

# MĚSTSKÝ ÚŘAD SOKOLOV

Rokycanova 1929, 356 01 Sokolov

## Odbor stavební a územního plánování

ČÍSLO SPISU: SUP/113090/2019/KAZIV  
ČÍSLO JEDNACÍ: MUSO/135665/2019/OSÚP/KAZI  
ČÍSLO EVIDENČNÍ: 167589  
VYŘIZUJE: Kamila Živná  
TEL.: 354 228 236, 601 393 198  
E-MAIL: kamila.zivna@mu-sokolov.cz  
DATUM: 04. prosince 2019



**Městský úřad Sokolov**

Toto rozhodnutí nabylo právní moc

dne

24. prosince 2019  
Hodnoto dne: 6. ledna 2020  
*Kamila Živná*

## ROZHODNUTÍ

### Výroková část:

Městský úřad Sokolov, odbor stavební a územního plánování, jako silniční správní úřad příslušný podle § 40 odst. 4 písm. a) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen "zákon o pozemních komunikacích") a speciální stavební úřad příslušný podle § 16 odst. 1 a § 40 odst. 4 písm. a) zákona o pozemních komunikacích, a § 15 odst. 1 a § 169 odst. 4 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen "stavební zákon"), ve společném územním a stavebním řízení (dále jen "společné řízení") posoudil podle § 94o stavebního zákona žádost o vydání společného povolení, kterou dne 02. 10. 2019 podala

**Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje, příspěvková organizace, jednající Ing. Janem Lichtnegerem - ředitelem organizace, IČO 70947023, Chebská 282, 356 01 Sokolov 1** (dále jen "žadatel"), a na základě tohoto posouzení:

- I. Podle § 94p odst. 1 stavebního zákona a § 13a vyhlášky č. 503/2006 Sb., o podrobnější úpravě územního rozhodování, územního opatření a stavebního řádu

**s c h v a l u j e s t a v e b n í z á m ě r**

na stavbu:

**"Přístupové komunikace a parkoviště pro areál BMW v k. ú. Horní Nivy"**

(dále jen "stavba") na pozemku parc. č. 628/4 (ostatní plocha), parc. č. 913/1 (ostatní plocha) v katastrálním území Horní Nivy.

Stavba obsahuje:

Jedná se o výstavbu nové okružní křižovatky, která se napojuje na související stavbu "II/210 Napojení Podkrušnohorské výsypky v k. ú. Horní Nivy". Okružní křižovatka má 4 rameny, kde větev A propojuje přístupové komunikace a parkoviště se související stavbou, resp. se silnicí II/210, dále větev B, která napojuje stávající komunikace vedoucí v prostoru Velké podkrušnohorské výsypky a 2 ramena, resp. větve C a D, vedoucí k parkovacím a zpevněným plochám sloužícím pro areál BMW, které jsou taktéž součástí této stavby. Dále bude vybudována v rámci této stavby provizorní komunikace sloužící pro staveništní dopravu vyvolanou související stavbou. V neposlední řadě je součástí stavby vybudování nového odvodnění zpevněných ploch a veřejného osvětlení.

- SO 101 Okružní křižovatka: Do místa stávající účelové komunikace vybudované v rámci související stavby bude nově umístěna okružní křižovatka s vnějším průměrem 50m s jednopruhovým okružním pásem š. 5,00m, dlážděným prstencem š. 2,50m a středovým ostrovem D=35,00m, který bude

- navýšen do kulového vrchlíku a vhodně osázen zelení. Zeleň je nutné vysázet již na okraji středového ostrova pro zajištění rozhledu na středový ostrov dle ČSN 73 6102 v platném znění a musí mít výšku min. 1,50m. Rozměry okružní křižovatky jsou v souladu s TP 135. Vlečné křivky jsou prověřeny na průjezd křižovatky návěsovou soupravou o celkové dl. 16,50m a autobus s dl. 15m. Vjezdy i výjezdy jsou rovněž navrženy jako jednoruhové, přičemž protisměrné jízdní pruhy jsou odděleny směrovacími ostrůvky s dlážděným povrchem. Okružní křižovatka má čtyři ramena, kde větev A propojuje přístupové komunikace a parkoviště se související stavbou, resp. se silnicí 11/210, dále větev B, která napojuje stávající komunikace vedoucí v prostoru Velké podkrušnohorské výsypky a dvě ramena, resp. větve C a D, vedoucí k parkovacím a zpevněným plochám sloužící pro areál BMW, které jsou také součástí této stavby (SO 101). Všechny komunikace jsou navrženy v kategorii S9,5/60, tj. 2x3,50m jízdní pruh + 2x0,75 zpevněná krajnice, jejíž součástí je vodící proužek š. 0,25m + 2 x 0,50 m nezpevněná krajnice ve volné šířce (v úseku se svodidlem doplněná o š. 1,00 m, resp. v úseku se směrovými sloupky o š. 0,25 m), jsou tedy obousměrné směrově nerozdělené. Směrové vedení je zřejmé z grafické části PD. Okružní křižovatka je výškově umístěna tak, že účelová komunikace vybudovaná v rámci související stavby bude pokračovat, resp. klesat ve sklonu 3,0%. Výškové řešení je navrženo tak, aby nebyly překračovány maximální povolené sklony dle platných předpisů. Větev A směrem od okružní křižovatky stoupá ve sklonu 3,0% a napojuje se na již vybudovanou účelovou komunikaci. Větev B směrem od okružní křižovatky stoupá ve sklonu 0,6%. Podélný sklon okružního pásu je proměnný v rozmezí +3% - -3%. Základní příčný sklon na větvích je střechovitý a ve směrových obloucích je navržen jako jednostranný. Na okružním pásu je příčný sklon navržen proměnný od +3% do -3%. Dlážděný prstenec je navržen se sklonem 6% vždy směrem od středového ostrova. Na větví A budou úpravy provedeny v dl. cca 68m a na větví B v dl. cca 77m. V místě napojení na stávající účelovou komunikaci vybudovanou v rámci související stavby je navržena na dl. cca 27m pouze rekonstrukce, tj. odfrézování obrusné asfaltové vrstvy v tl. 0,04 m a její následné vrácení s napojením nového vodorovného dopravního značení na stávající.
- U okružní křižovatky bude středový ostrov lemován betonovými prefabrikovanými obrubami s výškou nášlapu 150mm. Směrovací ostrůvky a dlážděný prstenec budou po svém obvodu lemovány KO obrubníky s výškou nášlapu 95mm. Povrch směrovacích ostrůvků bude ze žulových kostek 100x100mm uložených do cementové malty. Do obrubníků středového ostrova a směrovacích ostrůvků je navrženo osadit všesměrná retroreflexní (skleněná) oka. Veškeré betonové prefabrikáty budou uloženy do lože tl. 100 mm z betonu min. C20/25n-XF3. Po pokládce asfaltových vrstev bude spára mezi asfaltovým krytem a betonovými obrubami proříznuta v š. 0,02m, v. 0,04m a následně vyplněna modifikovanou asfaltovou zálivkou za horka typu N2. Veškeré spáry kamenné (žulové) dlažby budou vyspárovány cementovou maltou M25-XF4.
  - Nezpevněné krajnice: Pro zřízení nezpevněné krajnice musí být použita alespoň málo vhodná nebo lepší dle ČSN 73 6133 a v souladu se vzorovými listy č.1, TKP kap. 4 a ZTKP. Zhutnění v celé mocnosti je stejné jako pro aktivní zónu, tj. 100% PS. Nezpevněná krajnice je provedena šířky 0,75 m (s osazením směrových sloupků) a 1,50 m (s osazením svodidla) s příčným sklonem 8% od vozovky a je oproti hraně vozovky zapuštěna o 0,03 m (po zhutnění). Povrch této krajnice bude zpevněn šterkodrtí fr. 0/32, třídy B v tloušťce 0,15 m. Při šířce krajnice 0,75 m je zpevnění na celou šíři a při šířce 1,50 m je zpevnění na šířku 0,50 m (k líci svodidla) a zbývající 1,00 m je opatřen humózní vrstvou v tloušťce 0,15 m a oset ručně travním semenem v příp. humózní vrstvy v rovině a hydroosevem v příp. humózní vrstvy ve svahu.
  - V rámci objektu budou nové zelené plochy a stávající plochy narušené stavbou pokryty humózní vrstvou v tloušťce 150 mm a osety travním semenem. V průhledu skrz okružní křižovatku bude zabráněno kulovým vrchlíkem ze zeminy, který bude vhodně osázen zelení. Zeleň je nutné vysázet již na okraji středového ostrova pro zajištění rozhledu na středový ostrov dle ČSN 73 6102 v platném znění a musí mít výšku min. 1,50m. Kulový vrchlík bude symetrický. Další vegetační úpravy nejsou navrženy.
  - Směrové sloupky: Směrové sloupky budou osazeny v nezpevněné části krajnice. Vzájemná vzdálenost mezi jednotlivými sloupky je dle ČSN 73 6101. V celé délce silnice budou osazeny směrové sloupky na nezpevněné krajnici. Výška směrových sloupků na silnici je 0,80 m. Směrové sloupky budou z pružného plechu a budou osazeny dle příslušných TP a ČSN.
  - Svodidla: Svodidla jsou osazena v místech dle ČSN 73 6101 a v délkách dle příslušných TP. U každého svodidla je dle TP114 stanovena úroveň zadržení v závislosti na okolí a charakteru komunikace. Rozsah svodidel je vyznačen v situačních výkresech PD.

- SO 102 Parkoviště pro areál BMW: Součástí tohoto SO je vybudování dvou ramen vedoucích z okružní křižovatky (SO 101), resp. větve C a D. Větev C bude sloužit pro kamionovou a autobusovou dopravu, resp. větev D bude sloužit pouze pro osobní automobily toto rozdělení bude řešeno svislým dopravním značením (SO 131). Vjezdy i výjezdy jsou navrženy jako jednopruhé, přičemž protisměrné jízdní pruhy jsou odděleny směrovacími ostrůvky s dlážděným povrchem. Komunikace vlevo od dělicího ostrůvku š. 1,0m (osa P2) jsou navrženy v kategorii S9,5/50, tj. 2x3,50m jízdní pruh + 2x0,75 zpevněná krajnice, jejíž součástí je vodící proužek š. 0,25m + 2 x 0,50 m nezpevněná krajnice. Komunikace vpravo od dělicího ostrůvku (osa P2) mají šířku zpevnění min. 6,00m. Všechny komunikace jsou tedy obousměrné směrově nerozdělené. Směrové vedení je zřejmé z grafické části PD. Výškové řešení je navrženo tak, aby nebyly překračovány maximální povolené sklony dle platných předpisů, a je zřejmé z grafické části PD. Základní příčný sklon na větvích je střechovitý a ve směrových obloucích je navržen jako jednostranný. Komunikace budou lemovány prefabrikovaným betonovým obrubníkem s výškou náslapu 0,15m. V místě parkovacích míst bude výška náslapu snížena na 0,08m - 0,10m viz příloha č. 4. - Vzorové příčné řezy a obrubník podél parkovacích míst pro osoby ZTP bude mít výšku náslapu 0,02m. Záhonový obrubník lemující vnější hranu komunikace pro pěší při areálu BMW bude mít výšku náslapu 0,06m. Součástí tohoto SO je i vybudování dlážděného autobusového zálivu, kde nástupní hrana má délku 37m a bude lemována bezbariérovým betonovým obrubníkem s výškou náslapu 0,20m (37m+2x2m přechodové kusy). Šířka nástupiště bude 3,50m a komunikace pro pěší v části parkoviště pro osobní automobily budou mít š. 1,50m, ve kterých bude osazeno veřejné osvětlení (SO 431), chodník podél areálu BMW je navržen se šířkou 2,50m. Dále podél nástupní hrany bude vytvořen kontrastní (optický) pás v délce nástupní hrany (37 m) a signální pás š.0,80m v místě označníku. Kontrastní pás bude z hladké dlažby červené barvy, signální pás bude z reliéfní dlažby např. červené barvy. V místě parkovacích míst pro ZTP bude podél hrany obrubníku vytvořen varovný pás se šířkou 0,40m z důvodu sníženého náslapu obruby (0,02m). Varovné a signální pásy musí být z reliéfní dlažby schváleného typu odlišné barvy, než komunikace pro pěší např. červené.
- Parkovací místa jsou navržena v souladu s ČSN 73 6056, kdy krajní stání jsou rozšířena o 0,25m. Základní šířka kolmého stání pro osobní vozidla je 2,50m (pro ZTP 3,50m) a dl. 5,00m. Šikmé stání pro nákladní vozidla je navrženo se šířkou 3,50m a základní délkou měřenou kolmo k jízdnímu pásu 16,00m. Celkem je navrženo 14 parkovacích míst pro TIR s režimem šikmého stání a 760 parkovacích míst pro osobní automobily s režimem kolmého stání, kde z tohoto počtu je 15 míst vyhrazených pro osoby ZTP.
- Směrovací a dělicí ostrůvky budou po svém obvodu lemovány KO obrubníky s výškou náslapu 95mm. Povrch směrovacích ostrůvků bude ze žulových kostek 100x100mm uložených do cementové malty. Do těchto obrubníků směrovacích ostrůvků je navrženo osadit všesměrná retroreflexní (skleněná) oka. Veškeré betonové prefabrikáty budou uloženy do lože tl. 100 mm z betonu min. C20/25n-XF3. Po pokládce asfaltových vrstev bude spára mezi asfaltovým krytem a betonovými obrubami proříznuta v š. 0,02m, v. 0,04m a následně vyplněna modifikovanou asfaltovou zálivkou za horka typu N2. Veškeré spáry kamenné (žulové) dlažby budou vyspárovány cementovou maltou M25-XF4. Směrové sloupky
- Nezpevněné krajnice: Pro zřízení nezpevněné krajnice musí být použita alespoň málo vhodná nebo lepší dle ČSN 73 6133 a v souladu se vzorovými listy č.1, TKP kap. 4 a ZTKP. Zhutnění v celé mocnosti je stejné jako pro aktivní zónu, tj. 100% PS.
- Nezpevněné krajnice podél polní cesty budou provedeny v šířce 0,75 m (s osazením směrových sloupků) s příčným sklonem 8% od vozovky a jsou oproti hraně vozovky zapuštěny o 0,03 m (po zhutnění). Povrch těchto krajnic bude zpevněn šterkodrtí fr. 0/32, třídy B v tloušťce 0,15 m. Při šířce krajnice 0,75 m je zpevnění na celou šíři. Krajnice podél odstavných ploch jsou navrženy se š. 0,50m a jsou opatřeny humózní vrstvou v tloušťce 0,15 m a osety ručně travním semenem.
- V rámci objektu budou nové zelené plochy a stávající plochy narušené stavbou pokryty humózní vrstvou v tloušťce 150 mm a osety travním semenem. Další vegetační úpravy nejsou navrženy.
- Směrové sloupky: Směrové sloupky budou osazeny v nezpevněné části krajnice. Vzájemná vzdálenost mezi jednotlivými sloupky je dle ČSN 73 6101. V celé délce silnice budou osazeny směrové sloupky na nezpevněné krajnici. Výška směrových sloupků na silnici je 0,80 m. Směrové sloupky budou z pružného plechu a budou osazeny dle příslušných TP a ČSN.

- SO 103 Provizorní komunikace na staveništi: řeší výstavbu nové provizorní komunikace propojující související stavbu „11/210 Napojení Podkrušnohorské výsypky v k. ú. Horní Nivy" se stavbou areálu BMW, resp. "FMDC / Future Mobility Development Center". Nová provizorní komunikace se napojuje v začátku úseku na stávající komunikaci v kategorii S9,5 s celkovou šířkou zpevnění 8,50m, pokračuje v přímé až do km 0,077, kde navazuje na levostranný směrový oblouk R=22m, kde tato komunikace bude rozšířena na dl. cca 20m dle ČSN 73 6102 v platném znění o 1,30m (0,70+0,60m) na celkovou šířku zpevnění 9,80m a v této šířce pokračuje v přímé až k navazující stavbě "FMDC / Future Mobility Development Center". V km 0,200 - 0,345 bude vlevo ve směru staničení vytvořena zpevněná plocha o půdorysných rozměrech 144,80x16,50m pro příp. odstavení osobních automobilů. Průběh šířkového uspořádání komunikace je dokladován v grafické části projektové dokumentace. Podélný sklon z větší části resp. výškové řešení objektů SO 101 a SO 102 z důvodu následného využití již zpevněných ploch, které budou vybudovány v rámci tohoto SO a je dokladován v grafické části PD. Příčný sklon a jeho změny jsou dokladovány v grafické části PD. Celková délka provizorní komunikace je cca 511m.
- Nezpevněné krajnice: Pro zřízení nezpevněné krajnice musí být použita alespoň málo vhodná nebo lepší dle ČSN 73 6133 a v souladu se vzorovými listy č.1, TKP kap. 4 a ZTKP. Zhutnění v celé mocnosti je stejné jako pro aktivní zónu, tj. 100% PS.
- Nezpevněná krajnice je provedena šířky 0,75 m (s osazením směrových sloupků) a 1,50 m (s osazením svodidla) s příčným sklonem 8% od vozovky a je oproti hraně vozovky zapuštěna o 0,03 m (po zhutnění). Povrch této krajnice bude zpevněn šterkodrtí fr. 0/32, třídy B v tloušťce 0,15 m. Při šířce krajnice 0,75 m je zpevnění na celou šíři a při šířce 1,50 m je zpevnění na šířku 0,50 m (k líci svodidla) a zbývající 1,00 m je opatřen humózní vrstvou v tloušťce 0,15 m a oset ručně travním semenem v příp. humózní vrstvy v rovině a hydroosevem v příp. humózní vrstvy ve svahu.
- Směrové sloupky: budou osazeny v nezpevněné části krajnice. Vzájemná vzdálenost mezi jednotlivými sloupky je dle ČSN 73 6101. V celé délce silnice budou osazeny směrové sloupky na nezpevněné krajnici. Výška směrových sloupků na silnici je 0,80 m. Směrové sloupky budou z pružného plechu a budou osazeny dle příslušných TP a ČSN.
- Svodidla: osazena v místech dle ČSN 73 6101 a v délkách dle příslušných TP. U každého svodidla je dle TP114 stanovena úroveň zadržení v závislosti na okolí a charakteru komunikace. Rozsah svodidel je vyznačen v situačních výkresech PD.
- SO 131 Dopravní značení:
- Svislé dopravní značení: Dopravní značky odpovídají příloze vyhlášky 294/2015 Sb. v platném znění, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava řízení provozu na pozemních komunikacích.
- Umístění značek je navrženo s přihlédnutím k TP 65: "Zásady pro osazování dopravních značek na pozemních komunikacích". Orientační dopravní značení je navrženo s využitím TP 100: "Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích". K uvedeným zásadám bylo přihlédnuto jako k doporučeným technickým podmínkám pro umístování dopravních značek na pozemních komunikacích.
- Kvalita svislého dopravního značení musí splňovat podmínky ČSN EN 12899-1, včetně národní přílohy, TKP.
- Svislé dopravní značky, včetně jejich nosných konstrukcí, musí být certifikovány autorizovanou zkušebnou a musí být schváleny MD k užití na pozemních komunikacích v ČR.
- Všechny standardní značky se provedou lisované z plechu FeZn s dvojitým ohybem s plnými rohy. Spojovací materiál bude nekorodující. Objímky mohou zůstat z AI slitin. Poloměr zaoblení rohů štítů značek umístěných vedle vozovky musí být min. 20 mm.
- Značky musí splňovat požadavky třídy P3 dle čl. NA.2.5 národní přílohy ČSN EN 12899-1. Značky umístěné vedle vozovky musí splňovat požadavky nejméně třídy E2 dle čl. NA.2.6 národní přílohy ČSN EN 12899-1.
- Všechny nové definitivní svislé značky a dopravní zařízení se provedou z fólie třídy 2 - folie s balotinou se vzduchovými kapsami (buňkami) a samostatně zreadlicími částicemi balotiny s životností nejméně 10 let. Fólie na činné ploše standardních značek musí být provedena z jednoho kusu.

