

vypracoval:	J. Hrnčíř		 NÝDRLE projektová kancelář
zodp. projektant:	Ing. J. Nýdrlová		
objednatel:	MĚSTO ŽELEZNÝ BROD		tel.: 485 150 181, 485 150 579 nydrle@nydrle-projekt.cz www.nydrle-projekt.cz
akce:	POSOUZENÍ PROJEKTU GREENWAY JIZERA – ŽELEZNÝ BROD, ÚSEK LÍŠNÝ - ŽELEZNÝ BROD		čísł.zak.: 48/18
			stupeň: TP
			datum: 06/2018
			čísł.soupr.

POSOUZENÍ PROJEKTU
GREENWAY JIZERA – ŽELEZNÝ BROD, ÚSEK LÍŠNÝ - ŽELEZNÝ BROD

1. Identifikační údaje

Posuzované části projektové dokumentace:

Greenway Jizera – Železný Brod, úsek Líšný - Železný Brod, ze srpna 2012

Greenway Jizera – Železný Brod, úsek Líšný - Železný Brod, aktualizace ze srpna 2016

Zpracovatel posuzované dokumentace:

PUDIS a.s.

Nad Vodovodem 2/3258, 100 31 Praha 10

IČO: 45272891

Investor/ objednatel dokumentace/ objednatel posudku:

Město Železný Brod

Náměstí 3. května 1, 468 22 Železný Brod

IČO: 00262633

Zpracovatel posudku:

Nýdrle – projektová kancelář, spol. s r. o.

Nad Okrouhlíkem 2365/17

182 00 Praha 8

IČ: 28474961

Termín vypracování posudku:

Červen 2018

2. Přehled výchozích podkladů

Podkladem pro posouzení výše uvedené projektové dokumentace byly:

- projektové dokumentace:

Greenway Jizera – Železný Brod, úsek Líšný - Železný Brod, ze srpna 2012

Greenway Jizera – Železný Brod, úsek Líšný - Železný Brod, aktualizace ze srpna 2016

- stanoviska jednotlivých dotčených orgánů a institucí k oběma výše uvedeným projektovým dokumentacím
- jednání se zástupcem investora
- podrobná prohlídka místa stavby

3. Posouzení návrhu

Úvod

Na žádost investora akce jsme se, na základě obdržených podkladů, podrobně seznámili s problematikou výše uvedeného projektu.

Ze zadání investora vyplývá, že zpracovatel projektové dokumentace (dále pouze PD) v současné době není schopen zajistit na tuto stavbu vydání platného územního rozhodnutí.

Při prostudování obdržených podkladů jsme narazili na několik zamítavých stanovisek dotčených orgánů a institucí, z nichž jako zásadní hodnotíme vyjádření Povodí Labe, státní podnik a Správy železniční dopravní cesty, státní organizace.

Vyhodnocení návrhu vedení trasy v jednotlivých úsecích:

Trasa smíšené stezky pro pěší a cyklisty (*v projektu je uváděna cyklostezka, ale vzhledem k charakteru navazujících úseků GW Jizera předpokládáme umožnění přístupu na stezku také chodcům*) je navržena z Líšného do Železného Brodu.

V úseku ZÚ km 0.000 – km 1.000 je trasa vedena zpočátku po místní zpevněné komunikaci, která přechází v komunikaci s nezpevněným krytem a dále v lesní pěšinu. I přesto, že je již zde navrženo několik podpůrných opatření pro umístění stezky (levostranné opěrné zídky), jeví se vybraná trasa pro tento typ liniové stavby jako ideální.

V úseku km 1.000 – km 1.530 trasa vede v těsné blízkosti levého břehu řeky Jizery. Zde se již v návrhu vyskytují rozsáhlejší podpůrná opatření. Výškově se zde také niveleta trasy místy nachází pod úrovní záplavy Q100 (ale i Q20), což je pro udržitelnost projektu

nepříznivá skutečnost, která bude pravděpodobně v budoucnu představovat nutnost vyčlenění jistých nákladů na údržbu stezky.

Dále je trasa vedena **v úseku km 1.530 – km 3.200**, v prostoru mezi tratí ČD Turnov – Liberec a korytem řeky Jizery. Při vedení trasy stezky zde narážíme na obdobné problémy jako u předchozí části, tedy nutnost zřizování opěrných a zárubních zdí a výškovou kolizi s hladinou záplavy.

