná většina z nich vedena v záplavovém území Q₁₀₀. S ohledem na charakter cyklokomunikací a využívání dopravně méně významných silnic III. třídy však není tato skutečnost nijak zásadně problematická (závažná). V případě rozlití Novohradky mimo koryto na úroveň Q₁₀₀ budou cyklokomunikace v nové trase na krátký čas (v rádu dnů) ve svém úseku mimo provoz, aniž by došlo k znečištění povrchové vody.

Cyklokomunikace v úsecích od 24b do 31d jsou navrženy na území CHOPAV Východočeská křída. Rozsáhlé území CHOPAV nebude záměrem nijak ovlivněno, protože nemotoristický (cyklistický a pěší) provoz neohrožuje kvalitu ani kvantitu podzemních vod).

Úseky 26a až 27b a 29a až 31b a 31d procházejí územím PHO 2a a PHO 2b vodních zdrojů bez nebezpečí, že by jejich vedení ohrozilo kvalitu konkrétního vodního zdroje.

Jak je patrné z výše uvedené tabulky, regionálním biocentrem procházejí č úseky cyklokomunikací (13a, 14a, 27a, 29a), regionálním biokoridorem (tok Novohradky a Krounky s břehovými porosty) 21 úseků (z toho ale 14 stávajících komunikací, po nichž jsou cyklokomunikace vedeny, jím prochází již nyní).

Lokálním biocentrem z 83 úseků cyklokomunikací prochází 8 úseků (9a, 11a, 16, 18b, 19b, 20a, 22b, 24c), lokálním biokoridorem 10 úseků (z toho 5 stávajících komunikací, po nichž je cyklokomunikace navržena, jím prochází již nyní).

Po zemědělské půdě je vedeno z 83 úseků cyklokomunikací 27 úseků, po lesním pozemku 8.

Cyklokomunikace nejsou navrhovány ve zvláště chráněných územích přírody. Přírodním parkem „Údolí Krounky a Novohradky“ prochází 6 úseků cyklokomunikací (27a, 29c, 30c, 30d, 31a, 31b, 31d).

Z výše uvedených informací vyplývá, že navržené vedení cyklokomunikací nebude mít významný negativní vliv na životní prostředí v území. K vyšší šetrnosti vůči přírodě vede i návrh vozovky konkrétních úseků z nestmeleného mlatového povrchu namísto asfaltového povrchu.

Za pozitivní příspěvek ke kvalitě životního prostředí lze považovat samotný návrh cyklokomunikací, který může přimět řadu občanů i turistů k rozhodnutí dát přednost kolu před automobilem.

7.2 Hluk z dopravy

Cyklokomunikace nejsou zdrojem hluku z dopravy.

7.3 Emise z dopravy

Provoz cyklokominikací není zdrojem emisí.

7.4 Ochrana podzemních vod a vodních toků

Cyklistický provoz nebude důvodem k zimní chemické údržbě komunikace. Tím neovlivní kvalitu podzemních a povrchových vod.

8. ORIENTAČNÍ PROPOČET NÁKLADŮ

Orientační propočet stavebních nákladů je sestaven v cenové úrovni roku 2015 s využitím tzv. „expertních cen“ Státního fondu dopravní infrastruktury a odborným odhadem zpracovatele s využitím cenových ukazatelů obdobných realizovaných staveb.

Při stanovení stavebních nákladů na výstavbu cyklostezky jsou uvažovány různé typy konstrukce vozovek, popsané v kap. 6.2.

„Ostatní náklady“ zahrnují náklady na projektové a průzkumné práce, inženýrskou činnost, výkupy pozemků a jiné náklady (poplatky apod.). Poplatky za trvalé odnětí pozemků ze ZPF a PUPFL jsou vyčísleny samostatně.

Výkupy pozemků jsou stanoveny pro pozemky, které jsou ve vlastnictví fyzických a právnických osob. Výkupy pozemků ve vlastnictví České republiky, Pardubického kraje, měst a obcí se nepředpokládají. Průměrná šířka záboru pro výstavbu úseků nových cyklokominikací je uvažována 5,0 m, jednotková výkupní cena 100 Kč/m².

Poplatky za trvalé odnětí pozemků z PUPFL

Výpočet poplatku za trvalé odnětí pozemků z PUPFL vychází z těchto údajů:

- vyhlášená cena dřeva pro rok 2015 1 180 Kč/m³

- průměrná roční produkce 6,3 m³/ha

- faktor ekologické váhy lesa

hospodářský les	1,4
-----------------	-----

les v prvku ÚSES	5,0
------------------	-----

les v CHOPAV	2,0
--------------	-----

les v PHO 2a	4,0
--------------	-----

les v PHO 2b	2,0
--------------	-----

- průměrná šířka záboru	5,0 m
-------------------------	-------

V případech, kdy je na lesním pozemku více důvodů ochrany současně (např. chráněná oblast přirozené akumulace vod a regionální biocentrum), je pro stanovení poplatku použit faktor ekologické váhy lesa s nejvyšší hodnotou.

Označení cyklokominikace	Délka střetu (m)	Použitý faktor ekologické váhy lesa	Výše poplatku* (Kč)
5e	30	1,4	10 000
9a	110+140	1,4 a 5,0	160 000
16	135	5,0	130 000
19b	50	2,0	20 000
19d	20	1,4	10 000
25a	55	5,0	20 000
27a	110	5,0	100 000
31b	10	1,4	10 000

* Vypočtené hodnoty jsou zaokrouhleny na desetitisíce, neboť v současném stavu přípravy stavby nelze upřesnit rozsah záboru lesních pozemků a uvedené údaje jsou tak pouze orientační.