- Zadní stěna všech značek je matná a barvy šedé nebo hliníkové. Sloupky, stojky, nosné rámové konstrukce, patky, portály, apod. jsou v barvě bílé, šedé nebo hliníkové. Konstrukce ani značky se kromě konstrukcí portálů nenatírají krycími nátěry. Svislé značky se provedou v základní velikosti.
- Sloupky standardních značek se provedou z ocelových žárově zinkovaných trubek namontovaných do patek. Používají se trubky průměru 60 mm s tloušťkou stěny nejvýše 3 mm. Osazeny budou do základových patek z prostého betonu.
- Základy standardních značek musí být z betonu min. třídy C 30/37-XF4, nebo betonového prefabrikátu stejných vlastností. Rozměry základu jsou upraveny na 90x50x70 cm.
- Všechny nosné konstrukce základních značek jsou provedeny jako demontovatelné. Umístění dopravních značek bude vždy kolmo ke směru jízdy. Značky ani jejich nosné konstrukce nesmějí zasahovat do průjezdního profilu komunikace, nebo chodníku. U značek umístěných na zemi vedle vozovky, je minimální vodorovná vzdálenost bližšího okraje značky, nebo její nosné konstrukce od hrany zpevněné krajnice 0,5 m, maximální vzdálenost jsou 2,0 m.
- Všechny značky musí odpovídat platné ČSN EN 12899-1.
- Vodorovné dopravní značení: Vodorovné dopravní značení musí být provedeno jednotným způsobem, s plynulým přechodem v napojení na dopravní značení navazujícího úseku komunikace. Realizace vodorovného značení se předpokládá ve dvou krocích a to nejdříve barvou s následným překrytím plastem po vyvržení asfaltového souvrství.
- Definitivní dopravní značení bude provedeno retroreflexní z materiálů s dlouhou životností (dvousložkový plast), materiály musí být schváleny MDS ČR. Podélné a vodící čáry (VI-V4) musí být profilované pro zajištění odtoku vody a viditelnosti, tj. typ II dle TP70. Příčné čáry, šipky, nápisy apod. se provedou hladké.
- Geometrické rozměry užitých vodorovných dopravních značek:
- Dopravní značka č.V1a "Podélná čára souvislá" má šířku 0,125 m, oddělení jízdních pruhů.
- Dopravní značka č.V2b "Podélná čára přerušovaná" š. 0,25 m, takt 1,5/1,5 m, vedení jízdních pruhů v prostoru křižovatky
- Dopravní značka č.V4 "Vodící čára" š. 0,25 m, vyznačení okraje vozovky
- Dopravní značka č.V4 "Vodící čára" š. 0,25 m, takt 0,5/0,5, označení zastávkového pruhu
- Dopravní značka č.V10b š. 0,125 m, stání kolmé
- Dopravní značka č.V10c š. 0,125 m, stání šikmé
- Dopravní značka č. V11a, zastávka autobusu
- Dopravní značka č. V13 "Šikmé rovnoběžné čáry" š. 0,50 m, takt 0,5/0,5m Dopravní značka č. VI5 "Nápis na vozovce (BUS)"
- Dopravní značka č. VI5 "Nápis na vozovce (symbol 01)"
- Kvalita vodorovného dopravního značení musí splňovat podmínky platné ČSN EN 12 899-1 a ČSN EN 14 36.
- SO 301 Odvodnění zpevněných ploch: Tento stavební objekt řeší výstavbu nové dešťové kanalizace a retenční nádrže pro odvodnění nově navržených zpevněných a nezpevněných ploch pro plánovanou výstavbu areálu BMW v k. ú. Horní Nivy v Karlovarském kraji. V rámci tohoto objektu jsou navrženy celkem čtyři kanalizační stoky s označením (A, B, C a D) a retenční nádrž.
- Stoka "A" začíná napojením na navrhovanou retenční nádrž KM 0,00000. Trasa kanalizace je vedena v nově navržené asfaltové vozovce areálového parkoviště. Konec úseku této stoky je v zelené ploše v blízkosti navrhované okružní křižovatky KM 0,28063 šachta S10A. Odvodnění navrhovaných zpevněných ploch je řešeno pomocí uličních vpustí a šterbinových žlabů. Odvodnění nezpevněných ploch je řešeno pomocí horských vpustí, které jsou umístěny v navrhovaných příkopech.
- V lomových bodech kanalizace jsou navrženy revizní prefabrikované šachty DN 1000. Trasa a dimenze navržené dešťové kanalizace je zřejmá z výkresové části projektové dokumentace. V trase je navrženo celkem 10 revizních šachet, 25 uličních vpustí, 2 šterbinové žlaby, 2 šterbinové vpusti a 2 horské vpusti. Nové uliční vpusti jsou navrženy v prostoru parkovacích ploch a do nejnižších míst zpevněných ploch. Potrubí přípojek uličních vpustí, bude PP DN 200, DIN, min. SN 16. Potrubí přípojek horských vpustí, bude PP DN 250, DIN, min. SN 16.

- Celková délka navrhované kanalizační stoky je 280,63 m, materiál PLAST DN 400 a 500. Podélný sklon kanalizace je v 3,3 - 3,9 ‰. Tato stoka dosahuje značných hloubek v místě napojení do RN, více než 6,0 m od U.T!
- V rámci realizace stavebního objektu SO 103 Provizorní komunikace na staveništi, musí být již realizovány uliční vpusti ozn. UV 3, 5, 7, 9, 11, 13, 15, 17, 18. Tyto vpusti budou vyhotoveny již pro finální terénní úpravy v rámci SO 102. Vpusti budou dočasně napojeny do navrhovaného příkopu, který je součástí odvodnění provizorní komunikace. Po vybudování kanalizační stoky "A" budou tyto vpusti přepojeny do této stoky. Celkové prodloužení potrubí těchto přípojek do prostoru navrhovaného příkopu je 72,00 m, PP DN 200, DIN, min. SN 16.
- Rozsah objektu:
- Potrubí PLAST DN 400 251,49m
- Potrubí PLAST DN 500 29,14m
- Revizní šachty 10ks
- Uliční vpusti UV 25ks
- Potrubí přípojky od UV DN 200 244,00m
- Prodloužení potrubí přípojek
- od UV 200DN 72,00m
- Štěrbinový žlab 2ks
- Horské vpusti 2ks
- Potrubí přípojky od HV DN250 57,70m
- Stoka "B" začíná napojením na navrhovanou stoku "A" KM 0,00000 šachta Š1A. Dále trasa kanalizace pokračuje rovně v nově navržené asfaltové vozovce areálového parkoviště, kde následně v km 0,15557 končí šachta Š4B. Odvodnění navrhovaných zpevněných ploch je řešeno pomocí uličních vpustí. Odvodnění nezpevněných ploch je řešeno pomocí horské vpusti, které je umístěna v navrhovaném příkopu provizorní komunikace na staveništi.
- V lomových bodech kanalizace jsou navrženy revizní prefabrikované šachty DN 1000. Trasa a dimenze navržené dešťové kanalizace je zřejmá z výkresové části projektové dokumentace. V trase jsou navrženy celkem 4 revizní šachty a 16 uličních vpustí. Nové uliční vpusti jsou navrženy v prostoru parkovacích ploch a do nejnižších míst zpevněných ploch. Potrubí přípojek uličních vpustí, bude PP DN 200, DIN, min. SN 16. Potrubí přípojky od horské vpusti, bude PP DN 250, DIN, min. SN 16.
- Celková délka navrhované kanalizační stoky je 153,57 m, materiál PLAST DN 300, 400. Podélný sklon kanalizace je v rozmezí 6,5 - 23,2 ‰.
- V rámci realizace stavebního objektu SO 103 Provizorní komunikace na staveništi, musí být páteřní trasa této stoky již zrealizována z důvodu možného napojení navrhované HV1 umístěné v příkopu odvodnění provizorní komunikace. Tato horská vpust bude napojena do navrhované šachty Š1B. Po zhotovení SO 102 Parkoviště pro areál BMW, bude tato horská vpust zrušena a potrubí bude odstraněno.
- Rozsah objektu:
- Potrubí PLAST DN 300 105,89 m
- Potrubí PLAST DN 400 47,68 m
- Revizní šachty 4 ks
- Uliční vpusti UV 16 ks
- Potrubí přípojky od UV DN 200 139,60 m
- Horská vpust (dočasná) 1 ks
- Potrubí přípojky od HV DN 250 (dočasné) 9,00 m
- Stoka "C" začíná napojením na navrhovanou stoku "A" KM 0,00000 šachta Š2A. Dále trasa kanalizace pokračuje rovně v nově navržené asfaltové vozovce areálového parkoviště, kde následně v km 0,12327 končí šachta Š3C. Odvodnění navrhovaných zpevněných ploch je řešeno pomocí uličních vpustí.
- V lomových bodech kanalizace jsou navrženy revizní prefabrikované šachty DN 1000. Trasa a dimenze navržené dešťové kanalizace je zřejmá z výkresové části projektové dokumentace. V trase

jsou navrženy celkem 3 revizní šachty a 20 uličních vpustí. Nové uliční vpusti jsou navrženy v prostoru parkovacích ploch a do nejnižších míst zpevněných ploch. Potrubí přípojek uličních vpustí, bude PP DN 200, DIN, min. SN 16. Celková délka navrhované kanalizační stoky je 123,27 m, materiál PLAST DN 300. Podélný sklon kanalizace je 9,5 ‰.

- V rámci realizace stavebního objektu SO 103 Provizorní komunikace na staveništi, musí být již realizovány uliční vpusti ozn. UV 3, 6, 9, 12, 15, 16, 19. Tyto vpusti budou vyhotoveny již pro finální terénní úpravy v rámci SO 102. Vpusti budou dočasně napojeny do navrhovaného příkopu, který je součástí odvodnění provizorní komunikace. Po vybudování kanalizační stoky "C" budou tyto vpusti přepojeny do této stoky. Celkové prodloužení potrubí těchto přípojek do navrhované stoky je 20,00 m, PP DN 200, DIN, min. SN 16.
- Rozsah objektu:
- Potrubí PLAST DN 300 123,27 m
- 3 ks 20 ks 181,20 m 20,00 m
- Revizní šachty 3ks
- Uliční vpusti UV 20ks
- Potrubí přípojky od UV DN 200 181,20m
- Prodloužení potrubí přípojek od UV DN 200 20,00m
- Stoka "D" začíná vyústěním do stávajícího odvodňovacího příkopu v KM 0,00000. Trasa kanalizace je vedena volným terénem a končí v nově navržené asfaltové vozovce areálového parkoviště ve spojně šachtě, která je součástí retenční nádrže KM 0,07859. Tato stoka řeší odvedení dešťových vod z navrhované retenční nádrže. V prostoru vyústění potrubí bude stáv. vodoteč opevněna kamennou dlažbou tl. 150 mm s vyspárováním do bet. lože tl. 100 mm v délce 1,0 m před a 2,0 m za vyústěním.
- V trase stoky je navržena jedna revizní prefabrikovaná šachta DN 1000 a jedna prefabrikovaná spadišťová šachta DN 1000. Trasa a dimenze navržené dešťové kanalizace je zřejmá z výkresové části projektové dokumentace. Tato stoka dosahuje značných hloubek v místě odtoku z RN po místo vyústění, více než 7,0 m od P.T! Celková délka navrhované kanalizační stoky je 78,59 m, materiál PLAST DN 500. Podélný sklon kanalizace je v rozmezí 4,3 - 82,6 ‰.
- V rámci realizace stavebního objektu SO 103 Provizorní komunikace na staveništi, musí být již tato stoka zrealizována.
- Rozsah objektu:
- Potrubí PLAST DN 500 78,59 m
- Revizní šachty 1ks
- Retenční nádrž "RN": \_retenční nádrž s odlučovačem ropných látek je navržena v podzemních prefabrikovaných nádržích systému.
- Základem objektu jsou dvě propojené retenční nádrže s užitným objemem 370 m<sup>3</sup>. Do nátokové retenční nádrže je integrován kalojem objemu 48 m<sup>3</sup>, který zajistí usazení kalů a splavenin a ochrání tak navazující technologii před zanesením. Na odtoku z retenčních nádrží je osazena regulační šachta se škrtícím šoupětem na průtok 51,5 l/s, ze které voda odtéká do odlučovače ropných látek (ORL). Systém je na výstupu opatřen slučovací a odtokovou šachtou. Do ní přitéká pročištěná voda z odlučovače ropných látek a zaústí se sem havarijní přepad z retenční nádrže.
- Stavebně je objekt řešen jako montovaný prefabrikovaný systém. Retenční nádrže jsou sestaveny z U-dílů a stropních desek, regulační šachta, odlučovač ropných látek a odtoková slučovací šachta je sestavena z kruhových nádrží s nástavbou uzavřenou zákrytovou deskou. Do všech nádrží je přístup šachtovými vstupy s poklopy.
- Nádrže se osazují do připravené stavební jámy na urovnané šterkové lože. Je to vrstva tříděného drceného kameniva frakce 4/8 mm tloušťky 100 mm. Železobetonové díly se dopraví automobilovými návěsy a montují se pomocí těžkého autojeřábu. Po sestavení a propojení nádrží se osadí vstupní šachty a poklopy. Provedou se kompletační práce a zálivky.
- V rámci realizace stavebního objektu SO 103 Provizorní komunikace na staveništi, musí být již retenční nádrž zrealizována.
- Rozsah objektu:
- Retenční nádrž 2 ks

- Šachta s vír. ventilem 1 ks
- Odlučovač ropných látek - ORL 1 ks
- Slučovací šachta 1 ks
  
- SO 411 Transformovna VN/NN, včetně přípojky: Předmětem tohoto SO jsou veškeré práce spojené s výstavbou nové transformovny a přípojky venkovního vedení VN. Jedná se v podrobném popisu o provedení těchto prací:
- doplnění klesacího vedení a odbočné konzoly na příhradový stožár 18/40
- stavba sloupu č. 1, včetně úsekového odpojovače a uzemnění
- stavba sloupu č. 2, včetně konzol a uzemnění
- instalace vodičů vedení VN
- osazení transformátoru a rozvaděče nn
- výchozí revize
- Přípojka VN
- Venkovní přípojka 22kV ukončená na nové transformovně bude provedena v rámci tohoto stavebního objektu. Na stožáru č. 55 bude provedena odbočka z jednoho potahu linky 22 kV. Z přeponek vedení bude proudovými svorkami a pomocí podpěrných izolátorů VPA instalováno klesací vedení až k odbočné konzole, které bude zavěšena ve výšce cca 7,0 m nad terénem. Na odbočné konzole budou osazeny kotevní izolátory (fiberlink). Přípojka bude provedena lany AlFe 42/7. Sloup č. 1 typu JB 9/6 bude osazen úsekovým odpojovačem.
- Transformovna
- Projektovaná transformovna bude provedena jako betonová jednosloupová s délkou 9m nad finálně upraveným terénem. Dřík sloupové transformovny bude osazen do terénu v prostoru mezi parkovištěm a polní cestou. Základ bude proveden jako betonový - monolitický. Na vrchol stožáru bude kvůli fázové vzdálenosti umístěna konzola, na které bude na kotevních izolátorových řetězcích JK uchycena venkovní přípojka 22kV, provedená holým vodičem AlFe, které budou ukončeny na pojistkovém spodku.
- Na trafostanici pod konzolu budou umístěny pojistkové spodky s omezovači přepětí VN a konzola pod transformátor na kterou bude umístěn nový olejový transformátor 1x25 kVA s převodem 22/0,4kV ve venkovním provedení. Transformátor bude osazen za přívodním vedením VN. Jištění transformátoru na straně VN proti zkratu bude provedeno 6A VN pojistkami. Svod od pojistkových spodků VN na VN svorníky transformátoru bude proveden pasovinou AI 40/5. Svod od NN svorníků transformátoru do rozvaděče NN bude proveden kabelem 1x AYKY 4x70 mm<sup>2</sup> vedeným v plastové svodové chráničce, která bude na jedné straně osazena krytem vývodových trubek a na druhé straně bude pokračovat až do rozvaděče NN.
- Na sloupu transformovny, pod samotným transformátorem, bude umístěn rozvaděč NN s elektroměrovým rozvaděčem pro přímé měření na hladině NN.
- jmenovitý proud; 63 A
- pojistky na přívodu od transformátoru; 50 A charakteristika gTR
- Na rozvaděč nebo na konstrukci trafostanice bude umístěna smaltovaná tabulka s označení trafostanice a s bezpečnostním varováním.
- Uzemnění:
- V rámci objektu bude provedeno společné uzemnění trafostanice a nového rozvaděče NN na hodnotu 2Ω.
- Způsob provedení uzemnění dle ČSN 33 2000-5-54 ed.3, ČSN EN 50522. Uzemnění trafostanice bude provedeno dvěma obvodovými zemnicí FeZn 30/4mm vzájemně propojenými na čtyřech místech (viz výkres SO 402.2), hodnota odporu bude max. 2Ω. Na jednom místě bude z obvodového zemniče proveden vývod, který se vyvede na sloupovou transformovnu, kde bude FeZn pásek veden po betonovém základu až k dříku trafostanice a zde bude na místě k to určeném připojen. Ekvipotenciálové kruhy okolo trafostanice budou propojeny páskou FeZn s rozvaděčem zavěšeným na transformovně.

