

a) údaje o stavbě

**Identifikační údaje :**

**Název stavby :** Cyklistická stezka Vídeň – Hamburk, úsek Prostřední Žleb, nádraží -Prostřední Žleb, Čertova voda

**Místo stavby :** Děčín, k.ú. Prostřední Žleb

**Kraj :** Ústecký

**Stavebník :** Město Děčín se sídlem Magistrát města Děčín, Mírové náměstí 1175/5, 405 38 Děčín, IČ 002 612 38

**Zhotovitel stavby :** Viamont DSP a.s., Železničářská 1385, 400 03 Ústí nad Labem, IČ 254 299 49

**Projektant :** URBAN – projektová kancelář, ing. Petr Urban, Drážďanská 37, 400 07 Ústí nad Labem, IČ 156 953 95

**Základní údaje o stavbě :**

Důvodem zpracování dokumentace a realizace stavby byla snaha prodloužit stávající cyklostezku podél Labe o další úsek směrem k saským hranicím a nahradit tak nesnadno průjezdný úsek podél řeky, který se objížděl po velmi úzké místní komunikaci s náročným výškovým profilem. Zároveň byla snaha toto propojení postavit co nejdřív a nečekat na výstavbu plavebního stupně Děčín, jehož výstavba se neustále kvůli obtížím při projednávání oddaluje. Celostátní cyklistická trasa č. 2 vede údolím řeky Labe a překračuje hranice se SRN. Je součástí mezinárodní trasy Vídeň - Hamburk. Její některé části již jsou vybudovány či jsou právě ve výstavbě – zejména na území litoměřického a hlavně sousedního ústeckého okresu až překvapivě hojně využívaná stezka, která se každým rokem prodlužuje o další úseky směrem k Děčínu. V řešeném území chyběla odpovídající a bezpečná komunikace pro cyklisty a ani vozovka tu neměla dostatečné parametry. Tato část trasy je vlastně vstupní bránou do města při příjezdu od saských hranic a její stav byl velmi nedůstojný – jak stavební stav komunikace, tak divoké skládky kolem trasy. Stavba byla zákonem o rozpočtu ČR na rok 2006 zařazena do rozpočtu SFDI s výší příspěvku 5,89 mil. Kč a orgány města tuto dotaci přijaly s tím, že zbylou část nákladů uhradily z městských zdrojů. Cyklotrasa je vedena mimo hlavní městské komunikace jako samostatná trasa pro cyklisty a chodce. Stezka byla navržena po existující provizorní cestě, která se upravila na parametry cyklostezky ještě s dalším využitím pro chodce. Je určena pouze cyklistům a chodcům s fyzickým zamezením přístupu pro jinou dopravu. Výjimkou jsou občasné průjezdy vozidel správce komunikace při údržbě a čištění, správce vodního toku a železniční cesty při údržbě a opravách a integrovaného záchranného systému (hasiči, zdravotní záchranná služba, policie). Trasa není určena v žádném případě jinému veřejnému provozu ani zásobování. Trasa je prostorově skloubena s úpravami, spojenými s výstavbou plánovaného vodního díla Děčín tak, aby trvalá část stavby cyklostezky na ně bezprostředně navazovala. Dočasná část

