

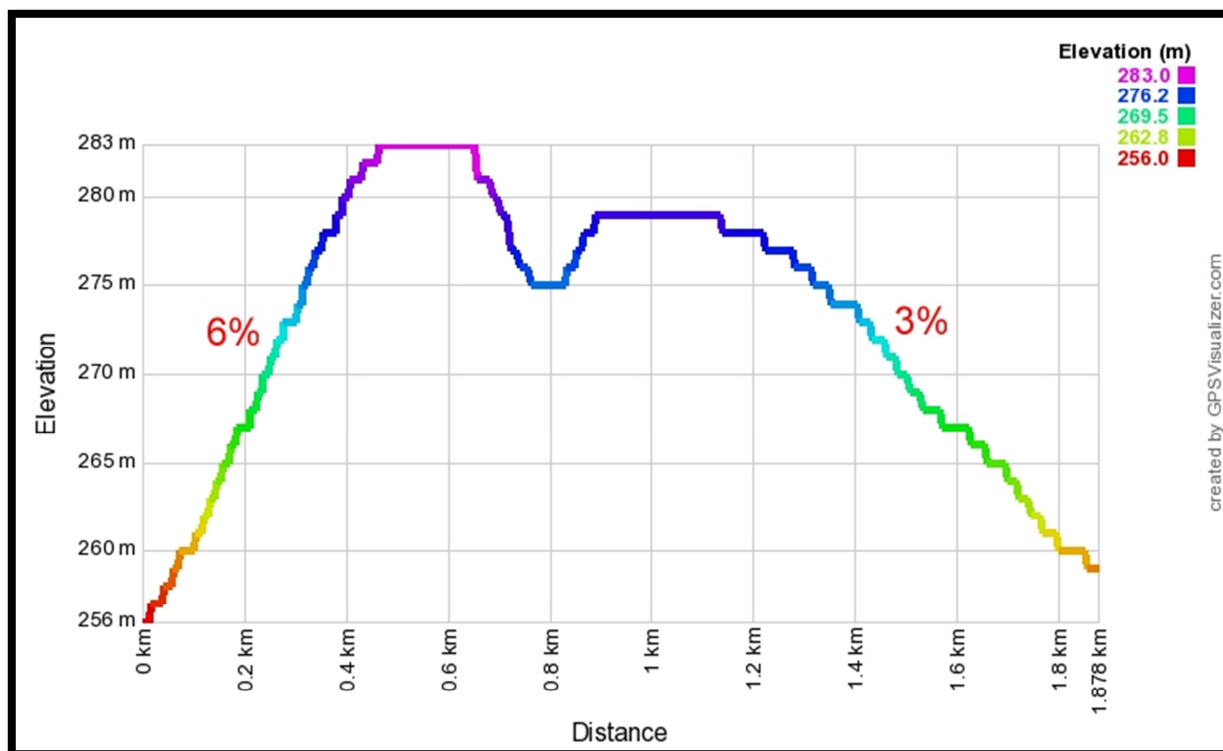
SOUHRN POZNATKŮ K VÝZNAMU A MOŽNOSTI PROSTUPU CYKLOSTEZKY CUKROVARSKÁ DRÁHA POD DÁLNIČNÍM MOSTEM D1-267

Tento materiál má za cíl podat souhrn poznatků, vyplývajících z řešení podobných projektů, stanovisek správce dané nemovitosti i z platných norem.

Důvody pro využití prostupu

Vzhledem k tomu, že se nepodařilo najít v rozhodné době takové řešení prostupu – lávky pro cyklisty pod mostem D1-267, které by bylo pro pro ŘSD akceptovatelné, byla pro trasování cyklostezky navržena náhradní varianta s překonáním dálnice nadjezdem přes most D1-268. Část trasy cyklostezky tedy vede po stávajícím tělese obslužné komunikace, která musí být v daném úseku opatřena silničním značením tak, aby vyhovovala ŘSD i podmínkám pro udělení dotace SFDI.