- Uložení zemního svodu FeZn 30x4mm při přechodu do země bude provedeno tak, aby byl chráněn před mechanickým poškozením. Spoje zemničů provedené v zemi budou ošetřeny proti korozi. Ochranný vodič musí být označen zelenožlutými pruhy.
- Základy:
- Jsou navrženy základy pro betonové sloupky o následujících rozměrech: č. 1 JB9/6 0,8 x 0,8 x 1,8 m; č. 2 JB9/15 1,8 x 1,8 x 2,1 m
- Základy budou kopané a tvořeny betonovou směsí třídy C 25/30. Je ovšem nutné zdůraznit, že celý prostor je uměle navršen (jedná se o výsypku zeminy po těžbě uhlí) a lze tedy předpokládat, že zemina není dostatečně zkonsolidovaná. Rozměry základů a způsob založení budou ověřeny po odkrytí základové spáry.
- Zemní práce:
- Jedná se o výkop základů pro dvojici betonových sloupů, tyto budou prováděny Revize.
- Před uvedením zařízení do provozu byla vyhotovena výchozí revize dle ČSN 331500 a 332000-6 ed.2.
- SO 431 Osvětlení parkoviště:
- výstavba kabelových chrániček pod zpevněnými plochami,
- vytýčení světelných bodů – poloha stožárů a prostupů bude dána tabulkou souřadnic,
- provedení betonových základů stožárů v. o.,
- provedení zemních prací spojených s pokládkou kabelu a zemniče,
- pokládka kabelů ve volné trase,
- postavení všech stožárů vč. výložníku, svítidla, stožárové rozvodnice,
- provedení kabelových koncovek a zapojení vodičů kabelu ve stožárech,
- dodávka a montáž nového rozvaděče VO a podružného rozvaděče VO,
- revize nového VO, průběžné geodetické zaměření stavby, dokumentace skutečného provedení.
- Rozvodná soustava:
- PEN, ~50Hz, 400V/TN-C s ochranou při poruše-automatickým odpojením od zdroje nadproudem,
- Osvětlovací stožáry: ocelové, bezpaticové, žár. zink., jmenovitá výška 12 m
- typ stožáru U12 (159/133/114),
- obloukový výložník, typ J, délka dle konkrétních stožárů,
- protikorozi ochrana PKO dle TKP19B stožárová svorkovnice,
- betonový pouzdrový základ,
- svítidla:
- s LED zdrojem,
- teplá bílá (3 000 K)
- regulace výkonu svítidla na konstantní úroveň sv. toku po celou dobu životnosti (CLO)
- min. krytí IP66
- požadovaná životnost: min 100 000 provozních hodin
- kovová konstrukce, odolnost min IK09
- rozsah provozních teplot: -20°C až +35°C
- třída clonění: G4
- index barevného podání: Ra = 70 a lepší
- napájecí kabely:
- CYKY 4-J x 10mm<sup>2</sup> (napájení jednotlivých světelných míst)
- CYKY 4-J x 16 mm<sup>2</sup> (přípojka pro rozv. NN transformovny)
- CYKY 3-J x 1,5 mm<sup>2</sup> (napájení svítidel)
- kabelové soubory:
- teplem smršť. koncovky
- rozvaděče:

- nový RVO
- plastová skříň vyztužená skelnými vlákny (800x600x300 mm)
- přístroje dle schéma
- obezdění štípanými tvarovkami nový elektroměrový
- plastová skříň do výklenku ve stěně
- např. typ PER I/3f/63 3.1.2 vestavná
- zapojení svítidel:
- na rozdílné fáze (dodržel, LI-hnědá, L2-černá, L3-šedá)

## **II. Podmínky pro umístění a provedení stavby dle ustanovení § 94p stavebního zákona :**

1. Stavba bude umístěna v souladu s grafickou přílohou rozhodnutí, která obsahuje výkres současného stavu území v měřítku katastrální mapy se zakreslením stavebního pozemku, požadovaným umístěním stavby, s vyznačením vazeb a vlivů na okolí, zejména vzdáleností od hranic pozemku a sousedních staveb (*grafická část je ověřena stavebním úřadem v tomto řízení a bude předána stavebníkovi po nabytí právní moci tohoto rozhodnutí*) a provedena podle projektové dokumentace, kterou vypracoval Ing. Bohumil Fišer – autorizovaný inženýr pro dopravní stavby, ČKAIT 0401993 s datem 07/2019. Projektová dokumentace bude stavebníkovi předána po nabytí právní moci tohoto rozhodnutí.
2. Pro uskutečnění umísťované stavby se jako stavební pozemek vymezuje pozemek parc. č. 628/4 (ostatní plocha), parc. č. 913/1 (ostatní plocha) v katastrálním území Horní Nivy v šíři 1 m na každou stranu od projektované trasy, dle koordinační situace C.3 v měřítku 1:500 projektové dokumentace vypracované Ing. Bohumilem Fišerem – autorizovaným inženýrem pro dopravní stavby, ČKAIT 0401993 s datem 07/2019. Případné změny nesmí být provedeny bez předchozího povolení stavebního úřadu a nového závazného stanoviska Hasičského záchranného sboru KK ÚO Sokolov.
3. Realizací stavby nebudou měněny odtokové poměry v lokalitě.
4. Žadatel oznámí stavebnímu úřadu termín zahájení stavby.
5. Žadatel oznámí stavebnímu úřadu tyto fáze výstavby pro kontrolní prohlídky stavby:
  - a) dle plánu kontrolních prohlídek.
  - b) závěrečná kontrolní prohlídka
6. Stavba bude dokončena 31. 12. 2022.
7. Stavba bude provedena stavebním podnikatelem, na základě výsledku výběrového řízení, který bude oprávněný výše uvedené stavební práce provádět a zodpovídá za odborné provedení. Stavebnímu úřadu bude před zahájením prací stavební podnikatel oznámen.
8. Při provádění stavby je nutno dodržovat předpisy týkající se bezpečnosti práce a technických zařízení, zejména vyhl. č. 591/2006 Sb. a dbát o ochranu zdraví osob na staveništi.
9. Při stavbě budou dodržena ustanovení vyhl.č.268/2009 Sb. upravující požadavky na provádění staveb.
10. Na stavbě bude veden stavební deník o stavbě, ve smyslu § 157 odst. 2 stavebního zákona a jeho obsah bude odpovídat požadavkům přílohy č. 16 vyhlášky č. 499/2006 Sb. o dokumentaci staveb.
11. Pozemky a prostory dotčené stavbou budou po jejím dokončení uvedeny do původního stavu a protokolárně předány vlastníkům nemovitostí.
12. Před zahájením stavby bude na viditelném místě u vstupu na staveništi umístěn štítek "Stavba povolena". Štítek musí být chráněn před povětrnostními vlivy, aby údaje na něm zůstaly čitelné a ponechán na místě do kolaudace stavby.
13. Stavební práce, při kterých by hluk překračoval hranici 50 dB, nesmí být prováděny v době od 21.00 hodin do 7.00 hodin a v době pracovního klidu.
14. Investor ve spolupráci se stavebním podnikatelem oznámí min. 14 dní před zahájením prací vlastníkům a nájemcům přilehlých nemovitostí zahájení zemních prací a postup, při kterých dojde k omezení příjezdů vozů pro zásobování a garážování. Během provádění stavebních prací musí být zajištěn bezpečný přístup do sousedních nemovitostí pro všechny vozy záchranných služeb.

15. Všechny výkopy a překopy musí mít řádné označení a osvětlení. Tam, kde se předpokládá pohyb osob, budou zřízeny můstky v šířce min. 1,3m.
16. Součástí stavby je informační tabule s uvedením údajů o zhotoviteli, objednateli, projektantovi a osobách vykonávajících funkci technického a autorského dozoru. Zhotovitel je povinen tuto identifikační tabuli udržovat, na základě údajů předaných objednatelem, v aktuálním stavu.
17. Zařízení staveniště se povoluje jako stavba dočasná a bude tvořeno vlastní plochou výstavby a zabezpečeno proti vstupu nepovolaných osob.
18. Vlastní realizace stavby bude zahájena až po převodu vlastnického práva k pozemku 628/4 v k. ú. Horní Nivy.
19. Na svislých dopravních značkách IS 9b navržených na silnici č. II/210 (v rámci stavební akce „II/210 Napojení Podkrušnohorské výsypky v k. ú. Horní Nivy“), nesmí být u jiného cíle (navrženého v podobě svislé dopravní značky IS 5) užita informace k vyznačení směru e komerčnímu cíli (viz. čl. 9.2.6.17 TP 65). Na silnici č. II/210 leza na svislých dopravních značkách IS 9b užít pouze nápisy a symboly v souladu s vyhláškou MDaS č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla a řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
20. Případnou přechodnou úpravu provozu na dotčených komunikacích stanoví příslušný obecní úřad s rozšířenou působností dle §77 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
21. Majetkoprávní vypořádání stavby do nabytí právní moci kolaudace, příp. kolaudačního souhlasu.
22. Před realizací stavby bude provedeno skrytí ornice a převezení na deponii J14, veškerá činnost ohledně ornice, tj. vytýčení, shrnutí na mezideponie, zaměření mezideponií a převezení, bude předem projednáno s Těžebním úsekem – sekce Báňský rozvoj p. Janem Rážem, č. tel.: 724 606 801, email: [raz@suas.cz](mailto:raz@suas.cz).
23. V co nejmenší míře bude zasahováno do již zapojené výsadby dřevin, v případě potřeby většího výřezu dřevin toto předem projednat s Těžebním úsekem – sekce Báňský rozvoj p. Janem Rážem, č. tel.: email.: [raz@suas.cz](mailto:raz@suas.cz).
24. Správcem stavbou dotčených pozemků je Správní úsek SU a. s., sekce Hospodářská správa, kontaktní osobou správce (dále jen pověřený zaměstnanec) je pan Zdeněk Řezníček, tel.: 724 605 844, 777 682 838 nebo mail: [reznicek2@suas.cz](mailto:reznicek2@suas.cz).
25. Zahájení prací oznámí stavebník min. 14 dní předem pověřenému zaměstnanci.
26. Stavba bude prováděna za dodržování všech předpisů bezpečnosti práce pro prováděný druh prací.
27. Prováděním prací nesmí dojít k poškození majetku SU a. s., případné škody na majetku stavebník neprodleně nahlásí pověřenému zaměstnanci.
28. Po realizaci stavby uvést stavbou dotčený pozemek do stavu odpovídajícímu stavu původnímu a vyzvat pověřeného zaměstnance ke kontrole pozemků.
29. Po dokončení záměru bude u stavebního úřadu, příslušného k vydání společného povolení, podána žádost o kolaudační souhlas.

Účastníci řízení podle § 27 odst. 1 písm. a) zákona č.500/2004 Sb. (správní řád) správního řádu, jsou v řízení o žádosti žadatel a další dotčené osoby, na které se pro společenství práv nebo povinností s žadatelem musí vztahovat rozhodnutí správního orgánu:

Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje, příspěvková organizace, Lesy České republiky, s. p., Sokolovská uhelná, právní nástupce, a.s.,

#### **Odůvodnění:**

Dne 02. 10. 2019 podal žadatel žádost o vydání společného povolení. Uvedeným dnem bylo zahájeno společné řízení.

Speciální stavební úřad oznámil zahájení společného řízení známým účastníkům řízení, veřejnosti a dotčeným orgánům. Současně podle ustanovení § 112 odst. 2 stavebního zákona upustil od ohledání na místě a ústního jednání, protože jsou mu dobře známy poměry v území a žádost poskytuje dostatečný

podklad pro posouzení záměru, a stanovil, že ve lhůtě do 24. 11. 2019 mohou účastníci řízení uplatnit své námítky a dotčené orgány svá závazná stanoviska.

Stavba obsahuje:

Jedná se o výstavbu nové okružní křižovatky, která se napojuje na související stavbu "II/210 Napojení Podkrušnohorské výsypky v k. ú. Horní Nivy". Okružní křižovatka má 4 rameny, kde větev A propojuje přístupové komunikace a parkoviště se související stavbou, resp. se silnicí II/210, dále větev B, která napojuje stávající komunikace vedoucí v prostoru Velké podkrušnohorské výsypky a 2 ramena, resp. větve C a D, vedoucí k parkovacím a zpevněným plochám sloužícím pro areál BMW, které jsou taktéž součástí této stavby. Dále bude vybudována v rámci této stavby provizorní komunikace sloužící pro staveništní dopravu vyvolanou související stavbou. V neposlední řadě je součástí stavby vybudování nového odvodnění zpevněných ploch a veřejného osvětlení.

- SO 101 Okružní křižovatka: Do místa stávající účelové komunikace vybudované v rámci související stavby bude nově umístěna okružní křižovatka s vnějším průměrem 50m s jednopruhovým okružním pásem š. 5,00m, dlážděným prstencem š. 2,50m a středovým ostrovem D=35,00m, který bude navýšen do kulového vrchlíku a vhodně osázen zelení. Zeleň je nutné vysázet již na okraji středového ostrova pro zajištění rozhledu na středový ostrov dle ČSN 73 6102 v platném znění a musí mít výšku min. 1,50m. Rozměry okružní křižovatky jsou v souladu s TP 135. Vlečné křivky jsou prověřeny na průjezd křižovatky návěsovou soupravou o celkové dl. 16,50m a autobus s dl. 15m. Vjezdy i výjezdy jsou rovněž navrženy jako jednopruhové, přičemž protisměrné jízdní pruhy jsou odděleny směrovacími ostrůvky s dlážděným povrchem. Okružní křižovatka má čtyři ramena, kde větev A propojuje přístupové komunikace a parkoviště se související stavbou, resp. se silnicí II/210, dále větev B, která napojuje stávající komunikace vedoucí v prostoru Velké podkrušnohorské výsypky a dvě ramena, resp. větve C a D, vedoucí k parkovacím a zpevněným plochám sloužícím pro areál BMW, které jsou taktéž součástí této stavby (SO 101). Všechny komunikace jsou navrženy v kategorii S9,5/60, tj. 2x3,50m jízdní pruh + 2x0,75 zpevněná krajnice, jejíž součástí je vodící proužek š. 0,25m + 2 x 0,50 m nezpevněná krajnice ve volné šířce (v úseku se svodidlem doplněná o š. 1,00 m, resp. v úseku se směrovými sloupky o š. 0,25 m), jsou tedy obousměrné směrově nerozdělené. Směrové vedení je zřejmé z grafické části PD. Okružní křižovatka je výškově umístěna tak, že účelová komunikace vybudovaná v rámci související stavby bude pokračovat, resp. klesat ve sklonu 3,0%. Výškové řešení je navrženo tak, aby nebyly překračovány maximální povolené sklony dle platných předpisů. Větev A směrem od okružní křižovatky stoupá ve sklonu 3,0% a napojuje se na již vybudovanou účelovou komunikaci. Větev B směrem od okružní křižovatky stoupá ve sklonu 0,6%. Podélný sklon okružního pásu je proměnný v rozmezí +3% - -3%. Základní příčný sklon na větvích je střechovitý a ve směrových obloucích je navržen jako jednostranný. Na okružním pásu je příčný sklon navržen proměnný od +3% do -3%. Dlážděný prstenec je navržen se sklonem 6% vždy směrem od středového ostrova. Na větví A budou úpravy provedeny v dl. cca 68m a na větví B v dl. cca 77m. V místě napojení na stávající účelovou komunikaci vybudovanou v rámci související stavby je navržena na dl. cca 27m pouze rekonstrukce, tj. odfrézování obrusné asfaltové vrstvy v tl. 0,04 m a její následné vrácení s napojením nového vodorovného dopravního značení na stávající.
- U okružní křižovatky bude středový ostrov lemován betonovými prefabrikovanými obrubami s výškou nášlapu 150mm. Směrovací ostrůvky a dlážděný prstenec budou po svém obvodu lemovány KO obrubníky s výškou nášlapu 95mm. Povrch směrovacích ostrůvků bude ze žulových kostek 100x100mm uložených do cementové malty. Do obrubníků středového ostrova a směrovacích ostrůvků je navrženo osadit všesměrná retroreflexní (skleněná) oka. Veškeré betonové prefabrikáty budou uloženy do lože tl. 100 mm z betonu min. C20/25n-XF3. Po pokládce asfaltových vrstev bude spára mezi asfaltovým krytem a betonovými obrubami proříznuta v š. 0,02m, v. 0,04m a následně vyplněna modifikovanou asfaltovou zálivkou za horka typu N2. Veškeré spáry kamenné (žulové) dlažby budou vyspárovány cementovou maltou M25-XF4.
- Nezpevněné krajnice: Pro zřízení nezpevněné krajnice musí být použita alespoň málo vhodná nebo lepší dle ČSN 73 6133 a v souladu se vzorovými listy č.1, TKP kap. 4 a ZTKP. Zhutnění v celé mocnosti je stejné jako pro aktivní zónu, tj. 100% PS. Nezpevněná krajnice je provedena šířky 0,75 m (s osazením směrových sloupků) a 1,50 m (s osazením svodidla) s příčným sklonem 8% od vozovky a je oproti hraně vozovky zapuštěna o 0,03 m (po zhutnění). Povrch této krajnice bude zpevněn šterkodrtí fr. 0/32, třídy B v tloušťce 0,15 m. Při šířce krajnice 0,75 m je zpevnění na celou šíři a při šířce 1,50 m je zpevnění na šířku 0,50 m (k lici svodidla) a zbývající 1,00 m je opatřen

