 <b>Inplan CZ s.r.o.</b> dopravní stavby městské inženýrství  Majakovského 707/29 360 05 Karlovy Vary <a href="http://www.inplan.cz">www.inplan.cz</a>	Zodpovědný projektant: Ing. Petr Král	Hlavní projektant: Ing. Petr Král	Stavebník: <b>Město Loket</b> T.G.Masaryka 1/69 Loket 357 33	
	Projektant: Ing. Radoslav Zach	Technická kontrola: Ing. Ota Řezanka		
	Zakázka:  <b>Loket - silnice III/2099, Sokolovská ulice"</b>  Příloha:  <b>Technická zpráva</b>		Datum: 08/2019	Paré číslo:
			Úroveň: TST	
			Číslo zakázky: 122019	
			Měřítko:	Číslo přílohy: <b>A</b>

Dokumentaci lze užívat ve smyslu příslušné smlouvy o dílo, kopírování a rozšiřování bez předchozího souhlasu je zakázáno.

## A.1 Popis území stavby

a) charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem území, dosavadní využití a zastavěnost území

Studie úpravy silnice III/2099 v úseku od 1.940 – 1.230 km s jednostranným chodníkem začíná od mostu přes Ohři okolo čerpací stanice pohonných hmot, dále v návaznosti na stávající chodník po pravé straně vozovky a končí u vjezdu do plánované obytné zóny k Okálům. Území je na svém začátku zastavěné čerpací stanicí, parkovištěm a autobusovými zastávkami. Na konci je území řídce zastavěné rodinnými domy.

### Fotodokumentace současného stavu:

Začátek u mostu



Pokračování podél čerpací stanice



Napojení na stávající chodník



Stávající chodník podél parkoviště



Konec chodníku



Úsek před zatáčkou s římsou





Začátek zatáčky s římsou



Římsa na gabionové zdi



Zatáčka s římsou, silniční svodidlo



Vyústění odvodňovací roury



Pokračování římsy



Konec římsy





Úsek u supího potoku



Pohled z odbočky na lesní cestu



Před odbočkou ke Sportovní ul.



Odbočka do Sportovní ul.



