



Příloha č. 28

Písemný popis záměru žadatele

1. Základní informace o projektu a dané lokalitě

Území plánovaného záměru je situováno v Olomouckém kraji, v okrese Olomouc. Zájmová oblast se nachází v nezastavěném území katastrů obcí Olomouc (k. ú. Černovír, Chomoutov), Bohuňovice (k. ú. Moravská Loděnice), Štarnov a Štěpánov (k. ú. Březce).

Záměrem žadatele je vybudovat II. etapu cyklostezky Černovír – Štěpánov podél dráhy. Celý projekt je rozdělen na dvě etapy s jednou projektovou dokumentací a jedním právoplatným společným povolením Č. j.: MEST 40440/2022 ze dne 2. 5. 2022.

Na realizaci celé cyklostezky o délce 4 655m uzavřela města a obce, na jejichž území má cyklostezka vzniknout s Mikroregionem Šternbersko smlouvu o partnerství a spolupráci k projektu „Cyklostezka Černovír - Štěpánov podél dráhy“. Partnerská města a obce jsou Statutární město Olomouc, obce Bohuňovice a Štarnov a město Štěpánov. Na území těchto obcí bude realizován projekt cyklostezky ve dvou etapách. Etapa I. vede z Černovíra podél dráhy a po cca 1,224 km se odklání od dráhy do Chomoutova. Z této větve je navržena odbočka k památnému stromu „Hromův dub“. Etapa II. pokračuje od km 1,22 podél dráhy až do Štěpánova (Březců). Na obě etapy je získána dotace z IROP a práce na obou etapách již byly zahájeny. Je tak reálné, že obě etapy celého projektu budou dokončeny v roce 2024.

Celkově se jedná o novostavbu stezky pro chodce a cyklisty rozdělené na dvě etapy podél železniční trati od Černovíra k Březcům včetně odbočky na Chomoutov. Dojde tak k bezpečnému a přímému propojení města Štěpánova a místní části Chomoutov s krajským městem Olomouc.

Výchozím bodem navrhované cyklostezky na k. ú. Černovír je levobřežní hráz vodního toku Trusovický potok, která je zakončena do náspu železniční trati č. 001 Praha – Česká Třebová – Přerov – Bohumín. Do tohoto místa se cyklisté dostanou z městské části právě po hrázi, příp. podjezdem pod železniční tratí, který je samostatnou navazující investicí Mikroregionu Šternbersko. Koncovým bodem hlavní větve cyklostezky je rozhraní katastrů Štarnov a Březce u stávajícího mostu přes Oskavu, kde navrhovaná stezka bude napojena na stávající účelovou komunikaci. Po této vhodné cyklistické komunikaci a návazné síti zklidněných místních komunikací se cyklisté dostanou do Březců, což je místní část města Štěpánova.

Koncový bod pro odbočnou větev směrem k městské části Chomoutov se nachází u jiného stávajícího mostního objektu přes vodní tok Oskavy (ev.č. M33) na rozhraní k. ú. Štarnov a Chomoutov.

Hlavní větev je v celé své délce souběžná s elektrifikovanou dvoukolejnou železniční tratí (spojnicí I. a II. tranzitního koridoru), umístěna je vlevo od trati ve směru do České Třebové. Stavba překlenuje vodní toky: Trusovický potok, Grygava a Sitka novými mostními objekty. Křížení s koridrovou tratí (mimoúrovňové) je uvažováno kromě podjezdu v bermě Trusovického potoka (km 0,000) i v bermě vodního toku Grygava (km 2,354) ve směru k úpravě vody v Bohuňovicích. PD neřeší úpravu této spojnice nyní využívané jako nebezpečná polní cesta. Odbočná větev na Chomoutov vychází z hlavní větve v km 1,224 a směřuje na západ po jižním okraji původního velkého rybníka, prochází obdělávaným polem a překlenuje v roce 2021 zrealizovanou lávkou vodní tok Sitka.

Oblast se nachází v údolní nivě toků Oskava, Sitka, Grygava, Trusovický potok a spadá do povodí řeky Moravy. Území záměru se nachází v širší údolní nivě řeky Moravy.