V jiných úsecích a variantách nejsou lesní pozemky dotčeny.

Pokud nebudou lesní pozemky odkoupeny včetně lesního porostu, vlastníci mají nárok ještě na úhradu škody vzniklé předčasným smýcením porostu. Výše škody závisí na věku a skladbě porostu.

Poplatky za trvalé odnětí pozemků ze ZPF

Pro výpočet byla uvažována průměrná šířka záboru 5,0 m. Největší zastoupení mají pozemky v I. a II. třídě ochrany, jejichž základní ceny se pohybují v rozmezí cca 11 – 16 Kč/m². Skoro ve všech variantách dochází k navýšení ceny z důvodu ochrany území 5x (trasa v nivě řeky) nebo 10x (trasa prochází přes prvky systému ekologické stability, pásmo hygienické ochrany vodních zdrojů nebo chráněnou oblast přirozené akumulace vod).

Označení cyklokominikace	Délka střetu (m)	Zastoupení v třídě ochrany půdy (%)			Výše poplatku* (Kč)
		Třída I a II	Třída III	Třída IV a V	
1a	1 200	100			4 260 000
5d	260	100			920 000
5e	470	89	11		1 540 000
6b	70	100			250 000
7a	565	100			1 310 000
7b	620	100			1 240 00
10	145	100			290 000
11a	530	100			2 660 000
12	125	100			250 000
13a	565	100			1 830 000
13c	220	100			180 000
14a	720	66		34	1 810 000
15a	410	100			1 460 000
15b	185	100			130 000
16	765	100			5 250 000
17a	215	100			1 350 000
17c	60	100			40 000
18	1 165	100			4 810 000
19b	635		88	12	1 240 000

Označení cyklokomunikace	Délka střetu (m)	Zastoupení v třídě ochrany půdy (%)			Výše poplatku* (Kč)
		Třída I a II	Třída III	Třída IV a V	
19d	720	63	9	28	2 330 000
20a	255			100	120 000
20b	210	99		1	450 000
22b	655	99		1	1 060 000
24c	620	100			180 000
25a	340			100	480 000
27a	930	100			2 200 000
31b	445	21		79	360 000

- *Vypočtené hodnoty jsou zaokrouhleny na desetitisíce, neboť v současném stavu přípravy stavby nelze upřesnit rozsah záboru pozemků a uvedené údaje jsou tak pouze orientační.*

V jiných úsecích nejsou pozemky ZPF dotčeny.

Z hlediska nutnosti odnětí pozemků ze ZPF a s tím související úhrady odvodů za odnětí není podstatné, jaký povrch bude mít vozovka cyklokomunikace. Součástí ZPF zůstanou výhradně polní cesty, všechny ostatní komunikace vyžadují odnětí dotčených pozemků ze ZPF.

Pro navrhovaný záměr je možné případně uplatnit níže uvedené ustanovení zákona č. 41/2015, kterým se mění zákon č 334/1991 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 388/1991 Sb., o Státním fondu životního prostředí ČR, ve znění pozdějších předpisů.

Podle §11a, odst. d) a odst. j) zákona č. 41/2015 Sb., se odvody za trvale odňatou půdu nestanoví, jde-li o odnětí ze ZPF pro výstavbu účelových komunikací sloužících k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků (odst. d)) a pro cyklistické stezky nebo její části, budované v souladu s platnými zásadami územního rozvoje nebo s platným územním plánem (odst. j)).

Stavební a celkové náklady jednotlivých cyklokomunikací

Označení cyklokomunikace	Délka (m)	Silnice	Vedení cyklokomunikace			Stavební náklady (tis Kč)			Odněti ze ZPF a PUPFL	*Ostatní náklady (tis Kč)	Celkové náklady (tis Kč)
			Místní účelová komunikace	Zpevněné cesty	Nezpevněný terén nebo cesta	Cyklokomunikace	Přemostění (propusty)	Celkem včetně rezervy 10%			
1a	1 690	-	245	-	1 445	3 200	-	3 500	4 260	950	5 210
1b	550	550	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1c	190	190	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1d	670	-	670	-	-	1 300	-	1 450	-	150	1 600
1e	1 225	-	255	970	-	2 400	-	2 650	-	200	2 850
2a	565	565	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2b	1 525	-	235	-	1 290	3 800	-	4 200	-	350	4 550
3	3 150	250	2 900	-	-	6 600	-	7 300	-	600	7 900
4a	1 070	-	-	1 070	-	-	-	-	-	-	-
4b	310	310	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4c	730	730	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5a	500	500	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5b	980	-	-	490	490	1 500	-	1 650	-	150	1 800
5c	426	426	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5d	270	-	-	350	-	650	1 400	-	660	920	200
5e	1 000	-	-	-	-	650	-	1 550	1 550	350	1 900
6a	125	125	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6b	200	-	-	-	200	400	-	450	250	100	550
7a	470	-	-	-	470	1 200	-	1 300	1 310	350	1 650
7b	505	30	-	-	475	1 200	-	1 300	1 240	350	1 650
8	210	-	-	-	210	450	-	500	-	150	650
9a	370	-	-	-	370	750	-	850	160	150	1 160
9b	250	-	-	-	250	550	-	600	-	200	800
10	170	-	-	-	170	350	-	400	290	150	550
11a	520	-	-	-	520	1 100	-	1 200	2 660	400	1 600
11b	390	-	-	-	390	800	-	900	-	300	1 200
12	470	-	260	-	210	450	-	500	250	250	750
13a	1 950	540	480	-	930	2 800	-	3 100	1 830	650	3 750
											5 580