stavby bude při výstavbě VD nahrazena příjezdovou komunikací k plavebnímu stupni, po níž bude vedena také cyklostezka. V místech, kde to lze technicky zajistit, je stezka výškově vedena těsně nad úrovní jednoleté vody (ve zdrži po výstavbě vodního díla Děčín, pod ní na úrovni hladiny neovlivněné jezem) – stejná podmínka je uplatněna pro celou cyklotrasu od Litoměřic po státní hranici s Německem. Vzhledem k mezinárodnímu dálkovému charakteru bylo zapotřebí na této trase dosáhnout standardu obvyklého u našich saských sousedů. Nové úseky jsou komunikace vyhrazené pouze cyklistům a chodcům, dimenzované však z hlediska únosnosti také pro správce toku či dráhu při opravách apod. Únosnost komunikací vyhovuje nejen cyklistickému provozu, ale také společnému využívání i jinými účastníky – navržené konstrukce odpovídají pro dopravní zatížení třídy VI.. Základní šířkové uspořádání tvoří dva jízdní pruhy pro cyklisty s celkovou šířkou 3,0 m, která umožňuje bezpečný obousměrný provoz cyklistů a chodců. Živičný povrch vozovky cyklostezky je proveden v černé barvě bez pigmentu – v tomto úseku není důvod pro používání barvených asfaltů. Veškeré nezpevněné plochy, dotčené zemními pracemi a svahy zemního tělesa jsou ohumusovány a zatravněny. V místech s pravidelným zaplavováním je navíc provedeno opevnění svahů travními rohožemi na vrstvě ornice. U dočasné části stavby je ohumusování provedeno jen v nejnútnejším rozsahu a vzhledem k výškám terénu téměř bez opevnění. Cyklostezka se nachází v těsné blízkosti nadregionálního biokoridoru Labe, tzn. v jeho ochranném pásmu. Vzhledem k tomu, že trasa cyklostezky zůstala zachována, došlo jen k jejímu zkvalitnění a úpravě nejbližšího okolí. Byla provedena výsadba 33 ks vzrostlých stromů, většinou původních odrůd ovocných stromů. Vlivy výstavby a následného provozu stezky pro cyklisty na kvalitu ekosystému předmětného území jsou v podstatě zanedbatelné. Po jejím dokončení došlo k výraznému zlepšení všech složek životního prostředí v této lokalitě – zejména tam, kde byly pouze prašné nezpevněné cesty. Průjezdová cyklostezka s upraveným okolím působí v krajině mnohem přijatelněji nežli původní provizorní cesta, obklopená nánosy bahna, vyvrácenými stromy a odpadky. Výstavba cyklostezky byla podmíněna přeložkou a rekonstrukcí přírodního vodovodu DN 225 (litina) z Dolního Žlebu, který zásobuje pitnou vodou podstatnou část města a je ve špatném technickém stavu. Podle vyjádření správce bez obnovy trubního vedení nebylo možné nad ním provádět jakékoliv stavební práce. Část přeložky v trase trvalé části cyklostezky byla zahrnuta do stavby cyklostezky jako samostatný stavební objekt s tím, že se na něm finančně podílel také správce vodovodu společnost SVS a.s.

Při stavbě byly realizovány tyto objemy stavebních prací :

- celkem 1 516 m trasy trvalé stavby cyklostezky v samostatné trase mimo silniční síť v šířce 3,0 m a 1 709 m dočasné stavby cyklostezky v trase dnešní provizorní panelové komunikace. Samostatná trasa obou částí má živičný povrch.
- 184 m zárubních zdí s lícem z betonových tvárnice
- 10 propustků pro převedení dešťových vod i trvalých vodotečí pod trvalou trasou
- 2 propustky pro převedení dešťových vod i trvalých vodotečí pod dočasnou stavbou
- 2 brody pro převedení dešťových vod přes dočasnou stavbu
- přeložka přírodního vodovodu DN 250 v délce 1 474 m
- 1 odpočívka s přístřeškem a vybavením
- výsadba vzrostlých stromů (33 ks)

### **Členění stavby :**

Stavba je rozdělena do 2 částí podle toho, zda se jedná o stavbu trvalých objektů, neovlivněných výstavbou plavebního stupně Děčín, či dočasných objektů, které budou při výstavbě vodního díla zničeny a nahrazeny novými.

