

# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

## 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

### **1.1 Název stavby a objektu**

Akce: Cyklostezka Litomyšl – Proseč

### **1.2 Katastrální území**

Litomyšl, Osík, Dolní Újezd u Litomyšle, Horní Újezd u Litomyšle, Desná u Litomyšle, Poříčí u Litomyšle, Mladočov, Budislav u Litomyšle, Paseky u Proseče a Proseč u Skutče.

### **1.3 Obec**

Tržek, Nedošín, Litomyšl, Osík, Dolní Újezd, Horní Újezd, Desná, Poříčí, Budislav a Proseč

### **1.4 Kraj**

Pardubický

### **1.5 Investor**

Město Litomyšl  
Bří Šťastných 1000  
570 20 Litomyšl

### **1.6 Projektant**

Optima spol. s r.o.  
Žižkova 738/IV  
566 01 Vysoké Mýto

Vedoucí projektu: Ing. Neudert

Zodpovědný projektant: Ing. Neudert

Zpracovatelé: Ing. Neudert, p. Stodolová, p. Kutová

## 2. ZDŮVODNĚNÍ STUDIE

### **2.1 Vztah k programu rozvoje sítě cyklostezek**

Vlivem neustále rostoucího objemu motorové dopravy, kladení důrazu na bezpečnost, ekologii a sportovní vyžití občanů roste i význam budování nových cyklostezek. Tyto komunikace využívají především cyklistické, ale i pěší.

Výstavba navrhované cyklostezky z Litomyšle do Proseče by napojila pět obcí a město Proseč na město Litomyšl, do kterého dojíždí velká část obyvatel za prací. Cyklostezka je z převážné části navržena údolím v atraktivním prostředí přírodou při toku řeky Desná. Prakticky v celém úseku je navržena mimo dopravně zatíženou silnici II.třídy.

### **2.2 Účel a cíl studie**

Účelem této vyhledávací studie je prozkoumání zájmového území (Litomyšl – Proseč) s cílem vyhledat vhodnou variantu pro umístění cyklostezky dle zadání zadavatele.

Při návrhu bylo nutné brát ohled na životního prostředí, jeho ochranu, ochranu přírody a krajiny, ale především na bezpečnost provozu cyklistů. Požadavek zadavatele byl navrhnout jednotlivé trasy podél toku říčky Desná, případně využít místní komunikace v zastavěné části.

## 3. ZÁJMOVÉ ÚZEMÍ

### **3.1 Vymezení území**

Zájmová oblast se nachází ve Svitavském okrese Pardubického kraje. Ve směru Litomyšl – Proseč je stávající silnice II.třídy 359, která je pro cyklisty z hlediska technických parametrů a dopravnímu zatížení málo vhodná. Silnice má malou šířku a na několika úsecích úzké krajnice.

Tato projektová dokumentace řeší cyklistickou dopravu v úseku Litomyšl – Proseč. V dotčeném území navrhované cyklostezky se nacházejí obce Osík, Dolní Újezd, Horní Újezd, Poříčí, Budislav a město Proseč ale především město Litomyšl s rozšířenou působností, s 10 000 obyvateli.

Navrhovaná cyklostezka začíná v Litomyšli v poměrně zklidněné zóně v blízkosti stávajících sportovišť a podél silnice II.třídy prochází do obce Osík (1000 obyvatel). Mezi zastavbou je trasa vedena v blízkosti řeky Desná, která protéká celým zájmovým územím. Návrh trasy dále probíhá přes obce Dolní Újezd s 1900 obyvateli, navazuje na obec Horní Újezd s 460 obyvateli a následně pokračuje přes obce Poříčí s 440 obyvateli, obec Budislav s 443 obyvateli do města Proseče s 2184 obyvateli. Konec cyklostezky je cca 20 km od Litomyšle, města s rozšířenou působností pro tyto obce. Cyklostezka končí napojením na místní komunikaci v Proseči.