Označení cyklokomunikace	Délka (m)	Vedení cyklokomunikace			Stavební náklady (tis Kč)			*Ostatní náklady (tis Kč)	Celkové náklady (tis Kč)
		Silnice	Místní účelová komunikace	Zpevněné cesty	Nezpevněný terén nebo cesta	Cyklokomunikace	Přemostění (propusty)		
13b	440	-	440	-	-	-	-	-	-
13c	1 500	30	-	-	1 470	2 500	-	2 750	180
13d	560	560	-	-	-	-	-	-	-
14a	730	-	-	-	730	650	-	700	1 810
14b	650	650	-	-	-	-	-	-	400
15a	400	-	-	-	400	350	-	400	1 460
15b	460	-	-	-	460	600	-	650	130
16	1 920	-	120	-	1 800	1 800	-	2 000	5 380
17a	290	-	-	-	290	300	-	350	1 350
17b	190	190	-	-	-	-	-	-	200
17c	230	-	170	-	60	100	-	100	40
18	1 320	-	150	-	1 170	2 500	-	2 750	4 810
19a	270	270	-	-	-	550	-	600	-
19b	980	-	-	-	980	1 900	-	2 100	1 260
19c	580	580	-	-	-	-	-	-	-
19d	1 400	-	270	-	1 130	1 200	-	1 300	2 340
20a	1 700	-	480	350	870	1 050	-	1 150	120
20b	300	-	-	-	300	300	1 500	2 000	450
20c	335	-	-	-	335	1 000	-	1 100	-
20d	350	-	60	-	290	300	-	350	-
20e	1 140	1 140	-	-	-	-	-	-	-
20f	120	120	-	-	-	-	-	-	-
20g	140	140	-	-	-	-	-	-	-
21a	300	300	-	-	-	-	-	-	-
21b	360	80	120	-	160	750	-	850	-
22a	475	-	475	-	-	950	-	1 050	-
22b	1400	-	-	-	1 400	1 850	-	2 050	1 060
22c	160	160	-	-	-	-	-	-	-
23	1 300	-	1 300	-	-	2 950	-	3 250	300
24a	230	-	-	230	-	400	-	450	50

Označení cyklokomunikace	Délka (m)	Vedení cyklokomunikace				Stavební náklady (tis Kč)			Celkové náklady (tis Kč)	
		Silnice	Místní účelová komunikace	Zpevněné cesty	Nezpevněný terén nebo cesta	Cyklokomunikace	Přemostění (propusty)	Celkem včetně rezervy 10%	*Ostatní náklady (tis Kč)	Bez odvodu za vynětí ZPF
24b	1 240	1 240	-	-	-	-	-	-	-	-
24c	945	75	240	-	630	1 350	-	1 500	180	350
25a	3 025	-	1 580	-	1 445	4 500	-	5 000	500	400
25b	930	815	115	-	-	-	-	-	-	-
25c	1 740	-	1 740	-	-	-	-	-	-	-
26a	915	-	485	-	430	900	-	1 000	-	100
26b	1 540	850	690	-	-	-	-	-	-	-
27a	1 100	-	-	-	1 100	1 100	1 500	2 900	2 300	550
27b	1 160	1 160	-	-	-	-	-	-	-	-
28a	330	330	-	-	-	-	-	-	-	-
28b	860	860	-	-	-	-	-	-	-	-
28c	980	980	-	-	-	-	-	-	-	-
28d	660	-	-	-	660	700	-	800	-	100
28e	310	310	-	-	-	-	-	-	-	-
29a	1 050	-	-	-	1 050	900	-	1 000	-	100
29b	310	310	-	-	-	-	-	-	-	-
29c	615	615	-	-	-	-	-	-	-	-
30a	1 090	1 090	-	-	-	-	-	-	-	-
30b	1 890	40	1 850	-	3 050	-	3 350	-	300	3 650
30c	320	-	320	-	-	450	-	500	-	50
30d	2 190	-	1 180	-	1 010	3 900	-	4 300	-	350
31a	1 250	-	-	-	1 250	1 300	-	1 450	-	150
31b	1 750	-	1 230	-	520	700	-	800	370	150
31c	115	115	-	-	-	-	-	-	-	-
31d	2 090	-	-	-	2 090	2 100	-	2 300	-	200

Poznámka: Vypočtené stavební náklady ostatní náklady jsou zaokrouhlovány na 50 000,- Kč.

Z přehledu stavebních nákladů a celkových nákladů na výstavbu jednotlivých úseků je zřejmé, jakou důležitost má pro přípravu zahrnutí těchto staveb do územních plánů jednotlivých měst a obcí. Odvody za trvalé odnětí zemědělské půdy ze zemědělského půdního fondu v souhrnné výši 38 000 tis. Kč násobně překračují (4,86x) cenu předpokládaných výkupů pozemků za jednotnou cenu 100,- Kč/m² (7 820,- tis. Kč) a stejně jako výkupy a projektové a průzkumné práce patří mezi „neuznatelné náklady“ v případě žádostí o dotace na výstavbu z fondů IROP, ROP, OPD nebo ze SFDI.

9. MAJETKOPRÁVNÍ ROZBOR NAVRŽENÉ TRASY

V rámci zpracování této studie byly zjištovány na jednotlivých katastrálních územích vlastnické vztahy k parcelám dotčených vedením všech navržených úseků cyklokomunikací včetně míry kvantitativního vyjádření (délky kontaktu).

