Obsah

[1. Popis území 5](#_Toc29276657)

[a) Charakteristika území a stavebního pozemku 5](#_Toc29276658)

[b) Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací 5](#_Toc29276659)

[c) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod 5](#_Toc29276660)

[d) Výčet a závěry provedených průzkumů a měření 5](#_Toc29276661)

[e) Ochrana území podle jiných právních předpisů 6](#_Toc29276662)

[f) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území 6](#_Toc29276663)

[g) Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území 6](#_Toc29276664)

[h) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin 7](#_Toc29276665)

[i) Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa 7](#_Toc29276666)

[j) Územně technické podmínky - zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě 7](#_Toc29276667)

[k) Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice 7](#_Toc29276668)

[l) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje a provádí 8](#_Toc29276669)

[m) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo 8](#_Toc29276670)

[n) Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření 8](#_Toc29276671)

[o) Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu 8](#_Toc29276672)

[2. Celkový popis stavby 9](#_Toc29276673)

[2.1 Celková koncepce řešení stavby 9](#_Toc29276674)

[a) Nová stavba nebo změna dokončené stavby 9](#_Toc29276675)

[b) Účel užívání stavby 9](#_Toc29276676)

[c) Trvalá nebo dočasná stavba 9](#_Toc29276677)

[d) Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu s odchylným řešením z platných předpisů a norem 9](#_Toc29276678)

[e) Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů 9](#_Toc29276679)

[f) Celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby - návrhová rychlost, provozní staničení, šířkové uspořádání, intenzity dopravy, technologie a zařízení, nová ochranná pásma a chráněná území 9](#_Toc29276680)

[g) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů 10](#_Toc29276681)

[h) Základní bilance stavby - potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov 10](#_Toc29276682)

[i) Základní předpoklady výstavby - časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy 11](#_Toc29276683)

[j) Orientační náklady stavby 11](#_Toc29276684)

[2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení 11](#_Toc29276685)

[a) Urbanismus - územní regulace, kompozice prostorového řešení 11](#_Toc29276686)

[b) Architektonické řešení - kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení 12](#_Toc29276687)

[2.3 Celkové technické řešení 12](#_Toc29276688)

[a) Popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech včetně údajů o statických výpočtech prokazujících, že stavba je navržena tak, aby návrhové zatížení na ni působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části nebo nepřípustné přetvoření 12](#_Toc29276689)

[Řada 100 - Objekty pozemních komunikací 12](#_Toc29276690)

[Řada 300 – Vodohospodářské objekty 12](#_Toc29276691)

[Řada 400 – Elektro a sdělovací objekty 13](#_Toc29276692)

[Řada 800 – Objekty úpravy území 13](#_Toc29276693)

[b) Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody 13](#_Toc29276694)

[c) Celková spotřeba vody 13](#_Toc29276695)

[d) Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem 13](#_Toc29276696)

[e) Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě 13](#_Toc29276697)

[2.4 Bezbariérové užívání stavby 14](#_Toc29276698)

[2.5 Bezpečnost při užívání stavby 14](#_Toc29276699)

[2.6 Základní charakteristika objektů 14](#_Toc29276700)

[a) Popis současného stavu 14](#_Toc29276701)

[b) Popis navrženého řešení 14](#_Toc29276702)

[1 Pozemní komunikace 14](#_Toc29276703)

[a) Výčet a označení jednotlivých pozemních komunikací stavby 14](#_Toc29276704)

[2 Mostní objekty a zdi 26](#_Toc29276705)

[3 Odvodnění pozemní komunikace 26](#_Toc29276706)

[4 Tunely, podzemní stavby a galerie 27](#_Toc29276707)

[5 Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony 27](#_Toc29276708)

[6 Vybavení pozemní komunikace 27](#_Toc29276709)

[a) Záchytná bezpečnostní zařízení 27](#_Toc29276710)

[b) Dopravní značky, dopravní zařízení, světelné signály, zařízení pro provozní informace a telematiku 27](#_Toc29276711)

[c) Veřejné osvětlení 27](#_Toc29276712)

[d) Ochrany proti vniku volně žijících živočichů na komunikace a umožnění jejich migrace přes komunikace 28](#_Toc29276713)

[e) Clony a sítě proti oslnění 28](#_Toc29276714)

[7 Objekty ostatních skupin objektů 28](#_Toc29276715)

[2.7 Základní charakteristiky technických a technologických zařízení 28](#_Toc29276716)

[2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení 28](#_Toc29276717)

[2.9 Úspora energie a tepelná ochrana 29](#_Toc29276718)

[2.10 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí 29](#_Toc29276719)

[2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí 29](#_Toc29276720)

[a) Ochrana před pronikáním radonu z podloží 29](#_Toc29276721)

[b) Ochrana před bludnými proudy 29](#_Toc29276722)

[c) Ochrana před technickou seizmicitou 29](#_Toc29276723)

[d) Ochrana před hlukem 29](#_Toc29276724)

[e) Protipovodňová opatření 29](#_Toc29276725)

[f) Ochrana před ostatními účinky - vlivem poddolování, výskytem metanu apod. 29](#_Toc29276726)

[3. Připojení na technickou infrastrukturu 29](#_Toc29276727)

[a) Napojovací místa technické infrastruktury, přeložky 29](#_Toc29276728)

[b) Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky 29](#_Toc29276729)

[4. Dopravní řešení 30](#_Toc29276730)

[a) Popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace 30](#_Toc29276731)

[b) Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu 30](#_Toc29276732)

[c) Doprava v klidu 30](#_Toc29276733)

[5. Řešení vegetace a souvisejících teréních úprav 30](#_Toc29276734)

[a) Terénní úpravy 30](#_Toc29276735)

[b) Použité vegetační prvky 30](#_Toc29276736)

[c) Biotechnická a protierozní opatření 30](#_Toc29276737)

[6. Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana 30](#_Toc29276738)

[a) Vliv na životní prostředí - ovzduší, hluk, voda, odpady a půda 30](#_Toc29276739)

[b) Vliv na přírodu a krajinu - ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině 30](#_Toc29276740)

[c) Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000 31](#_Toc29276741)

[d) Způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem 31](#_Toc29276742)

[e) V případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení 31](#_Toc29276743)

[f) Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů 31](#_Toc29276744)

[7. Ochrana obyvatelstva 33](#_Toc29276745)

# Popis území

## Charakteristika území a stavebního pozemku

Jedná se o modernizaci stávajícího průtahu silnici II. třídy č. 217 ve městě Aš. Předmětem akce je šířková úprava a celková modernizace hlavního dopravního prostoru v šířce 11 m a v délce 391 m.