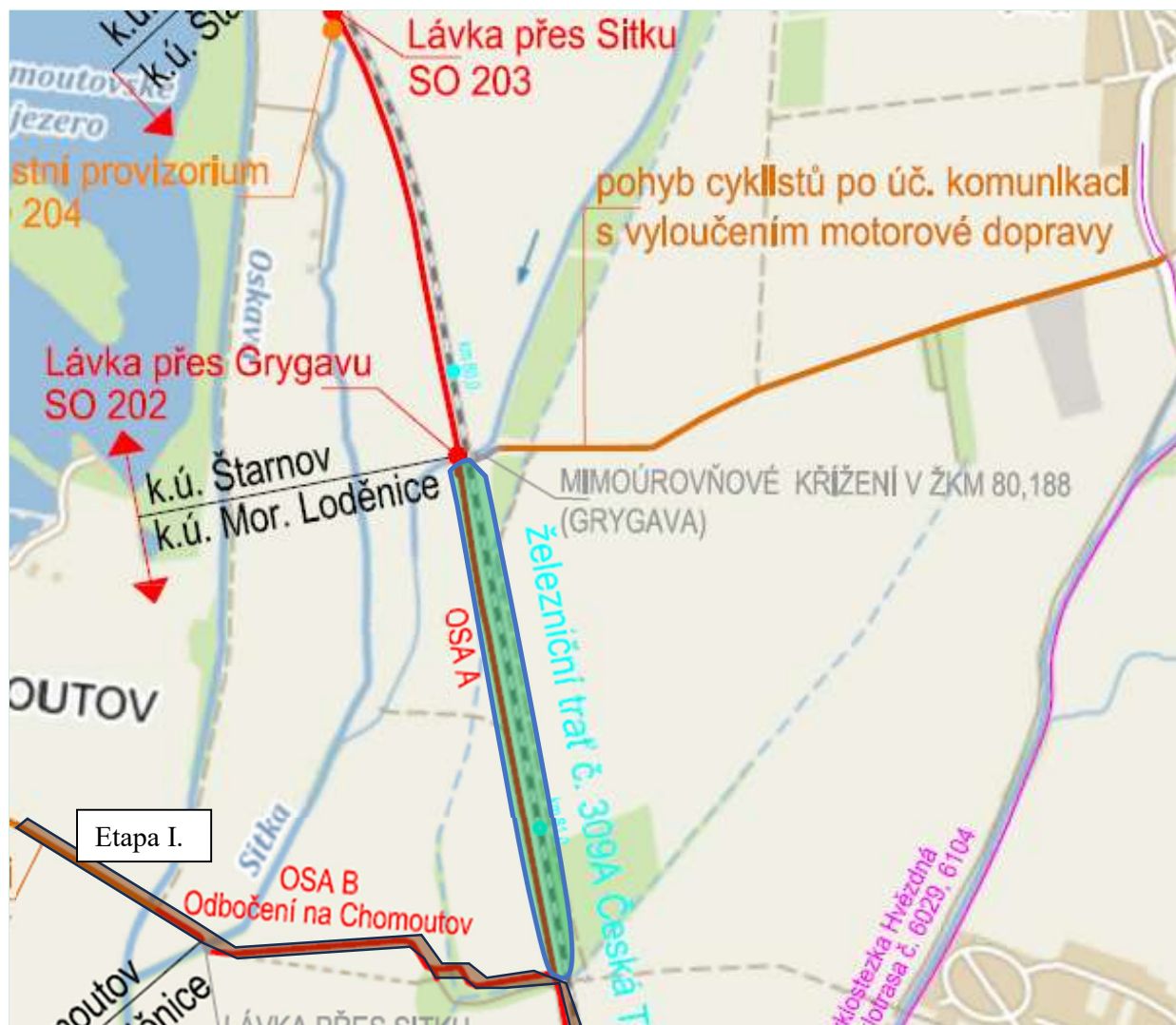
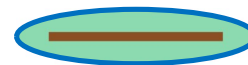
Lokalizace místa realizace projektu na mapě – širší územní vazby:





Projekt II. etapa

z toho v k.ú. Moravská Loděnice



Celková délka II. etapy cyklostezky na území obce Bohuňovice (k.ú. Moravská Loděnice,) je 1 154,8 m.