- humózní vrstvou v tloušťce 0,15 m a oset ručně travním semenem v příp. humózní vrstvy v rovině a hydroosevem v příp. humózní vrstvy ve svahu.
- V rámci objektu budou nové zelené plochy a stávající plochy narušené stavbou pokryty humózní vrstvou v tloušťce 150 mm a osety travním semenem. V průhledu skrz okružní křižovatku bude zabráněno kulovým vrchlíkem ze zeminy, který bude vhodně osázen zelení. Zeleň je nutné vysázet již na okraji středového ostrova pro zajištění rozhledu na středový ostrov dle ČSN 73 6102 v platném znění a musí mít výšku min. 1,50m. Kulový vrchlík bude symetrický. Další vegetační úpravy nejsou navrženy.
  - Směrové sloupky: Směrové sloupky budou osazeny v nezpevněné části krajnice. Vzájemná vzdálenost mezi jednotlivými sloupky je dle ČSN 73 6101. V celé délce silnice budou osazeny směrové sloupky na nezpevněné krajnici. Výška směrových sloupků na silnici je 0,80 m. Směrové sloupky budou z pružného plechu a budou osazeny dle příslušných TP a ČSN.
  - Svodidla: Svodidla jsou osazena v místech dle ČSN 73 6101 a v délkách dle příslušných TP. U každého svodidla je dle TP114 stanovena úroveň zadržení v závislosti na okolí a charakteru komunikace. Rozsah svodidel je vyznačen v situačních výkresech PD.
  - SO 102 Parkoviště pro areál BMW: Součástí tohoto SO je vybudování dvou ramen vedoucích z okružní křižovatky (SO 101), resp. větve C a D. Větev C bude sloužit pro kamionovou a autobusovou dopravu, resp. větev D bude sloužit pouze pro osobní automobily toto rozdělení bude řešeno svislým dopravním značením (SO 131). Vjezdy i výjezdy jsou navrženy jako jednopruhové, přičemž protisměrné jízdní pruhy jsou odděleny směrovacími ostrůvky s dlážděným povrchem. Komunikace vlevo od dělicího ostrůvku š. 1,0m (osa P2) jsou navrženy v kategorii S9,5/50, tj. 2x3,50m jízdní pruh + 2x0,75 zpevněná krajnice, jejíž součástí je vodící proužek š. 0,25m + 2 x 0,50 m nezpevněná krajnice. Komunikace vpravo od dělicího ostrůvku (osa P2) mají šířku zpevnění min. 6,00m. Všechny komunikace jsou tedy obousměrné směrově nerozdělené. Směrové vedení je zřejmé z grafické části PD. Výškové řešení je navrženo tak, aby nebyly překračovány maximální povolené sklony dle platných předpisů, a je zřejmé z grafické části PD. Základní příčný sklon na větvích je střechovitý a ve směrových obloucích je navržen jako jednostranný. Komunikace budou lemovány prefabrikovaným betonovým obrubníkem s výškou nášlapu 0,15m. V místě parkovacích míst bude výška nášlapu snížena na 0,08m - 0,10m viz příloha č. 4. - Vzorové příčné řezy a obrubník podél parkovacích míst pro osoby ZTP bude mít výšku nášlapu 0,02m. Záhonový obrubník lemující vnější hranu komunikace pro pěší při areálu BMW bude mít výšku nášlapu 0,06m. Součástí tohoto SO je i vybudování dlážděného autobusového zálivu, kde nástupní hrana má délku 37m a bude lemována bezbariérovým betonovým obrubníkem s výškou nášlapu 0,20m (37m+2x2m přechodové kusy). Šířka nástupiště bude 3,50m a komunikace pro pěší v části parkoviště pro osobní automobily budou mít š. 1,50m, ve kterých bude osazeno veřejné osvětlení (SO 431), chodník podél areálu BMW je navržen se šířkou 2,50m. Dále podél nástupní hrany bude vytvořen kontrastní (optický) pás v délce nástupní hrany (37 m) a signální pás š.0,80m v místě označníku. Kontrastní pás bude z hladké dlažby červené barvy, signální pás bude z reliéfní dlažby např. červené barvy. V místě parkovacích míst pro ZTP bude podél hrany obrubníku vytvořen varovný pás se šířkou 0,40m z důvodu sníženého nášlapu obruby (0,02m). Varovné a signální pásy musí být z reliéfní dlažby schváleného typu odlišné barvy, než komunikace pro pěší např. červené.
  - Parkovací místa jsou navržena v souladu s ČSN 73 6056, kdy krajní stání jsou rozšířena o 0,25m. Základní šířka kolmého stání pro osobní vozidla je 2,50m (pro ZTP 3,50m) a dl. 5,00m. Šikmé stání pro nákladní vozidla je navrženo se šířkou 3,50m a základní délkou měřenou kolmo k jízdnímu pásu 16,00m. Celkem je navrženo 14 parkovacích míst pro TIR s režimem šikmého stání a 760 parkovacích míst pro osobní automobily s režimem kolmého stání, kde z tohoto počtu je 15 míst vyhrazených pro osoby ZTP.
  - Směrovací a dělicí ostrůvky budou po svém obvodu lemovány KO obrubníky s výškou nášlapu 95mm. Povrch směrovacích ostrůvků bude ze žulových kostek 100x100mm uložených do cementové malty. Do těchto obrubníků směrovacích ostrůvků je navrženo osadit všesměrná retroreflexní (skleněná) oka. Veškeré betonové prefabrikáty budou uloženy do lože tl. 100 mm z betonu min. C20/25n-XF3. Po pokládce asfaltových vrstev bude spára mezi asfaltovým krytem a betonovými obrubami proříznuta v š. 0,02m, v. 0,04m a následně vyplněna modifikovanou asfaltovou zálivkou za horka typu N2. Veškeré spáry kamenné (žulové) dlažby budou vyspárovány cementovou maltou M25-XF4. Směrové sloupky

- Nezpevněné krajnice: Pro zřízení nezpevněné krajnice musí být použita alespoň málo vhodná nebo lepší dle ČSN 73 6133 a v souladu se vzorovými listy č.1, TKP kap. 4 a ZTKP. Zhutnění v celé mocnosti je stejné jako pro aktivní zónu, tj. 100% PS.
- Nezpevněné krajnice podél polní cesty budou provedeny v šířce 0,75 m (s osazením směrových sloupků) s příčným sklonem 8% od vozovky a jsou oproti hraně vozovky zapuštěny o 0,03 m (po zhutnění). Povrch těchto krajnic bude zpevněn štěrkodrtí fr. 0/32, třídy B v tloušťce 0,15 m. Při šířce krajnice 0,75 m je zpevnění na celou šíři. Krajnice podél odstavných ploch jsou navrženy se š. 0,50m a jsou opatřeny humózní vrstvou v tloušťce 0,15 m a osety ručně travním semenem.
- V rámci objektu budou nové zelené plochy a stávající plochy narušené stavbou pokryty humózní vrstvou v tloušťce 150 mm a osety travním semenem. Další vegetační úpravy nejsou navrženy.
- Směrové sloupky: Směrové sloupky budou osazeny v nezpevněné části krajnice. Vzájemná vzdálenost mezi jednotlivými sloupky je dle ČSN 73 6101. V celé délce silnice budou osazeny směrové sloupky na nezpevněné krajnici. Výška směrových sloupků na silnici je 0,80 m. Směrové sloupky budou z pružného plechu a budou osazeny dle příslušných TP a ČSN.
- SO 103 Provizorní komunikace na stavenišť: řeší výstavbu nové provizorní komunikace propojující související stavbu „11/210 Napojení Podkrušnohorské výsypky v k. ú. Horní Nivy" se stavbou areálu BMW, resp. "FMDC / Future Mobility Development Center". Nová provizorní komunikace se napojuje v začátku úseku na stávající komunikaci v kategorii S9,5 s celkovou šířkou zpevnění 8,50m, pokračuje v přímé až do km 0,077, kde navazuje na levostranný směrový oblouk R=22m, kde tato komunikace bude rozšířena na dl. cca 20m dle ČSN 73 6102 v platném znění o 1,30m (0,70+0,60m) na celkovou šířku zpevnění 9,80m a v této šířce pokračuje v přímé až k navazující stavbě "FMDC / Future Mobility Development Center". V km 0,200 - 0,345 bude vlevo ve směru staničení vytvořena zpevněná plocha o půdorysných rozměrech 144,80x16,50m pro příp. odstavení osobních automobilů. Průběh šířkového uspořádání komunikace je dokladován v grafické části projektové dokumentace. Podélný sklon z větší části resp. výškové řešení objektů SO 101 a SO 102 z důvodu následného využití již zpevněných ploch, které budou vybudovány v rámci tohoto SO a je dokladován v grafické části PD. Příčný sklon a jeho změny jsou dokladovány v grafické části PD. Celková délka provizorní komunikace je cca 511m.
- Nezpevněné krajnice: Pro zřízení nezpevněné krajnice musí být použita alespoň málo vhodná nebo lepší dle ČSN 73 6133 a v souladu se vzorovými listy č.1, TKP kap. 4 a ZTKP. Zhutnění v celé mocnosti je stejné jako pro aktivní zónu, tj. 100% PS.
- Nezpevněná krajnice je provedena šířky 0,75 m (s osazením směrových sloupků) a 1,50 m (s osazením svodidla) s příčným sklonem 8% od vozovky a je oproti hraně vozovky zapuštěna o 0,03 m (po zhutnění). Povrch této krajnice bude zpevněn štěrkodrtí fr. 0/32, třídy B v tloušťce 0,15 m. Při šířce krajnice 0,75 m je zpevnění na celou šíři a při šířce 1,50 m je zpevnění na šířku 0,50 m (k líci svodidla) a zbývající 1,00 m je opatřen humózní vrstvou v tloušťce 0,15 m a oset ručně travním semenem v příp. humózní vrstvy v rovině a hydroosevem v příp. humózní vrstvy ve svahu.
- Směrové sloupky: budou osazeny v nezpevněné části krajnice. Vzájemná vzdálenost mezi jednotlivými sloupky je dle ČSN 73 6101. V celé délce silnice budou osazeny směrové sloupky na nezpevněné krajnici. Výška směrových sloupků na silnici je 0,80 m. Směrové sloupky budou z pružného plechu a budou osazeny dle příslušných TP a ČSN.
- Svodidla: osazena v místech dle ČSN 73 6101 a v délkách dle příslušných TP. U každého svodidla je dle TP114 stanovena úroveň zadržení v závislosti na okolí a charakteru komunikace. Rozsah svodidel je vyznačen v situačních výkresech PD.
- SO 131 Dopravní značení:
- Svislé dopravní značení: Dopravní značky odpovídají příloze vyhlášky 294/2015 Sb. v platném znění, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava řízení provozu na pozemních komunikacích.
- Umístění značek je navrženo s přihlédnutím k TP 65: "Zásady pro osazování dopravních značek na pozemních komunikacích". Orientační dopravní značení je navrženo s využitím TP 100: "Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích". K uvedeným zásadám bylo přihlédnuto jako k doporučeným technickým podmínkám pro umístování dopravních značek na pozemních komunikacích.

- Kvalita svislého dopravního značení musí splňovat podmínky ČSN EN 12899-1, včetně národní přílohy, TKP.
- Svislé dopravní značky, včetně jejich nosných konstrukcí, musí být certifikovány autorizovanou zkušebnou a musí být schváleny MD k užití na pozemních komunikacích v ČR.
- Všechny standardní značky se provedou lisované z plechu FeZn s dvojitým ohybem s plnými rohy. Spojovací materiál bude nekorodující. Objímky mohou zůstat z AI slitin. Poloměr zaoblení rohů štítů značek umístěných vedle vozovky musí být min. 20 mm.
- Značky musí splňovat požadavky třídy P3 dle čl. NA.2.5 národní přílohy ČSN EN 12899-1. Značky umístěné vedle vozovky musí splňovat požadavky nejméně třídy E2 dle čl. NA.2.6 národní přílohy ČSN EN 12899-1.
- Všechny nové definitivní svislé značky a dopravní zařízení se provedou z fólie třídy 2 - folie s balotinou se vzduchovými kapsami (buňkami) a samostatně zrcadlicími částicemi balotiny s životností nejméně 10 let. Fólie na činné ploše standardních značek musí být provedena z jednoho kusu.
- Zadní stěna všech značek je matná a barvy šedé nebo hliníkové. Sloupky, stojky, nosné rámové konstrukce, patky, portály, apod. jsou v barvě bílé, šedé nebo hliníkové. Konstrukce ani značky se kromě konstrukcí portálů nenatírají krycími nátěry. Svislé značky se provedou v základní velikosti.
- Sloupky standardních značek se provedou z ocelových žárově zinkovaných trubek namontovaných do patek. Používají se trubky průměru 60 mm s tloušťkou stěny nejvýše 3 mm. Osazeny budou do základových patek z prostého betonu.
- Základy standardních značek musí být z betonu min. třídy C 30/37-XF4, nebo betonového prefabrikátu stejných vlastností. Rozměry základu jsou upraveny na 90x50x70 cm.
- Všechny nosné konstrukce základních značek jsou provedeny jako demontovatelné. Umístění dopravních značek bude vždy kolmo ke směru jízdy. Značky ani jejich nosné konstrukce nesmějí zasahovat do průjezdního profilu komunikace, nebo chodníku. U značek umístěných na zemi vedle vozovky, je minimální vodorovná vzdálenost bližšího okraje značky, nebo její nosné konstrukce od hrany zpevněné krajnice 0,5 m, maximální vzdálenost jsou 2,0 m.
- Všechny značky musí odpovídat platné ČSN EN 12899-1.
- Vodorovné dopravní značení: Vodorovné dopravní značení musí být provedeno jednotným způsobem, s plynulým přechodem v napojení na dopravní značení navazujícího úseku komunikace. Realizace vodorovného značení se předpokládá ve dvou krocích a to nejdříve barvou s následným překrytím plastem po vyžrání asfaltového souvrství.
- Definitivní dopravní značení bude provedeno retroreflexní z materiálů s dlouhou životností (dvousložkový plast), materiály musí být schváleny MDS ČR. Podélné a vodící čáry (VI-V4) musí být profilované pro zajištění odtoku vody a viditelnosti, tj. typ II dle TP70. Příčné čáry, šipky, nápisy apod. se provedou hladké.
- Geometrické rozměry užitých vodorovných dopravních značek:
- Dopravní značka č.V1a "Podélná čára souvislá" má šířku 0,125 m, oddělení jízdních pruhů.
- Dopravní značka č.V2b "Podélná čára přerušovaná" š. 0,25 m, takt 1,5/1,5 m, vedení jízdních pruhů v prostoru křižovatky
- Dopravní značka č.V4 "Vodící čára" š. 0,25 m, vyznačení okraje vozovky
- Dopravní značka č.V4 "Vodící čára" š. 0,25 m, takt 0,5/0,5, označení zastávkového pruhu
- Dopravní značka č.V10b š. 0,125 m, stání kolmé
- Dopravní značka č.V10c š. 0,125 m, stání šikmé
- Dopravní značka č. V11a, zastávka autobusu
- Dopravní značka č. V13 "Šikmé rovnoběžné čáry" š. 0,50 m, takt 0,5/0,5m Dopravní značka č. VI5 "Nápis na vozovce (BUS)"
- Dopravní značka č. VI5 "Nápis na vozovce (symbol 01)"
- Kvalita vodorovného dopravního značení musí splňovat podmínky platné ČSN EN 12 899-1 a ČSN EN 14 36.

- SO 301 Odvodnění zpevněných ploch: Tento stavební objekt řeší výstavbu nové dešťové kanalizace a retenční nádrže pro odvodnění nově navržených zpevněných a nezpevněných ploch pro plánovanou výstavbu areálu BMW v k. ú. Horní Nivy v Karlovarském kraji. V rámci tohoto objektu jsou navrženy celkem čtyři kanalizační stoky s označením (A, B, C a D) a retenční nádrž.
- Stoka "A" začíná napojením na navrhovanou retenční nádrž KM 0,00000. Trasa kanalizace je vedena v nově navržené asfaltové vozovce areálového parkoviště. Konec úseku této stoky je v zelené ploše v blízkosti navrhované okružní křižovatky KM 0,28063 šachta S10A. Odvodnění navrhovaných zpevněných ploch je řešeno pomocí uličních vpustí a štěrbínových žlabů. Odvodnění nezpevněných ploch je řešeno pomocí horských vpustí, které jsou umístěny v navrhovaných příkopech.
- V lomových bodech kanalizace jsou navrženy revizní prefabrikované šachty DN 1000. Trasa a dimenze navržené dešťové kanalizace je zřejmá z výkresové části projektové dokumentace. V trase je navrženo celkem 10 revizních šachet, 25 uličních vpustí, 2 štěrbínové žlaby, 2 štěrbínové vpustí a 2 horské vpustí. Nové uliční vpustí jsou navrženy v prostoru parkovacích ploch a do nejnižších míst zpevněných ploch. Potrubí přípojek uličních vpustí, bude PP DN 200, DIN, min. SN 16. Potrubí přípojek horských vpustí, bude PP DN 250, DIN, min. SN 16.
- Celková délka navrhované kanalizační stoky je 280,63 m, materiál PLAST DN 400 a 500. Podélný sklon kanalizace je v 3,3 - 3,9 ‰. Tato stoka dosahuje značných hloubek v místě napojení do RN, více než 6,0 m od U.T!
- V rámci realizace stavebního objektu SO 103 Provizorní komunikace na staveništi, musí být již realizovány uliční vpustí ozn. UV 3, 5, 7, 9, 11, 13, 15, 17, 18. Tyto vpustí budou vyhotoveny již pro finální terénní úpravy v rámci SO 102. Vpustí budou dočasně napojeny do navrhovaného příkopu, který je součástí odvodnění provizorní komunikace. Po vybudování kanalizační stoky "A" budou tyto vpustí přepojeny do této stoky. Celkové prodloužení potrubí těchto přípojek do prostoru navrhovaného příkopu je 72,00 m, PP DN 200, DIN, min. SN 16.
- Rozsah objektu:
- Potrubí PLAST DN 400 251,49m
- Potrubí PLAST DN 500 29,14m
- Revizní šachty 10ks
- Uliční vpustí UV 25ks
- Potrubí přípojky od UV DN 200 244,00m
- Prodloužení potrubí přípojek
- od UV 200DN 72,00m
- Štěrbínový žlab 2ks
- Horské vpustí 2ks
- Potrubí přípojky od HV DN250 57,70m
- Stoka "B" začíná napojením na navrhovanou stoku "A" KM 0,00000 šachta Š1A. Dále trasa kanalizace pokračuje rovně v nově navržené asfaltové vozovce areálového parkoviště, kde následně v km 0,15557 končí šachta Š4B. Odvodnění navrhovaných zpevněných ploch je řešeno pomocí uličních vpustí. Odvodnění nezpevněných ploch je řešeno pomocí horské vpustí, které je umístěna v navrhovaném příkopu provizorní komunikace na staveništi.
- V lomových bodech kanalizace jsou navrženy revizní prefabrikované šachty DN 1000. Trasa a dimenze navržené dešťové kanalizace je zřejmá z výkresové části projektové dokumentace. V trase jsou navrženy celkem 4 revizní šachty a 16 uličních vpustí. Nové uliční vpustí jsou navrženy v prostoru parkovacích ploch a do nejnižších míst zpevněných ploch. Potrubí přípojek uličních vpustí, bude PP DN 200, DIN, min. SN 16. Potrubí přípojky od horské vpustí, bude PP DN 250, DIN, min. SN 16.
- Celková délka navrhované kanalizační stoky je 153,57 m, materiál PLAST DN 300, 400. Podélný sklon kanalizace je v rozmezí 6,5 - 23,2 ‰.
- V rámci realizace stavebního objektu SO 103 Provizorní komunikace na staveništi, musí být páteřní trasa této stoky již zrealizována z důvodu možného napojení navrhované HV1 umístěné v příkopu odvodnění provizorní komunikace. Tato horská vpust bude napojena do navrhované šachty Š1B. Po zhotovení SO 102 Parkoviště pro areál BMW, bude tato horská vpust zrušena a potrubí bude odstraněno.