Trvalá stavba je dále podrobněji dělena na 5 stavebních objektů:

SO 3.1b Komunikace – trvalá stavba  
SO 3.2 Zárubní zdi  
SO 3.3 Odpočívka  
SO 3.4 Sadové úpravy  
SO 3.6 Přeložka přívodního vodovodu  
Dočasná stavba má jediný stavební objekt:  
SO 3.1a Komunikace – dočasná stavba

### **Stručný popis stavebních objektů a jejich stavebního řešení:**

Celá trasa z Děčína do Čertovy Vody byla rozdělena do tří samostatně funkčních ucelených částí stavby (UČS), z nichž byla realizována pouze poslední část (UČS 3) a první 2 části se plně ponechávají k realizaci v rámci investice Ředitelství vodních cest. Celková délka stavby je 3 225 m.

#### **SO 3.1a. Komunikace – dočasná stavba (původní km 2,178 – 3,859; 1 709 m)**

Samostatně trasovaná komunikace jen pro cyklisty a pěší mimo síť místních komunikací jde v celé délce po původní stavebně nevyhovující cestě. Je provedena v jednodušším a méně nákladném provedení než trvalá stavba – má sice stejnou vozovkovou konstrukci, ale užší krajnice, není lemována obrubníky, má jednodušší odvodnění atd. Základní šířka je v celé délce 3,0 m bez rozšiřování ve směrových obloucích a bez výhyben. Konstrukce na rozdíl od trvalé části stavby není lemována betonovými obrubníky, ale jen minimálními travnatými krajnicemi. Celý objekt má shodné uspořádání příčného řezu - vozovka v šířce 3,0 m s nezpevněnými krajnicemi 0,25 m je za nimi místy doplněna podélným příkopem, minimálními svahy či jen vyrovnáním terénu. Konstrukce vozovky není dimenzována pouze pro cyklistický provoz, ale i pro občasné zatížení nákladními vozidly či údržbovými mechanizmy správce toku, dráhy, města, hasičů apod. Kryt je živičný z asfaltového betonu na klasických podkladech z kameniva pro zatížení třídy VI. Příčný sklon vozovky je zásadně jednostranný a je přizpůsoben místní situaci a možnostem odvodnění – většinou vyspádován k řece i v protisměrných obloucích. V některých levotočivých obloucích o malých poloměrech je však dostředný – vše je přizpůsobeno rychlému odtoku srážkové vody. Stezka je vedena co nejvěrněji po původním terénu. Základním požadavkem bylo zajištění dokonalého odvodnění území a prodloužení všech výtoků z drážních propustků směrem k řece. Nové trubní propustky jsou z plastových speciálních korugovaných trub pro propustky bez obetonování, s uložením do lože z drobného kameniva a obsypem nad vrchol trouby z obdobného materiálu. Byly provedeny pouze 2 nové propustky, dalších 6 stávajících bylo využito jen s drobnou opravou a vyčištěním potrubí i koryta. Nové propustky byly vybaveny betonovými vtokovými jímkami a výtokovými čely se zábradlím v koruně výšky 1,30 m. Na 2 výtocích z mohutných drážních propustků byly provedeny mělké brody. Jsou trojúhelníkového průřezu s úžlabím v polovině délky, s krytem z betonu. Podélný příkop je zemní trojúhelníkového průřezu, příčné mají částečně zpevněné dno z betonových žlabovek. Všechny svahy příkopů jsou jen zatravněny. Součástí stavby je dopravní značení včetně orientačního cykloturistického značení. Svislé dopravní značky a sloupky jsou reflexní z pozinkovaného plechu s retroreflexní fólií. Součástí objektu je svislé DZ ještě před začátkem objektu 3.1a u železničního mostu (křižovatka Labské nábřeží – Žlebská), kde je rovněž instalována turistická mapa v rámu. Vodorovné značení je použito pouze před oběma brody – ze strukturálních dvousložkových plastů. Těsně za začátkem je situována uzamykatelná zábrana pro zamezení vjezdu nepovolených vozidel – tvoří ji 2 uzamykatelné sloupky, umístěné tak, že mezi nimi cyklisté i chodci snadno projedou či projdou, ale které se nedají ani z jedné strany objet motorovým vozidlem. Provizorní trasa respektuje stávající inženýrské

sítě s jedinou výjimkou - v místě podélného příkopu je drážní dálkový kabel stranově posunut cca 0,75 m za hranu příkopu do volného terénu. Celková délka objektu je 1 709 m.