Jedná se o území zastavěné, silnice II/217 se nachází v průtahu města Aš – v ulici Hlavní a Chebská.

Z hlediska dosavadního využití slouží komunikace jako silnice II. třídy v průjezdním úseku města Aš.

## Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací

Projekt je v souladu s územním plánem města Aš, kde se nachází v území zastavěném na plochách určených dopravní infrastruktuře.

Ze své podstaty silnice II. třídy se ve smyslu zákona č. 13/1997 Sb., § 17 jedná o veřejně prospěšnou stavbu.

## Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod

Dle dostupných podkladů je podloží tvořeno prekambrickými až paleozoickými metamorfovanými horninami typu svory a ruly, granátická a staurolitová zóna, ve vysokotlakých a extrémně vysokotlakých komplexech i ruly s kyanitem.

Pokryvné útvary jsou tvořeny převážně jemnozrnným deluviofluviálním sedimentem.

Podzemní voda se v oblasti nachází cca 1,0 – 2,0 m pod povrchem.

V oblasti se nenachází ložiska zdrojů nerostů nebo jímání podzemních vod.

## Výčet a závěry provedených průzkumů a měření

***D1 Záborový elaborát*** *– příloha číslo F1*

V rámci předmětného projektu je zpracován záborový elaborát, který obsahuje následující přílohy.

* Záborový elaborát - Textová část
* Situace mapy KN se zákresem všech záborů (trvalých/dočasných) v jednotlivých katastrálních územích
* Situace mapy KN se zákresem záborů ZPF v jednotlivých k.ú.
* Situace mapy KN se zákresem záborů po nabyvatelích v jednotlivých k.ú.

***D2 Geodetické zaměření*** *– příloha číslo F2*

***D3 Průzkum inženýrských sítí*** *– příloha číslo F3*

Stávající sítě jsou zakresleny v koordinační situaci včetně navrhovaných přeložek. V rámci předmětného projektu byly rozeslány žádosti o vyjádření k existenci stávajících inženýrských sítí jednotlivým správcům. Kladné vyjádření o výskytu zařízení v zájmové oblasti zaslaly tyto organizace:

* Ašské služby s.r.o., Krajkářská 11, 352 01 Aš
* Chevak Cheb a.s., Tršnická 4/11, Hradiště, 350 02 Cheb
* Nej.cz s.r.o., Kaplanova 2252/8, 148 00 Praha 4
* Terea Cheb s.r.o., Májová 588/33, 350 48 Cheb
* Česká telekomunikační infrastruktura a.s., Olšanská 2681/6, 130 00 Praha 3
* GridServices, s.r.o., Plynárenská 499/1, 602 00 Brno Zábrdovice
* ČEZ Distribuce a.s., Teplická 874/8, 405 02 Děčín Podmokly

Veškeré sítě musí být před započetím zemních prací vytyčeny, ochráněny nebo přeloženy. Projekt požaduje provedení kontrolních ručních překopů. V případě zastižení nepředvídatelných sítí budou tyto ochráněny, případně výškově upraveny v souladu požadavků jednotlivých správců.

***D4 Diagnostický průzkum vozovky*** *– příloha číslo F4*

***D5 Projekt odpadového hospodářství*** *– příloha číslo F5*

Projekt odpadového hospodářství tvoří samostatnou přílohu dokumentace v části F Související dokumentace.

## Ochrana území podle jiných právních předpisů

Stavba nezasahuje do žádného zvláště chráněného území podle zákona č. 114/1992 Sb. O ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů (národní park, chráněná krajinná oblast, národní přírodní rezervace, přírodní památka, přírodní park)

Silnice neprochází žádnou evropsky významnou lokalitou (EVL) podle směrnice Rady Evropských společenství č.92/43 EHS o stanovištích ani žádnou ptačí oblastí (PO) dle směrnic Rady Evropských společenství č. 79/409/EHS o ochraně volně žijících ptáků.

Stavba je v souladu s územním plánem města Aš. Z koordinačního výkresu ÚP je patrné, že stavba leží v zastavěné oblasti.

Úprava silnice nezasahuje do chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV).

## Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území

Trasa neprochází žádným chráněným ložiskovým územím, dobývacím prostorem ani ložisky prognózních zdrojů. Trasa silnice neprochází poddolovaným územím.

Stavba se zcela nachází mimo ochranné pásmo dráhy, ani nejsou dotčeny zájmy civilního letectví.

Navrhovaná trasa úpravy silnice neprochází žádným ochranným pásmem vodních zdrojů ani v jeho bezprostřední blízkosti. Stavba se nachází mimo záplavové území.

## Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území

Přístupy na pozemky a nemovitosti jsou možné přímo ze stávající silnice II. třídy. Přístupnost pozemků zůstává neměnná. Na silnici II/217 jsou napojeny stávající místní komunikace. Napojení bude vlivem stavby upraveno.

Stavba zásadně neovlivní stávající odtokové poměry v území. Naopak dojde k mírnému zlepšení vlivem zúžení vozovky a tím ke snížení zpevněné plochy. Odvodnění bude tvořeno stávajícím systémem kanalizace. Uliční vpusti budou doplněny, upraveny nebo vyměněny v souladu se šířkovými poměry a technickým stavem.

Na základě Akčního plánu protihlukových opatření pro hlavní pozemní komunikace ve vlastnictví Karlovarského kraje bude navržena obrusná vrstva vozovky z SMA 8 NH, vrstvy se sníženou hlučností dle TP 259.

## Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

V rámci předmětné akce nedojde k demolici pozemních objektů. Bude provedeno pouze odbourání stávajících konstrukčních vrstev vozovek.