Zásadní první nevýhodou daného řešení je, že vkládá do trasy cyklostezky přídavné převýšení, které významně zhoršuje atraktivitu cyklostezky pro běžné uživatele, kterým je především určena. Profil trasy mezi napojením na most D1-268 u hráze Kačenec II po obslužné komunikaci k bodu napojení na budovanou cyklostezku u mostu D1-267 je na následujícím obrázku:



délka celého úseku:	1,9 km
min. n.m. výška:	256 m
max. n.m. výška:	283 m
délka úseku max. stoupání:	450 m
kde je	
- převýšení max.-min.:	27 m
- průměrný sklon:	6%

Na tomto úseku tak musí být překonán víc než desetinásobný výškový rozdíl, než je nezbytně nutné.

Technické podmínky TP179 Navrhování komunikací pro cyklisty ohledně podélného sklonu cyklistických komunikací uvádí, že obecně je vhodné preferovat pozvolné plynulé stoupání či klesání ve větší délce oproti lokálně kratšímu většímu převýšení a dále se odkazuje na normu ČSN 736110 Projektování místních komunikací. Ta hodnotí komunikace pro společné vedení provozu chodců a cyklistů se sklonem > 3 % jako všeobecně nevhodné. Na cyklistických komunikacích nemá podélný sklon přestoupit v rovinatém nebo mírně zvlněném území 3 %, v pahorkovitém území 6 % a v horském území 8 %. Při vyšších sklonech než 3 % se mají jejich délky omezit podle tabulky:

Sklon %	Největší délka stoupání v m
12	8
10	20
6	65
5	120
4	250
≤ 3	neomezená

Z tabulky je zřejmé, že pro sklon 6%, který se na této variantě trasy vyskytuje, je doporučená největší délka tohoto stoupání 65 m, zatímco jeho skutečná délka je téměř sedminásobná.

Dalším zásadním nedostatkem tohoto řešení je, že nekonvenuje se záměrem Města Vyškova efektivní krátkou spojkou propojit zamýšlenou cyklostezku se stávající páteřní cyklostezkou Brněnská do ucelené sítě cyklodopravy v intravilánu města.



Poznatky z obdobných projektů

Cyklostezka Blučina – Měnin: jednáno 4.11.2020 na OÚ Měnin s bývalým starostou Měnina O. Odrážkou s dílčí účastí starosty Mgr. D. Golda. Měnin byl nositelem projektu a žadatelem o dotaci ze SFDI v podílu 75%. Tento projekt byl součástí širšího záměru s cílem cyklistického propojení Blučina – Šlapanice, ze kterého byly nakonec stavebně realizovány pouze dva stavební objekty na úseku Blučina – Měnin v celkové délce cca 4,2 km. Cyklostezka dále západním směrem od Blučiny navazuje v rámci jiného projektu na cyklostezku Brno – Vídeň (cyklotrasa č. 5). Křížení s dálnicí D2 pod mostem D2-016 přes Litavu (Cézavu) bylo neuralgickým bodem celého projektu a uskutečnilo se několik jednání s ŘSD. Cyklostezku projektovala firma A.KTI s.r.o. a při jednání se angažoval jako konzultant Ing. Libor Šrámek, jednatel sdružení Cyklostezka Brno – Vídeň. Realizace cyklostezky 2005/2006.

Situaci v okolí mostu zachycují přiložené fotografie:



Podjezdná výška i dostatečná šířka nábřeží zdánlivě poskytují dostatek prostoru pro zřízení kvalitního podjezdu cyklostezky. Ve skutečnosti značně proměnlivá hladina Litavy/Cézavy neumožňuje takové opatření a dle svědectví místních zdrojů se někdy rozlévá říčka až ke koruně hrází. To bylo zřejmě také příčinou konečného výsledku jednání s ŘSD: využití průchozího prostoru mostu je možné, ale nebudou zde povoleny žádné úpravy. Cyklostezka pod mostem tedy vůbec neexistuje. Jeden stavební objekt končí u mostu na blučinské straně a druhý začíná za mostem na měnínské straně. Projekt vůbec prostor pod mostem neřešil a proto i kamenné dláždění na nábřeží zůstalo původní.

Občasná obtížná sjízdnost, resp. až nesjízdnost úseku pod mostem vyvolává další problém, spočívající ve sporné odpovědnosti správce, kterými jsou u cyklostezek obce, dbát na údržbu tohoto úseku, případně v nezbytném případě rozhodnout o umístění příslušné značky s vyznačením objížďky.