2. Základní parametry vyhrazené komunikace v projektu „Cyklostezka Černovír - Štěpánov II. etapa“ na území obce Bohuňovice

OSA A - C9 Stezka pro chodce a cyklisty (společná)

- Místní komunikace IV. třídy;



Cyklostezka Černovír-Štěpánov podél dráhy II. etapa – úseky na území obce Bohuňovice

- Funkční podskupina D2;
- Délka: 1123 m
- Šířkové uspořádání: šířka obousměrného dvoupruhového pásu 3 m;
- Povrch stezky: převážně cementobeton, části před lávkami a před napojením do účelových komunikací asfaltobeton.

Osa AY - C9 Stezka pro chodce a cyklisty (společná)

- Místní komunikace IV. třídy;
- Funkční podskupina D2;
- Délka: 31,8m
- Šířkové uspořádání: šířka obousměrného dvoupruhového pásu 2,00 m;
- Povrch stezky: dlážděný povrch v délce 23,3 mcementobetonový povrch dl. 8,6 m

3. Celkový popis koncepce řešení stavby

Navrhuje se novostavba cyklistické komunikace řešící segregaci cyklistů z extravilánového úseku silnice II/446 z Olomouce do Chomoutova a také ze silnice III/44613 do Štěpánova. Ná vaznou cyklostezkou je stezka Hvězdná v úseku Šternberk - Štarnov - Bohuňovice - Hlušovice - Černovír, která bude s předmětnou stavbou propojena podjezdy pod železniční tratí č. 270 Česká Třebová – Přerov. Podjezdy pod železniční tratí v km 80,188 a 82,484 řeší v návazném projektu Mikroregion Šternbersko. Společná stezka pro chodce a cyklisty povede podél násypu železničního spodku tratě č. 270 (číslování podle Knižního jízdního řádu) od Trusovického potoka v místní části Černovír po řeku Oskavu u Chomoutovského jezera v místní části Štěpánov - Březce. Zároveň je navržena odbočka směrem na olomouckou místní část Chomoutov. Díky napojení na podjezdy pod železniční tratí je zajištěna návaznost na Hlušovice, Bohuňovice a díky zpevněné účelové komunikaci i na cyklistická opatření plánovaná městem Olomouc ve Chválkovicích. Tím dojde k ucelení propojení všech blízkých obcí a městských částí na síť cyklostezek severně od Olomouce.

Projektová dokumentace (**příloha 19**) je členěna v souladu s vyhláškou č. 146/2008 na stavební objekty.

Projektová dokumentace etapy II. zahrnuje následující objekty.

Stavební objekty etapy II:

SO 101 – Stezka pro chodce a cyklisty

- stezka pro chodce a cyklisty;
- stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol;
- sjezdy pro zemědělskou techniku a účelové komunikace;
- odvodnění;
- propustky
- inženýrské sítě;
- dopravní značení;
- vegetační úpravy;
- dokončovací práce.



Cyklostezka Černovír-Štěpánov podél dráhy II. etapa – úseky na území obce Bohuňovice

SO 202 Lávka přes Grygavu

Nosná konstrukce lávky je tvořena monolitickou rámovou konstrukcí tl. 0,6 m. Příčel je uložena na monolitických opěrách šířky 4,1 m. Šířka základů je 2,5 m, tloušťka dříků je 1 m. Opěry jsou řešeny jako rámové stojky bez závěrné zídky, s dvojicí zavěšených křídel tl. 0,55 m. Konstrukce je z betonu C30/37. Nosná konstrukce má délku 13,5 m a šířku 4,1 m. Konstrukce je podélně ve vrcholovém oblouku a v příčném střešovitém spádu 2,5 %. Protispád pod oběma římsami je ve sklonu 6 %. U opěry 1 i 2 je rub nosné konstrukce upraven skosením 100/100.

