

FIRMA: Ing. Jan N Ě M E Ć E K - projekční kancelář

Sídlo: Zemědělská 897, 500 03 Hradec Králové, tel. 604783561	
--	--

<i>Název akce:</i> REKONSTRUKCE TURISTICKÉHO CHODNÍKU „LABSKÁ BOUDA – PUDLAVA“ ČÁST : „LABSKÁ BOUDA – LABSKÝ VODOPÁD“

<i>Okres:</i> Trutnov	<i>Obec:</i> Špindlerův Mlýn	<i>Datum:</i> 02./2012
-----------------------	------------------------------	------------------------

<i>Objednatel:</i> Správa Krkonošského národního parku Vrchlabí	<i>Paré:</i>
---	--------------

<i>Obsah:</i>	<i>Příloha:</i>
---------------	-----------------

Technická zpráva	1.
------------------	----

T E C H N I C K Á Z P R Á V A

1. Z á k l a d n í ú d a j e

Název akce : **REKONSTRUKCE TURISTICKÉHO CHODNÍKU**
LABSKÁ BOUDA – PUDLAVA, část LABSKÁ BOUDA – LABSKÝ VODOPÁD

Katastrální území :	Bedřichov v Krkonoších
Obec :	Špindlerův Mlýn
Okres :	Trutnov
Objednatel :	Správa Krkonošského národního parku, Vrchlabí
Projektant :	Ing. Němeček –projekční kancelář Zemědělská 897, Hradec Králové 3
Stupeň dokumentace :	Projekt stavby
Délka cesty :	0,174 km
Zpracování dokumentace :	Únor 2012

2. Technické údaje

2.1. Popis současného stavu

Projektová dokumentace řeší návrh na rekonstrukci části turistického chodníku, který vede z Labské boudy do Labského dolu a dále do Špindlerova Mlýna. Trasa předmětné části chodníku se nachází na svahu pod Labskou boudou. Začíná na okraji zpevněné manipulační plochy pod budovou odbočením směrem do Labského dolu. Trasa této turistické cesty byla v minulosti z části rekonstruována, v této dokumentaci je zahrnut úsek do km 0,1. V km 0,1 odbočuje strmě klesající stezka, vedoucí k vyhlídce nad vodopádem řeky Labe. Na okraji vyhlídky, tvořené mostkem, projektovaná část trasy končí staničením 0,174.

Popsaná část turistické cesty je velmi frekventovaná. Návštěvníci Labské boudy včetně dětí v hojném počtu sestupují k vyhlídce na atraktivní scénérii zářezu Labského dolu. V km 0,065 je zpevněná plocha rozšířena a je zde umístěno odpočívkové posezení z dřevěné konstrukce. Toto je rovněž hojně využíváno procházejícími návštěvníky. Udržovací a rekonstrukční práce, provedené již před mnoha lety, přispěly ke zvýšení komfortu i bezpečnosti procházejících turistů. V současné době však je povrch cesty i celé její těleso již silně opotřebováno a jeho schůdnost je v některých místech problematická. Procházející si hledají pohodlnější přechody nerovných míst a přitom vytvářejí prošlapané rýhy mimo zpevněný původní pochozí pruh cesty.

Od km 0,000 do km 0,08650 je povrch cesty tvořen zpevněním z drobné kamenné drti. Zpevnění je po obou podélných stranách uzavřeno položenými dřevěnými trámy, navzájem spojených skobami. Šířka pruhu je cca 1,5 m. Napříč pochozím pruhem jsou zřízeny stabilizační prahy a odvodňovací svodnice, provedené rovněž z dřevěných trámů. Drobný materiál s povrchu cesty je po uplynulém čase částečně vyerodován a povrch tak je nerovný. Podélné i příčné trámce jsou v některých místech narušené mechanickým opotřebením i hnilobou. Zvláště v části mezi km 0,067 až 0,08650 je stav povrchu značně degradován a chůze zde je

nepohodlná.

Od konce zpevnění drtí pokračuje cesta se zpevněním místními kameny velkých rozměrů. Z kamenů je vyrovnán pochozí pruh šířky cca 1,2 metry buď plochý v částech s menším podélným spádem, častěji odstupňovaný schody různé výšky. I tato kamenná část je na většině délky velmi nerovná, výška schodových stupňů je mnohdy 30 a více cm. Chůze je zde velmi nepříjemná až nebezpečná. Procházející zcela spontánně volí jednodušší průchod mimo zpevněný pruh, což značně narušuje okolní velmi cenné biotopy.