Dalším problémem ovlivňujícím úspěšné dokončení projektových prací a získání územního rozhodnutí, je aktuální vyjádření jednotlivých odborných správ SŽDC s.o. Z těchto stanovisek vyplývají rozsáhlé požadavky na úpravu vlastního konstrukčního řešení, upřesnění projektové dokumentace (*značně podrobnější, než jaké ukládá příloha č. 4 k vyhlášce č. 499/2006 Sb. v tomto stupni PD*) a požadavky na zachování plynulosti provozu na této trati v době výstavby stezky.

Vzhledem k míře zásahu do drážního tělesa a objemu prací v ochranném pásmu dráhy však považujeme tyto připomínky k návrhu jako opodstatněné.

Ve staničení km 3.200, je v části PD – revize z 08/2016 uvažováno s alternativním převedením stezky po stávajícím železničním mostu na pravý břeh řeky Jizery a dále průmyslovým areálem do centra Železného Brodu, kde by se měla trasa stezky po opětovném převedení na levý břeh vrátit do své původní trasy. Pro tuto alternativu však prozatím nebyly prověřeny majetkoprávní možnosti umístění stavby a také zde nebyla provedena diagnostika stávajícího mostního objektu.

V úseku km 3.200 – km 4.100 je hlavním nedostatkem návrhu opětovné vedení nivelety pod úrovní záplavy, mnohdy i pod úrovní Q5, což předznamenává značné nebezpečí zatopení nově zbudovaných konstrukcí nebo velmi nákladným opatřením pro ochranu nových konstrukcí, která mohou být v konečném důsledku finančně neadekvátní k významu stavby.

V závěrečném úseku km 4.100 – km 4.482 se trasa stezky dostává mimo ochranné pásmo trati ČD. Také zde se však niveleta stezky dostává do úrovní záplavy.

4. Fotodokumentace navržené trasy



Km 0.000 - začátek trasy v Líšném



Km 0.400 – vedení stezky v trase lesní cesty



Km 0.660 – náročný terén u souběhu s náhonem



Km 1.200 – trasa vedena v těsném souběhu s korytem Jizery



Km 1.530 – začátek souběhu s tratí ČD Turnov - Liberec



Km 1.670 – trasa vedena v blízkosti trati ČD Turnov - Liberec



Km 2.529 – drážní domek



Km 3.200 – stávající železniční most (začátek alternativní trasy)



Km 3.636 – trasa vedena v těsném souběhu s korytem Jizery



Km 4.350 – konec úseku v Železném Brodě, trasa vedena pod mostem přes Jizeru

5. Přehledná situace posuzovaných úseků



6. Závěr

Posuzovaný projekt stezky je nucen vyrovnat se s celou řadou technických problémů. Zadaná trasa je vedena extrémně náročným terénem. V převážné většině navrhovaného úseku stezka prochází v prostoru mezi korytem řeky Jizery a tratí ČD Turnov – Liberec, z čehož vyplývá řada podmínek jejich správců.

Projekt, vydaný v srpnu 2012 a připomínkový dotčenými orgány a institucemi byl revidován úpravou ze srpna 2016, která na řadu těchto stanovisek reaguje. Přesto nebylo dosaženo naplnění veškerých podmínek, vzešlých z příslušných vyjádření a získání územního rozhodnutí pro tuto stavbu prozatím není možné.

Pro úspěšnou úpravu projektu by bylo nutno provést podrobnější průzkum a diagnostiku stávajících konstrukcí drážního tělesa a upravit technické řešení návrhu. Především u objektů opěrných a zárubních zdí v souběhu s tratí, odvodnění stezky a způsobu založení násypových svahů v korytě řeky Jizery. Dále byl (ze strany SŽDC s.o.) vznesen požadavek na značné zpřesnění PD, již v tomto stupni projektu a také podmínka na dodržení plynulosti dopravy na trati ČD během výstavby, což se nám jeví jako nereálné.

Již v této podobě se jedná o technicky i finančně náročnou stavbu a dá se předpokládat, že po naplnění požadavků, vzešlých z vydaných stanovisek se její finanční náročnost ještě zvýší.

V případě zvolení alternativní trasy (od mostu v km 3.200 dále průmyslovým areálem) bude nutno tento úsek komplexně dořešit.

Úspěšné dokončení posuzovaného projektu a získání územního rozhodnutí není zcela nereálné, ale žádá si poměrně značných úprav.

Další cestou k realizování stezky Greenway Jizera v úseku Líšný – Železný Brod by bylo provedení nové vyhledávací studie a převážná většina změna trasy. Z našeho pohledu by se zřejmě jednalo o převedení části trasy na druhý břeh řeky Jizery z pomocí nových mostních objektů.