Drenáž rubu bude vyvedena před líc opěr průpichem v každé opěře. Prostup drenáže dřikem opěry je trubkou DN 180 osazenou do chráničky. Vyústění drenáže je v odláždění kynety toku.

Opěry a křídla jsou na rubu izolovány natavovaným asfaltovým izolačním pásem na penetrační nátěr a s ochranou geotextílií o hmotnosti 600 g/m². Líce opěr a křídel jsou opatřeny izolačními nátěry ve skladbě 1x ALP + 2x ALN a s ochranou geotextílií o hmotnosti 600 g/m². Horní povrch nosné konstrukce je izolován natavovaným asfaltovým izolačním pásem na pečetící vrstvu. Pod římsami je provedena ochrana izolace příčle.

SO 203 – Lávka přes Sitku

Nosná konstrukce lávky je tvořena monolitickou železobetonovou deskou tl 0,9 m (s náběhy směrem k římsám). Deska je uložena na monolitických opěrách šířky 4,175 m. Šířka základů je 2,5 m – opěra 1, 2 s vrubovým kloubem, resp. 2,65 m, tloušťka dříku opěry 1 je 1 m. Opěra 1,2 je řešena jako rámová stojka s vrubovým kloubem bez závěrné zídky, s dvojicí zavěšených křídel tl. 0,55 m. Konstrukce je z betonu C30/37. Nosná konstrukce má délku 17,366 m a šířku 4,1 m. Konstrukce je podélně v mírném stoupání – 0,28 stupně a v příčném střešovitém spádu 2,5 %. Protispád pod oběma římsami je ve sklonu 6 %. U opěry 1,2 je rub nosné konstrukce upraven zkosením 100/100. Drenáž rubu bude vyvedena před líc opěr průpichem v každé opěře. Prostup drenáže dřikem opěry je trubkou DN 180 osazenou do chráničky. Vyústění drenáže je v odláždění kynety toku.

Opěry a křídla jsou na rubu izolovány natavovaným asfaltovým izolačním pásem na penetrační nátěr a s ochranou geotextílií o hmotnosti 600 g/m². Líce opěr a křídel jsou opatřeny izolačními nátěry ve skladbě 1x ALP + 2x ALN a s ochranou geotextílií o hmotnosti 600 g/m². Horní povrch nosné konstrukce je izolován natavovaným asfaltovým izolačním pásem na pečetící vrstvu. Pod římsami je provedena ochrana izolace příčle.

SO 401 – Solární osvětlení

Všechny lávky na trase osvětlujeme jako orientační místa, kde se mění vedení cyklostezky. Jedná se vždy o pár sadových svítidel výšky 6 m. Typ svítidla neutrální bílá – 4000 K.

SO 204 – Mostní provizorium přes Oskavu

Nosná konstrukce je tvořena z mostního provizoria MMS 21,15. Jedná se o ocelový příhradový most o rozpětí 20,72 m. Průjezdny profil mostu je 4 m. Most je uložen na ocelových deskách.

SO 205 – Mostní provizorium přes Sitku

Nosná konstrukce je tvořena z mostního provizoria MMS 21,15. Jedná se o ocelový příhradový most o rozpětí 20,72 m. Průjezdny profil mostu je 4 m. Most je uložen na ocelových deskách.

SO 102 – Pumptrack

Pumptrack řeší návrh hliněné cyklistické dráhy „Pumptrack“ v ploše 1350 m² v rámci návrhu cyklostezky Černovír – Štěpánov podél dráhy. Jedná se dráhu o osově délce 237 m. Dráha samotná zahrnuje dva vzájemně propojené okruhy skupiny skoků, malých a velkých boulí, dvojskoků a klopených zátáček. Vzhledem k



Cyklostezka Černovír-Štěpánov podél dráhy II. etapa – úseky na území obce Bohuňovice

existenci vedení sítě ČD Telematika nad trasou dráhy je nutné pod tímto vedením zachování stávající výškové úrovně terénu. Dráha pumptracku je navržena tak, že v místě křížení s tímto vedením nedochází k navýšení terénu ani v jedné části dráhy. Před realizací samotné dráhy je nutné srovnat stávající terén tak, aby byl uvnitř dráhy a v celé její ploše ve vodorovné rovině. V tomto případě se jedná o výškovou úroveň 218,57 m. n. m.