Cílem úpravy, navrhované v této dokumentaci, je rekonstrukce vyhlídkové trasy tak, aby průchod návštěvníků byl opět maximálně příjemný a zároveň bezpečný, i když je nutno vždy počítat s tím, že se jedná o pohyb v drsných horských podmínkách. Soustředění průchodů zpět do vyhrazeného řádně zpevněného pruhu zároveň ukončí i nežádoucí stav ničení okolních travních a bylinných porostů s výskytem cenných rostlinných druhů.

Cesta se nachází na území národního parku, v jeho I. zóně. Nadmořská výška stavby se pohybuje mezi cca 1325 m n.m. na začátku a cca 1300 m n.m. na konci navrhované úpravy.

2. 2. P o p i s n a v r h o v a n ý c h ú p r a v

Navrhované úpravy jsou dle staničení detailně popsány v příloze Popis navrhovaných prací. V souhrnu se jedná o obnovu povrchu cesty, zejména o vytvoření plochého nebo odstupňovaného pochozího pruhu, bez nežádoucích výstupků, propadlin či nerovností. Výsledný tvar bude odpovídat možnostem provedení této rekonstrukce v horských podmínkách I. zóny národního parku. K provedení lze použít pouze materiál místního původu, v případě nedostatku bude potřebné množství doplněno dovozem z lokalit schválených odborem ochrany přírody.

Na začátku bude provedeno vyrovnaní asfaltového zpevnění manipulační plochy a povrchu chodníku zarovnáním styčné spáry, doplněním povrchu chodníku drtí, s osazením nové ocelové svodnice podél styku obou povrchů. V části od km 0,000 do km 0,08560 bude povrch obnoven doplněním krytu z drobného materiálu. Podle stavu opotřebení je navržena výměna části podélných a příčných dřevěných trámů, včetně doplnění jejich počtu. K této výměně by mělo být použito trvanlivějšího dřeva tvrdého – dubového. Část cesty až k vyhlídkovému odpočívadlu v km 0,065 může sloužit jako bezbariérový přístup.

Od odpočívadla dále budou obnoveny stupně v povrchu cesty výměnou za dubové trámy se zpevněním podstupnic plochými kameny. Kameny lze získat z rozrušeného povrchu v místě. Výměna je nutná i u trámů podélných.

Od posledního dřevěného stupně dále se bude jednat o obnovu kamenného povrchu cesty. Dle lokální situace bude současný povrch rozebrán a znovu vyskládán s urovnaným plochým povrchem. Podélně se bude jednat o šikmou schůdnou plochu nebo o schody. Výška stupňů by neměla přesáhnout 15 cm, pro zvětšení počtu schodů je podle úseků navrženo doplnění kamenného materiálu.

V místech současných prochozených rýh se navrhuje jednoduché převalení okolních velkých balvanů na tyto pěšiny, a tím nasměrování průchodu do žádoucího pruhu. V km 0,150 se navrhuje přerušit sešlapávanou zkratku osazením jednoduchého snímatelného zábradlí z dřevěných kůlů a připevněného řetězu. Sešlapané okraje cesty budou doplněny povrchovým zásypem drobným materiálem – zeminou – a plocha bude oseta travním semenem výhradně místního původu. Použito může být mulčování zralými travinami, pokosenými na okolních lučních plochách. Proti erozi bude nově osetá plocha zakryta ochrannou sítí z přírodního materiálu.

Kamenný materiál, započítaný pro doplnění množství získaného z původního povrchu, bude nutno dopravit ze zdroje ve Špindlerově Mlýně přes mezideponii na ploše u Vrbatovy Boudy. Materiál drobný zásypový bude dopraven ze zdroje v Harrachově. Malou mezideponii materiálu lze zřídit na zpevněné ploše pod Labskou boudou. Odsud na stavenišť lze

použít dopravu pouze ručně ovládanými přepravními prostředky, (malé samohybné káry apod.) se schválením provozu v podmínkách zpřísněné ochrany prostředí I. zóny. V úseku kamenného štětování a rovnání schodnic je možná přeprava již jen jednoduchými ručními pomůckami.

Z místa stavby je započten odvoz menšího množství materiálu z odkopávek, který pochází z bourání či odpadů přilehlých budov. Bude nutné odvézt i případně zvětšené množství nežádoucích hmot, které by mohly být obnaženy při odkopávkových pracích. Odvezeny budou i zbytky odstraňovaných trámů.