- Rozsah objektu:
- Potrubí PLAST DN 300 105,89 m
- Potrubí PLAST DN 400 47,68 m
- Revizní šachty 4 ks
- Uliční vpusti UV 16 ks
- Potrubí přípojky od UV DN 200 139,60 m
- Horská vpust (dočasná) 1 ks
- Potrubí přípojky od HV DN 250 (dočasné) 9,00 m
- Stoka "C" začíná napojením na navrhovanou stoku "A" KM 0,00000 šachta Š2A. Dále trasa kanalizace pokračuje rovně v nově navržené asfaltové vozovce areálového parkoviště, kde následně v km 0,12327 končí šachta Š3C. Odvodnění navrhovaných zpevněných ploch je řešeno pomocí uličních vpustí.
- V lomových bodech kanalizace jsou navrženy revizní prefabrikované šachty DN 1000. Trasa a dimenze navržené dešťové kanalizace je zřejmá z výkresové části projektové dokumentace. V trase jsou navrženy celkem 3 revizní šachty a 20 uličních vpustí. Nové uliční vpusti jsou navrženy v prostoru parkovacích ploch a do nejnižších míst zpevněných ploch. Potrubí přípojek uličních vpustí, bude PP DN 200, DIN, min. SN 16. Celková délka navrhované kanalizační stoky je 123,27 m, materiál PLAST DN 300. Podélný sklon kanalizace je 9,5 ‰.
- V rámci realizace stavebního objektu SO 103 Provizorní komunikace na staveništi, musí být již realizovány uliční vpusti ozn. UV 3, 6, 9, 12, 15, 16, 19. Tyto vpusti budou vyhotoveny již pro finální terénní úpravy v rámci SO 102. Vpusti budou dočasně napojeny do navrhovaného příkopu, který je součástí odvodnění provizorní komunikace. Po vybudování kanalizační stoky "C" budou tyto vpusti přepojeny do této stoky. Celkové prodloužení potrubí těchto přípojek do navrhovaného stoky je 20,00 m, PP DN 200, DIN, min. SN 16.
- Rozsah objektu:
- Potrubí PLAST DN 300 123,27 m
- 3 ks 20 ks 181,20 m 20,00 m
- Revizní šachty 3ks
- Uliční vpusti UV 20ks
- Potrubí přípojky od UV DN 200 181,20m
- Prodloužení potrubí přípojek od UV DN 200 20,00m
- Stoka "D" začíná vyústěním do stávajícího odvodňovacího příkopu v KM 0,00000. Trasa kanalizace je vedena volným terénem a končí v nově navržené asfaltové vozovce areálového parkoviště ve spojné šachtě, která je součástí retenční nádrže KM 0,07859. Tato stoka řeší odvedení dešťových vod z navrhované retenční nádrže. V prostoru vyústění potrubí bude stáv. vodoteč opevněna kamennou dlažbou tl. 150 mm s vyspárováním do bet. lože tl. 100 mm v délce 1,0 m před a 2,0 m za vyústěním.
- V trase stoky je navržena jedna revizní prefabrikovaná šachta DN 1000 a jedna prefabrikovaná spadišťová šachta DN 1000. Trasa a dimenze navržené dešťové kanalizace je zřejmá z výkresové části projektové dokumentace. Tato stoka dosahuje značných hloubek v místě odtoku z RN po místo vyústění, více než 7,0 m od P.T! Celková délka navrhované kanalizační stoky je 78,59 m, materiál PLAST DN 500. Podélný sklon kanalizace je v rozmezí 4,3 - 82,6 ‰.
- V rámci realizace stavebního objektu SO 103 Provizorní komunikace na staveništi, musí být již tato stoka zrealizována.
- Rozsah objektu:
- Potrubí PLAST DN 500 78,59 m
- Revizní šachty 1ks
- Retenční nádrž "RN": retenční nádrž s odlučovačem ropných látek je navržena v podzemních prefabrikovaných nádržích systému.
- Základem objektu jsou dvě propojené retenční nádrže s užitným objemem 370 m<sup>3</sup>. Do nátokové retenční nádrže je integrován kalojem objemu 48 m<sup>3</sup>, který zajistí usazení kalů a splavenin a ochrání tak navazující technologii před zanesením. Na odtoku z retenčních nádrží je osazena regulační šachta

se škrťícím šoupětem na průtok 51,5 l/s, ze které voda odtéká do odlučovače ropných látek (ORL). Systém je na výstupu opatřen slučovací a odtokovou šachtou. Do ní přitéká pročištěná voda z odlučovače ropných látek a zaústíuje sem havarijný přepad z retenční nádrže.

- Stavebně je objekt řešen jako montovaný prefabrikovaný systém. Retenční nádrže jsou sestaveny z U-dílů a stropních desek, regulační šachta, odlučovač ropných látek a odtoková slučovací šachta je sestavena z kruhových nádrží s nástavbou uzavřenou zákrytovou deskou. Do všech nádrží je přístup šachtovými vstupy s poklopy.
- Nádrže se osazují do připravené stavební jámy na urovnané štěrkové lože. Je to vrstva tříděného drceného kameniva frakce 4/8 mm tloušťky 100 mm. Železobetonové díly se dopraví automobilovými návěsy a montují se pomocí těžkého autojeřábu. Po sestavení a propojení nádrží se osadí vstupní šachty a poklopy. Provedou se kompletační práce a zálivky.
- V rámci realizace stavebního objektu SO 103 Provizorní komunikace na stavenišťě, musí být již retenční nádrž zrealizována.
- Rozsah objektu:

- Retenční nádrž	2 ks
- Šachta s vír. ventilem	1 ks
- Odlučovač ropných látek - ORL	1 ks
- Slučovací šachta	1 ks
- SO 411 Transformovna VN/NN, včetně přípojky: Předmětem tohoto SO jsou veškeré práce spojené s výstavbou nové transformovny a přípojky venkovního vedení VN. Jedná se v podrobném popisu o provedení těchto prací:
  - doplnění klesacího vedení a odbočné konzoly na příhradový stožár 18/40
  - stavba sloupů č. 1, včetně úsekového odpojovače a uzemnění
  - stavba sloupů č. 2, včetně konzol a uzemnění
  - instalace vodičů vedení VN
  - osazení transformátoru a rozvaděče nn
  - výchozí revize
- Přípojka VN
  - Venkovní přípojka 22kV ukončená na nové transformovně bude provedena v rámci tohoto stavebního objektu. Na stožáru č. 55 bude provedena odbočka z jednoho potahu linky 22 kV. Z přeponek vedení bude proudovými svorkami a pomocí podpěrných izolátorů VPA instalováno klesací vedení až k odbočné konzole, které bude zavěšena ve výšce cca 7,0 m nad terénem. Na odbočné konzole budou osazeny kotevní izolátory (fiberlink). Přípojka bude provedena lany AlFe 42/7. Sloup č. 1 typu JB 9/6 bude osazen úsekovým odpojovačem.
- Transformovna
  - Projektovaná transformovna bude provedena jako betonová jednosloupová s délkou 9m nad finálně upraveným terénem. Dřík sloupové transformovny bude osazen do terénu v prostoru mezi parkovištěm a polní cestou. Základ bude proveden jako betonový - monolitický. Na vrchol stožáru bude kvůli fázové vzdálenosti umístěna konzola, na které bude na kotevních izolátorových řetězcích JK uchycena venkovní přípojka 22kV, provedená holým vodičem AlFe, které budou ukončeny na pojistkovém spodku.
  - Na trafostanici pod konzolu budou umístěny pojistkové spodky s omezovači přepětí VN a konzola pod transformátor na kterou bude umístěn nový olejový transformátor 1x25 kVA s převodem 22/0,4kV ve venkovním provedení. Transformátor bude osazen za přívodním vedením VN. Jištění transformátoru na straně VN proti zkratu bude provedeno 6A VN pojistkami. Svod od pojistkových spodků VN na VN svorníky transformátoru bude proveden pasovinou AI 40/5. Svod od NN svorníků transformátoru do rozvaděče NN bude proveden kabelem Ix AYKY 4x70 mm<sup>2</sup> vedeným v plastové svodové chrániče, která bude na jedné straně osazena krytem vývodových trubek a na druhé straně bude pokračovat až do rozvaděče NN.
  - Na sloupu transformovny, pod samotným transformátorem, bude umístěn rozvaděč NN s elektroměrovým rozvaděčem pro přímé měření na hladině NN.

- jmenovitý proud; 63 A
- pojistky na přívodu od transformátoru; 50 A charakteristika gTR
- Na rozvaděč nebo na konstrukci trafostanice bude umístěna smaltovaná tabulka s označení trafostanice a s bezpečnostním varováním.
- Uzemnění:
- V rámci objektu bude provedeno společné uzemnění trafostanice a nového rozvaděče NN na hodnotu  $2\Omega$ .
- Způsob provedení uzemnění dle ČSN 33 2000-5-54 ed.3, ČSN EN 50522. Uzemnění trafostanice bude provedeno dvěma obvody zemnicí FeZn 30/4mm vzájemně propojenými na čtyřech místech (viz výkres SO 402.2), hodnota odporu bude max. 2 $\Omega$ . Na jednom místě bude z obvodového zemniče proveden vývod, který se vyvede na sloupovou transformovnu, kde bude FeZn pásek veden po betonovém základu až k dřívku trafostanice a zde bude na místě k to určeném připojen. Ekvipotenciálové kruhy okolo trafostanice budou propojeny páskou FeZn s rozvaděčem zavěšeným na transformovně.
- Uložení zemního svodu FeZn 30x4mm při přechodu do země bude provedeno tak, aby byl chráněn před mechanickým poškozením. Spoje zemniců provedené v zemi budou ošetřeny proti korozi. Ochranný vodič musí být označen zelenožlutými pruhy.
- Základy:
- Jsou navrženy základy pro betonové sloupy o následujících rozměrech: č. 1 JB9/6 0,8 x 0,8 x 1,8 m; č. 2 JB9/15 1,8 x 1,8 x 2,1 m
- Základy budou kopané a tvořeny betonovou směsí třídy C 25/30. Je ovšem nutné zdůraznit, že celý prostor je uměle navršen (jedná se o výsypku zeminy po těžbě uhlí) a lze tedy předpokládat, že zemina není dostatečně zkonsolidovaná. Rozměry základů a způsob založení budou ověřeny po odkrytí základové spáry.
- Zemní práce:
- Jedná se o výkop základů pro dvojici betonových sloupů, tyto budou prováděny Revize.
- Před uvedením zařízení do provozu byla vyhotovena výchozí revize dle ČSN 331500 a 332000-6 ed.2.
- SO 431 Osvětlení parkoviště:
- výstavba kabelových chrániček pod zpevněnými plochami,
- vytýčení světelných bodů – poloha stožárů a prostupů bude dána tabulkou souřadnic,
- provedení betonových základů stožárů v. o.,
- provedení zemních prací spojených s pokládkou kabelu a zemniče,
- pokládka kabelů ve volné trase,
- postavení všech stožárů vč. výložníku, svítidla, stožárové rozvodnice,
- provedení kabelových koncovek a zapojení vodičů kabelu ve stožárech,
- dodávka a montáž nového rozvaděče VO a podružného rozvaděče VO,
- revize nového VO, průběžné geodetické zaměření stavby, dokumentace skutečného provedení.
- Rozvodná soustava:
- PEN, ~50Hz, 400V/TN-C s ochranou při poruše-automatickým odpojením od zdroje nadproudem,
- Osvětlovací stožáry: ocelové, bezpaticové, žár. zink., jmenovitá výška 12 m
- typ stožáru U12 (159/133/114),
- obloukový výložník, typ J, délka dle konkrétních stožárů,
- protikoroziní ochrana PKO dle TKP19B stožárová svorkovnice,
- betonový pouzdrový základ,
- svítidla:
- s LED zdrojem,
- teplá bílá (3 000 K)
- regulace výkonu svítidla na konstantní úroveň sv. toku po celou dobu životnosti (CLO)

- min. krytí IP66
- požadovaná životnost: min 100 000 provozních hodin
- kovová konstrukce, odolnost min IK09
- rozsah provozních teplot: -20°C až +35°C
- třída clonění: G4
- index barevného podání: Ra = 70 a lepší
- napájecí kabely:
- CYKY 4-J x 10mm<sup>2</sup> (napájení jednotlivých světelných míst)
- CYKY 4-J x 16 mm<sup>2</sup> (přípojka pro rozv. NN transformovny)
- CYKY 3-J x 1,5 mm<sup>2</sup> (napájení svítidel)
- kabelové soubory:
- teplem smršť. koncovky
- rozvaděče:
- nový RVO
- plastová skříň vyztužená skelnými vlákny (800x600x300 mm)
- přístroje dle schéma
- obezdění štípanými tvarovkami nový elektroměrový
- plastová skříň do výklenku ve stěně
- např. typ PER I/3f/63 3.1.2 vestavná
- zapojení svítidel:
- na rozdílné fáze (dodržit, L1-hnědá, L2-černá, L3-šedá)

SO 101 Okružní křižovatka: Do místa stávající účelové komunikace vybudované v rámci související stavby bude nově umístěna okružní křižovatka s vnějším průměrem 50m s jednoruhovým okružním pásem š. 5,00m, dlážděným prstencem š. 2,50m a středovým ostrovem D=35,00m, který bude navýšen do kulového vrchlíku a vhodně osázen zelení. Zeleň je nutné vysázet již na okraji středového ostrova pro zajištění rozhledu na středový ostrov dle ČSN 73 6102 v platném znění a musí mít výšku min. 1,50m. Rozměry okružní křižovatky jsou v souladu s TP 135. Vlečné křivky jsou prověřeny na průjezd křižovatky návěsovou soupravou o celkové dl. 16,50m a autobus s dl. 15m. Vjezdy i výjezdy jsou rovněž navrženy jako jednoruhové, přičemž protisměrné jízdní pruhy jsou odděleny směrovými ostrůvky s dlážděným povrchem. Okružní křižovatka má čtyři ramena, kde větev A propojuje přístupové komunikace a parkoviště se související stavbou, resp. se silnicí 11/210, dále větev B, která napojuje stávající komunikace vedoucí v prostoru Velké podkrušnohorské výsypky a dvě ramena, resp. větve C a D, vedoucí k parkovacím a zpevněným plochám sloužící pro areál BMW, které jsou taktéž součástí této stavby (SO 101). Všechny komunikace jsou navrženy v kategorii S9,5/60, tj. 2x3,50m jízdní pruh + 2x0,75 zpevněná krajnice, jejíž součástí je vodící proužek š. 0,25m + 2 x 0,50 m nezpevněná krajnice ve volné šířce (v úseku se svodidlem doplněná o š. 1,00 m, resp. v úseku se směrovými sloupky o š. 0,25 m), jsou tedy obousměrné směrově nerozdělené. Směrové vedení je zřejmé z grafické části PD. Okružní křižovatka je výškově umístěna tak, že účelová komunikace vybudována v rámci související stavby bude pokračovat, resp. klesat ve sklonu 3,0%. Výškové řešení je navrženo tak, aby nebyly překračovány maximální povolené sklony dle platných předpisů. Větev A směrem od okružní křižovatky stoupá ve sklonu 3,0% a napojuje se na již vybudovanou účelovou komunikaci. Větev B směrem od okružní křižovatky stoupá ve sklonu 0,6%. Podélný sklon okružního pásu je proměnný v rozmezí +3% - -3%. Základní příčný sklon na větvích je střešovitý a ve směrových obloucích je navržen jako jednostranný. Na okružním pásu je příčný sklon navržen proměnný od +3% do -3%. Dlážděný prstenec je navržen se sklonem 6% vždy směrem od středového ostrova. Na větví A budou úpravy provedeny v dl. cca 68m a na větví B v dl. cca 77m. V místě napojení na stávající účelovou komunikaci vybudovanou v rámci související stavby je navržena na dl. cca 27m pouze rekonstrukce, tj. odfrézování obrusné asfaltové vrstvy v tl. 0,04 m a její následné vrácení s napojením nového vodorovného dopravního značení na stávající.

U okružní křižovatky bude středový ostrov lemován betonovými prefabrikovanými obrubami s výškou nášlapu 150mm. Směrovací ostrůvky a dlážděný prstenec budou po svém obvodu lemovány KO obrubníky s výškou nášlapu 95mm. Povrch směrovacích ostrůvků bude ze žulových kostek 100x100mm uložených do cementové malty. Do obrubníků středového ostrova a směrovacích ostrůvků je navrženo osadit všesměrná retroreflexní (skleněná) oka. Veškeré betonové prefabrikáty budou uloženy do lože

tl. 100 mm z betonu min. C20/25n-XF3. Po pokládce asfaltových vrstev bude spára mezi asfaltovým krytem a betonovými obrubami proříznuta v š. 0,02m, v. 0,04m a následně vyplněna modifikovanou asfaltovou zálivkou za horka typu N2. Veškeré spáry kamenné (žulové) dlažby budou vyspárovány cementovou maltou M25-XF4. Pro zřízení nezpevněné krajnice musí být použita alespoň málo vhodná nebo lepší dle ČSN 73 6133 a v souladu se vzorovými listy č.1, TKP kap. 4 a ZTKP. Zhutnění v celé mocnosti je stejné jako pro aktivní zónu, tj. 100% PS. Nezpevněná krajnice je provedena šířky 0,75 m (s osazením směrových sloupků) a 1,50 m (s osazením svodidla) s příčným sklonem 8% od vozovky a je oproti hraně vozovky zapuštěna o 0,03 m (po zhutnění). Povrch této krajnice bude zpevněn šterkodrtí fr. 0/32, třídy B v tloušťce 0,15 m. Při šířce krajnice 0,75 m je zpevnění na celou šíři a při šířce 1,50 m je zpevnění na šířku 0,50 m (k lici svodidla) a zbývající 1,00 m je opatřen humózní vrstvou v tloušťce 0,15 m a oset ručně travním semenem v příp. humózní vrstvy v rovině a hydroosevem v příp. humózní vrstvy ve svahu.