Objekty jsou v rozpočtu rozděleny na podobjekty podle katastrálních území a **podle způsobilosti výdajů pro dotaci IROP.**

Objekty II. etapy na území obce Bohuňovice (k. ú. Moravská Loděnice) **částečně způsobilé pro dotaci z KUOK** jsou **vyznačeny zeleně**

Způsobilé výdaje - přímé výdaje na hlavní část projektu

SO 101 – Stezka pro chodce a cyklisty - Způsobilé výdaje - přímé výdaje na hlavní část projektu

SO 101.2 – Stezka pro chodce a cyklisty, k. ú. Mor. Loděnice- osa A (km 1,224-2,347) – přímé hlavní

SO 101.2 – Stezka pro chodce a cyklisty, k. ú. Mor. Loděnice-osa AY (km 1,224-2,347) - přímé hlavní

SO 101.3 – Stezka pro chodce a cyklisty, k. ú. Štarnov - osa A (km 2,347-KÚ) - přímé hlavní

SO 202 – Lávka přes Grygavu, k. ú. Štarno- přímé hlavní

SO 203 – Lávka přes Sítku, k. ú. Štarnov- přímé hlavní

Vedlejší a ostatní náklady - náklady Mikroregionu Šternbersko - přímé hlavní

Způsobilé výdaje - přímé výdaje na doprovodnou část projektu

SO 401 – Solární osvětlení - způsobilé výdaje - přímé výdaje na doprovodnou část projektu

SO 401.2 – Solární osvětlení, k.ú. Moravská Loděnice - osa A - přímé doprovodné

SO 401.3 – Solární osvětlení, k.ú. Štarnov - osa A - přímé doprovodné

SO 204 – Mostní provizorium přes Oskavu, k.ú. Štarnov - přímé doprovodné

SO 205 – Mostní provizorium přes Sítku, k.ú. Štarnov - přímé doprovodné

Vedlejší a ostatní náklady - náklady Mikroregionu Šternbersko - přímé doprovodné

Nepřímé výdaje

SO 101 – Stezka pro chodce a cyklisty - nepřímé náklady

SO 101.2 – Stezka pro chodce a cyklisty, k. ú. Mor. Loděnice-osa A (km 0,748-1,224) – nepř. náklady

SO 101.3 – Stezka pro chodce a cyklisty, k. ú. Štarnov - osa A - nepřímé náklady

SO 102 - Pumptrack - nepřímé náklady

Vedlejší a ostatní náklady - náklady Mikroregionu Šternbersko - nepřímé náklady

Nezpůsobilé výdaje

Nezpůsobilé výdaje

Stavební objekty jsou detailně popsány v projektové dokumentaci pro stavební povolení s podrobnostmi pro provádění stavby.

Rozpočet stavby je členěn na podobjekty pro jednotlivá území zúčastněných obcí a s rozlišením na způsobilé přímé výdaje, způsobilé doprovodné výdaje, nepřímé výdaje a nezpůsobilé výdaje.

Pro dotaci z KUOK jsou uznatelné výdaje obsaženy pouze v přímých výdajích v podobjektech označených **takto výše.**



4. Rozpočet projektu – oceněný soupis prací etapy II ze soutěže.

Výkaz výměr – položkový rozpočet – naceněný vítězem výběrového řízení firmou Strabag a. s. je uveden v příloze č. 20

V příloze č. 20 je rekapitulace s vyznačenými objekty uznatelných výdajů pro KUOK s vysvětlujícím komentářem k výpočtu:

Dotace z IROP je pro II. etapu krácena z důvodu překročení maximální uznatelné částky (50 000 000,- Kč). Není tedy 85% ze všech uznatelných výdajů, ale jen z 50 000 000,- Kč, tedy 42 500 000,- Kč, z toho je 7%, celkem 2 780 373,80 Kč na nepřímé výdaje. Skutečné procento dotace lze vypočítat (max. dotace z přímých a doprovodných výdajů, celkem dotace 39 719 626,20 Kč) (uznatelné přímé + doprovodné výdaje, celkem 52 349 771,58 Kč) = 0,7587354252215058. To je 75,87354252215058 %. Procento dotace z KUOK z uznatelných výdajů dle pravidel KUOK je 24,12645747784942%.