Pokácena bude stávající dřevina o průměru menším než 0,20 m z důvodu umístění nových přechodů pro chodce nebo parkovacího stání pro tělesně postižené. Dřeviny lze na základě jejich zdravotního stavu přesadit na vhodné místo mimo ochranné pásmo vedení inženýrských sítí nebo rozhledová pole.

Celkově se jedná o 1 ks dřeviny.

## Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa

Do pozemků zemědělského půdního fondu ani do pozemků určených k plnění funkce lesa nebude předmětnou stavbou zasahováno. Stavba se nachází v intravilánu města Aš.

## Územně technické podmínky - zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě

Komunikace je na začátku a konci úpravy napojena na silnici II/217 a vede ve své stávající stopě.

Samotná úprava silnice si nevyžádá žádné připojení na technickou infrastrukturu. Samostatný objekt veřejného osvětlení bude napojen na zdroj napájení. Detailní řešení, viz SO 431.

Jedná se o průtah silnice II. třídy. Z této podstaty je úsek koncipován pro provoz pěší bezbariérové dopravy ve smyslu vyhlášky č. 398/2009 Sb. Bezbariérové prvky spočívají v úpravě přirozených a umělých vodících linií, hmatových úprav a zřízení jednoho vyhrazeného parkovacího stání pro tělesně postižené.

Součástí stavby jsou nástupní plochy autobusových zastávek. Tyto budou řešeny v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb. a ČSN 73 6425.

## Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice

Jako vyvolané investice lze charakterizovat případné úpravy nebo ochrany vedení křižujících inženýrských sítí, úpravy napojení místních komunikací a předláždění chodníků z důvodu výškového sjednocení nášlapu obrub min. 100 mm.

Předpokládaná lhůta výstavby:

Doba výstavby: 1 stavební sezóna

Termín zahájení stavby: 2022

Termín dokončení stavby: 2023

Předpokládaná etapizace je popsána v části B8 Zásady organizace výstavby.

Časový plán stavby zpracuje zhotovitel v rámci nabídky dodávky stavby.

*Poznámka: Konkrétní termín zahájení výstavby je závislý na získání společného povolení stavby. S ohledem na skutečnou dobu potřebnou pro získání výše uvedeného povolení bude datum zahájení výstavby upraveno.*

Samostatné investice:

V tělese silnice II/217 ul. Hlavní a Chebská je plánovaná samostatná investice CTP Property XX., spol. s.r.o. spočívající ve zkapacitnění stávajícího vodovodu DN 100 a 125 na DN 300. Rozsah investice je od ul. Majakovského po ul. Příční. Do zájmové oblasti modernizace komunikace II/217 zasahuje v úseku od ZÚ v km 2,556 až po ul. Majakovského v km 2,868.

V rámci jednotlivých investic je potřeba tyto časově a věcně koordinovat. Projekt modernizace komunikace předpokládá, že zásyp vodovodu bude proveden v souladu s platnou ČSN 73 6133 a příslušnými TKP a bude tak dosaženo požadovaných parametrů na povrchu podkladních vrstev, které umožní realizaci modernizace komunikace bez přídavných opatření.

Další samostatnou investicí (město Aš) je budoucí úprava ul. Nádražní. V rámci této akce je již v tomto projektu navrženo zaslepení ulice a tím zrušení ramene křižovatky Chebská x Nádražní, které tvořilo nevhodný uhel odbočení a celkovou nepřehlednost křížení s ulicemi Klostermannova a Šumavská. V době zpracování dokumentace je samostatná investice ve formě záměru – studie.

## Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje a provádí

Detailně obsaženo v samostatné příloze F1 Záborový elaborát.

## Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo

Detailně obsaženo v samostatné příloze F1 Záborový elaborát.

## Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření

Vzhledem ke svému rozsahu a navržené technologii provádění není navržen žádný následný monitoring nebo sledování přetvoření. Observační metoda ve smyslu ČSN EN 1997 není navržena.

## Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

Komunikace je na začátku a konci úpravy napojena na silnici II/217 a vede ve své stávající stopě.

Samotná úprava silnice si nevyžádá žádné připojení na technickou infrastrukturu. Samostatný objekt veřejného osvětlení bude napojen na zdroj napájení. Detailní řešení, viz SO 431.

# Celkový popis stavby

## 2.1 Celková koncepce řešení stavby

## Nová stavba nebo změna dokončené stavby

Jedná se o celkovou modernizaci hlavního dopravního prostoru šířky 11 m průjezdního úseku silnice II/217 v ul. Hlavní a Chebská ve staničení km 0,000 – 0,391 (km 2,556 – 2,947 provozního staničení) a celkové délce 391 m. Náplní stavby je zejména modernizace hlavního dopravního prostoru s důrazem na zúžení jízdních pruhů, zřízení parkovacích stání a zvýšení bezpečnosti pěšího provoz formou zřízení nových přechodů pro chodce a míst pro přecházení. Stavebně technický stav komunikace, průzkumy a závěry jednotlivých průzkumů jsou součástí kapitoly F Související dokumentace. Úpravou je dotčena i místní komunikace ul. Okružní, kde bude zřízen nový přechod pro chodce. Jedná se o součást stavebního objektu města Aš, který vyplývá ze zpracované bezpečnostní inspekce, viz dokladová část.

## Účel užívání stavby

Stavba bude po své úpravě sloužit dále jako průtah komunikace II. třídy.

## Trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o trvalou stavbu spadající do celostátní silniční sítě.

## Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu s odchylným řešením z platných předpisů a norem

Stavba si nevyžádá žádné úlevy nebo nutnost odchylného řešení.

## Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů

Jednotlivé podmínky DOSS jsou součástí přílohy E Dokladová část. Veškeré podmínky DOSS bude možné splnit až po vydání pravomocného společného povolení stavby.

## Celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby - návrhová rychlost, provozní staničení, šířkové uspořádání, intenzity dopravy, technologie a zařízení, nová ochranná pásma a chráněná území

Jedná se o celkovou modernizaci průjezdního úseku silnice II/217 v šíři 11 m a délce úpravy 391 m. V rámci modernizace bude upraven hlavní dopravní prostor formou zúžení jízdních pruhů a zřízení parkovacích podélných stání. Dojde dále k zaslepení ramene křižovatky do ul. Nádražní. V ul. Chebská budou zřízeny parkovací zálivy (vč. Jednoho stání pro tělesně postižené). V úseku autobusových zastávek dojde k obnově zastávkových zálivů a oddělení konstrukcí vozovek.