V rámci objektu budou nové zelené plochy a stávající plochy narušené stavbou pokryty humózní vrstvou v tloušťce 150 mm a osety travním semenem. V průhledu skrz okružní křižovatku bude zabráněno kulovým vrchlíkem ze zeminy, který bude vhodně osázen zelení. Zeleň je nutné vysázet již na okraji středového ostrova pro zajištění rozhledu na středový ostrov dle ČSN 73 6102 v platném znění a musí mít výšku min. 1,50m. Kulový vrchlík bude symetrický. Další vegetační úpravy nejsou navrženy. Jedná se o extravilánový úsek, který bude odvodněn otevřenými příkopy, žlaby a rigoly, které budou vyústěny do vtokových objektů resp. horských vpustí (SO 301) s následným zaústěním do dešťové kanalizace budované v rámci SO 301. Voda bude svedena pomocí příčného a podélného spádu do příkopů, které budou zpevněny betonovou tvárnici š. 0,60m uloženou do betonového lože C20/25n-XF3. V řešeném úseku při větvi B v km 0,040 je navržen trubní propustek DN800 v dl. 18,0m se seříznutými čely, který bude uložen do betonového lůžka z betonu C20/25n-XF3 v tl. 0,30m na podkladním betonu C12/15-X0 v tl. 0,10m. Obě čela budou opevněna dlažbou z lomového kamene tl. 0,20 m do lože z betonu C20/25n-XF3 tl. 0,10m a veškeré spáry budou následně vyspárovány cementovou maltou M25-XF4. V místě napojení dlažby z lomového kamene na zpevněné příkopy budou vytvořeny betonové prahy o rozměrech š. 0,30 x v. 0,80m z betonu C30/37-XF4, XD3. Plán komunikace bude odvodněna pomocí podélné perforované drenáže HDPE DN 150 min. pevnost SN 8, zaústěné do uličních vpustí, příp. do plastových drenážních šachtic vyústěných přes prefabrikované výtokové čelo do zpevněného příkopu, čelo bude uloženo do lože tl. 0,10m z betonu C12/15-X0. Drenáž bude uložena do šterkopískového lože fr. 0/22 tl. 100mm, obsyp drenáže bude proveden hrubým kamenivem fr. 8/16 do výšky 80-100mm nad povrch drenážního potrubí, poté bude proveden zásyp hrubým kamenivem fr. 22/32. V případě nevhodných geotechnických podmínek bude drenáž opláštěná geotextilií. Rozsah drenáží je zakreslen v grafické části projektové dokumentace. Bezpečnostní zařízení na silničních komunikacích se navrhuje v místech, kde hrozí zvýšené nebezpečí úrazu sjetím vozidla popřípadě střetnutím motorového vozidla s jiným účastníkem silničního provozu. Bezpečnostní zařízení se rozdělují podle svého účelu na záchytná a vodící. Mezi silniční záchytné systémy patří svodidla a mezi vodící bezpečnostní zařízení patří směrové sloupky, nástavce směrových sloupků a odrazky. Jak svodidla, tak směrové sloupky jsou navrženy dle příslušných ČSN, TP a PPK a smí se používat pouze schválené typy. Součástí tohoto stavebního objektu jsou následující bezpečnostní zařízení: ocelové svodidlo jednostranné, úroveň zadržení H1 a na všech svodidlech budou v prolisu, svodnice instalovány odrazky, směrové sloupky z pružného plechu. Směrové sloupky budou osazeny v nezpevněné části krajnice. Vzájemná vzdálenost mezi jednotlivými sloupky je dle ČSN 73 6101. V celé délce silnice budou osazeny směrové sloupky na nezpevněné krajnici. Výška směrých sloupků na silnici je 0,80 m. Směrové sloupky budou z pružného plechu a budou osazeny dle příslušných TP a ČSN. Svodidla jsou osazena v místech dle ČSN 73 6101 a v délkách dle příslušných TP. U každého svodidla je dle TP114 stanovena úroveň zadržení v závislosti na okolí a charakteru komunikace. Rozsah svodidel je vyznačen v situačních výkresech PD.

SO 102 Parkoviště pro areál BMW: řeší výstavbu obslužných komunikací, parkoviště pro TIR, parkoviště pro osobní automobily, vybudování autobusového zálivu vč. nástupiště, komunikace pro pěší a napojení polní cesty na stávající síť nezpevněných cest vedoucích v prostoru výsypky. Součástí tohoto SO je vybudování dvou ramen vedoucích z okružní křižovatky (SO 101), resp. větve C a D. Větev C bude sloužit pro kamionovou a autobusovou dopravu, resp. větev D bude sloužit pouze pro osobní automobily toto rozdělení bude řešeno svislým dopravním značením (SO 131). Vjezdy i výjezdy jsou navrženy jako jednopruhové, přičemž protisměrné jízdní pruhy jsou odděleny směrovacími ostrůvky s dlážděným povrchem. Komunikace vlevo od dělicího ostrůvku š. 1,0m (osa P2) jsou navrženy v kategorii S9,5/50, tj. 2x3,50m jízdní pruh + 2x0,75 zpevněná krajnice, jejíž součástí je vodící proužek š. 0,25m + 2 x 0,50 m nezpevněná krajnice. Komunikace vpravo od dělicího ostrůvku (osa P2) mají šířku zpevnění min. 6,00m. Všechny komunikace jsou tedy obousměrné směrově nerozdělené. Směrové vedení je zřejmé z grafické

části PD. Výškové řešení je navrženo tak, aby nebyly překračovány maximální povolené sklony dle platných předpisů, a je zřejmé z grafické části PD. Základní příčný sklon na větvích je střechovitý a ve směrových obloucích je navržen jako jednostranný. Komunikace budou lemovány prefabrikovaným betonovým obrubníkem s výškou nášlapu 0,15m. V místě parkovacích míst bude výška nášlapu snížena na 0,08m - 0,10m viz příloha č. 4. - Vzorové příčné řezy a obrubník podél parkovacích míst pro osoby ZTP bude mít výšku nášlapu 0,02m. Záhonový obrubník lemující vnější hranu komunikace pro pěší při areálu BMW bude mít výšku nášlapu 0,06m. Součástí tohoto SO je i vybudování dlážděného autobusového zálivu, kde nástupní hrana má délku 37m a bude lemována bezbariérovým betonovým obrubníkem s výškou nášlapu 0,20m (37m+2x2m přechodové kusy). Šířka nástupiště bude 3,50m a komunikace pro pěší v části parkoviště pro osobní automobily budou mít š. 1,50m, ve kterých bude osazeno veřejné osvětlení (SO 431), chodník podél areálu BMW je navržen se šířkou 2,50m. Dále podél nástupní hrany bude vytvořen kontrastní (optický) pás v délce nástupní hrany (37 m) a signální pás š.0,80m v místě označniku. Kontrastní pás bude z hladké dlažby červené barvy, signální pás bude z reliéfní dlažby např. červené barvy. V místě parkovacích míst pro ZTP bude podél hrany obrubníku vytvořen varovný pás se šířkou 0,40m z důvodu sníženého nášlapu obruby (0,02m). Varovné a signální pásy musí být z reliéfní dlažby schváleného typu odlišné barvy, než komunikace pro pěší např. červené. Parkovací místa jsou navržena v souladu s ČSN 73 6056, kdy krajní stání jsou rozšířena o 0,25m. Základní šířka kolmého stání pro osobní vozidla je 2,50m (pro ZTP 3,50m) a dl. 5,00m. Šikmé stání pro nákladní vozidla je navrženo se šířkou 3,50m a základní délkou měřenou kolmo k jízdnímu pásu 16,00m. Celkem je navrženo 14 parkovacích míst pro TIR s režimem šikmého stání a 760 parkovacích míst pro osobní automobily s režimem kolmého stání, kde z tohoto počtu je 15 míst vyhrazených pro osoby ZTP. Směrovací a dělicí ostrůvky budou po svém obvodu lemovány KO obrubníky s výškou nášlapu 95mm. Povrch směrovacích ostrůvků bude ze žulových kostek 100x100mm uložených do cementové malty. Do těchto obrubníků směrovacích ostrůvků je navrženo osadit všesměrná retroreflexní (skleněná) oka. Veškeré betonové prefabrikáty budou uloženy do lože tl. 100 mm z betonu min. C20/25n-XF3. Po pokládce asfaltových vrstev bude spára mezi asfaltovým krytem a betonovými obrubami proříznuta v š. 0,02m, v. 0,04m a následně vyplněna modifikovanou asfaltovou zálivkou za horka typu N2. Veškeré spáry kamenné (žulové) dlažby budou vyspárovány cementovou maltou M25-XF4. Vzhledem k výšce napojení areálu BMW se stavba z převážné části nachází v zářezové partii. Předpokládá se, že přebytek výkopové zeminy bude předán SÚAS k následnému využití, příp. budou tyto zeminy deponovány v prostoru výsypky. Sklony zářezových a násypových svahů zemního tělesa jsou navrženy dle ČSN 73 6133 ve sklonu max. 1 :2 pro zářez a 1 :2,5 pro násyp. Na svahy zemního tělesa a zelené plochy bude provedeno rozprostření humózních vrstev v tl.0,15m s následným osetím travním semenem ručním výsevem v rovině a hydroosevem v příp. svahu. Pro zřízení nezpevněné krajnice musí být použita alespoň málo vhodná nebo lepší dle ČSN 73 6133 a v souladu se vzorovými listy č.1, TKP kap. 4 a ZTKP. Zhutnění v celé mocnosti je stejné jako pro aktivní zónu, tj. 100% PS. Nezpevněné krajnice podél polní cesty budou provedeny v šířce 0,75 m (s osazením směrových sloupků) s příčným sklonem 8% od vozovky a jsou oproti hraně vozovky zapuštěny o 0,03 m (po zhutnění). Povrch těchto krajnic bude zpevněn šterkodrtí fr. 0/32, třídy B v tloušťce 0,15 m. Při šířce krajnice 0,75 m je zpevnění na celou šíři. Krajnice podél odstavných ploch jsou navrženy se š. 0,50m a jsou opatřeny humózní vrstvou v tloušťce 0,15 m a osety ručně travním semenem. Zpevněné plochy budované v rámci SO 102 budou odvodněny pomocí příčného a podélného sklonu do nových uličních vpustí příp. jiných odvodňovacích prvků a následně do dešťové kanalizace budované v rámci SO 301. Otevřený příkop podél komunikace napojující se na stávající síť nezpevněných cest bude zpevněn betonovou tvárnici š. 0,60m uloženou do betonového lože C20/25n-XF3. V řešeném úseku při komunikaci napojující se na stávající síť nezpevněných cest v prostoru výsypky v km 0,037 je navržen trubní propustek DN400 v dl. 17,5m se seříznutými čely, který bude uložen do betonového lůžka z betonu C20/25n-XF3 vtl. 0,25m na podkladním betonu C12/15-X0 vtl. 0,10m. Obě čela budou opevněna dlažbou z lomového kamene tl. 0,20 m do lože z betonu C20/25n-XF3 tl. 0,10m a veškeré spáry budou následně vyspárovány cementovou maltou M25-XF4. V místě napojení dlažby z lomového kamene na zpevněné příkopy budou vytvořeny betonové prahy o rozměrech š. 0,30 x v. 0,80m z betonu C30/37-XF4, XD3. Plán komunikace bude odvodněna pomocí podélné perforované drenáže HDPE DN 150 min. pevnost SN 8, zaústěné do uličních vpustí. Novou drenáž je nutné propojit s drenáží vybudovanou v rámci SO 103. Drenáž bude uložena do šterkopískového lože fr. 0/22 tl. 100mm, obsyp drenáže bude proveden hrubým kamenivem fr. 8/16 do výšky 80-100mm nad povrch drenážního potrubí, poté bude proveden zásyp hrubým kamenivem fr. 22/32. V případě nevhodných geotechnických podmínek bude drenáž opláštěná geotextilií. Rozsah drenáží je zakreslen v grafické části projektové dokumentace přístupové komunikace a parkoviště pro areál BMW v k. ú. Horní Nivy dokumentace. Bezpečnostní zařízení na silničních komunikacích

se navrhuje v místech, kde hrozí zvýšené nebezpečí úrazu sjetím vozidla popřípadě střetnutím motorového vozidla s jiným účastníkem silničního provozu. Bezpečnostní zařízení se rozdělují podle svého účelu na zachytňá a vodící. Mezi silniční zachytňací systémy patří svodidla a mezi vodící bezpečnostní zařízení patří směrové sloupky, nástavce směrových sloupků a odrazky. Jak svodidla, tak směrové sloupky jsou navrženy dle příslušných ČSN, TP a PPK a smí se používat pouze schválené typy. Součástí tohoto stavebního objektu jsou následující bezpečnostní zařízení: směrové sloupky z pružného plechu. Směrové sloupky budou osazeny v nezpevněné části krajnice. Vzájemná vzdálenost mezi jednotlivými sloupky je dle ČSN 73 6101. V celé délce silnice budou osazeny směrové sloupky na nezpevněné krajnici. Výška směrových sloupků na silnici je 0,80 m. Směrové sloupky budou z pružného plechu a budou osazeny dle příslušných TP a ČSN. SO 103 Provizorní komunikace na staveništi: řeší výstavbu nové provizorní komunikace propojující související stavbu „II/210 Napojení Podkrušnohorské výsypky v k. ú. Horní Nivy“ se stavbou areálu BMW, resp. „FMDC / Future Mobility Development Center“. Dopravní značky odpovídají příloze vyhlášky 294/2015 Sb. v platném znění, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava řízení provozu na pozemních komunikacích. Umístění značek je navrženo s přihlédnutím k TP 65: „Zásady pro osazování dopravních značek na pozemních komunikacích“. Orientační dopravní značení je navrženo s využitím TP 100: „Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích“. K uvedeným zásadám bylo přihlédnuto jako k doporučeným technickým podmínkám pro umístování dopravních značek na pozemních komunikacích. Kvalita svislého dopravního značení musí splňovat podmínky ČSN EN 12899-1, včetně národní přílohy, TKP. Svislé dopravní značky, včetně jejich nosných konstrukcí, musí být certifikovány autorizovanou zkušebnou a musí být schváleny MD k užití na pozemních komunikacích v ČR. Všechny standardní značky se provedou lisované z plechu FeZn s dvojitým ohybem s plnými rohy. Spojovací materiál bude nekorodující. Objímky mohou zůstat z AI slitin. Poloměr zaoblení rohů štítů značek umístěných vedle vozovky musí být min. 20 mm. Značky musí splňovat požadavky třídy P3 dle čl. NA.2.5 národní přílohy ČSN EN 12899-1. Značky umístěné vedle vozovky musí splňovat požadavky nejméně třídy E2 dle čl. NA.2.6 národní přílohy ČSN EN 12899-1. Všechny nové definitivní svislé značky a dopravní zařízení se provedou z fólie třídy 2 - fólie s balotinou se vzduchovými kapsami (buňkami) a samostatně zrcadlicími částicemi balotiny s životností nejméně 10 let. Fólie na činné ploše standardních značek musí být provedena z jednoho kusu. Zadní stěna všech značek je matná a barvy šedé nebo hliníkové. Sloupky, stojky, nosné rámové konstrukce, patky, portály, apod. jsou v barvě bílé, šedé nebo hliníkové. Konstrukce ani značky se kromě konstrukcí portálů nenatírají krycími nátěry. Svislé značky se provedou v základní velikosti. Sloupky standardních značek se provedou z ocelových žárově zinkovaných trubek namontovaných do patek. Používají se trubky průměru 60 mm s tloušťkou stěny nejvýše 3 mm. Osazeny budou do základových patek z prostého betonu. Základy standardních značek musí být z betonu min. třídy C 30/37-XF4, nebo betonového prefabrikátu stejných vlastností. Rozměry základu jsou upraveny na 90x50x70 cm. Všechny nosné konstrukce základních značek jsou provedeny jako demontovatelné. Umístění dopravních značek bude vždy kolmo ke směru jízdy. Značky ani jejich nosné konstrukce nesmějí zasahovat do průjezdního profilu komunikace, nebo chodníku. U značek umístěných na zemi vedle vozovky, je minimální vodorovná vzdálenost bližšího okraje značky, nebo její nosné konstrukce od hrany zpevněné krajnice 0,5 m, maximální vzdálenost jsou 2,0 m. Všechny značky musí odpovídat platné ČSN EN 12899-1. Konkrétní provedení vodorovného dopravního značení je zřejmé ze situace, zpracované v měřítku 1:500. Provedení vodorovných dopravních značek se řídí TP133: „Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích, schválených MDS ČR v roce 2013. Vodorovné dopravní značení musí být provedeno jednotným způsobem, s plynulým přechodem v napojení na dopravní značení navazujícího úseku komunikace. Realizace vodorovného značení se předpokládá ve dvou krocích a to nejdříve barvou s následným překrytím plastem po vyžrání asfaltového souvrství. Definitivní dopravní značení bude provedeno retroreflexní z materiálů s dlouhou životností (dvousložkový plast), materiály musí být schváleny MDS ČR. Podélné a vodící čáry (VI-V4) musí být profilované pro zajištění odtoku vody a viditelnosti, tj. typ II dle TP70. Příčné čáry, šipky, nápisy apod. se provedou hladké. SO 301 Odvodnění zpevněných ploch: Tento stavební objekt řeší výstavbu nové dešťové kanalizace a retenční nádrže pro odvodnění nově navržených zpevněných a nezpevněných ploch pro plánovanou výstavbu areálu BMW v k. ú. Horní Nivy v Karlovarském kraji. V rámci tohoto objektu jsou navrženy celkem čtyři kanalizační stoky s označením (A, B, C a D) a retenční nádrž. Stoka „A“ začíná napojením na navrhovanou retenční nádrž KM 0,00000. Trasa kanalizace je vedena v nově navržené asfaltové vozovce areálového parkoviště. Konec úseku této stoky je v zelené ploše v blízkosti navrhované okružní křižovatky KM 0,28063 šachta S10A. Odvodnění navrhovaných zpevněných ploch je řešeno pomocí uličních vpustí a šterbinových žlabů. Odvodnění nezpevněných ploch je řešeno pomocí horských vpustí, které jsou umístěny v navrhovaných příkopech.