Cyklostezka Slavkov – Hodějice: jednáno 2.11.2020 na MěÚ s vedoucím odboru správy majetku, investic a rozvoje Ing. P. Lokajem. Město Slavkov řešilo společně s obcí Hodějice cyklistické propojení s cílem zamezit nebezpečnému provozu cyklistů na silnici I/50 mezi Slavkovem a Hodějicemi. Stavba byla dotována z prostředků IROP ve výši 85%. Původní záměr vést těleso cyklostezky podél silnice E50 byl opuštěn kvůli velkému počtu vlastníků dotčených pozemků a bylo využito břehového koridoru Němčanského potoka ve vlastnictví města a dále pásu pozemků ve vlastnictví Hodějic pod bývalým náhonem od areálu firmy FenStar s.r.o. k bývalému mlýnu ve Slavkově. K přemostění potoka byl využit po statickém zajištění objekt bývalého akvaduktu tohoto náhonu. Projektantem cyklostezky byl Ing. Jebavý - firma ADOS Brno . Stezka v délce 2,6 km byla otevřena na podzim 2018.

Následující fotografie dokumentují stav prostupu pod mostem před a po stavbě cyklostezky. Původní stav před započítím stavby cyklostezky:



Úpravu prostupu pod mostem projektoval původní autor projektu celého mostu (Ing. Malý, Dopravoprojekt Brno). Jeho autorizace úpravy mohla mít pro ŘSD váhu doporučujícího posouzení.

Navržená změna spočívala v úpravě opěrného svahu potoka se snížením původní bermy o cca 25 cm s ponecháním výstupku původní hmoty podél pilíře v šířce cca 20 cm. Tím došlo k rozšíření bermy na cca 155 cm, potom celková volná šířka včetně ponechaného výstupku je cca 175 cm. Snížením dráhy podjezdu bylo zároveň dosaženo dostatečné podjezdné výšky cca 235 cm. Tyto parametry umožňují podle Technických podmínek TP 179 Navrhování cyklistických komunikací obousměrný jednopruhový pás s možností vyhnutí cyklistů v dohledové vzdálenosti. To je důvodem osazení dopravních značek C14a Cyklisto sesedni z kola a vjezd z obou stran je také opatřen solárním osvětlením.

Stav po dokončení úpravy pro cyklostezku:



Námítky a podmínky správce mostu D1-267

Námítky k případnému řešení a z nich vyplývající podmínky pro průjezdu pod mostem vycházejí ze zápisu Ing. Kozáčka – APOLO CZ z jednání 15.10.2020 na ŘSD a dále z vyjádření v příloze emailu Generálního ředitele ŘSD Ing. Mátlu ze 4.11.2020:

Založení stavby a vliv na konstrukci mostu a jeho základy: Nesouhlasné stanovisko ŘSD vychází z obav o negativní vliv navrženého řešení na zatížení podloží mostu, které nebylo při návrhu mostu uvažováno, a dále na poměry proudění v řečišti.

Možnosti řešení: Přizvat k řešení původního autora mostu, resp. získat jeho kladné posouzení. V krajním případě se zaměřit na minimalistické řešení jen pro zajištění pěšího průchodu (s omezením provozu značkou C14a). Konzultovat se SFDI možnost resp. dopady přerušení cyklostezky.

Funkční odvodnění izolace vozovky mostu: Námítka ŘSD vychází z domněnky, že by bylo nutné tvarově, resp. výškově upravit trubky odvodnění, zasahující do průchozího profilu pod mostem, přičemž jakékoliv úpravy jsou s ohledem na zachování funkčnosti pro ŘSD nepřijatelné.

Možnost řešení: Proměření výškových poměrů ukazuje, že výška ústí trubky nad bermou je 265 cm. I po možném zvýšení pojezdové/pochůzí lávky o výšku dolního schodu schodiště na vstupech do

prostoru pod mostem o 15 cm vyhovuje podjezdná výška požadavku Technických podmínek TP 179 (225 cm) i normy ČSN 73 6201 (250 cm), citované ve ve zmíněném Vyjádření ŘSD. Kromě čistě technického hlediska hraje roli také porovnání potenciálního snížení komfortu uživatelů prostupu pod mostem v důsledku hraniční podjezdné výšky v porovnání s přínosy, tedy bezpečným mimoúrovňovým překonáním bariéry s minimem námahy a spotřeby času. Na realizovaných cyklotrasách a cyklostezkách se vyskytují řešení, která jasně ukazují, co tito uživatelé preferují, viz přiložené obrázky.