### **SO 3.1b. Komunikace – trvalá stavba (km 3,859 – 5,375; 1 516 m)**

Hlavní stavební objekt celé stavby jde také v celé délce po původní stavebně nevyhovující cestě. Základní šířka je 3,0 m bez rozšiřování ve směrových obloucích a bez výhyben. Konstrukce je zásadně z obou stran lemována betonovými obrubníky, aby odolala síle vodního proudu při občasném zaplavování. Celý objekt má shodné uspořádání příčného řezu - vozovka v šířce 3,0 m s nezpevněnými krajnicemi je za nimi místy doplněna podélnými příkopy, zárubními zdmi či svahy. Konstrukce vozovky a její únosnost vyhovuje i občasnému zatížení nákladními vozidly či údržbovými mechanizmy správce toku, dráhy, města, hasičů apod. Příčný sklon vozovky je jednostranný a je přizpůsoben místní situaci a možnostem odvodnění. V některých levotočivých obloucích není dostředný – zejména na konci trasy je sklon záměrně k řece pro zajištění rychlého odtoku srážkové vody. Při směrovém řešení byly použity oblouky o větších poloměrech, výjimkou jsou místa, kde bylo nutné se rychle přimknout co nejvěrněji ke stávajícímu reliéfu krajiny. Podélné sklony jsou většinou velmi malé – kolem 1%, na konci úseku jen minimální 0,3%. Maximální hodnota podélného sklonu dosahuje 6,2% na délku 90 m. Stezka je vedena po stávajícím terénu, pouze v posledních asi 800 m musela být s ohledem na hladinu jednoleté vody trochu vyvýšena nad úroveň současných výšek. Trubní propustky jsou provedeny z plastových speciálních trub pro propustky bez obetonování, s uložením do lože z drobného kameniva a obsypem do předepsané úrovně nad vrchol trouby. Všechny propustky jsou vybaveny vtokovými jímkami a výtokovým čelem se zábradlím výšky 1,30 m. Propustky jsou umístěny na všech stálých vodotečích, jako pokračování průchodů pod dráhou, ve vydutých lomech trasy a podle potřeby odvedení vody z podélných příkopů. Podélné příkopy jsou zemní trojúhelníkového průřezu, příčné mají zpevněné dno z betonových žlabovek, popř. kamennou dlažbou. Svahy příkopů v dosahu jednoleté vody jsou opevněny vegetačními dlaždicemi či kamennou dlažbou, ostatní jsou jen zatravněny. Svahy zemního tělesa jsou ohumusovány a zatravněny v tl. 15 cm. Svahy přivrácené k řece jsou zpevněny travní rohoží s výztužnou vložkou na vrstvě humusu nebo odrnovány, prudší svahy a svahy ohrožené a vystavené intenzivní erozi vodního proudu budou opevněny vegetačními prefabrikáty. Na některých místech trasy jsou umístěny pevně zabudované samostatné lavičky, stojany na kola a odpadkové koše - vše v trvanlivém provedení z recyklovaných plastů. Celková délka objektu je 1 516 m.

### **SO 3.2. Zárubní zdi**

Výstavba komunikace si vyžádala celkem 3 zárubní zdi – všechny vlevo, z toho 2 na zkrácení drážních náspů v místech malých odkopávek strmých drážních svahů a poslední jako náhrada polorozpadlých zdí v Čertově Vodě. První zeď v délce 90,6 m je v km 4,457 50 – 4,547 00, druhá má délku 40,0 m a je umístěna v km 5,225 – 5,265. Poslední zeď má délku 53,4 m a nalézá se v km 5,315 – 5,368 60. Zdi jsou železobetonové, s obkladem líce z betonových tvárnic se štípanou pohledovou částí v barvě žluté (imitace pískovce) tl. 20 cm. Zdi 2 a 3 jsou odsazeny od hrany komunikace, tvořené zvýšeným obrubníkem, 50 cm, zeď 1 jen 25 cm. Zdi byly budovány po pracovních záběrech, s paženými a bezpečně vzepřenými výkopy, s ponecháním pažin ve výkopu.