Poslední úsek



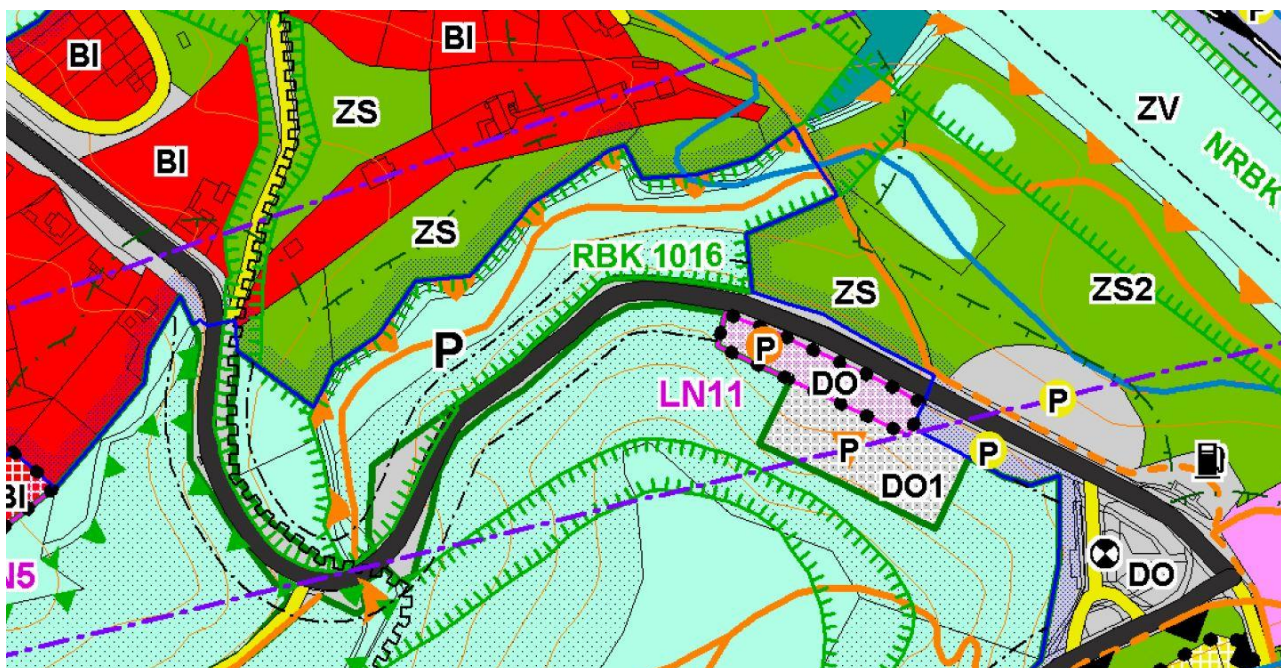
Místo vjezdu k Okálům, konec úprav





**b) údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování**

Návrh chodníku vzniká na ploše stávající komunikace, případně těsně vedle ní, v plochách určených pro dopravu.

**OSTATNÍ PLOCHY**

DO	DO
	DOx
DZ	

DOPRAVNÍ OBSLUHA  
DOPRAVNÍ OBSLUHA SPECIFICKÁ  
DOPRAVNÍ OBSLUHA ŽELEZNIČNÍ

**LIMITY VYUŽITÍ ÚZEMÍ****KULTURNÍ LIMITY**


KULTURNÍ PAMÁTKA  
MĚSTSKÁ PAMÁTKOVÉ REZERVACE (MPR)  
OCHRANNÉ PÁSMO MPR

**c) výčet podkladů pro studii**

V rámci projektové přípravy bylo provedeno geodetické zaměření:

- Zaměření všech terénních nerovností, rigolů a bodů terénu
- Zaměření budov, komunikací a jiných objektů
- Zaměření sloupů, oplocení, ohrub

Dále byla provedena fotodokumentace současného stavu území. Záměr byl konzultován se zástupci města a KSUS Karlovarského kraje. Byla zajištěna stanoviska o existenci inženýrských sítí. Z důvodu přehlednosti je zobrazení sítí v situacích vypnuto.

**d) ochrana území podle jiných právních předpisů**

Úsek upravované komunikace se nachází v ochranném pásmu městské památkové rezervace. Z hlediska ochrany přírody se část úprav nenachází na hranici s biokoridorem.

**e) poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.**

Stavba se nenachází v záplavovém ani poddolovaném území.

**f) vliv stavby na okolní stavby a pozemky**

Z okolních staveb návrh chodníku zasahuje do dělicí ostrůvku čerpací stanice, zde dochází k rozšíření tohoto ostrůvku o cca 1,0 m. Ostrůvek je na pozemku stávající komunikace.

Ve staničení km 0,575 bude nutné stavebně upravit čelo propustku.

U odbočení do Sportovní ul. bude upravena a prodloužena stávající opěrná zeď.

**g) územně technické podmínky - zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě**

Chodník je navržen podél stávající silnice III/2099. Začátek navrhovaného chodníku navazuje na stávající chodník před mostem, dále je chodník dotažen až k odbočce k Okálům, kde je již vyprojektován chodník směrem k blízké autobusové zastávce.

Bude nutné vybudovat nové veřejné osvětlení, které je navrženo od poslední lampy u schodů za parkovištěm až k odbočce do Sportovní ulice.

Šířkové uspořádání i podélný sklon chodníku umožňuje bezbariérové užívání.

**h) věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice**

Zároveň s výstavbou chodníku se předpokládá i úprava silnice III/2099. V dalším stupni projektové dokumentace bude řešeno zejména odvodnění silnice, které je v současné době v některých úsecích problematické.