Cyklostezka Ohře (cyklotrasa I. tř. č. 6, Ostrov nad Ohří)



Innská cyklostezka (Innradweg, Roppen, Tyrolsko)
obr. 1





Zachování geodetických bodů v opěrné stěně mostu: Požadavkem pracovníků ŘSD je žádným způsobem do jejich umístění nezasahovat ani je nazakrývat.

Možnost řešení: Vytvoření výstupku – podélného soklu na dolní hraně pilíře podél terasy bermy zajistí udržení provozu v bezpečné vzdálenosti od geodetických bodů. Vzhledem k robustnímu provedení těchto bodů ze železných prutů, zapuštěných do pilíře s vyložení cca 75 mm, výškově v rozsahu 33 – 48 cm nad stávající bermou, je možnost jejich mechanického poškození v konfrontaci se subtilní konstrukcí jízdních kol i bez tohoto opatření prakticky nepravděpodobná.

Ztěžování práce při provádění mostních prohlídek:

Vzhledem k malé šířce současné pochůzí terasy – bermy cca 50 - 55 cm spíše může úprava průchozího prostoru napomáhat zlepšení přístupnosti při mostních prohlídkách. Pokud tomu tak není, pak je třeba konkretizovat příčiny uváděného ztížení a řešit je vhodným opatřením.

Možný vandalizmus vyvolaný usnadněným přístupem:

Na základě dosavadních zkušeností z obdobných projektů lze očekávat pouze možné sprejství, které nijak nenarušuje funkce vlastního mostu. Tyto projevy se v místě již vyskytují podobně jako na jiných mostech a jistá odlehlost spíše takové projevy podporuje.

Závěry z přílohy Vyjádření ke zřízení cyklotrasy dle přílohy k emailu GŘ ŘSD 4.11.2020

Tyto Závěry z posouzení potenciálních překážek umístění cyklostezky, sestavené pracovníky ŘSD, jsou víceméně řešeny v již předešlém textu, který reaguje na námítky, vznesené na jednání Ing. Kozáčka

15.10 na ŘSD. Některé z těchto námitek se však již v těchto souhrnných Závěrech nevyskytují. Zde ve stručnosti probereme jejich přehled ve shodném číselném členění podle uvedeného Vyjádření:

1. podjezdová výška: podle našeho názoru je v souladu s požadavky TP 179 i ČSN 73 6201. Představa ŘSD o pocitu nekomfortnosti tedy není opodstatněná, zvláště pokud organizace provozu pod mostem bude preferovat pěší provoz.
2. ztěžování práce při provádění mostních prohlídek: snad lze řešit vhodnými opatřeními ke konkrétním problémům, jako v obdobných případech jinde. Jinak by obecně využití prostoru pod mosty nebylo ani možné.
3. most je v záruce po opravě v r. 2016: je třeba posoudit konkrétní záruční podmínky a způsob, jak nenarušit jejich platnost při potenciálních úpravách průchozího prostoru.
4. vlastnictví pozemku pod mostem: běžně je řešeno souhlasem vlastníka/správce se stavbou na cizím pozemku, případně příslušnou smlouvou.
5. problém kotvení lávky do zvodnělých zemin: je věcí zvoleného řešení a odborného posouzení
6. problém kotvení lávky do mostních opěr: obdobně bodu 5.
7. citace odstavce z našeho Námětu na zřízení cyklostezky, který poukazuje na nevýhodnost trasování stezky po obslužné komunikaci D1 z důvodu možného zablokování při opravách D1. Od toho se ve Vyjádření ŘSD odvozuje stejná nevýhoda při opravách mostu D1-267 jako argument, že prostup pod mostem nepředstavuje pro cyklostezku v tomto smyslu žádnou výhodu. Nicméně toto nebere v úvahu, že při využití průchodu pod mostem existuje při jeho opravě náhradní varianta po obslužné komunikaci, kdežto při využití obslužné cesty při jejím zablokování bez možnosti průchodu pod mostem žádná náhradní varianta k dispozici není.

Ve Vyškově dne 15.11.2020

Aktualizace dne 17.2.2021

Sdružení ProCyklo z.s.