V extravilánu je trasa navržena převážně po travnatých plochách v blízkosti řeky, případně při úpatí údolí, a z části využívá i přirozených nezpevněných cest a dnes již nepoužívaných ploch vodních toků. V zastavbě je návrh veden údolím podél řeky a tím je částečně zaručen i plynulý sklon cyklistické stezky. V úseku mezi obcí Budislav a Proseč je cyklostezka vedena lesem převážně po stávajících lesních cestách.

### **3.2 Průchodné koridory**

Sledované území náleží k Litomyšli, městu s rozšířenou působností a město Proseči. Nejvýznamnějším tokem je řeka Desná a její přítoky Mlýnský potok, Říkovský potok a Lubenský potok. Z hlediska krajinného rázu se v území nevyskytuje žádný přírodní park. Krajina je harmonická. V zájmové ploše se nachází pouze smíšené lesy hospodářské.

Z hlediska členitosti terénu se jedná o území členité s nadmořskou výškou 330,00 až 524,00 m.n.m. – území pahorkovité dle hodnocení ČSN 73 6101. Dochází ke střídání návrší a údolí s potoky, což má významný vliv na výškový návrh a rozsah zemních prací.

V území nedochází ke křížování významných pozemních komunikací, jedná se o úrovně křížení silnic II. a III.třídy, místních komunikací a účelových komunikací.

Navrhovaná trasa kříží komunikace v těchto staničeních:

- 2.275 km – silnice II.třídy 359
- 3.706 km – silnice III. třídy 3592
- 4.580 km – místní komunikace
- 7.865 km - silnice III. třídy 36019
- 8.829-8.958 km - silnice III. třídy 36028
- 12.085 km - silnice III. třídy 3596
- 13.702 km – silnice 359
- 14.375-14.475 km – silnice 359
- 15.387 km – silnice 359

#### 4. VÝCHOZÍ ÚDAJE PRO NÁVRH VARIANT

##### **4.1 Výchozí podklady**

- mapy 1:5000
- Ortofotomapy – [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz)
- Katastrální mapy
- [www.pardubickykraj.cz](http://www.pardubickykraj.cz)

Pro vlastní návrh jednotlivých variant byl použit digitální model terénu (vzniklý digitalizací a vektorizací mapového podkladu 1:5000) a program ROADPAC.

##### **4.2 Návrhová kategorie**

Navrhovaná stezka je obousměrná, příčné uspořádání je pro tuto kategorii cest dle ČSN 73 6110 definováno takto– základní šířka u stezek pro společný prostor cyklistů a chodců  $s > 3,00$  m, při nízké intenzitě  $< 50$  cyklistů/h lze snížit na 2,00 ( ve stísněných poměrech 1,75 m).

V nezastavitelném území lze připustit i menší šířku, min. šířka pruhu 1,00 m při intenzitách  $< 20$  cyklistů/h v obou směrech, pokud je možné v dohledové vzdálenosti vzájemné vyhnutí.

Šířkové uspořádání viz. Vzorové příčné řezy.

##### **4.3 Související pozemní komunikace a dráhy**

Trasa je napojena v začátku na místní komunikaci v Litomyšli a následně na všechny křižující komunikace a končí napojením na místní komunikaci v Proseči.

Nikde na trase nedochází k dotčení ochranného pásma železniční trasy.

##### **4.4 Mosty a tunely**

Nové mostní objekty budou navrženy v místech překonávání vodotečí. Stávající mostní objekty a propustky budou dle potřeby zrekonstruovány pro bezpečný provoz cyklostezky.

Tunely na trase se nevyskytují.

##### **4.5 Obslužná dopravní zařízení**

V tomto stupni projektové dokumentace nejsou požadována.

##### **4.6 Geotechnické údaje**

Objednavatel v tomto studii vyhledávací studie nepožaduje geotechnické údaje.