2. 3. Z d r o j m a t e r i á l u, o c h r a n a l o k a l i t y

Materiál pro výměnu současného nevhodného materiálu za nový musí odpovídat geologicko-chemickým podmínkám v místě výstavby. Jeho charakter bude v souladu s Pasportem cestní sítě KRNAP (Pilous 2008) v příloze platného Plánu péče. Pokud je pro potřeby rekonstrukce navrhováno použití materiálu z místa stavby, musí se jednat pouze o množství získané přímo v obnažovaném pruhu cesty (původního či vhodného chemického složení). Do okolního terénu nesmí být zasahováno zřizováním drobných zdrojnic /zemníků/. Nesmí být sbírán kámen libovolně z volného okolního terénu, zejména sutí nebo jiných geomorfologicky významných lokalit.

Zdroje pro jednotlivé druhy materiálu pro dovoz jsou popsány v předchozích odstavcích. Jejich detailní určení proběhne před zahájením stavby za součinnosti investora a odboru ochrany přírody KRNAP.

Před zahájením výstavby proběhne terénní průzkum dotčeného území. V detailech bude určeno, v kterých případech bude nutný např. transfer dotčených rostlin nebo budou provedena jiná ochranná opatření.

3. Projektová dokumentace

3. 1. Zpracování

Projektová dokumentace byla zpracována na základě zadání investora v rozsahu pro provedení stavby. Pro zjištění skutečného stavu bylo v terénu provedeno zaměření trasy. V terénu bylo provedeno délkové zaměření pásmem, staničení po 20 metrech bylo vyznačeno barvou na okolní trámy nebo kameny. Pro minimalizaci zásahu do místního prostředí byly barvou značeny pouze body staničení, délky byly vyznačeny křídou. Při pochůzce byl proveden popis současného stavu s návrhem opatření v jednotlivých místech. Zachycen je stav k polovině srpna 2011.

Popis navrhovaných opatření podle staničení je popsán v příloze Přehled navrhovaných prací. Zde je v oddíle Sumář výměr provedena kvantifikace navrhovaných prací. Práce dle položek Katalogů stavebních prací ÚRS Praha s oceněním dle těchto katalogů jsou sepsány v závěrečné příloze Orientační ocenění. Pro provádění se předpokládá většinou pouze ruční provádění prací s jednoduchým nářadím a pouze s minimální možností využití malé mechanizace. Pro popis a následné ocenění prací bylo možno použít z katalogů pouze adekvátní položky, nejlépe vystihující charakter daného problému. Ocenění podle všeobecných ceníků HSV je takto pouze orientační, konečnou cenu lze stanovit až dle nabídek konkrétních dodavatelů.

Cesta leží v katastrálním území Bedřichov v Krkonoších a nachází se na parcele číslo 794/2. Majetkoprávní vztahy v obvodu stavby nejsou v této technické dokumentaci řešeny a dokladuje je investor samostatně. V okraji staveniště se nachází podzemní kabely elektrické a spojové. Při pracích v jejich blízkosti je nutno dbát zvýšené opatrnosti. Podmínky správců sítí, uvedené ve vyjádřeních, musí být splněny. Přístup na trasu je po silnici z Jilemnice na Horní Mísečky a Vrbatovu boudu, dále po zpevněné horské cestě od Vrbatovy boudy na Labskou boudu. Na trasu přes horské louky mohou mít přístup pouze vozidla se zvláštním

povolením Správy národního parku.

Stavba musí probíhat pouze ve vymezeném pruhu současné cesty. Dodržení obvodu stavby pouze v hranicích současné cesty bude pravidelně kontrolováno stavebním dozorem. Po čas provádění stavby bude vhodné omezit přístup turistů na trasu. Vhodná bude i instalace tabulek pro informaci veřejnosti s vysvětlujícím textem, týkajícím se nezbytných stavebních úprav v místě.

Návrh byl konzultován se zástupci oddělení ochrany přírody KRNAP, podmínky pro realizaci stavby v I. zóně parku jsou uvedeny ve vyjádření.

3. 2. O b s a h p r o j e k t o v é d o k u m e n t a c e

1. Technická zpráva
2. Situace umístění stavby 1 : 25.000
3. Zákres do mapy katastrální
4. Situační schema s popisem prací 1 : 200
5. Přehled navrhovaných prací a Sumář výměr
6. Orientační ocenění
7. Ilustrační fotografie

--- \\\\|\\|\\|\\| --- \\\\|\\|\\|\\| --- \\\\|\\|\\|\\| ---