Výpočty lze překontrolovat z rekapitulace rozpočtu – příloha č. 20, z něhož je proveden následující výběr.

Č.	SPECIFIKACE (etapa II.)	Kč vč. DPH
1	Uznatelné náklady celého projektu pro IROP	54 122 528,69
2	Neuznatelné náklady celého projektu pro IROP	215 306,24
3	Uznatelné náklady na území obce Bohuňovice pro dotaci z KUOK *)	11 819 795,35
4	Neuznatelné náklady na území obce Bohuňovice pro dotaci z KUOK	1 213 277,97
5	celková investice obce Bohuňovice (součet řádků 3 a 4)	13 033 073,32
6	Uznatelné náklady pro Olomoucký kraj z celkové investice (řádek 3)	11 819 795,35
7	ŽÁDÁNO OLOMOUCKÝ KRAJ (omezeno maximální dotací)	2 500 000,00
8	Podíl obce na uzn. výdajích získaných z IROP (75,873542522% z uzn. výdajů)	8 968 097,45
9	Neuznaná dotace z KUOK nad maximální dotaci 2 500 000,-Kč (ř. 6 – ř.7- ř.8)	351 697,90
10	Vlastní zdroje obce Bohuňovice bez dotací (součet řádků 4 a 9)	1 564 975,87

*) V částce je zohledněn odečet za prostavěnost v roce 2023 ve výši 214 253,14 Kč.

V žádosti o dotaci na Olomoucký kraj je tedy pro obec Bohuňovice požadována částka (včetně DPH **2 500 000,- Kč**, což je maximum možné dotace z KUOK, to je cca 21% z uznatelných výdajů pro dotaci z KUOK.



Cyklostezka Černovír-Štěpánov podél dráhy II. etapa – úseky na území obce Bohuňovice

5. Návaznosti projektu

Projekt zapadá do Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji, která byla dne 19. 2. 2018 schválena Radou Olomouckého kraje usnesením č. UR/35/18/2018.

Cyklostezka „Černovír - Štěpánov podél dráhy“ je stezka regionálního významu s návaznostmi na stávající cyklotrasy ve městech Olomouc včetně místní části Chomoutov a městě Štěpánov. Prostřednictvím stávající cyklostezky „Hvězdná“, se kterou bude propojena podjezdy pod tratí u Trusovického potoka a Grygavy, na obce Hlušovice, Bohuňovice, Štarnov, Bělkovice-Lašťany a město Šternberk. Cyklostezka „Černovír-Štěpánov podél dráhy“ má po místních cyklotrasách návaznost na železniční stanici ve Štěpánově.

6. Majetkoprávní vztahy

Cyklostezka bude ležet na území čtyř obcí – Olomouc, Bohuňovice, Štarnov a Štěpánov. Každý úsek na území dotčené obce bude po svém dokončení ve vlastnictví příslušné obce včetně pozemku pod cyklostezkou, přejezdy přes vodní toky a kratší úseky, které nebude možno získat do majetku příslušné obce, budou ošetřeny věcnými břemeny služebnosti zapsanými v evidenci katastru nemovitostí. Všichni současní vlastníci vyjádřili v rámci společného stavebního řízení souhlas s cyklostezkou i s cílovým majetkovým řešením. V tuto chvíli tedy neexistují žádná majetková rizika.

7. Výsledky sčítání a celostátního sčítání dopravy v roce 2021

Vlastní sčítání dopravy

Vlastní sčítání dopravy bylo provedeno ve středu 22.9.2021, ve čtvrtek 23.9.2021, ve středu 29.9.2021 a ve čtvrtek 30.9.2021, což je uvedeno v protokolech Stanovení intenzity automobilové dopravy, Stanovení intenzity cyklistické dopravy, Stanovení intenzity pěší dopravy, které jsou založeny u projektanta.