Dále bude upravena křižovatka s ul. Okružní z důvodu průjezdu nákladních vozidel[[1]](#footnote-1). Na ul. Chebská a Hlavní budou zřízeny dva nové přechody pro chodce, jedno místo pro přecházení a obnoven bude i stávající přechod pro chodce na křižovatce s ul. Okružní. V ul. Okružní dojde rovněž ke zřízení nové přechodu pro chodce[[2]](#footnote-2).

Směrově bude komunikace zachována ve stávající trase, dojde však ke zúžení jízdních pruhů. Výškově bude komunikace rovněž vedena ve stávající niveletě. Dojde však k vyrovnávkám výškových propadů a příčných sklonů.

Začátek úpravy je v km 2,556 provozního staničení. Konec úpravy se nachází v km 2,947. Celková délka úpravy je 0,391 km. Dále dojde k úpravě odvodnění spočívající v přesazení a doplnění uličních vpustí, které budou napojeny do stávajícího systému kanalizace.

Součástí akce je zřízení nového veřejného osvětlení (nasvětlení) přechodů pro chodce.

Návrhová rychlost komunikace je v souladu s ČSN 73 6110 Vn =50 km/h. Návrhová kategorie je z větší části trasy MS2p -/12/50, případně MS2 -/8/50.

● začátek úpravy km 0,000

● konec úpravy km 0,391

● délka úpravy 391 m

● Základní příčné uspořádání

* jízdní pruhy 2 x 3,0 – 3,15[[3]](#footnote-3) m
* vodící proužky 0,25 m
* přídlažba 0,10 m (jeden řádek drobné dlažby)
* parkovací pruhy 2,0 m

Základní příčný sklon komunikace je 2,5%, v oblouku je navržen dostředný sklon.

Na stávající silnici je dle výsledků celostátního sčítání dopravy 2016 celková intenzita všech vozidel 7945 voz/24h, z toho 513 TNV/24h (sčítací úsek 3-1233).

Vzhledem k tomu, že nedojde k výstavbě nové komunikace, nebude vznikat nové ochranné pásmo.

## Ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Stavba si nevyžádá žádné ochrany podle zvláštních předpisů. Součástí silnice je ochranné pásmo dle zákona č. 13/1997 Sb.

## Základní bilance stavby - potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov

Vzhledem k tomu, že se jedná o společnou dokumentaci pro výběr zhotovitele, je proveden položkový výkaz výměr, viz samostatná příloha.

**Nakládání s dešťovou vodou**

V této bilanci se jedná o dešťové vody z komunikace a okolních pozemků. Dešťová voda bude z komunikace odváděna uličními vpusťmi napojenými do stávající kanalizaci. Množství vody odváděné z komunikace je vyčísleno v příloze B9 podle ČSN 75 6101 na 84,49 l/s. Ve stávajícím stavu před modernizací představuje odtok 90,68 l/s. Ke snížení dojde vlivem zmenšení rozsahu zpevněných ploch.

Po dobu výstavby se předpokládá vznik odpadů, které jsou řešeny v samostatné části F5 Projekt odpadového hospodářství. Po dobu životnosti stavby se předpokládá vznik odpadu spojený s čištěním komunikace, systému odvodnění a údržby silniční vegetace.

Vznik emisí nebyl v rámci akce posuzován.

Energetická náročnost budov se pro pozemní komunikaci neuplatní.

V rámci akce nebylo provedeno vzorkování stávajících stmelených vrstev ve smyslu vyhlášky 130/2019 Sb. Vzhledem k tomu, že se jedná o asfaltové vrstvy na stávající dlážděné vozovce, lze se domnívat, že k úpravě došlo po zákazu užívání PAU do asfaltových směsí. Projekt však požaduje provedení vzorkování v rámci vyššího stupně dokumentace RDS.

## Základní předpoklady výstavby - časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy

Základním předpokladem výstavby je provádění po polovinách za vyloučení jednoho jízdního směru nebo plné uzavírky, více viz příloha B8 Zásady organizace výstavby.

Předpokládaná lhůta výstavby:

Doba výstavby: 1 stavební sezóna

Termín zahájení stavby: 2022

Termín dokončení stavby: 2023

Předpokládaná etapizace je popsána v části B8 Zásady organizace výstavby.

Časový plán stavby zpracuje zhotovitel v rámci nabídky dodávky stavby.

*Poznámka: Konkrétní termín zahájení výstavby je závislý na získání společného povolení stavby. S ohledem na skutečnou dobu potřebnou pro získání výše uvedeného povolení bude datum zahájení výstavby upraveno.*

## Orientační náklady stavby

Vzhledem k tomu, že se jedná o dokumentaci pro výběr zhotovitele, lze uvést pouze orientační náklady za celou stavbu. Tyto činí 20 mil. Kč.

## 2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

## a) Urbanismus - územní regulace, kompozice prostorového řešení

Vzhledem ke své podstatě projektu – pozemní komunikace II. třídy není urbanistický vliv posuzován. Snahou však je začlenit stavbu do stávajícího okolí. Náplní akce je celková modernizace hlavního dopravního prostoru s důrazem na zvýšení bezpečnosti a přehlednosti komunikace.

Na úpravu komunikace, která plyne z bezpečnostních, kapacitních a komfortních důvodů se nevztahují regulační opatření. Prostorové uspořádání vychází z návrhové kategorie.

## b) Architektonické řešení - kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení

Vzhledem k charakteru a dopravnímu účelu není stavba nijak architektonicky řešena. Snahou však je začlenit stavbu do stávajícího okolí.

Pro stavbu budou použity běžné materiály užívané v dopravním stavitelství, asfaltové betony a místní zeminy.