Následující tabulka uvádí přehled většinových vlastníků dotčených parcel a délku vedení jednotlivých variant cyklostezky po jejich pozemcích.

Situace vlastnických vztahů k pozemkům dotčených návrhem cyklokomunikací po nezpevněném terénu nebo cestě (dle katastru nemovitostí)					Výkupy pozemků (tis. Kč)	
Označení cyklo komunikace	Vlastníci					
	ČR m	Pardubický kraj m	Obce m	Soukromý vlastník m		
1a	100	-	60	1 285	640	
2b	1 290	-	-	-	-	
5b	-	-	490	-	-	
5d	-	-	-	270	130	
5e	-	-	250	400	200	
6b	-	-	130	70	40	
7a	-	-	-	470	240	
7b	-	-	25	450	230	
8	25	-	-	185	90	
9a	280	-	-	90	50	
9b	10	-	-	240	120	
10	-	-	-	170	90	
11a	-	-	-	520	260	
11b	-	-	-	390	200	
12	-	-	-	210	100	
13a	10	-	115	805	400	
13c	-	-	1 120	350	180	
14a	-	20	-	710	350	
15a	-	-	-	400	200	
15b	-	-	-	460	230	
16	115	-	665	1 020	510	
17a	10	-	55	230	120	
17c	-	-	-	60	30	
18	-	-	-	1 170	590	
19b	-	-	280	700	350	
19d	55	-	-	1 075	540	
20a	-	-	300	570	290	

Situace vlastnických vztahů k pozemkům dotčených návrhem cyklokominicací po nezpevněném terénu nebo cestě (dle katastru nemovitostí)					Výkupy pozemků (tis. Kč)	
Označení cyklo komunikace	Vlastníci					
	ČR m	Pardubický kraj m	Obce m	Soukromý vlastník m		
20b	20	-	-	280	140	
20c	-	-	160	175	90	
20d	-	-	-	290	150	
21b	-	-	-	160	80	
22b	5	-	440	955	480	
24c	10	-	-	620	310	
25a	365	-	1 040	40	20	
26a	25	-	405	-	-	
27a	165	-	345	590	300	
28d	-	-	660	-	-	
29a	-	-	1 050	-	-	
30d	-	-	1 010	-	-	
31a	-	-	1 250	-	-	
31b	35	-	340	145	70	
31d	5	-	2 085	-	-	
Výkupy pozemků celkem					7 820	

Výkupy pozemků se předpokládají pouze od soukromých vlastníků (fyzických a právnických osob). Uvažovaná šířka výkupu pozemků je 5,0 m, cena za výkup 100 Kč/m², tj. 500 Kč/m.

10. REALIZACE ZÁMĚRU

Ze zpracované studie proveditelnosti a účelnosti je zřejmé, že vzhledem k rozsahu, nákladům na realizaci a náročnost investorské přípravy je nezbytné rozdělit celý záměr na ucelené části. Jako logické se jeví rozdělení ve vazbě na strukturu osídlení a případné cíle cykloturistů v tomto členění:

Hrochův Týnec – Chroustovice
Chroustovice – Luže
Luže – Chlum (hranice Svazku obcí Košumberská)

Ve všech třech částech jsou v cílovém (maximálním) návrhu řešení možné „okružní trasy“, které umožní kombinaci jednotlivých úseků a podúseků. Pro zvolení konkrétního postupu výstavby a zprovozňování jednotlivých úseků slouží i tabulka **Stavební a celkové náklady jednotlivých cyklokominicací**. Na základě stávajícího stavu v území a sestavených podkladů doporučujeme tento postup:

Část Hrochův Týnec - Chroustovice

a) Propojení Hrochův Týnec - Chroustovice

- zřízením asfaltových vrstev mezi Hrochovým Týncem a Skalicí zajistit sjízdnost pro cyklisty a obnovou krytu místní komunikace Skalice – III/3553, společně s využíváním části silnice III/3554 bude zajištěno propojení Hrochův Týnec – Blížňovice.
- mezi Blížňovicemi a Březovicemi (III/3556) realizovat úseky 5e a 5d
- mezi III/3556 a Holešovicemi realizovat úseky 7a, 8 a 9b, napojení Holešovic z uzlového bodu mezi úseky 9b a 10 po stávající nezpevněné cestě v části úseku 9a navedením na stávající lávku (omezená únosnost lávky 1,5 tuny je pro cyklisty a pěší vyhovující).
- propojení Holešovice – Chroustovice realizovat úseky 10, 11a a 12.

Realizací těchto úseků bude zajištěno propojení Hrochův Týnec – Chroustovice po levém břehu Novohradky. V Hrochově Týnci je zajištěna návaznost na „cyklookruh“ městem, v Chroustovicích zpřístupnění turisticky atraktivního zámku.

Stavební náklady celkem: **10 810,- tis. Kč**

Celkové náklady bez odvodů za vynětí ze ZPF: **13 210,- tis. Kč**

Realizace úseků 1a a 5b umožní vytvoření celkem 3 okruhů různé délky po obou březích Novohradky. Úsek č.3 zajistí napojení Rosic, ležících mimo oblast Novohradky, na systém cyklokomunikací v oblasti Hrochova Týnce.