## 5. CHARAKTERISTIKY ÚZEMÍ Z HLEDISKA JEJICH VLIVŮ NA NÁVRH VARIANT

### **5.1 Členitost terénu**

Z hlediska členitosti terénu se jedná o území členité s nadmořskou výškou 330,00 až 524,00 m.n.m. – území pahorkovité dle hodnocení ČSN 73 6101. Dochází ke střídání návrší a údolí s potoky, což má významný vliv na výškový návrh a rozsah zemních prací.

Navrhované trasy cyklostezky křížují úrovně řady silnic II. a III. třídy, místních komunikací, polních cest s různými výškovými úrovněmi, což má rovněž vliv na výškový návrh.

### **5.2 Současné a budoucí využití území**

Převážná část území, mimo zastavěnou část, je v současné době zemědělsky využívána, toto využití se do budoucna nezmění. Trasy cyklostezky jsou navrženy v těsné blízkosti řeky, případně lesa, aby se omezilo dělení pozemků.

Navržená trasa křížuje úrovně silnic II.třídy 359, III.třídy 3592, III.třídy 36019, III.třídy 36028, III. třída 3596, místní komunikace a účelové cesty s různými výškovými úrovněmi, což má vliv na výškový návrh.

Vzhledem k charakteru území se zde nevyskytuje velké množství sítí, jedná se především o tyto sítě:

- plynovody STL a VTL
- sdělovací kabely
- kabelová vedení NN, vrchní vedení NN, VN a VVN
- vodovody a kanalizace

### **5.3 Ochranná pásma**

V oblasti budou dotčena ochranná pásma stávajících podzemních a nadzemních vedení inženýrských sítí, kolizní úseky bude třeba řešit přeložkami nebo úpravami sítí.

Dále dojde k dotčení ochranných pásem silnic II. a III. třídy.

Vzhledem k návrhu trasy v těsné blízkosti vodního toku se dá předpokládat střet s lokálními biokoridory, které bude třeba řešit v dalších stupních projektové dokumentace.

Vlastními trasami stezek nedojde k dotčení významných krajinných prvků.

### **5.4 Hydrogeologické údaje**

Návrh trasy je veden převážně v blízkosti řeky, a proto se dá předpokládat výskyt podzemní vody a tomu bude třeba přizpůsobit i návrh konstrukce cyklostezky.

### **5.5 Poddolovaná území, těžba surovin, nestabilita území**

Zájmové území se nenachází v oblasti bilancovaných chráněných ložiskových území ani registrovaných ložisek.

Přímo v zájmovém území nejsou evidována území s projevy nestability.

## 6. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY VARIANT

Při návrhu územní lokalizace variant a návrhové kategorie se vycházelo z požadavků a zadání objednatele.

### **6.1 Geometrie tras**

Směrové řešení

**Varianta 1** - Navrhovaná cyklostezka začíná v Litomyšli v poměrně zklidněné zóně v blízkosti stávajících sportovišť a podél silnice II.třídy prochází do obce Osík. Mezi zástavbou je trasa vedena

v blízkosti řeky Desná, která protéká celým zájmovým územím. Návrh trasy dále probíhá přes obce Dolní Újezd, navazuje na obec Horní Újezd a následně pokračuje přes obce Poříčí, obec Budislav do města Proseče. Cyklostezka končí napojením na místní komunikaci v Proseči.

Návrh trasy prochází v extravilánu převážně po travnatých plochách a v intravilánu po místních komunikacích.