Projekt cyklostezky převádí dopravu zejména ze silnice II/446, která tvoří spojnici mezi místní částí Černovír a Chomoutov. Vlastní sčítání bylo provedeno také v místech budoucí cyklostezky na dosud nezpevněných komunikacích.

Výsledky jsou shrnuty v následující tabulce:

Poloha	Počet vozidel za den	Počet cyklistů za den	Počet chodců za den	Datum	Den	Klim. podmínky
1) Hráz u žel. mostu přes Trusovku	-	91	31	29.9.2021	středa - dopoledne	polojasno, 6-14 °C
	-	108	66	30.9.2021	čtvrtek - odpoledne	skoro jasno, 16-18°C
průměr	-	100	49			
2) Polní cesta u mostu přes Oskavu	-	43	21	29.9.2021	středa - odpoledne	polojasno, 14-19 °C
	-	34	13	30.9.2021	čtvrtek - dopoledne	polojasno, 12-17 °C
průměr	-	39	17			
3) Výjezd z Chomoutova do Štěpánova u silnice II/446	9169	11	0	22.9.2021	středa - dopoledne	přeháňky, 8-14 °C



Cyklostezka Černovír-Štěpánov podél dráhy II. etapa – úseky na území obce Bohuňovice

	9707	111	0	23.9.2021	čtvrtek - odpoledne	Polojasno, 15-18 °C
průměr	9438	61	0			
celkem	-	200	66			

Celostátní sčítání dopravy

Jak je uvedeno výše, je dotčenou pozemní komunikací, z níž se převádí doprava, silnice II/446, která tvoří spojnici mezi místní částí Černovír a Chomoutov. Údaje o intenzitě motorové dopravy vychází z celostátního sčítání v roce 2020, které z důvodu vládních opatření způsobených pandemií covidu-19 probíhalo od července 2020 do poloviny října 2020 a od poloviny dubna 2021 do konce června 2021. V následující tabulce jsou uvedeny roční průměry denních intenzit dopravy pro sčítací úsek 7-1930, který se nachází v řešeném území.

Sčítání dopravy 2020 (sč.úsek: 7-1930)															... význam zkratk				
Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV				
RPDI - všechny dny	voz/den	691	146	13	111	34	158	47	0	7	11	1 218	8 186	78	9 482				
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV				
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	831	186	17	141	45	210	61	0	9	14	1 514	8 909	82	10 505				
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	340	47	2	36	6	28	12	0	2	4	477	6 378	67	6 922				
Hodinová intenzita dopravy													TV			SV			
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h												145			1 128			
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h												138			1 071			
Těžká nákladní vozidla - TNV															TNV				
Hodnota TNV	voz/den														815				
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty		dle CNOSSOS-EU	I1	I2	I3	I4	Celkem			dle Manuálu 2020	OAL	NAL	NS	Celkem					
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den	Vysvětlení viz Podrobné výsledky	6 787	393	285	61	7 526			Vysvětlení viz Podrobné výsledky	6 850	496	177	7 523					
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den		1 247	40	29	11	1 327				1 258	50	20	1 328					
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den		566	32	25	6	629				571	41	19	631					
Emise											OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem			
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h										1 132	95	38	28	6	1 299			
Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy													alfa	beta	gamma	PS			
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy	-												0.98	0.99	0.99	59.41			
Intenzita cyklistické dopravy															C				
Cyklistická doprava	cyklo/den														316				

[Prezentace výsledků sčítání dopravy 2020 \(rsd.cz\)](#)

Roční průměrná denní intenzita dopravy všech motorových vozidel (SV) je **9 482 vozidel/den**.

Roční průměrná denní intenzita cyklistické dopravy (C) je **316 cyklistů/den**.

Projekt výstavby vyhrazené komunikace pro cyklisty sloužící k dopravě do zaměstnání, škol a za službami je zaměřen na vyhrazenou komunikaci pro cyklisty, která svádí cyklistický provoz z pozemní komunikace s intenzitou motorové dopravy vyšší než 3000 vozidel/den. Splňuje tak m. j. kritéria přijatelnosti pro dotace z IROP.