Část Chroustovice - Luže

a) Propojení Chroustovice – Luže

- s ohledem na polohu zámku v centru Chroustovic u silnice III/3559 je vhodnější pokračování trasy proti toku Novohradky v úseku 13a s využitím stávající lávky severně od Lhoty u Chroustovic pro převedení cyklokomunikace z pravého břehu na levý břeh Novohradky.
- pokračování do prostoru Pošívalky vést v trase úseku 14a po okraji údolní nivy, napojení Lhoty u Chroustovic je zajištěno stávající místní komunikací.
- propojení Pošívalka – Zalažany – Jenišovice realizovat úseky 15b, 16 a 17c.
- propojení Jenišovice (Martinice) – Lozice pro cyklisty preferovat realizaci levobřežního úseku č. 18, pravobřežní úsek 19d zachovat pro „přírodní“ vedení nestmelené stezky.
- propojení Lozice – Luže realizovat přednostně úseky 20a, 20b a 24c s křížením Novohradky po nové lávce mezi Voleticím rybníkem a Radimí.
- připojení Radimě realizovat úseky 20c a 20d.

Realizací těchto úseků bude zajištěno propojení Chroustovice – Luže po levém i pravém břehu Novohradky. V Luži je zajištěna návaznost na síť silnic a místních komunikací zajišťujících přístup do městské památkové zóny.

Stavební náklady celkem: 13 950,- tis. Kč
Celkové náklady bez odvodů za vynětí ze ZPF: 18 130,- tis. Kč

Realizace úseků 19b,, 19c a 19d umožní vytvoření pravobřežního „okružního“ propojení mezi Jenišovicemi a Lozicemi. Úsek č. 22 je další možnou trasou cyklokomunikace mezi Lozicemi a Radimí vedenou v úrovni horizontu mezi těmito obcemi, která umožňuje výhledy na rozsáhlé území podél Novohradky a na protilehlou přírodní památku „Kusá hora“ a přírodní rezervaci „Střemošická stráň“.

Obnova zpevněné cesty v úseku 23 je dalším možným připojením Rosic na síť cyklokomunikací podél Novohradky, tentokrát do prostoru Lozice – Radim – Luže.

Část Luže – Chlum (hranice Svazku obcí Košumberská)

b) Propojení Luže – Chlum

- pro úsek centrum (náměstí) – Košumberk – Paletínská kaple využívat stávající místní komunikace s vazbou na park Hamzovy léčebny.
- úsek Paletínská kaple – Bílý Kůň vést mimo silnici II/356 Luže – Nové Hrady v úseku č. 29a s následným využitím silnice III/3565 Doly – Bílý Kůň.
- v úseku 30b Bílý Kůň – Rvasice využít stávající místní komunikaci, v pokračování ve směru na Polanku, Nové Hrady, Proseč realizovat úsek č. 31a do uzlového bodu v Podchlumu.

Realizací těchto úseků bude zajištěno propojení Luže – Chlum (hranice Svazků obcí Košumberská) vpravo od toku Novohradky. V Luži je zajištěna návaznost na síť silnic a místních komunikací vytvářejících přístup do městské památkové zóny.

Stavební náklady celkem: 5 800,- tis. Kč
Celkové náklady bez odvodů za vynětí ze ZPF: 6 350,- tis. Kč

Realizace a využití úseků č. 26a, 26b, 27a, 27b, 29b a 29c umožní vytvoření pravobřežního „okružního“ propojení Luže – Doly.

Realizace a využití úseků č. 30c a 30d umožní vytvoření „okružního“ propojení Doly – Bílý Kůň – Rvasice – Rabouň – Doly.

Realizace a využití úseků č. 32b, 31c a 31d umožní vytvoření „okružního“ propojení Rvasice – Podchlum – Chlum – Rvasice.

Všechny okruhy mezi Luží a Chlumem lze libovolně kombinovat.

Obdobně jako Rosice leží mimo území Novohradky obce Střemošice a Řepníky. Jejich napojení na navržený systém cyklokomunikací je zajištěno silnicemi III/35711 a III/30529, po kterých je dostupné i vyhlídkové místo na Vysočinu a Železné hory „Poklona“ na hřebenu Střemošické stráně.

Vnější okružní úsek č. 25 severně od Luže zpřístupňuje kulturní lokalitu židovského hřbitova a zároveň nabízí dálkové pohledy na kulturní památky (městskou památkovou zónu) města s dominantami barokního chrámu a zříceniny hradu Košumberk.

11. ZÁVĚR

Zpracování předložené studie proveditelnosti a účelnosti plně prokázalo realizovatelnost záměru zřídit systém cyklokominikací územím Novohradky a doplnit tak systém cyklotras regionálního významu s přesahem na cyklotrasy nadregionálního významu, např. i na postupně budovanou významnou mezinárodní Labskou stezku. Zároveň je využitím dopravně málo zatížených silnic III. třídy zajištěno napojení všech obcí (včetně jejich místních částí) Svazku obcí Košumberska na „páteřní trasy“ navržené po obou březích Novohradky.

Územně technické podmínky pro návrh nemotoristických komunikací (případně komunikací se smíšeným provozem zemědělské techniky a obslužné dopravy) jsou dobré a z hlediska vlivů záměru – stavby (po dobu výstavby i po uvedení do provozu) nedojde k žádným významným zásahům do území. Provoz nemotoristických komunikací nemá prakticky žádný vliv na životní prostředí a obyvatele v jejich okolí.

Z hlediska nákladů na výstavbu lze konstatovat, že stavební náklady jsou obdobné jako u již realizovaných staveb. Náklady na výstavbu (stavební i celkové náklady) jsou stanoveny pro každý navržený dílčí úsek vedení cyklokominikací bez jejich součtu. Náklady na ucelené propojení Hrochův Týnec – Chroustovice, Chroustovice – Luže, Luže – Chlum v doporučené trase jsou souhrnně stanoveny v předcházející kapitole 10 Realizace záměru.