V lomových bodech kanalizace jsou navrženy revizní prefabrikované šachty DN 1000. Trasa a dimenze navržené dešťové kanalizace je zřejmá z výkresové části projektové dokumentace. V trase je navrženo celkem 10 revizních šachet, 25 uličních vpustí, 2 šterbinové žlaby, 2 šterbinové vpusti a 2 horské vpusti. Nové uliční vpusti jsou navrženy v prostoru parkovacích ploch a do nejnižších míst zpevněných ploch. Potrubí přípojek uličních vpustí, bude PP DN 200, DIN, min. SN 16. Potrubí přípojek horských vpustí, bude PP DN 250, DIN, min. SN 16. Celková délka navrhované kanalizační stoky je 280,63 m, materiál PLAST DN 400 a 500. Podélný sklon kanalizace je v 3,3 - 3,9 ‰. Tato stoka dosahuje značných hloubek v místě napojení do RN, více než 6,0 m od U. T! V rámci realizace stavebního objektu SO 103 Provizorní komunikace na staveništi, musí být již realizovány uliční vpusti ozn. UV 3, 5, 7, 9, 11, 13, 15, 17, 18. Tyto vpusti budou vyhotoveny již pro finální terénní úpravy v rámci SO 102. Vpusti budou dočasně napojeny do navrhovaného příkopu, který je součástí odvodnění provizorní komunikace. Po vybudování kanalizační stoky „A“ budou tyto vpusti přepojeny do této stoky. Celkové prodloužení potrubí těchto přípojek do prostoru navrhovaného příkopu je 72,00 m, PP DN 200, DIN, min. SN 16. Stoka „B“ začíná napojením na navrhovanou stoku „A“ KM 0,00000 šachta Š1A. Dále trasa kanalizace pokračuje rovně v nově navržené asfaltové vozovce areálového parkoviště, kde následně v km 0,15557 končí šachta Š4B. Odvodnění navrhovaných zpevněných ploch je řešeno pomocí uličních vpustí. Odvodnění nezpevněných ploch je řešeno pomocí horské vpusti, které je umístěna v navrhovaném příkopu provizorní komunikace na staveništi. V lomových bodech kanalizace jsou navrženy revizní prefabrikované šachty DN 1000. Trasa a dimenze navržené dešťové kanalizace je zřejmá z výkresové části projektové dokumentace. V trase jsou navrženy celkem 4 revizní šachty a 16 uličních vpustí. Nové uliční vpusti jsou navrženy v prostoru parkovacích ploch a do nejnižších míst zpevněných ploch. Potrubí přípojek uličních vpustí, bude PP DN 200, DIN, min. SN 16. Potrubí přípojky od horské vpusti, bude PP DN 250, DIN, min. SN 16. Celková délka navrhované kanalizační stoky je 153,57 m, materiál PLAST DN 300, 400. Podélný sklon kanalizace je v rozmezí 6,5 - 23,2 ‰. rámci realizace stavebního objektu SO 103 Provizorní komunikace na staveništi, musí být páteřní trasa této stoky již zrealizována z důvodu možného napojení navrhované HV1 umístěné v příkopu odvodnění provizorní komunikace. Tato horská vpust bude napojena do navrhované šachty Š1B. Po zhotovení SO 102 Parkoviště pro areál BMW, bude tato horská vpust zrušena a potrubí bude odstraněno. Stoka „C“ začíná napojením na navrhovanou stoku „A“ KM 0,00000 šachta Š2A. Dále trasa kanalizace pokračuje rovně v nově navržené asfaltové vozovce areálového parkoviště, kde následně v km 0,12327 končí šachta Š3C. Odvodnění navrhovaných zpevněných ploch je řešeno pomocí uličních vpustí. V lomových bodech kanalizace jsou navrženy revizní prefabrikované šachty DN 1000. Trasa a dimenze navržené dešťové kanalizace je zřejmá z výkresové části projektové dokumentace. V trase jsou navrženy celkem 3 revizní šachty a 20 uličních vpustí. Nové uliční vpusti jsou navrženy v prostoru parkovacích ploch a do nejnižších míst zpevněných ploch. Potrubí přípojek uličních vpustí, bude PP DN 200, DIN, min. SN 16. Celková délka navrhované kanalizační stoky je 123,27 m, materiál PLAST DN 300. Podélný sklon kanalizace je 9,5 ‰. rámci realizace stavebního objektu SO 103 Provizorní komunikace na staveništi, musí být již realizovány uliční vpusti ozn. UV 3, 6, 9, 12, 15, 16, 19. Tyto vpusti budou vyhotoveny již pro finální terénní úpravy v rámci SO 102. Vpusti budou dočasně napojeny do navrhovaného příkopu, který je součástí odvodnění provizorní komunikace. Po vybudování kanalizační stoky „C“ budou tyto vpusti přepojeny do této stoky. Celkové prodloužení potrubí těchto přípojek do navrhované stoky je 20,00 m, PP DN 200, DIN, min. SN 16. Uliční vpusti UV. Potrubí přípojky od UV DN 200. Prodloužení potrubí přípojek od UV DN 200. Stoka „D“ začíná vyústěním do stávajícího odvodňovacího příkopu v KM 0,00000. Trasa kanalizace je vedena volným terénem a končí v nově navržené asfaltové vozovce areálového parkoviště ve spojné šachtě, která je součástí retenční nádrže KM 0,07859. Tato stoka řeší odvedení dešťových vod z navrhované retenční nádrže. V prostoru vyústění potrubí bude stáv. vodoteč opevněna kamennou dlažbou tl. 150 mm s vyspárováním do bet. lože tl. 100 mm v délce 1,0 m před a 2,0 m za vyústěním. V trase stoky je navržena jedna revizní prefabrikovaná šachta DN 1000 a jedna prefabrikovaná spadišťová šachta DN 1000. Trasa a dimenze navržené dešťové kanalizace je zřejmá z výkresové části projektové dokumentace. Tato stoka dosahuje značných hloubek v místě odtoku z RN po místo vyústění, více než 7,0 m od P.T! Celková délka navrhované kanalizační stoky je 78,59 m, materiál PLAST DN 500. Podélný sklon kanalizace je v rozmezí 4,3 - 82,6 ‰. V rámci realizace stavebního objektu SO 103 Provizorní komunikace na staveništi, musí být již tato stoka zrealizována. Rozsah objektu: 78,59 m 1 ks. Potrubí PLAST DN 500 Revizní šachty. Retenční nádrž „RN“ retenční nádrž s odlučovačem ropných látek je navržena v podzemních prefabrikovaných nádržích systému. Základem objektu jsou dvě propojené retenční nádrže s užitným objemem 370 m<sup>3</sup>. Do nátokové retenční nádrže je integrován kalojem objemu 48 m<sup>3</sup>, který zajistí usazení kalů a splavenin a ochrání tak navazující technologii před zanesením. Na odtoku z retenčních nádrží je osazena regulační šachta se škrtícím šoupětem na průtok 51,5 l/s,

ze které voda odtéká do odlučovače ropných látek (ORL). Systém je na výstupu opatřen slučovací a odtokovou šachtou. Do ní přitéká pročištěná voda z odlučovače ropných látek a zaústí se sem havarijní přepad z retenční nádrže. Stavebně je objekt řešen jako montovaný prefabrikovaný systém. Retenční nádrže jsou sestaveny z U-dílů a stropních desek, regulační šachta, odlučovač ropných látek a odtoková slučovací šachta je sestavena z kruhových nádrží s nástavbou uzavřenou zákrytovou deskou. Do všech nádrží je přístup šachtovými vstupy s poklopy. Nádrže se osazují do připravené stavební jámy na urovnané šterkové lože. Je to vrstva tříděného drceného kameniva frakce 4/8 mm tloušťky 100 mm. Železobetonové díly se dopraví automobilovými návěsy a montují se pomocí těžkého autojeřábu. Po sestavení a propojení nádrží se osadí vstupní šachty a poklopy. Provedou se kompletační práce a zálivky. V rámci realizace stavebního objektu SO 103 Provizorní komunikace na staveništi, musí být již retenční nádrž zrealizována. SO 411 – Transformovna VN/NN, včetně přípojky: Předmětem tohoto SO jsou veškeré práce spojené s výstavbou nové transformovny a přípojky venkovního vedení VN. Jedná se v podrobném popisu o provedení těchto prací: doplnění klesacího vedení a odbočné konzoly na příhradový stožár 18/40, stavba sloupů č. 1, včetně úsekového odpojovače a uzemnění, stavba sloupů č. 2, včetně konzol a uzemnění, instalace vodičů vedení VN, osazení transformátoru a rozvaděče NN, výchozí revize. Charakteristika VN části zařízení: Jmenovité napětí: VN - síť IT: 3 X 22 000 V, 50 Hz. Ochrana před nebezpečným dotykovým a krokovým napětím: VN - zemněním v sítích IT, kde není přímo uzemněný střed zdroje (uzel) dle PNE 33 0000-1, čl.3.4.3.1. Ochrana před atmosférickým přepětím: Celková ochrana vedení 22kV a TS pomocí omezovačů přepětí VN a dostatečně malým odporem uzemnění stožárů/sloupů a dostatečnou izolací - dle ČSN 38 0810 a PNE 33 3301. Trafostanice: Jednosloupová osazená konzolou pro transformátor, konzolami pro VN pojistky. Transformátor: Olejový transformátor pro venkovní použití s výkonem 25 kVA, např. typ BEZ 239/22 Ztráty naprázdno: 70 W. Proud naprázdno: Ztráty nakrátko: Napětí nakrátko: Rozměry: 0,8% In 900 W 4% Uk, celková šířka: 790 mm celková délka: 669 mm, celková výška: 1135 mm (včetně izolátoru VN). Charakteristika NN části zařízení: Napěťová soustava: TN-C 3 X 230/400 V; 50 Hz Ochrana před úrazem el. proudem; automatickým odpojením od zdroje v sítích TN-C dle PNE 33 0000-1, čl.3.3.2. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ: Přípojka VN: Venkovní přípojka 22kV ukončená na nové transformovně bude provedena v rámci tohoto stavebního objektu. Na stožáru č. 55 bude provedena odbočka z jednoho potahu linky 22 kV. Z přeponek vedení bude proudovými svorkami a pomocí podpěrných izolátorů VPA instalováno klesací vedení až k odbočné konzole, které bude zavěšena ve výšce cca 7,0 m nad terénem. Na odbočné konzole budou osazeny kotevní izolátory (fiberlink). Přípojka bude provedena lany AlFe 42/7. Sloup č. 1 typu JB 9/6 bude osazen úsekovým odpojovačem. Transformovna: Projektovaná transformovna bude provedena jako betonová jednosloupová s délkou 9m nad finálně upraveným terénem. Dřík sloupové transformovny bude osazen do terénu v prostoru mezi parkovištěm a polní cestou. Základ bude proveden jako betonový - monolitický. Na vrchol stožáru bude kvůli fázové vzdálenosti umístěna konzola, na které bude na kotevních izolátorových řetězcích JK uchycena venkovní přípojka 22kV, provedená holým vodičem AlFe, které budou ukončeny na pojistkovém spodku. Na trafostanici pod konzolu budou umístěny pojistkové spodky s omezovači přepětí VN a konzola pod transformátor na kterou bude umístěn nový olejový transformátor 1x25 kVA s převodem 22/0,4kV ve venkovním provedení. Transformátor bude osazen za přívodním vedením VN. Jištění transformátoru na straně VN proti zkratu bude provedeno 6A VN pojistkami. Svod od pojistkových spodků VN na VN svorníky transformátoru bude proveden pasovinou AI 40/5. Svod od NN svorníků transformátoru do rozvaděče NN bude proveden kabelem 1x AYKY 4x70 mm<sup>2</sup> vedeným v plastové svodové chrániče, která bude na jedné straně osazena krytem vývodových trubek a na druhé straně bude pokračovat až do rozvaděče NN. Na sloupu transformovny, pod samotným transformátorem, bude umístěn rozvaděč NN s elektroměrovým rozvaděčem pro přímé měření na hladině NN. jmenovitý proud; 63 A; pojistky na přívodu od transformátoru; 50 A charakteristika gTR. Charakteristika NN části zařízení: Napěťová soustava; TN-C 3 X 230/400 V; 50 Hz Ochrana před úrazem el. proudem; automatickým odpojením od zdroje v sítích TN-C dle PNE 33 0000-1, čl.3.3.2. Na rozvaděč nebo na konstrukci trafostanice bude umístěna smaltovaná tabulka s označením trafostanice a s bezpečnostním varováním. Uzemnění: V rámci objektu bude provedeno společné uzemnění trafostanice a nového rozvaděče NN na hodnotu 2Ω. Způsob provedení uzemnění dle ČSN 33 2000-5-54 ed.3, ČSN EN 50522. Uzemnění trafostanice bude provedeno dvěma obvodovými zemnicemi FeZn 30/4mm vzájemně propojenými na čtveřech místech (viz výkres SO 402.2), hodnota odporu bude max. 2Ω. Na jednom místě bude z obvodového zemniče proveden vývod, který se vyvede na sloupovou transformovnu, kde bude FeZn pásek veden po betonovém základu až k dřívku trafostanice a zde bude na místě k to určenému připojen. Ekvipotenciálové kruhy okolo trafostanice budou propojeny páskou FeZn s rozvaděčem zavěšeným na transformovně. Uložení zemního svodu FeZn 30x4mm při přechodu do země bude provedeno tak, aby byl chráněn před mechanickým poškozením. Spoje zemničů provedené

v zemi budou ošetřeny proti korozi. Ochranný vodič musí být označen zelenožlutými pruhy. Základy: Jsou navrženy základy pro betonové sloupy o následujících rozměrech: č. 1 JB9/6 0,8 x 0,8 x 1,8 m, č. 2JB9/15 11,8 x 1,8 x 2,1 m. Základy budou kopané a tvořeny betonovou směsí třídy C 25/30. Je ovšem nutné zdůraznit, že celý prostor je uměle navršen (jedná se o výsypku zeminy po těžbě uhlí) a lze tedy předpokládat, že zemina není dostatečně zkonsolidovaná. Rozměry základů a způsob založení budou ověřeny po odkrytí základové spáry. Zemní práce: Jedná se o výkop základů pro dvojici betonových sloupů, tyto budou prováděny Revize: Před uvedením zařízení do provozu byla vyhotovena výchozí revize dle ČSN 331500 a 332000-6 ed.2. SO 431: Osvětlení parkoviště: Zemní práce: představují provedení výkopu kabelové rýhy 35x45 cm pro pokládku nového napájecího kabelu. Dále nutno uvažovat s provedením kabelového lože, záhozu i povrchových úprav. Pod vozovkou bude do připravené silniční pláně proveden výkop 35x70 cm. Dále se jedná o provedení výkopu pro základy osvětlovacích stožárů. Pro stožáry jm. výšky 12 m bude rozměr 1000 x 1000 x 1600mm. Vytěžená zemina ze základů bude odvezena na skládku. Kabelové prostupy: Kabelové prostupy budou tvořeny trubkou 110/94, které se v rýze založí na betonovou podkladní desku a následně se obetonuje. Trubka bude dodávána v tyčích s hladkým vnitřním povrchem a bude spojována dodávanými manžetami. Konce chráničky se uzavrou těsníci víky, která jsou k tomu určena. Po zatažení kabelu se chránička utěsní PUR pěnou. V chráničce bude instalován protahovací drát. Stožáry: Bude použito stožárů bezpaticových, žárově zinkovaných s minimální tloušťkou vrstvy Zn 80μm a následně protikorozní ochrany dle předpisu TKP19B (nadzemní i podzemní část stožáru). Tyto budou osazeny do betonových monolitických základů (C30/37-XF4), provedených v předstihu. Před vztyčením budou stožáry opatřeny výložníkem, svítidlem i elektrovýzbrojí. Po vyklínování stožáru bude volná část základu vysypána pískem. Následně bude dokončena hlava stožárového základu a zatmelen obvod okolo vloženého stožárového dříku. Napájení - rozvaděče VO: Bude instalován nový rozvaděč osvětlení. Bude tvořen polyesterovou skříní vyztuženou skelnými vlákny. Ve skříní budou instalovány DIN lišty, na které se umístí jednotlivé přístroje. Vodiče prodrátování budou vedeny v plastových žlabech. Jednotlivé přístroje budou popsány. Na rozvaděči budou umístěny výstražné tabulky. Rozvaděč bude umístěn ve společném obezdění betonovými štípanými tvarovkami. Nad rozvaděči bude založena betonová deska (překlad) a rovněž betonová stříška (deska tl. 5 cm) se spádem pro odtok vody. Spodní okraj skříně bude min. 60 cm nad terénem. Obezdní bude postaveno na betonový základ, v kterém budou umístěny chráničky pro protažení kabelů do skříní. Na kabelech budou instalovány průchodky. Základ rozvaděče bude zhotoven z betonové směsi C 25/30-XF3. Základem budou procházet dvě ohebné chráničky 110/94 do obezdného prostoru rozvaděče. Základem bude rovněž procházet zemnicí drát FeZn ø 10 mm. Před rozvaděčem bude zřízena zpevněná plocha z plných dlaždic do vzdálenosti 0,8 m před dveřmi rozvaděče. Navrhují se dlaždice 0,6 x 0,8 x 0,08 m. Přístroje jsou uvedeny ve schéma rozvaděče, ovládání bude realizováno pomocí programovatelného spínače, jeho nastavení a zprovoznění zajistí zhotovitel stavby. Jako zdroj přesného času bude použit přijímač GPS signálu. Elektroměrový rozvaděč: bude instalován ve společném obezdění s rozvaděčem RVO. Připojen bude novým kabelem z rozvaděče nn transformovny. Jistič před elektroměrem bude mít hodnotu 20 A (3f, char. B). Základy stožáru: Základy stožárů budou provedeny jako monolitické, betonové s pouzdrům pro vetknutí stožáru. V základu budou založeny chráničky pro protažení kabelů. Po vyvrácení betonu se provede vložení stožáru do pouzdra, vyrovnání a vyklínování stožáru. Následně se pouzdro vyplní pískem. Na závěr se zhotoví betonová patka, která pouzdro uzavře. Rozměr základů stožárů bude 1,0x1,0x1,6 m. Svítidla: budou osazena na stožáry současně s jejich stavbou a s provedením elektrovýzbroje. Navrhují se svítidla s LED zdrojem světla, s vysokou účinností. Specifikace svítidla je uvedena v části 4 TZ. Elektro výzbroj: Stožárová rozvodnice bude ve dříku stožárů v provedení I.tř. izolace. Kabel ke každému výbojkovému svítidlu bude v provedení CYKY 3-Jxl,5mm<sup>2</sup>. Kabely: Napájecí kabel každé z kabelových větví bude uložen do kabelové rýhy spolu se zemnicem. Kabel, který bude „smyčkován“ do každého stožáru na trase, bude uložen do pískového lože min. tl. 8cm pod i nad kabelem s mechanickým zákrytem deskami. V křížení vozovek budou kabely zataženy do jedné chráničky kabelového prostupu. Jeden otvor zůstane jako rezerva. Kabelové soubory: představují v tomto případě provedení kabelových koncovek na všech zapojovaných kabelech. Ochranná opatření: V souladu s ochranou před nebezpečným dotykem neživých částí elektrického zařízení budou chráněny stožáry i svítidla. Ochrana bude u všech stožárů řešena běžným způsobem - automatickým odpojením od zdroje nadproudem. Související částí je pak i ochrana před atmosférickým přepětím (ČSN EN 62305-1-3 ed.2). Ve volné trase bude každý stožár vodivě spojen se zemnicem. Tento, plnicí i funkci pospojení, je tvořen zemnicím drátem FeZn 010mm, jež bude uložen do výkopu kabelové rýhy pod pískové lože. K jednotlivým stožárům pokračuje pomocí odbočných svorek. Připojen byl u stožáru na vnější ochranné svorce. Hodnota zemního odporu zemniče výše popsaných ochran nemá být větší než 10Ω, příp. 5Ω pro konec kabelového vedení ve volném terénu.

Zemní drát bude založen ve volném terénu 10 cm pod nebo vedle napájecí kabel. Revize: Před uvedením zařízení do provozu byla vyhotovena výchozí revize dle ČSN 331500 a 332000-6.

Před vydáním rozhodnutí ve věci měli účastníci řízení možnost vyjádřit se k podkladům rozhodnutí podle §36 odst. 3 zákona č. 500/2004Sb. Správní řád, ve znění pozdějších předpisů.