### **SO 3.3 Odpočívka**

V km 3,918 vlevo je umístěna odpočívka s vybavením. Je provedena obdobně, jako jsou již realizované odpočívky na cyklotrase č. 2 – tedy osmiúhelníkový altán z ocelové konstrukce s dřevěnou pobíjenou střechou a asfaltovým šindelem, pod nímž je umístěno sezení - stoly a lavice. Další lavice jsou vně kruhové zpevněné plochy ze zámkové dlažby stejně jako stojany

na kola a odpadkové koše. Veškeré vybavení je pevně zabudované, vyjma betonových kolostavů je z recyklovaných plastů, aby odolalo vandalismu. Odpočívka je umístěna v místě se zajímavým výhledem na skalní masiv nad řekou na protějším břehu. Odpočívku doplňuje orientační turistická mapa se zákresem cyklostezky .

### **SO 3.4 Sadové úpravy**

Stavbu doplňují sadové úpravy – výsadba vzrostlých stromů na místech většinou mezi stezkou a tratí. Jednostranné stromořadí je provedeno vlevo v km 3,860 – 4,150. Celkem je vysazeno 33 ks stromů. Jsou použity stromy podle doporučení odboru ŽP města a správy CHKO – do jednostranné aleje ovocné stromy – jabloně odrůd Bernské růžové, Croncelské, Panenské české a Parména zlatá zimní. Jde o dřeviny se slabším vzrůstem – celkem 30 ks. U odpočívky jsou vysazeny 3 ks dubu letního (*Quercus robur*).

### **SO 3.6 Přeložka přírodního vodovodu**

Stavba si vyžádala přeložku přírodního vodovodu LT 225, který byl v havarijním technickém stavu. Samotná přeložka znamenala výměnu a náhradu původního potrubí v souběhu se stávajícím řadem. Přeložka byla provedena z trub z HDPE DN 250 mm v celkové délce 1 474 m. Vzhledem k výškovému řešení (podmíněnému též podcházením propustků) bylo nutné osadit šest vzdušníků a šest kalníků. Zemní práce byly prováděny technologií řízeného podvrtu tzv. zatahováním. Tento způsob byl šetrný vůči terénu a jeho narušení, v blízkosti řeky Labe byl vyhodnocen jako nejlepší. Potrubí tak bylo „zatahováno“ po úsecích v délce cca 140 m s vytyčovací kabelem pro případné uložení jiných inženýrských sítí. Přeložka je situována v km 3,905 – 5,375, čemuž odpovídá drážní staničení cca 5,290 – 6,800.

### **Přehled uživatelů a provozovatelů :**

Provozovatelem a správcem celé stavby vč. opěrných a zárubních zdí, propustků, odpočívky i sadových úprav je Město Děčín, přeložka přírodního vodovodu byla předána SVS a.s.

### **Termíny zahájení a dokončení stavby :**

Zahájení stavby : 11.6.2007  
Dokončení stavby : 30.5.2008

### **Celkový náklad stavby :**

27,622.442,00 Kč bez DPH  
32,870.706,00 Kč s DPH

### **Důvod přihlášení stavby do soutěže „Česká dopravní stavba roku 2008“**

Stavba prospěšná široké veřejnosti v krásném přírodním prostředí Labských pískovců. Její realizace probíhala plně v zátopovém území a tedy byla náročná z ekologických hledisek.