**i) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých je stavba navržena**

SEZNAM DOTČENÝCH POZEMKŮ						
Akce:	Loket - silnice III/2099, Sokolovská ulice					
p.p.č	k. ú.	výměra m <sup>2</sup>	druh pozemku	způsob využití	způsob ochrany	vlastník/správce
813/1	Loket	12013	ostatní plocha	zeleň		Město Loket
777/7	Loket	17070	ostatní plocha	silnice		KSÚSK
777/2	Loket	145	ostatní plocha	manipulační plocha		KSÚSK
777/3	Loket	72	ostatní plocha	silnice		Město Loket
808/6	Loket	4320	lesní pozemek	les jiný než hospodářský		Město Loket
804/14	Loket	546	trvalý travní porost		ZPF	Lojínová Ivana
804/10	Loket	1080	trvalý travní porost		ZPF	Lojínová Ivana

**A.2 Celkový popis stavby****a) nová stavba nebo změna dokončené stavby; údaje o dotčené komunikaci**

Jedná se o novou stavbu chodníku se související úpravou stávající silnice III/2099. Jednostranný chodník je navržen podél silnice III/2099 v úseku od km 1.940 – 1.230, začíná od mostu přes Ohři okolo čerpací stanice pohonných hmot, dále v návaznosti na stávající chodník po pravé straně vozovky a končí u vjezdu do plánované obytné zóny k Okálům.

V současné době je chodník podél parkoviště za čerpací stanicí. Dále jsou pěší, směřující do centra, pomocí přechodu pro chodce navedeni na druhou stranu silnice k autobusovým zastávkám. Většina lidí si cestu do centra zkracuje přes čerpací stanici nebo po vozovce.

V částech se širokou zpevněnou krajnicí, obzvláště při konání kulturních akcí, neoprávněně parkují vozidla.

Vybudování chodníku a zúžení krajnice přispěje ke zvětšení bezpečnosti silničního provozu.

**b) navrhované parametry stavby a odhad nákladů**

Délka chodníku	= 820 m
Plocha chodníku	= 1 370 m <sup>2</sup>
Délka opěrných zdí a podezdívek	= 195 m
Délka veřejného osvětlení	= 480 m
Počet lamp	= 15 ks

**Odhad investičních nákladů**

Jsou spočítány náklady na výstavbu chodníku. Nejsou započteny náklady na úpravu vozovky, protože zatím není znám rozsah úprav.

**Hrubý odhad nákladů (bez DPH)**

Zdroj: MMR, ÚÚR - Průměrné ceny dopravní a technické infrastruktury - Aktualizace 2017

demolice a přípravné práce	popis	mj	počet mj	jedn. cena [kč]	celkem [kč]
kácení náletu		m <sup>2</sup>	450	64	28 620
sejmutí ornice		m <sup>2</sup>	640	44	28 160
bourání asfaltových ploch	podél chodníku	m <sup>2</sup>	960	695	667 200
odstranění svodidla		m	480	310	148 800
bourání betonových objektů		m <sup>3</sup>	15	3 500	52 500

cena celkem bez DPH 925 280 Kč  
rok 2019 (+30%) **1 202 864 Kč**

komunikace a zdi	popis	mj	počet mj	jedn. cena [kč]	celkem [kč]
chodník	dlážděný	m <sup>2</sup>	1 390	917	1 274 630
asfaltový přejezd	dna čerpací stanici	m <sup>2</sup>	51	1 351	68 901
obrubník	kamenný	bm	820	1 295	1 061 900
odvodňovací proužek		bm	130	840	109 200
zelený pás		m <sup>2</sup>	275	140	38 500
svahování		bm	390	206	80 340
opěrná zeď		m <sup>3</sup>	117	5 599	655 083
zábradlí		bm	170	3 150	535 500