Vzhledem ke skutečnosti, že s prováděním stavby souvisí zemní práce a je pravděpodobné, že během nich dojde k porušení či odhalení doposud neznámých archeologických situací, se stavebníkovi připomíná:

- 1) Povinnost vyplývající z ustanovení § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění později platných předpisů, ve kterém je uvedeno, že má-li se provádět stavební činnost na území s archeologickými nálezy, jsou stavebníci již od doby přípravy stavby povinni tento záměr oznámit Archeologickému ústavu a umožnit jemu nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum. Oznámení stavebníků se podává v podobě formuláře umístěném na adrese <http://www.arup.cas.cz/?cat=684>, a to v elektronické podobě na e-mail: [oznameni@arup.cas.cz](mailto:oznameni@arup.cas.cz) nebo poštou na adresu: ARÚ AV ČR, Praha, Referát archeologické památkové péče, Letenská 4, 118 01 Praha 1
- 2) Povinnost umožnit provedení záchranného archeologického výzkumu Archeologickému Ústavu nebo vybrané oprávněné organizaci, o jehož podmínkách bude v dostatečném předstihu uzavřena dohoda mezi stavebníkem a oprávněnou organizací podle § 21 – 22 zákona č. 20/1987 Sb., ve znění pozdějších předpisů.
- 3) Povinnost informovat o nález, který nebyl učiněn při provádění archeologického výzkumu Archeologický ústav v Praze nebo nejbližší muzeum. Učiní tak nálezce nebo osoba odpovědná za provádění výkopových prací, podle § 23 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Práva k pozemkům: vlastnictví pozemku (stavby) bylo osvědčeno výpisem z katastru nemovitostí. (provedeným stavebním úřadem) navrhovaná stavba se uskutečňuje na pozemcích jiných vlastníků: Lesy České republiky – vlastník p. p. č. 628/4 v k. ú. Horní Nivy (souhlas na situaci ze dne 17. 10. 2019); Sokolovská uhelná, právní nástupce, a. s. – vlastník p. p. č. 913/1 v k. ú. Horní Nivy (souhlas na situaci ze dne 30. 09. 2019).

#### Stanoviska, vyjádření, rozhodnutí dotčených správních úřadů:

- Městský úřad Sokolov, odbor stavební a územního plánování - orgán územního plánování, Závažné stanovisko orgánu územního plánování, č. j. MUSO/103508/2019/OSÚP/LUSA, ze dne 24. 09. 2019;
- Vodohospodářská společnost Sokolov, s.r.o., Existence sítí – nenachází se, č. j. 810/2019, ze dne 09. 09. 2019;
- ČEZ Distribuce, a. s., Existence sítí – nenachází se, č. j. 0101169812, ze dne 30. 08. 2019;
- ČEZ ICT Services, a. s., Existence sítí – nenachází se, č. j. 0700098319, ze dne 30. 08. 2019;
- GridServices, s. r. o., Existence sítí – nenachází se, č. j. 5001992108, ze dne 30. 08. 2019;
- Česká telekomunikační infrastruktura, a. s., Existence sítí - nenachází se, č. j. 736813/19, ze dne 30. 08. 2019;
- InfoTel, spol. s r.o., Existence sítí - nenachází se, č. j. E012633/19, ze dne 02. 09. 2019;
- České radiokomunikace a. s., Existence sítí - nenachází se, č. j. UPTS/OS/227030/2019, ze dne 30. 08. 2019;
- T-Mobile Czech Republic, a. s., Existence sítí - nenachází se, č. j. E33439/19, ze dne 30. 08. 2019;
- Vodafone Czech Republic, a. s., Existence sítí – nenachází se, č. j. 190830-1353132718, ze dne 30. 08. 2019;
- Obec Dolní Nivy, Existence sítí – nenachází se, č. j. 208/19, ze dne 27. 09. 2019;
- Krajské ředitelství policie Karlovarského kraje, Dopravní inspektorát Sokolov – komunikace, Stanovisko, č. j. KRPK-69101/ČJ-2019-190906, ze dne 10. 09. 2019;

- Krajský úřad Karlovarského kraje, odbor dopravy a silničního hospodářství, Závazné stanovisko, č. j. KK/2388/DS/19, ze dne 06. 09. 2019;
- Městský úřad Sokolov, odbor stavební a územního plánování, Koordinované závazné stanovisko, č. j. MUSO/115601/2019/OSÚP/LURA, ze dne 18. 10. 2019;
- Městský úřad Sokolov, odbor životního prostředí, Závazné stanovisko, č. j. MUSO/103835/2019/OŽP/NICHU, ze dne 07. 10. 2019;
- Sokolovská uhelná, právní nástupce, a. s., Vyjádření ke stavbě, č. j. 166/2019/SÚ-HS/Řez, ze dne 27. 09. 2019;
- Lesy České republiky, s.p., Stanovisko k žádosti, č. j. LCR932/001443/2019, ze dne 08. 10. 2019;
- Krajský úřad Karlovarského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, Stanovisko k významným evropským lokalitám – nemůže mít vliv, č. j. KK/4263/ZZ/19, ze dne 11. 09. 2019;
- Krajský úřad Karlovarského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, Vyjádření k záměru – záměr již nenaplňuje dikci současného platného znění zákona o posuzování vlivu na životní prostředí, a proto není předmětem posuzování dle tohoto zákona, č. j. KK/4231/ZZ/19, ze dne 11. 09. 2019;
- Povodí Ohře, státní podnik, Vyjádření, č. j. POH/40735/2019-2/101100, ze dne 09. 09. 2019;
- Krajská hygienická stanice Karlovarského kraje se sídlem v Karlových Varech, Závazné stanovisko, č. j. KHSKV 9896/2019/HOK/Daš-S10, ze dne 09. 09. 2019;
- Hasičský záchranný sbor Karlovarského kraje, územní odbor Sokolov, Závazné stanovisko dotčeného orgánu státní správy na úseku požární ochrany a ochrany obyvatelstva, č. j. HSKV-2677-2/2019-SO, ze dne 02. 10. 2019.

Stavební úřad v provedeném společném řízení přezkoumal předloženou žádost z hledisek uvedených v § 94o stavebního zákona a zjistil, že jejím uskutečněním nebo užíváním nejsou ohroženy zájmy chráněné stavebním zákonem, předpisy vydanými k jeho provedení a zvláštními předpisy:

a) že stavební záměr je v souladu s požadavky stavebního zákona a jeho prováděcími předpisy:

- Politika územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizace č. 1, schválená dne 15. 04. 2015, nabytí účinnosti dne 17. 04. 2015.
- Zásady územního rozvoje Karlovarského kraje, vydané dne 16. 09. 2010 – úplné znění po vydání Aktualizace č. 1, která nabyla účinnosti dne 13. 07. 2018.
- Územní plán Dolní Nivy, vydaný dne 31. 01. 2018, nabytí účinnosti dne 16. 02. 2018 – úplné znění zahrnující změnu č. 1 ÚP Dolní Nivy, která nabyla účinnosti 19. 03. 2019.

Posuzovaný záměr se nachází v ploše DX – doprava silniční – specifická. Jde o plochu, jejímž hlavním využitím je vývojové a výzkumné centrum automobilového průmyslu včetně zkušebních drah. Z funkčního hlediska je tedy záměr v souladu s ÚP Dolní Nivy. Zároveň je respektováno prostorové uspořádání stanovené pro tuto plochu následovně:

1. koeficient míry využití území: 70%,
2. maximální podlažnost: 4NP,
3. minimální % ozelenění: 20.

b) napojení na veřejnou dopravní nebo technickou infrastrukturu je v souladu včetně podmínek dotčených ochranných a bezpečnostních pásem: předpoklady pro výstavbu a udržitelný rozvoj jsou zajištěny napojením na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu, což je v souladu s relevantními cíli a úkoly.

c) je v souladu se zvláštními právními předpisy a závaznými stanovisky, rozhodnutími dotčených orgánů: Městským úřadem Sokolov, odborem stavebním a územního plánování - orgánem územního plánování bylo vydáno Závazné stanovisko orgánu územního plánování pod č. j. MUSO/103508/2019/OSÚP/LUSA, dne 24. 09. 2019; Krajským ředitelstvím policie Karlovarského kraje, Dopravním inspektorátem Sokolov – komunikace bylo vydáno Stanovisko, pod č. j. KRPK-69101/ČJ-2019-190906, dne 10. 09. 2019; Krajským úřadem Karlovarského

kraje, odborem dopravy a silničního hospodářství bylo vydáno Závazné stanovisko pod č. j. KK/2388/DS/19, dne 06. 09. 2019; Městským úřadem Sokolov, odborem stavebním a územního plánování bylo vydáno Koordinované závazné stanovisko pod č. j. MUSO/115601/2019/OSÚP/LURA, dne 18. 10. 2019; Městským úřadem Sokolov, odborem životního prostředí bylo vydáno Závazné stanovisko pod č. j. MUSO/103835/2019/OŽP/NICHU, dne 07. 10. 2019; Krajským úřadem Karlovarského kraje, odborem životního prostředí a zemědělství bylo vydáno Stanovisko k významným evropským lokalitám – nemůže mít vliv pod č. j. KK/4263/ZZ/19, dne 11. 09. 2019; Krajským úřadem Karlovarského kraje, odborem životního prostředí a zemědělství bylo vydáno Vyjádření k záměru – záměr již nenaplnuje dikci současného platného znění zákona o posuzování vlivu na životní prostředí, a proto není předmětem posuzování dle tohoto zákona pod č. j. KK/4231/ZZ/19, dne 11. 09. 2019; Krajskou hygienickou stanicí Karlovarského kraje se sídlem v Karlových Varech bylo vydáno Závazné stanovisko pod č. j. KHSKV 9896/2019/HOK/Daš-S10, dne 09. 09. 2019; Hasičským záchranným sborem Karlovarského kraje, územním odborem Sokolov bylo vydáno Závazné stanovisko dotčeného orgánu státní správy na úseku požární ochrany a ochrany obyvatelstva pod č. j. HSKV-2677-2/2019-SO, dne 02. 10. 2019.

- d) stavební úřad dále ověřil, že dokumentace je úplná, přehledná a v odpovídající míře jsou řešeny obecné požadavky na výstavbu, dále je zajištěn příjezd ke stavbě, včasné vybudování technického vybavení potřebného k řádnému užívání stavby vyžadovaného zvláštními právními předpisy: projektová dokumentace je úplná, přehledná, byla zpracována oprávněnou osobou dle Vyhl. č. 499/2006 Sb. Jsou řešeny obecné technické požadavky na výstavbu. Projektová dokumentace je zpracována v souladu s Vyhl. č. 268/2009 Sb.

a) stavební úřad také ověřil účinky budoucího užívání stavby: Hlavní účel užívání území se záměrem nemění, svým provedením nebude narušen charakter okolní zástavby. V území se nenachází významné urbanistické a architektonické hodnoty. Předpoklady pro výstavbu a udržitelný rozvoj jsou zajištěny napojením na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu, což je v souladu s relevantními cíli a úkoly.

Speciální stavební úřad přezkoumal předloženou žádost, a zjistil, že jejím uskutečněním nebo užíváním nejsou ohroženy zájmy chráněné stavebním zákonem, předpisy vydanými k jeho provedení a zvláštními předpisy. Umístění stavby je v souladu se schválenou územně plánovací dokumentací a vyhovuje obecným požadavkům na využívání území. Projektová dokumentace stavby splňuje obecné požadavky na výstavbu. Speciální stavební úřad v průběhu řízení neshledal důvody, které by bránily povolení záměru.

Speciální stavební úřad zajistil vzájemný soulad předložených závazných stanovisek dotčených orgánů vyžadovaných zvláštními předpisy a zahrnul je do podmínek rozhodnutí.

Speciální stavební úřad rozhodl, jak je uvedeno ve výroku rozhodnutí, za použití ustanovení právních předpisů ve výroku uvedených.

Účastníci řízení podle § 27 odst.2) zákona č.500/2004 Sb.( správní řád ) ve znění pozdějších předpisů ( dále jen „správní řád“) jsou též další dotčené osoby, pokud mohou být rozhodnutím přímo dotčeny ve svých právech a povinnostech :

Státní pozemkový úřad, Obec Dolní Nivy, Povodí Ohře, státní podnik

Při vymezování okruhu účastníků řízení dospěl stavební úřad k závěru, že v daném případě je účastníkem podle ustanovení § 94k/ stavebního zákona:

- a) stavebník: Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje, příspěvková organizace, Chebská č.p. 282, 356 01 Sokolov 1
- b) obec, na jejímž území má být požadovaný záměr uskutečněn: Dolní Nivy č.p. 75, 356 01 Sokolov 1
- d) vlastník pozemku, na kterém má být požadovaný stavební záměr uskutečněn, není-li sám stavebníkem, nebo ten, kdo má jiné věcné právo k tomuto pozemku: Lesy České republiky,

s. p.: vlastník p. p. č. 628/4 v k. ú. Horní Nivy; Sokolovská uhelná, právní nástupce, a. s.:  
vlastník p. p. č. 913/1 v k. ú. Horní Nivy.

- e) osoba, jejíž vlastnické právo nebo jiné věcné právo k sousedním stavbám anebo sousedním pozemkům nebo stavbám, na nichž může být společným záměrem přímo dotčeno: vlastník p. p. č. 913/3 v k. ú. Horní Nivy, vlastník p. p. č. 820/4 v k. ú. Horní Nivy.

Jiná práva nemohou být tímto povolením přímo dotčena.

Vypořádání s návrhy a námitkami účastníků:

- Účastníci neuplatnili návrhy a námitky.

Vypořádání s vyjádřeními účastníků k podkladům rozhodnutí:

- Účastníci se k podkladům rozhodnutí nevyjádřili.

#### **Poučení účastníků:**

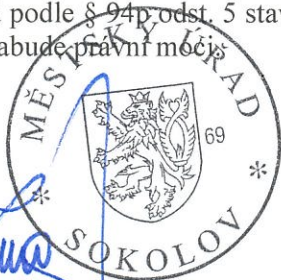
Proti tomuto rozhodnutí se lze odvolat do 15 dnů ode dne jeho oznámení k odboru stavebního úřadu Krajského úřadu Karlovarského kraje podáním u Městského úřadu Sokolov, odboru stavebního a územního plánování.

Odvolání se podává s potřebným počtem stejnopisů tak, aby jeden stejnopis zůstal správnímu orgánu a aby každý účastník dostal jeden stejnopis. Nepodá-li účastník potřebný počet stejnopisů, vyhotoví je správní orgán na náklady účastníka. Odvoláním lze napadnout výrokovou část rozhodnutí, jednotlivý výrok nebo jeho vedlejší ustanovení. Odvolání jen proti odůvodnění rozhodnutí je nepřípustné.

Speciální stavební úřad po dni nabytí právní moci výroku o umístění stavby doručí žadateli stejnopis písemného vyhotovení společného povolení opatřený doložkou právní moci spolu s ověřenou grafickou přílohou, stejnopis písemného vyhotovení společného povolení opatřený doložkou právní moci doručí také místně příslušnému obecnímu úřadu, pokud není stavebním úřadem, a jde-li o stavby podle § 15 nebo 16 stavebního zákona, také stavebnímu úřadu příslušnému k povolení stavby.

Speciální stavební úřad po dni nabytí právní moci výroku o povolení stavby zašle žadateli jedno vyhotovení ověřené projektové dokumentace a štítek obsahující identifikační údaje o povolené stavbě. Další vyhotovení ověřené projektové dokumentace zašle vlastníkově stavby, pokud není žadatelem. Žadatel je povinen štítek před zahájením stavby umístit na viditelném místě u vstupu na staveniště a ponechat jej tam až do dokončení stavby, případně do vydání kolaudačního souhlasu; rozsáhlé stavby se mohou označit jiným vhodným způsobem s uvedením údajů ze štítku.

Společné povolení má podle § 94p, odst. 5 stavebního zákona platnost 2 roky. Stavba nesmí být zahájena, dokud rozhodnutí nenabude právní moci.



Kamila Živná

referent odboru stavebního a územního plánování

#### **Poplatek:**

Správní poplatek podle zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích se nevyměřuje.

**Obdrží: (územní řízení a stavební řízení)**

účastníci společného územního a stavebního řízení dle § 94k stavebního zákona :

1. Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje, příspěvková organizace, IDDS: 2kdkk64  
sídlo: Chebská č.p. 282, 356 01 Sokolov 1

obec, na jejímž území má být požadovaný stavební záměr uskutečněn :

2. Obec Dolní Nivy, IDDS: d57aubx  
sídlo: Dolní Nivy č.p. 75, 356 01 Sokolov 1

c) vlastník pozemku, na kterém má být požadovaný záměr uskutečněn, není-li sám stavebníkem, nebo ten, kdo má ke stavbě jiné věcné právo, není-li sám stavebníkem

3. Lesy České republiky, s.p., IDDS: e8jcfns  
sídlo: Přemyslova č.p. 1106/19, Nový Hradec Králové, 500 08 Hradec Králové 8
4. Sokolovská uhelná, právní nástupce, a.s., IDDS: mz4chhv  
sídlo: Staré náměstí č.p. 69, 356 01 Sokolov 1

e) osoba, jejíž vlastnické právo nebo jiné věcné právo k sousedním stavbám anebo sousedním pozemkům nebo stavbám na nich může být společným povolením přímo dotčeno:

5. Státní pozemkový úřad, IDDS: z49per3  
sídlo: Husinecká č.p. 1024/11a, 130 00 Praha 3-Žižkov
6. Povodí Ohře, státní podnik, IDDS: 7ptt8gm  
sídlo: Bezručova č.p. 4219, 430 03 Chomutov 3

dotčené správní úřady (dodejky):

7. Krajské ředitelství policie Karlovarského kraje, Dopravní inspektorát Sokolov – komunikace (KRPK-69101/ČJ-2019-190906, ze dne 10. 09. 2019), IDDS: upshp5u  
sídlo: Závodní č.p. 386/100, Dvory, 360 06 Karlovy Vary 6
8. Městský úřad Sokolov, odbor stavební a územního plánování - orgán územního plánování (LUSA), Rokycanova č.p. 1929, 356 01 Sokolov 1
9. Krajská hygienická stanice Karlovarského kraje se sídlem v Karlových Varech (KHSKV 9896/2019/HOK/Daš – S10, ze dne 09. 09. 2019) , IDDS: t3jai32  
sídlo: Závodní č.p. 94, 360 18 Karlovy Vary 18
10. Hasičský záchranný sbor Karlovarského kraje, územní odbor Sokolov (HSKV-2677-2/2019-SO, ze dne 02. 10. 2019), IDDS: xknaa7s  
sídlo: Závodní č.p. 205, 360 06 Karlovy Vary 6
11. Městský úřad Sokolov, odbor životního prostředí, Rokycanova č.p. 1929, 356 01 Sokolov 1