### **b) údaje o tvůrčím týmu stavby**

#### **Dodavatel:**

obchodní název: Viamont DSP a.s.

sídlo: Ústí nad Labem, Železničářská čp. 1385, PSČ 400 03

zápis v OR: společnost zapsaná v OR vedeném Krajským soudem v Ústí nad Labem, oddíl B, vložka 1370

IČ: 25429949

DIČ: CZ25429949

statutární zástupce: Ing. Ondřej Novák, předseda představenstva

Ing. Jiří Klier, místopředseda představenstva  
Ing. Luboš Tomášek, člen představenstva

vedení stavby: Zdeněk Pavel, vedoucí divize stavebního inženýringu  
Martin Kománek, stavbyvedoucí

kontaktní osoba: Ing. Richard Bauer, vedoucí kanceláře obchodního ředitele, public relations, tel. 725 742 133

počet zaměstnanců: 350 (průměrný počet za rok 2008)

datum vzniku : 9.5.2001

charakteristika činnosti společnosti:

**Viamont DSP a.s.** je přední stavební společností s působností na území ČR, jejíž hlavní sídlo je v Ústí nad Labem. Nosným výrobním programem naší společnosti je realizace dopravních staveb se specializací na železniční stavby, kde jsme trvale špičkou oboru a kde se jako generální zhotovitel podílíme na realizaci železničních koridorů v ČR. Naše vlastní výrobní kapacity se v této oblasti zaměřují na oblast realizace železničního svršku a spodku, trakce a silnoproudých rozvodů a mostních a umělých staveb. Při realizaci používáme nejmodernějších stavebních technologií a současně vlastníme špičkově vybavenou kolejovou techniku, do jejíž modernizace v posledních letech jako jediná společnost na českém stavebním trhu každoročně investujeme nemalé finanční prostředky.

Kromě dopravních staveb dále intenzivně rozvíjíme naše aktivity v oblasti mostních a umělých staveb, vodohospodářských staveb, inženýrských sítí a stejně tak pozemních a průmyslových objektů. Organizačně je tak společnost rozčleněna na několik samostatných výrobních divizí.

Významnou součástí společnosti je i montážní základna v Chabařovicích s vlastním kolejištěm a portálovými jeřáby a kvalitně vybavená projekční a geodetická divize v Ústí nad Labem.

rozsah přímé dodávky:

Na stavbě společnost Viamont DSP a.s. realizovala všechny práce a dodávky kromě sadovnických prací, prací spojených s přeložkou vodovodu a prací spojených s finální úpravou povrchů cyklostezky.

**Kooperanti:**

obchodní název: Dokom Final spol. s r.o.  
sídlo: Děčín, Kamenná. 2, PSČ 407 11  
IČ: 25487230  
rozsah dodávky: dodávka a pokládka finálních povrchů cyklostezky

obchodní název: Lesprodukt Poplze s.r.o.  
sídlo: Libochovice, část Poplze, K myslivně 26, PSČ 411 14  
IČ: 62242421  
rozsah dodávky: dodávka a údržba sadovnických prací

obchodní název: Severočeské vodovody a kanalizace, a.s.  
sídlo: Teplice, Přítkovská 1689, PSČ 415 50  
IČ: 49099451  
rozsah dodávky: dodávka a montáž přívodního vodovodu

**Projektový tým:**

obchodní název: URBAN – projektová kancelář  
sídlo: Ústí nad Labem, Drážďanská 37, PSČ 400 07  
IČ: 15895395

**Investor:**

obchodní název: Statutární město Děčín  
sídlo: Děčín IV, Magistrát města Děčín, Mírové náměstí 5, PSČ 405 38  
IČ: 00261238  
statutární zástupce: Ing. Vladislav Raška, primátor města  
kontaktní osoba: pí.Jitka Jarošová, technik odboru rozvoje, tel. 412591329

**c) údaj o hrazení z veřejných prostředků s uvedením zdroje**

Na projekt trvalé stavby cyklostezky přispěl SFDI částkou 5,890.000,- Kč s DPH.