V celkových nákladech tvoří podstatnou část odvody za trvalé odnětí pozemků ze ZPF. Pro navrhovaný záměr je však možné uplatnit ustanovení zákona č. 41/2015, kterým se mění zákon č 334/1991 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 388/1991 Sb., o Státním fondu životního prostředí ČR, ve znění pozdějších předpisů. Podle §11a, odst. d) a odst. j) zákona č. 41/2015 Sb., se odvody za trvale odňatou půdu nestanoví, jde-li o odnětí ze ZPF pro výstavbu účelových komunikací sloužících k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků (odst. d)) a pro cyklistické stezky nebo její části, budované v souladu s platnými zásadami územního rozvoje nebo s platným územním plánem (odst. j)). Z tohoto důvodu jsou poplatky za trvalé odnětí pozemků ze ZPF v souhrnné tabulce nákladů vyčísleny samostatně.

Z majetkoprávního rozboru navržených úseků je zřejmé, že cyklokominikace jsou ve značné míře vedeny po pozemcích ve vlastnictví fyzických a právnických osob, i když nezanedbatelná část pozemků je ve vlastnictví obcí. Proto je nezbytné věnovat majetkoprávní problematice přípravy záměru náležitou pozornost již v předprojektové přípravě s cílem stabilizovat umístění cyklokominikací již před zahájením zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí (DUR) a tím předejít případným změnám vedení trasy ve fázi územního řízení. Zároveň je nezbytné trvale sledovat možnosti spolufinancování realizace záměru z různých dotačních fondů EU, MMR, MD, MŽP, Mze (např. IROP, ROP, OPD, SFDI, Rozvoje venkova).

V Hradci Králové, červenec 2015

Ing. Jiří Shejbal



SEZNAM PŘÍLOH

1. Záznam z jednání 17. 3. 2015
2. Záznam z jednání 7. 5. 2015

ZÁZNAM

z projednání koncepce (I. a II. etapy řešení) dokumentace studie proveditelnosti a účelnosti

Cyklokomunikace územím Novohradky

Místo jednání: Městské muzeum ve Skutči

Datum jednání: 17. 3. 2015

Účastníci jednání: viz prezenční listina, která je nedílnou součástí tohoto záznamu

Účel jednání:

Účelem jednání bylo projednání výstupů I. etapy (zajištění podkladů) a II. etapy (analýza zájmového území) řešení studie a stanovení koncepce řešení se zástupci Svazu obcí Košumbersko.

Průběh jednání a dohodnutý závěr:

V úvodu jednání seznámil zástupce zpracovatele studie předsedu a manažerku Svazu obcí s vymezenými hranicemi řešeného území a s dosud získanými podklady pro zpracování studie (mapové podklady, územně plánovací dokumentace, údaje o složkách životního prostředí ...).

Pro stanovení koridorů pro vedení cyklokomunikací byly zpracovány 2 analytické mapy s využitím Technických podmínek Ministerstva dopravy (TP) č. 181 „Hodnocení průchodnosti území pro liniové stavby“. V rozpracovaných mapách „Příroda a ÚSES“ a „Voda, geologie a kultura“ jsou zobrazeny potřebné základní údaje o území a tím i omezující prvky (limity) pro návrh variantních tras cyklokomunikací.

Provedená analýza zájmového území (včetně jeho podrobné rekognoskace zpracovatelem) a vyhodnocení získaných údajů budou podkladem pro zpracování III. etapy řešení studie – pro návrh vedení cyklokomunikací ve variantách.

Na základě předložených analytických map a uvedení dalšího postupu zpracování studie účastníci jednání konstatují, že náplň řešení I. a II. etapy dle uzavřené smlouvy o dílo je zpracovatelem splněna.

Hradec Králové 19.3.2015

zaznamenal:

Ing. Jiří Šejbal
Transconsult s.r.o. Hradec Králové



TRANSCONSULT s.r.o.

Nerudova 37, 500 02 Hradec Králové

PREZENČNÍ LISTINA

Akce: CYKLOKOMUNIKACE ÚZEMÍM NOVOMĚSTSKY

Pořad jednání: PROJEKTANT I. A II. ETAPY ŘEŠENÍ STUDIE
(ČSN EN ISO 9001)

Místo jednání: SKUTEC

Datum jednání: 17. 3. 2015

Svolává: TRANSCONSULT HRADEC KRÁL. - PROJEKTANT

Zapisuje: SHEJBAL

Poř. č.	Jméno	Zastupuje	Telefon	E-mail	Podpis
1	LIBOR VESLÍČEK	SPK	701 552 178	LIBOR.VESLICEK@seznam.cz	Al.
2	HANA BROKLOVÁ	POK	604 699 609	svazek-bosumbersko@seznam.cz	B.
3	JIŘÍ SHEJBAL	TRANSCONSULT HK	607 615 115	shejbal@transconsult.cz	J. Shejbal
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					
17					
18					
19					
20					

ZÁZNAM

z projednání konceptu (III. etapy řešení) dokumentace studie proveditelnosti a účelnosti

Cyklokomunikace územím Novohradky

Místo jednání: Městský úřad Luže

Datum jednání: 7. 5. 2015

Účastníci jednání: viz prezenční listina, která je nedílnou součástí tohoto záznamu

Účel jednání:

Účelem jednání bylo projednání konceptu dokumentace studie se zástupci obcí Svazku obcí Košumbersko. Jednání předcházelo projednání koncepce řešení s předsedou a manažerkou Svazku obcí dne 17. 3. 2015 ve Skutči a samostatná jednání zpracovatele studie se zástupci jednotlivých obcí.