cena celkem bez DPH 3 824 054 Kč  
rok 2019 (+30%) **4 971 270 Kč**

sít	popis	mj	počet mj	jedn. cena [kč]	celkem [kč]
kanalizace	trubní vedení	m	160	4 100	656 000
kanalizace	revizní šachta	ks	5	43 300	216 500
veřejné osvětlení	včetně lamp	bm	480	1 294	621 120

cena celkem bez DPH 1 493 620 Kč  
rok 2019 (+30%) **1 792 344 Kč**

**Stavba celkem bez DPH**

**7 966 478 Kč**

**c) základní technický popis stavby**

**Chodník** podél vozovky bez dělicího zeleného pásu je navržen v šířce:

1,5 m (pás pro chodce) + 0,5 (bezpečnostní odstup od jízdního pruhu) = 2,0 m.

Mezi odbočkou do Sportovní ulice a k Okálům je navržen chodník šířky 1,5 m. Mezi chodníkem a vozovkou je navržen dělicí zelný pás šířky 1,5 m.

**Komunikace** je dle zákona o pozemních komunikacích definována jako místní komunikace II. třídy, kterou je dopravně významná sběrná komunikace. Základní šířka jízdního pruhu je 3,25 m; šířka vodícího proužku je 0,25 m; základní šířka mezi obrubníkem a krajnicí je 7,0 m. Ve směrových obloucích jsou jízdní pruhy rozšířeny minimálně o normové hodnoty. V křižovatce u čerpací stanice dojde k částečnému zúžení vnějšího jízdního pruhu a to v úseku od vjezdu k výjezdu do čerpací stanice. Šířka jízdního pruhu byla ještě zvětšena oproti normovým hodnotám dle vlečných křivek nákladního automobilu. Ve směrovém oblouku v km 0,300 (podél římsy) dochází naopak k rozšíření jízdního pruhu oproti stávajícímu stavu – v situaci je zakresleno stávající a nové VDZ.

**Odvodnění** vozovky ve směrovém oblouku nad potokem (staničení cca km 0,440 – 0,580) bude provedeno pomocí odvodňovacího proužku s uličními vpustmi. Voda z vpustí bude svedena do okolního terénu. V úseku od odbočky do Sportovní ul. k Okálům bud nutné stávající příkop zatrubnit s vyústěním do stávající horské vpusti. Konkrétnější řešení odvodnění a umístění vpustí bude řešeno v dalším stupni projektové dokumentace v návaznosti na niveletu a příčné sklonu upravované vozovky.

**Veřejné osvětlení** v délce 480 m bude nutné vybudovat od poslední lampy u schodů za parkovištěm až k odbočce do Sportovní ulice.

### A.3 Závěr

Technická studie měla za cíl prověřit možné umístění chodníku podél stávající komunikace a to s ohledem na její šířkové uspořádání a reliéf okolního terénu. Studie prokázalo možnost umístění chodníku po pravé straně komunikace bez větších a technicky náročných stavebních úprav. Vzhledem ke svažitosti terénu bude ve dvou úsecích nutné postavit opěrné zdi s výškou cca 1,0 nad terénem a v délce cca 70 m.

#### **Zdůvodnění trasy pravostranného chodníku:**

Rozděleno na 5 úseků.