## 2.3 Celkové technické řešení

## a) Popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech včetně údajů o statických výpočtech prokazujících, že stavba je navržena tak, aby návrhové zatížení na ni působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části nebo nepřípustné přetvoření

## Řada 100 - Objekty pozemních komunikací

**SO 101 Silnice II/217**

Jedná se úpravu stávající silnice II/217 v km 2,556 – 2,947 v délce 0,391 km. Úprava zahrnuje modernizaci vozovky – výměnu konstrukčních vrstev krytu a celkové zúžení jízdních pruhů, případně úpravu křižovatek. Součástí SO jsou i autobusové zálivy a ochranné ostrůvky přechodů pro chodce/místa pro přecházení na ulici Chebská a Hlavní.

**SO 102 Chodníky**

Stavební objekt řeší veškeré úpravy chodníků, nové vyčkávací plochy přechodů pro chodce a sjezdy na soukromé pozemky. SO 102 neřeší úpravy nároží křižovatek.

**SO 103 Parkovací zálivy a napojení MK**

Stavební objekt řeší nové parkovací zálivy a napojení místních komunikací na silnici II/217.

## Řada 300 – Vodohospodářské objekty

**SO 301 Odvodnění komunikace**

Odvádění srážkových vod z modernizovaného úseku silnice II/217 bude řešeno pomocí uličních vpustí (součást SO 101). Tyto objekty jsou napojeny do systému stok jednotné kanalizace přípojkami. Přípojky budou do jednotné kanalizace napojeny vsazením příslušných odboček, u vyšších profilů bude možné provést navrtávku. Celková délka přípojek uličních vpustí činí 112 m a jsou navrženy z plastového potrubí DN 200. Celkem se jedná o 21 ks přípojek.

Součástí objektu je revize stávajících přípojek o celkové délce cca. 34 m. U těch bude provedena zkouška vodotěsnosti a kamerová prohlídka. V případě nevyhovujícího technického stavu potrubí je třeba toto potrubí zrušit a nahradit novým.

Součástí objektu bude i rušení přípojek o celkové délce cca. 38 m. Dle standardů správce kanalizace bude třeba provést jejich zaslepením na tělese stoky (zazdění, zavíčkování, vtažením rukávce), zbývající část se v celé délce buď rozebere v otevřeném výkopu, nebo vyplní litým hubeným betonem.

Pokud při výstavbě dojde k poškození kanalizačního potrubí nebo zařízení, bude v souladu s provozovatelem neprodleně opraveno.

Stavba bude provedena v souladu s platnými vyhláškami, technickými normami, předpisy, směrnicemi, standardy, OTP, TKP a Vzorovými listy platných pro stavby tohoto druhu.

## Řada 400 – Elektro a sdělovací objekty

**SO 431 Veřejné osvětlení**

Projekt řeší úpravu veřejného osvětlení v části ulic Chebská + Hlavní ul. od OC TESCO po křižovatku s ul. Okružní s úpravou dopravního řešení v této lokalitě budou zřízeny tři nové přechody pro chodce a jedno místo k přecházení. U stávajícího přechodu na ul. Hlavní za křižovatkou s ul. Okružní dojde k jednostrannému posunutí přisvětlení přechodu z důvodu posunutí přechodu.

V této PD se řeší úprava stávajícího podzemního vedení veřejného osvětlení (dále VO), která se týká zřizování nových přechodů a místa k přecházení resp. úpravy stávajícího.

## Řada 800 – Objekty úpravy území

**SO 801 Vegetační úpravy**

Náplní objektu je ozelenění nezpevněných ploch zasažených stavbou, resp. nově vzniknuvší plochy upravených nároží.

Na nových plochách zeleně se ve stávajícím stavu nacházejí části ploch původních komunikací. Tyto plochy budou zbaveny konstrukčních vrstev a budou urovnány. Zemina bude prokypřena a použito případné adekvátní hnojení. Na urovnanou vrstvu bude rozprostřena vrstva minimálně podmínečně vhodné zeminy a ornice v tloušťce dle vzorového příčného řezu.

V případě požadavku na provedení náhradní výsadby nesmí navržená zeleň zasahovat do rozhledových polí komunikace a tvořit budoucí překážku ve smyslu ČSN 73 6101. Její umístění musí být v souladu se zákonem č. 13/1997 Sb.

## b) Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody

Stavba pozemní komunikace nevyžaduje připojení a spotřebu zdrojů energií, tepla a TUV. Připojení objektů veřejného osvětlení je popsáno samostatně v příslušné podkapitole řady 400.

## c) Celková spotřeba vody

Stavba nevyžaduje odběr vody.

## d) Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem

S vyzískaným materiálem a odpadem bude nakládáno v souladu s Projektem odpadového hospodářství, který je součástí samostatné přílohy F5.

Vlivem dopravy budou produkovány emise plynných a pevných částic. Vzhledem k charakteru modernizace komunikace nedojde k navýšení a zhoršení stavu.

## e) Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě

Případné požadavky jsou uvedeny v samostatných objektech řady 400.

## 2.4 Bezbariérové užívání stavby

Jedná se o průtah komunikace II/217 městem Aš. Z této podstaty je úsek koncipován pro provoz pěší bezbariérové dopravy ve smyslu vyhlášky č. 398/2009 Sb. V rámci úpravy budou provedeny hmatové a kontrastní úpravy na nástupních plochách autobusových zastávek a vyčkávacích plochách přechodů pro chodce. Doplněny budou i na místech pro přecházení a sjezdech. Zřízeno bude i jedno bezbariérové stání.

## 2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Jedná se o úpravu stávající silnice II. třídy v průjezdním úseku s neomezeným přístupem dle zákona č. 13/1997 Sb. Silnice se nachází v zastavěném území. Z tohoto důvodu jsou navržena opatření pro zvýšení bezpečnosti provozu všech účastníků provozu vč. hendikepovaných.

Zároveň se stavba negativně nedotýká obecných technických požadavků zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace dle vyhlášky č. 398 / 2009 Sb.

Návrh řešení zastávek pro BUS a souvisejících ploch jsou ve shodě s požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a ČSN 73 6425 -1.

Bezpečnost provozu na pozemní komunikaci je dána jejími technickými parametry navržené v souladu s platnou legislativou a normovou základnou. Ze strany uživatelů je bezpečnost užívání také podmíněna dodržováním zákona č. 361/2000 Sb.