Průběh jednání

V úvodu jednání seznámili zástupci zpracovatele studie jeho účastníky s vymezeným rozsahem řešeného území a zvoleným postupem řešení.

Základní vstupy a omezující prvky (limity) pro návrh variantních tras cyklokomunikací byly zpracovány s využitím Technických podmínek Ministerstva dopravy (TP) č. 181 Hodnocení průchodnosti území pro liniové stavby a graficky vyjádřeny ve 2 analytických mapách životního prostředí obsahující:

- přírodní složky a ÚSES
- vodohospodářské poměry, geologické podmínky a kulturní hodnoty.

Na základě takto sestavených podkladů bylo navrženo více než 30 dílčích variant vedení cyklokomunikací po obou březích (stranách) Novohradky. Vedení cyklokomunikací je navrhováno podle místních podmínek a pro jejich trasování jsou využity silnice III. třídy, místní komunikace, zpevněné a nezpevněné polní cesty i zcela nové úseky vedené po ZPF. S ohledem na celkovou délku řešeného území cca 20 km jsou možné různé kombinace variant, které mohou tvořit i různě dlouhé okruhy.

Úsek Hrochův Týnec – Bližňovice

Vlevo od Novohradky je navrženo využití stávající MK Hrochův Týnec – Skalice - silnice III/3553, silnice III/3553 Blansko – Psotnov - Čankovice a II/3554 Psotnov – Bližňovice.

Vpravo od Novohradky je navrženo využití nově vybudované polní cesty Bližňovice – silnice III/3553, pokračování do Hrochova Týnce je řešeno výstavbou nové cyklokomunikace vedené podél bezejmenné vodoteče ve stopě stávající nezpevněné polní cesty k silnici I/17 a podél jejího tělesa ke starému silničnímu mostu přes Novohradku.

Propojení (zaokruhování) levobřežních a pravobřežních tras je zajištěno po silnicích III/3553 resp. III/322265 Bližňovice – I/17.

Úsek Bližňovice - Březovice

Vlevo od Novohradky je využita místní komunikace na východní okraj Bližňovic a dále je v trase stávající cesty navržena nová cyklokomunikace po napojení na silnici III/3556 Brčekoly – I/17.

Vpravo od Novohradky je cyklokomunikace vedena po nové polní cestě vybudované v rámci společných zařízení pozemkových úprav na k.ú. Bližňovice a jejím předpokládaném pokračování na k.ú. Březovice.

Úsek Březovice – Holešovice - Chroustovice

V tomto úseku je navrženo vedení jen nových cyklokomunikací pouze vlevo od Novohradky.

Dílčí podvarianty využívají stávající nezpevněné polní cesty nebo jsou vedeny podél levého břehu řeky. V Chroustovicích je do města napojení na silnici III/3558 využita stávající místní komunikace.

Úsek Chroustovice - Pošivalka

Vlevo od Novohradky je cyklokomunikace vedena nejdříve po III/3558 v Chroustovice – Žilovice, následně po štětové cestě s nestmeleným povrchem podél bažantnice a dále v trase nezpevněné cesty do Lhoty u Chroustovic, kde se napojuje na silnici III/3557 a končí v Pošivalce v křižovatce se silnicí III/3561 Luže - Chroustovice.

Vpravo od Novohradky je po průjezdu po III/3559 v Chroustovicích cyklokomunikace navedena na stávající polní cestu v nivě Novohradky a na stávající lávku severně od Lhoty u Chroustovic a dále podél paty severního svahu severně od Lhoty do Pošivalky.

Propojení levostranné a pravostranné trasy je po místní komunikaci ve Lhotě u Chroustovic nebo přímo v Pošivalce.

Úsek Pošivalka – Zalažany - Jenišovice

S výjimkou počátečního úseku v Pošivalce a koncového úseku v Jenišovicích je celý úsek jednovariantní. Mezi Pošivalkou a Zalažany je cyklokomunikace vedena podél levého břehu Novohradky po zemědělské půdě (ZPF). V Zalažanech využívá místní komunikaci a pokračuje po stávající nezpevněné cestě do Jenišovic kde končí napojením na silnici III/30528 Štěnec - Martinice.

Úsek Jenišovice - Lozice

Levostranná trasa se odpojuje z III/30528 a pokračuje podél mlýnského náhonu a levého břehu Novohradky do Lozic, kde se napojuje na místní komunikaci a následně na silnici III/3561.

Pravostranná trasa využívá v Jenišovicích místní komunikace a na východním okraji obce pokračuje v trase polní cesty a pěšiny do severní části Lozic, kde se napojuje na místní komunikaci a silnici III/30529 Srbce - Lozice. Variantně je navrženo vedení po polní cestě Jenišovice – III/30529.

Propojení levobřežní a pravobřežní trasy je silnicí III/30529 v Lozicích.

Úsek Lozice – Radim - Luže

Vlevo od Novohradky je navrženo mezi Lozicemi a Radimí využívání silnice III/3561 nebo „horní“ varianta v trase nezpevněné polní cesty v Lozicích a následně výstavba zcela nové cyklokounikace do místa napojení na stávající zpevněnou polní cestu Radim – silnice II/356 Radim - Dobrkov.