- 1) V úseku od centra navazuje plánovaný chodník na chodník na mostě, dále vede kolem čerpací stanice a napojuje se na stávající chodník podél parkoviště až ke schodům do Sportovní ul. Propojují se dva stávající chodníky. Po této straně komunikace je větší intenzita chodců z parkoviště směr amfiteátr a centrum.
- 2) V úseku od schodů po první levotočivou zatáčku (km 0,300) by bylo místo na chodník vlevo, ale znamenalo by to převádět lidi na druhou stranu. Nová opěrná zeď je výšky jen cca 0,8m.
- 3) Hlavní problém levostranného chodníku je v nároží následných zatáček, ve kterých vystupuje téměř kolmý skalní masiv. Pouštět se do ubourávání a narušování skály je dost rizikové (i do budoucna). Pokud bychom umístili chodník na hranu stávající vozovky (a nezasahovali do skály) museli bychom vozovku rozšířit na pravé straně až za stávající svodidlo na římse opěrné zdi. Okraj jízdního pruhu (a projíždějících aut) bychom tak přiblížili na hranu stávající vysoké opěrné zdi. Z tohoto důvodu by se muselo po celé délce stávající opěrné zdi instalovat a řádně zakotvit mostní zábradelní svodidlo. Z bezpečnostního hlediska se jeví vhodnější nepouštět auta na hranu zdi v takto ostré zatáčke, zvláště v zimním období by to mohlo být problematické.

Intenzita chodců v zimě bude nízká, od vozovky je chodník oddělen obrubníkem výšky 15 cm, dále bude chodník opticky ohraničen lampami a v ostrých zatáčkách se můžou umístit zahrazovací sloupky.

- 4) Od odbočky na lesní cestu (km 0,500) ke křižovatce s ul. Sportovní je otázka přesunutí chodníku na levou stranu relevantní. Chodník je ale veden stále vpravo i z důvodu ponechání volného prostoru mezi svahem a vozovkou pro úpravu odvodnění, které je v současnosti dle vyjádření správce komunikace problematické. V případě přesunutí chodníku na levou stranu bychom se nevyhnuli úpravě svahu, ubourání skály (i když



v přijatelném rozsahu), možná výstavbě zárubní zídky mezi chodníkem a svahem, ale zbylo by méně místa pro vyřešení odtoku vody z okolního svahu. Na druhou stranu bychom zkrátili, nebo zcela vynechali opěrnou zeď, která na konci vede přes soukromé pozemky.

Navržené místo pro přecházení je v tomto místě přehledné s dostatečným rozhledem pro chodce i motoristy. Nejedná se o přechod pro chodce, kde by auta musela nutně dávat přednost.

Přesunutím chodníku v tomto úseku na levou stranu bychom museli umístit místo pro přecházení za zatáčku, kde je ale zhoršený rozhled doprava.

Obě dvě varianty mají svá pro a proti, v současné době nelze stoprocentně rozhodnout, co bude vhodnější z hlediska finančních, technických nebo majetkoprávních. Nicméně se přikláníme k variantě vézt chodník v celé délce po jedné straně komunikace. Zástupce KSUS navrženou trasu podporuje, Dopravní inspektorát policie to nerozporuje.

5) Od křižovatky se Sportovní po vjezd k okálům je veden chodník vpravo z důvodu dovedení chodníku ke stávajícímu rodinnému domu na p.p.č. 799 a dále pak k napojení na již vyprojektovaný chodník od zastávky ke vjezdu k okálům.

#### **Shrnutí připomínek dotčených orgánů:**

- Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje požaduje v dalším stupni projektové dokumentace dořešit odvodnění řešeného území a dále již nezužovat průjezdní profil. Ostatní podmínky jsou legislativního charakteru.
- Dopravní inspektorát PČR požaduje v dalším stupni projektové dokumentace ověřit vlečné křivky pro průjezd nejdelšího předpokládaného vozidla (jízdní soupravy s dlouhým dřívím).
- Odbor životního prostředí a Odbor územního plánování MÚ Sokolov považují záměr za přípustný. Všechny připomínky a body, které bude nutné splnit v dalších stupních projektové dokumentace, jsou součástí příloh této zprávy.

#### **Přílohy:**

- Stanovisko Krajské správy a údržby silnic Karlovarského kraje
- Stanovisko dopravního inspektorátu policie ČR
- Souhrnné vyjádření odboru životního prostředí MÚ Sokolov
- Závazné stanovisko orgánu územního plánování MÚ Sokolov

V Karlových Varech, říjen 2019

Vypracoval: Ing. Radoslav Zach