## 2.6 Základní charakteristika objektů

## a) Popis současného stavu

Jedná se o celkovou modernizaci hlavního dopravního prostoru šířky 11 m průjezdního úseku silnice II/217 v ul. Hlavní a Chebská ve staničení km 0,000 – 0,391 (km 2,556 – 2,947 provozního staničení) a celkové délce 391 m. Náplní stavby je zejména modernizace hlavního dopravního prostoru s důrazem na zúžení jízdních pruhů, zřízení parkovacích stání a zvýšení bezpečnosti pěšího provoz formou zřízení nových přechodů pro chodce a míst pro přecházení. Stavebně technický stav komunikace, průzkumy a závěry jednotlivých průzkumů jsou součástí kapitoly F Související dokumentace. Úpravou je dotčena i místní komunikace ul. Okružní, kde bude zřízen nový přechod pro chodce. Jedná se o součást stavebního objektu města Aš, který vyplývá ze zpracované bezpečnostní inspekce, viz dokladová část.

## b) Popis navrženého řešení

## 1 Pozemní komunikace

## a) Výčet a označení jednotlivých pozemních komunikací stavby

**SO 101 Silnice II/217**

Jedná se úpravu stávající silnice II/217 v km 2,556 – 2,947 v délce 0,391 km. Úprava zahrnuje modernizaci vozovky – výměnu konstrukčních vrstev krytu a celkové zúžení jízdních pruhů, případně úpravu křižovatek. Součástí SO jsou i autobusové zálivy a ochranné ostrůvky přechodů pro chodce/místa pro přecházení na ulici Chebská a Hlavní.

***Směrové vedení:***

Začátek úpravy se nachází v km 0,000 (km 2,556 provozního staničení), kde pokračuje přímým úsekem do km 0,189 33, kde přechází do pravostranného oblouku o R = 140 m. Od km 0,263 00 pokračuje trasa přímým úsekem až do km 0,367 31, kde je navržen oblouk o R = 53,95 m. Úprava končí v km 0,391 (km 2,947 provozního staničení).

V km 0,000 dochází k plynulému šířkovému napojení komunikace na stávající stav. V km 0,009 je navržen přechod pro chodce šířky 7,0 m. Vysazené plochy jsou součástí SO 102. Komunikace dále pokračuje přes křižovatku s ul. Palackého a Nedbalova, kde dochází k úpravě napojení. V šíři zpevnění 7,0 m komunikace pokračuje až do prostoru křižovatky s ul. Klostermannova. V tomto úseku jsou navržena parkovací stání v zálivech na úkor zúžené vozovky (součást SO 103). V km 0,207 je navržen druhý přechod pro chodce délky 7,0 m. Vysazené plochy chodníku jsou součástí SO 102. Rameno křižovatky tvořící ul. Nádražní bude zaslepeno (viz výše) a bude zde homogenizován hlavní dopravní prostor ul. Chebská.

Od křižovatky s ul. Klostermannova pokračuje II/217 jako ul. Hlavní. V úseku Klostermannova – Majakovského je navržena modernizace stávajících autobusových zálivů. Jednak budou odděleny pomocí vodorovného dopravního značení od jízdních pruhů a dojde ke změně krytu zálivů.

Autobusové zálivy jsou navrženy s ohledem na šířkové poměry 2,75 m a 3,0 m. délka nástupní hrany je navržena 25 m. Z důvodu nedostatečné výše nášlapu dojde k přeskládání dlažby nástupních ploch (viz SO 102).

Šířka jízdních pruhů je zde vzhledem k poloze zastávkových zálivů a blízké křižovatky proměnná, min. však 3,0 m.

V km 0,323 je navrženo místo pro přecházení s ochranným ostrůvkem. Délka místa pro přecházení je 2 x 3,75. Šířka nástupní plochy ostrůvku je 3 m. Celková délka ostrůvku je 9 m.

V km 0,366 je navržena úprava stávající křižovatky s ul. Okružní. Zde dojde k úpravě nároží ulice Okružní z důvodu umožnění průjezdu návěsových souprav, viz výše. Úprava a možnost levého odbočení návěsových souprav vyvolá i úpravu stávajícího přechodu pro chodce a ochranného ostrůvku, který je nevhodného kapkovitého tvaru. Nevhodnost stávajícího tvaru ostrůvku spočívá v překážce v odbočení z Hlavní ulice do Okružní a opačně (ve směru na Hranice). Úpravou dojde ke zkrácení kapkovitého tvaru a dispozičnímu posunu, aby zadní kola návěsových souprav nevjížděla na nástupní plochu. Délka přechodu bude zachována stávající 3,84 + 3,86 m. Šíře nástupní plochy ostrůvku je s ohledem na zachování stávající linie komunikace a obrub 2,0 m. Úprava vyvolává i přeložku stožárů nasvětlení přechodu, viz SO 431.

***Výškové vedení:***

Úprava zachovává stávající výškové vedení komunikace s ohledem na charakter intravilánové komunikace a množství vstupů a sjezdů na přilehlé nemovitosti.

Základní příčný sklon je střechovitý 2,50%, v místě směrového oblouku je dostředný.

***Příčné uspořádání:***

Příčné uspořádání odpovídá po většinou návrhové kategorii MS2p -/12/50 (mimo oblast křižovatek a autobusových zálivů).

* jízdní pruhy 2 x 3,0 – 3,15[[4]](#footnote-4) m
* vodící proužky 0,25 m
* přídlažba 0,10 m (jeden řádek drobné dlažby)
* parkovací pruhy 2,0 m
* bezpečnostní odstup 2 x 0,50 m

Světlá šířka je proměnná min. 7,0 - 11,0 m.

***Protihlukové stěny:***

Nejsou součástí akce.

***Svodidla:***

Nejsou součástí akce.

***Odvodnění komunikace:***

Srážková voda je pomocí podélného a příčného sklonu povrchu odváděna do 21 nově navržených uličních vpustí (UV) a do 7 rektifikovaných vpustí (UVS). Návrh také počítá se zrušením 8 stávajících uličních vpustí a cca 38 m přípojek. Tyto je třeba odkopat, rozřezat a vyjmout z výkopu.