Celková délka navrhované varianty č.1 je 20,414 km.

a) směrové poměry (viz. příloha protokol směrového výpočtu)

V trase jsou navrženy přímé úseky a prosté kružnicové oblouky o poloměrech 5 až 1900 m . Na křižovatkách s místními komunikacemi (v intravilánu) nastaly případy, kdy nebylo možné z důvodů stísněných stávajících podmínek dodržet minimální poloměry směrových oblouků dle ČSN. V těchto úsecích je i z hlediska rozhledových poměrů nutné snížit rychlost cyklistů na minimum, případně osadit dopravní značku „STOP“ na hlavní silnici.

b) sklonové poměry – nebyly v tomto stupni projektové dokumentace řešeny, předpokládá se, že niveleta cyklostezky bude kopírovat stávající zpevnění a v místě nezpevněného povrchů bude zvýšena o cca 0,20m

V úsecích s podélným sklonem menším než 0,5% je nutné zajistit dostatečný příčný sklon a to tak, aby výsledný podélný sklon nepoklesl pod 0,5%. Zároveň je nutné zajistit odvodnění komunikace dostatečným sklonem příkopů a rigolů.

**Varianta 2** - v úseku 13,504568-13,726522km je navržena i druhá varianta možného vedení cyklostezky. Tato trasa je o 51m kratší, ale finančně náročnější, protože v této variantě je třeba vybudovat nový most a celý úsek v délce cca 170m nově zpevnit (původní trasa má v dotčeném úseku živičný kryt).

**Varianta 3** - se napojuje na variantu č.1 ve staničení 17,651km a celková délka je 20,133m. Tato varianta řeší průjezd lesními pozemky po cestách, které nejsou v současnosti zpevněné a jsou podstatně méně využívané. Z hlediska výkupu lze předpokládat, že tato trasa bude pro majitele přijatelnější i když bude finančně náročnější. Napojení na město Proseč je po stávající málo využívané cestě ve vlastnictví města Proseč.

## **6.2 Křižovatky**

V celé trase se vyskytuje několik křížení se silnicemi II. a III. třídy a místními komunikacemi viz. výše v bodě 2.3

## **6.3 Mosty, tunely, opěrné zdi**

Budování tunelů se nepředpokládá.

V celé trase je uvažováno 12 mostů. Z toho 5 nových a 7 stávajících , které bude třeba zrekonstruovat, tak aby vyhovovali pro cyklostezku.

- 3.885 km nový most
- 4.282 km stávající most
- 4.711 km nový most
- 5.080 km nový most
- 5.415 km nový most
- 6.146 km stávající most
- 7.753 km stávající most
- 8.860 km stávající most
- 9.342 km nový most
- 11.561 km nový most
- 11.761 km nový most
- 12.230 km nový most

- 12.818 km nový most
- 13.089 km stávající most
- 13.300 km stávající most
- 13.650 km stávající most
- 16.739 km stávající most
- 20.275 km stávající most

#### **6.4 Obslužná zařízení**

Se zřízením se neuvažuje.

### 7. HODNOCENÍ VARIANT TRAS

Variantní řešení je navrženo pouze v konci úseku od staničení 17,651km a krátký úseku v obci Poříčí 13,504-13,726km v ostatních úsecích je navrženo pouze jedno řešení, které bylo vytipována pochůzkou v terénu a projednáním se zástupci dotčených obcí. V extravilánu je trasa navržena převážně po travnatých plochách v blízkosti řeky, případně při úpatí údolí, a z části využívá i přirozených nezpevněných cest. V zástavbě je návrh veden především po místních komunikacích. Návrh vedený údolím v blízkosti řeky částečně zaručuje i plynulý sklon cyklistické stezky.

V úseku 13,504568-13,726522km je dle požadavku obce Poříčí u Litomyšle navržena i druhá varianta možného vedení cyklostezky. Tato trasa je o 51m kratší, ale finančně náročnější, protože v této variantě je třeba vybudovat nový most a celý úsek v délce cca 170m nově zpevnit (původní trasa má v dotčeném úseku živičný kryt).

V úseku 17,651 až do města Proseče jsou navrženy dvě varianty. Varianta č.1 využívá z části již zpevněných komunikací, sloužících i pro motorovou dopravu k osamělým objektům. Varianta č. 3 je z části navržena rovněž po stávajících lesních a polních cestách, ale nezpevněných a méně využívaných.