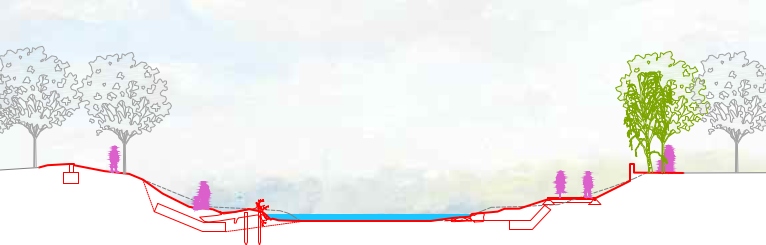
|  |  |
| --- | --- |
| **G.03** | **Rekreační trasa** |
| Úsek | |  | | --- | | G (od mostu „ČSL Armády“ po ulici „Na Ostrově“) | |

1 Popis námětu dle Studie

*Trasa určená především pro pohyb pěších, cyklistů a rekreačních sportovců. Trasa je součástí základní páteřní trasy vedoucí kolem řešené částí řeky, využívající přirozený potenciál řeky a zároveň umožňující napojení na dopravní infrastrukturu města. Umístění v bermě na pravém břehu navazuje na trasu z úseku F a pokračuje dále k ulici „Na Ostrově“. Materiálové a technické řešení vychází z požadavku na pohodlný pohyb a snadnou údržbu (asfalt apod.), rozměrové řešení (š.3m) vychází z požadavků na bezpečný a plynulý provoz. Horní úroveň trasy je v úrovni zatravnění bermy, kraje trasy jsou zpevněny obrubníkem, popř. materiálem volně přecházejícím do zatravnění. Případné požadavky na využití trasy ze strany Povodí Odry (pojezd mechanizační a servisní techniky apod.) je nutno zohlednit v návrhu vhodného podloží dle požadovaného zatížení.*

2 Umístění



Námět v souladu s ÚP – koridory vodní a vodohospodářské – KW-O43 (přípustné využití pro stavby dopravní a technické infrastruktury), plochy vodní a vodohospodářské – W (přípustné využití pro stavby dopravní a technické infrastruktury)

Zábory, majetkoprávní vypořádání – pozemek PO

Kolize s infrastrukturou – ANO, křížení nadzemního vedení VN, křížení vedení uložených na mostní konstrukci, křížení vodovodní shybky DN 125, křížení vyústění kanalizace DN 1000.

3 Komentář

Řešení je uvedeno na přílohách studie: zpráva A str. 43-44, situace B.04g, příčný řez B.05n.

Ve studii je jen ideové řešení, není reálné řešení prostorových dopadů sjezdové rampy.

4 Hodnocení slučitelnosti námětů s koncepcí PPO a funkčnosti

Neslučitelné s koncepcí PPO při realizaci sjezdové rampy na bermu dle návrhu studie. Přísyp rampy by nepřípustně zasahoval do průtočného profilu.

Po úpravě rampy pro sjezd na bermu lze realizovat rekreační trasu bez ovlivnění funkce PPO.

5 Vliv na dosažení požadovaných kapacit PPO

Vliv neutrální (za předpokladu takového řešení rampy, které neomezí průtočný profil)

6 Možnost adaptace z hlediska slučitelnosti s koncepcí PPO

Pro zajištění životnosti opatření je nutná stabilizace břehu bermy minimálně v linii rekreační trasy. Pro realizaci přesypání spícího opevnění dle námětu G.18 není ve většině trasy prostor. Bermu není možné z kapacitních důvodů rozšiřovat.

Podjezdy pod železničními mosty svou světlou výškou vyhovují: most v ul. Vrchlického - světlá výška min. 2,2 m, železniční most - světlá výška min. 2,7 m.

Šířka bermy vyhovuje – běžně 3 až 5,5 m, lokálně zúžená místa nutno upravit

Křížení výustě kanalizace DN 1000 – nutné přemostění vyústního koryta v bermě (bez zábradlí).

Sjezdovou rampu na bermu se doporučuje realizovat dle návrhu DUR PPO.

Rekreační trasa na bermě musí respektovat současný průtočný profil a jeho dispoziční uspořádání. Výšková niveleta trasy musí kopírovat podélný profil bermy s max. odchylkou ±10 cm.

7 Zhodnocení provozních hledisek z pohledu investora PPO

Umístění cyklostezky na bermu není optimální z hlediska údržby, bezpečnosti a životnosti konstrukce.

Zvýšené náklady na údržbu. Kyneta je kapacitní do Q30d, pak dochází k rozlivu na bermy, provozovatel musí počítat s touto četností zatápění při údržbě.

Do svahu nad rekreační trasou jsou vyústěny propustě k odvedení zahrázových vod a stávající vyústění děšťové kanalizace – za deště nutno počítat s přetékáním přes povrch stezky.

Konstrukce trasy musí vyhovovat i pro pojezd techniky pro údržbu toku (únosnost 10 t).

Bude nutné řešit mezi investory otázky provozování a údržby.

8 Stanovisko investora PPO

Z hlediska Povodí Odry s.p. je navržené opatření možné po provedení úprav a za předpokladu projednání majetkoprávních vztahů a provozních podmínek.

Z hlediska investorství **Typ 3** – koordinovaná stavba jiného investora (zpevnění povrchu) a **Typ 1** – součást PPO (případné úpravy protipovodňové zdi pro realizaci rampy).

Šířka bermy nesmí omezovat kapacitu kynety.

9 Návrh zásad koordinace přípravy a realizace

Nutná dohoda o „podílech“ na realizaci mezi Povodím Odry a městem Krnovem.

Rekreační trasu je možné realizovat jako samostatnou koordinovanou stavbou jiného investora (Města Krnova) realizovanou za jeho prostředky a projednávanou v samostatném řízení.

Přípravu pro umožnění realizace sjezdové rampy (odsun a úprava protipovodňové zídky) je nutné zapracovat do DUR PPO a bude financována jako součást PPO z prostředků jejich investora.

Bude nutné částečné přepracování SO 090.13.14 Pravobřežní ochranná zídka v km 2,012 – 2,545.

|  |
| --- |
| **ZÁVĚR** |
| \_ prověřit umístění rekreační trasy v úseku od mostu ČSL k jezu na horní hraně svahu, sjezd na bermu za jezem; náhradní dle řešení trasy a požadavků PPO (umístění v horní hraně)  \_ řešit v koordinaci s G.01 a G.11, F.05 a F.10  Pro Město Krnov:  \_ projektová příprava  \_ dohoda o podílech financování při realizaci. |
| *pozn.: závěr vychází z konzultací ke koordinaci záměru Studie „Krnov: Řeka ve městě“ a projektové dokumentace DUR stavby OHO 02.090, Opatření Krnov-město, konaných 6.8.2020 a 14.8.2020 v kanceláři fy. Aquatis, a.s. za účasti zástupců fy. Aquatis, a.s. (Švancara, Mikulášek) a týmu Studie „Krnov: řeka ve městě“ (Machovský, Ondruška, Atelier Fontes, s.r.o. – Havlíček, Řiháček)* |