***Zemní těleso:***

Vzhledem k níže navržené modernizaci konstrukce vozovky nebude docházet k významným zemním pracím. Ty lze spojit pouze s výstavbou nových pochozích ploch a sadových úprav, viz SO 102 a SO 801.

***Zpevněné plochy:***

Stávající vozovka vykazuje řadu poruch, viz tabulka níže.



Tab. č. 1: Poruchy vozovky

Stávající konstrukce vozovky je tvořena asfaltovým krytem v tl. 130 – 160 mm, který překrývá historickou dlážděnou konstrukci. Dlažba je tvořena žulovými kostkami 100/100 a podkladními nestmelenými vrstvami tl. 230 – 250 mm.

Na základě výsledku Celostátního sčítání dopravy 2016 a závěrů diagnostiky vozovky je navržena v souladu s TP 170 níže uvedená konstrukce opravy komunikace.

Provede se odfrézování stávajících stmelených vrstev až na niveletu dlážděné vozovky. Dojde k odstranění, očištění dlažby a ponechání na mezideponii k dalšímu použití (viz SO 103). Nestmelené vrstvy pod bývalou dlažbou budou reprofilovány a přehutněny na min. Edef,2 = 70 MPa.

V případě výskytu neúnosné podkladní vrstvy a nutnosti sanace, bude podkladní vrstva vybrána v tl. min. 0,10 m a bude provedena lokální sanace vrstvou SC C3/4 v tl. 0,10 m.

Konstrukce vozovky na silnici II/217

Asf. koberec mastixový modif[[5]](#footnote-5). SMA 8 NH\* PmB 45/80-65 40 mm TP 259

Spojovací postřik modif. PS-CP 0,40 kg/m2 ČSN EN 13808, ČSN 73 6129

Asf. beton pro ložnou vrstvu ACL 16+ 50/70 70 mm ČSN EN 13108-1,ČSN 73 6121

s vystužením 3D rozptýlenou výztuží

Infiltrační postřik PI-C 0,80 kg/m2 ČSN EN 13808, ČSN 73 6129

Směs stmelená cementem SC C3/4 0/32 150 mm ČSN EN 14227-1

Celkem 260 mm

\* Pojivo určí RDS na základě ITT

Konstrukce vozovky na silnici II/217 – překopy

Asf. koberec mastixový modif[[6]](#footnote-6). SMA 8 NH\* PmB 45/80-65 40 mm TP 259

Spojovací postřik modif. PS-CP 0,40 kg/m2 ČSN EN 13808, ČSN 73 6129

Asf. beton pro ložnou vrstvu ACL 16+ 50/70 70 mm ČSN EN 13108-1,ČSN 73 6121

s vystužením 3D rozptýlenou výztuží

Infiltrační postřik PI-C 0,80 kg/m2 ČSN EN 13808, ČSN 73 6129

Směs stmelená cementem SC C3/4 0/32 150 mm ČSN EN 14227-1

Štěrkodrť ŠDA 0/32 GE min. 150 mm ČSN 73 6185, ČSN EN 13285

Celkem 410 mm

\* Pojivo určí RDS na základě ITT

Nad zásypem (viz SO 301) bude provedena nová aktiví zóna z vhodné zeminy dle ČSN 73 6133 v tl. 0,50 m. Na této vrstvě bude dosaženo Edef,2 = min 45 MPa při poměru Edef,2/Edef,1 = min 2,5 a CBR = min. 15%. Na vrstvě ŠD bude dosaženo min. Edef,2 = 70 MPa.

Konstrukce autobusových zálivů

Stávající konstrukce bude odebrána v tl. 360 mm na podkladní vrstvy. Tyto budou reprofilovány a přehutněny na min. Edef,2 = 70 MPa.

Kamenná dlažba DL 160 mm TP 192

Betonová ložní vrstva L 50 mm TP 192

Směs stmelená cementem SC C3/4 0/32 150 mm ČSN EN 14227-1

Celkem 360 mm

Navržena je kamenná dlažba velká, min. rozměr 160/160 v souladu s TP 192. Spáry a lože budou provedeny z MC25-XF4.

Konstrukce ochranných ostrůvků

V místě ostrůvků bude konstrukce vybrána pod vrstvu stávající dlažby. Konstrukce vyčkávací plochy bude navržena v následující skladbě.

Betonová dlažba DL 60 mm TP 192

Lože fr. 2/5 L 40 mm TP 192

Štěrkodrť ŠDB 0/32 GF min 150 mm ČSN EN 14227-1

Celkem 250 mm

Veškeré prvky dlažby musí být v souladu s ČSN 73 6131 a TP 192. V rámci slepeckých úprav bude použita dlažba s reliéfní úpravou a v odlišném barevném kontrastu.