Vpravo od Novohradky je cyklokounikace vedena po místní komunikaci v Lozicích a dále pokračuje směrem k Voletickému rybníku a po hrázi rybníku na silnici II/305 Luže – Voleticce.

Propojení levostranné trasy a pravostranné trasy je novými cyklokounikacemi v trasách nezpevněných polních cest s novou lávkou přes Novohradku v prostoru Voletického rybníka. Samostatné propojení Radim – Luže je navrženo ve stopě stávajících nezpevněných polních cest a východně od ČOV se napojuje na místní komunikaci v Luži.

Úsek Luže – Doly – Bílý Kůň

V Luži a v místní části Košumberk jsou pro vedení cyklokounikací využívány místní komunikace. Vlevo od Novohradky je navrženo využití silnice II/30532 Luže – Doly. V úseku od „vodárný“ po soutok Novohradky s Krounkou je navržena variantní trasa podél úpatí jižního svahu, nejdříve po pravém břehu Novohradky ve stopě stávající cesty a po přechodu po lánce na levém břehu po ZPF do místa soutoku obou řek a následným napojením na III/30532.

Vpravo od Novohradky je navrženo využití stávající lesní cesty od Paletinské kaple po napojení na silnici III/3565 Doly – Bílý Kůň a dále do Bílého Koně.

Úsek Doly – Bílý Kůň - Rvasice

Vlevo od Novohradky je cyklokounikace vedena po místní komunikaci Doly – Rabouň a dále po nezpevněné polní a lesní cestě do Rvasic.

Vpravo od Novohradky je cyklokounikace vedena po stávající místní komunikaci Bílý Kůň – Rvasice, kde je napojena s levostrannou trasou. Propojení levostranné a pravostranné trasy je po stávající nezpevněné cestě ve Rvasicích.

Úsek Rvasice – Chlum - Střítež

Vlevo od Novohradky je cyklokounikace vedena po stávající nezpevněné lesní cestě údolím Hlubočického potoka a končí napojením na silnici III/30533 Hluboká – Střítež.

Vpravo od Novohradky je cyklokounikace vedena po nezpevněné cestě směřující do Podchlumu a dále na Polanku (celý úsek je již mimo území Svazku obcí Košumberská).

Propojení levostranné a pravostranné trasy je po stávající lesní cestě Podchlum – Chlum a po místní komunikaci Chlum – Střítež napojenou na silnici III/30533.

Širší vazby

Mimo výše uvedené varianty vedení cyklokounikací podél novohradsky bude studie obsahovat řešení „příčných vazeb“ ve směru do obcí Svazku Košumbersko mimo toto území.

V případě Rosic návrh tras ve směru na Hrochův Týnec a Luži, v případě Střemošic a Řepník vazby na úsek mezi Luží a Bílým Koněm.

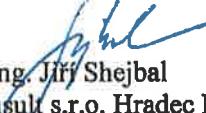
Výstupem vyhodnocení a porovnání navržených variant bude:

- vyhodnocení vlivů jednotlivých variant z hlediska ochrany životního prostředí
- odhad stavebních a ostatních nákladů navržených variant řešení
- upozornění na problémové body a možná rizika další přípravy projektu
- výběr a doporučení nejvhodnějšího řešení
- návrh etapizace realizace záměru

Tyto výstupy budou podkladem pro Svazek obcí pro rozhodování o dalším postupu přípravy realizace záměru s vazbou na možnosti jeho financování z dotačních programů, které však nejsou v této době známy.

Hradec Králové 12. 5. 2015

zaznamenal:


Ing. Jiří Shejbal
Transconsult s.r.o. Hradec Králové



TRANSCONSULT s.r.o.
Nerudova 37, 500 02 Hradec Králové

PREZENČNÍ LISTINA

Akce: CYKLOKOMUNIKACE UZEMÍM UNOHRADKY

Pořad jednání: PROJEVNÁNÍ NÁVRHŮ ŘEŠENÍ (III. ETAPA)
(ČSN EN ISO 9001)

Místo jednání: MĚSTO LUŽE

Datum jednání 7.5.2015

Svolává: TRANSCONSULT - PROJEKTANT

Zapisuje: SHEJBAL

Poř.č.	Jméno	Zastupuje	Telefon	E-mail	Podpis
1.	HANA BROKLOVÁ	SOK	604 699 609	broklova.hana@seznam.cz	
2.	FRANTIŠEK HORFÍK	Logist	602 462 291	frantisek.horfk@seznam.cz	
3.	RNDr. ŠEHÝBAL	dir. říd.	731 189 745	stavunda@hnuodru.muni.cz	
4.	STANISLAVA DOČALOVÁ	REPRÁVKY	421 056 693	recl.repreval@email.cz	
5.	LUDĚŠ VETRILÍČEK	ROSCICE	774 153 529	l.vetrlice@seznam.cz	
6.	ĽUBOMÍR SVAŘÍČEK	GENIŠVICE	601 4915 69	slomala@dalajulius.cz	
7.	MARIE TLAPÁKOVÁ	PHROUSÍDVICE	425 091 826	m.tlapakovna@seznam.cz	
8.	LIBOR AČELÍK	LUŽE	7 71 157 478	libor.acelik@seznam.cz	
9.	JIŘÍ SHEJBAL	TRANSCONSULT HK	607 615 115	shejbal@transconsulthk.cz	
10.	HOJMÍR NOVOTNÝ	---	495 53 310 5	novotny@transconsult.cz	
11.					11
12.					
13.					
14.					
15.					
16.					
17.					
18.					
19.					
20.					