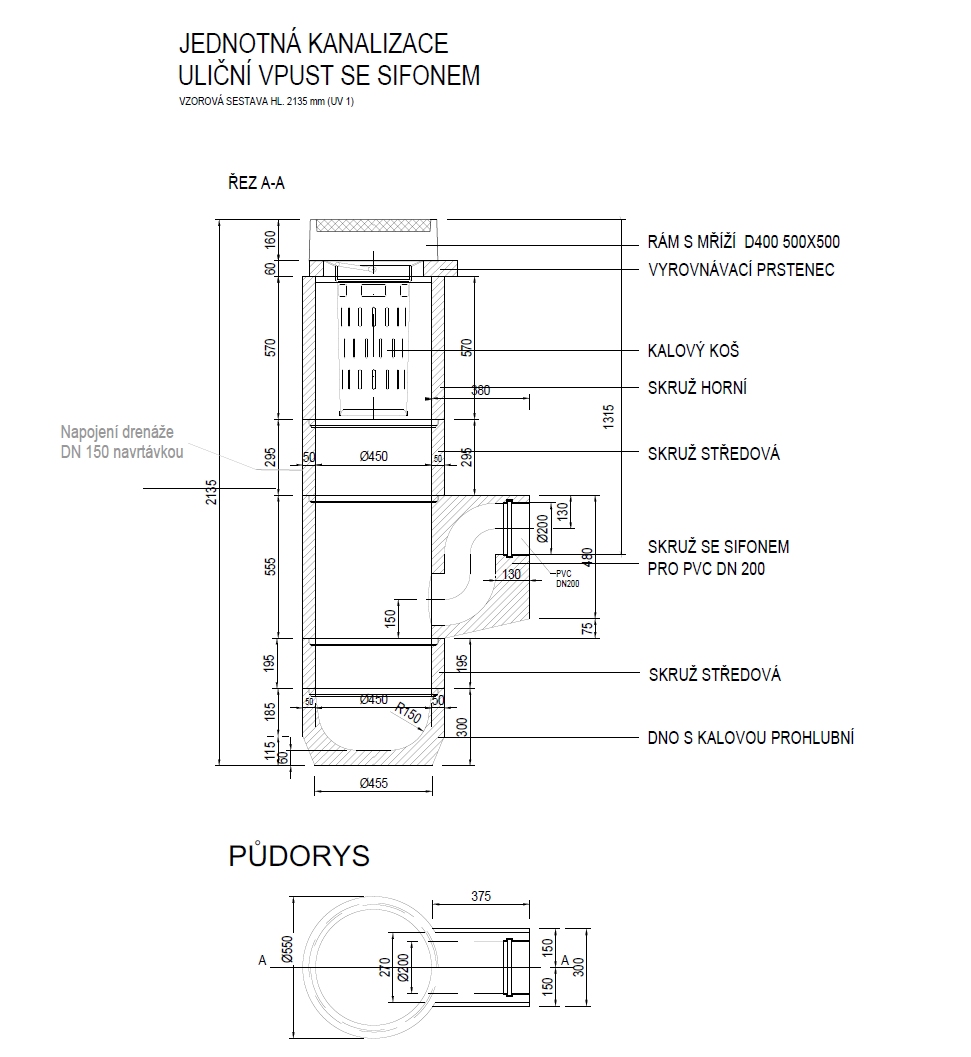
Obruby podél vozovky jsou součástí SO 102, viz níže.

Obruby ochranných ostrůvků budou betonové 100/250/1000 do betonového lože C20/25n XF3. Použité obruby musí být v souladu s ČSN EN 1340 a TP 192.

Podél kamenných obrub bude zřízena kamenná přídlažba z kamenné kostky 100/100 v jedné řadě do betonového lože C20/25n – XF3.

***Odvodňovací zařízení:***

Srážková voda je odváděna do 21 nově navržených uličních vpustí (UV). Dno uliční vpusti bude provedeno s kalním prostorem a sifonem. Tyto jsou napojeny do stávající kanalizace pomocí přípojek z PP (součást So 301). Celková délka nových přípojek uličních vpustí činí 112 m a budou napojeny do kanalizace vsazením příslušných odboček, u vyšších profilů je možné provést navrtávku. Celkem se jedná o 21 ks přípojek. Napojení do revizních šachet bude pouze v ojedinělých případech.



Součástí modernizace silnice II/217 je rektifikace stávajících uličních vpustí (UVS). U sestavy ze ŽB dílců je třeba podbetonovat vyrovnávací prstenec, aby nivelita UV odpovídala skladbě vozovky. Dále je třeba vyměnit kalový koš a vtokovou litinovou mříž D400. U zděných uličních vpustí je třeba odbourat poslední vrstvu cihel a dozdít ji tak, aby nivelita UV odpovídala skladbě vozovky. Dále je třeba vyměnit vtokovou litinovou mříž D400. V případě nevyhovujícího technického stavu je třeba tyto vpusti odstranit a nahradit novými. Přesný technický stav bude zjištěn na místě v rámci provádění stavby. O konkrétním postupu bude rozhodnuto dle zastiženého technického stavu a typu UV se souhlasem TDI.

Dále je třeba provést revizi u cca 34 m přípojek od UVS. U těch bude provedena zkouška vodotěsnosti a kamerová prohlídka. V případě nevyhovujícího technického stavu potrubí bude třeba toto potrubí zrušit a nahradit novým.

***Křižovatky a křížení:***

Stávající křižovatky budou zachovány, dochází však k úpravám nároží viz výše a SO 103.

***Mostní objekty a zdi:***

Objekty řady 200 nejsou součástí projektu.

***Tunelové objekty:***

Objekty řady 600 nejsou součástí projektu.

***Vybavení a příslušenství PK:***

Součástí návrhu je doplnění VO – SO 431.

***Zásady dopravního značení a dopravní telematiky***

Svislé dopravní značení:

Svislé dopravní značení bude provedeno dle zásad TP 65, TP 100, VL 6 a TKP 14. Velikost štítu dopravních značek bude standardní, třída retroreflexe RA2. Fólie a štíty budou provedeny v souladu s PPK-SZ a PPK-FOL.

Štíty značek budou osazeny na sloupky z materiálu ve shodě s TKP 14. Veškeré nosné a spojovací prvky musí být v souladu se zásadami pro PKO dle ZKP 14.

Sloupky budou kotveny do betonových základů z C 16/20 XF2. Provedení v souladu s TKP 14 a 18.

Návrh dopravního značení je součástí Situace dopravního značení.

Nové dopravní značení bude spočívat zejména v obnově vodorovného a doplnění svislého značení dle situace dopravního značení.

Vodorovné dopravní značení:

Vodorovné dopravní značení je navrženo v souladu s TP 65, TP 133 VL 6 a TKP 14. Značení bude provedeno ve shodě s ČSN EN 1436+A1, ČSN EN 1790 a dalších dle požadavku TKP 14. Provedeno bude ve dvou fázích. Nejprve barvou a po zaježdění v plastu zvučícím. Použitý materiál musí mít dostatečné retroreflexní vlastnosti.

Návrh dopravního značení je součástí Situace dopravního značení. Navrženy jsou zejména podélné a příčné čáry pro vedení provozu, dále dopravní stín a V11a.

Vodorovné značení bude na svých začátcích a koncích úpravy komunikace napojeno plynule na stávající.

Navržené dopravní značení je v souladu s vyhláškou č. 294/2015 Sb.

***Obslužná zařízení***

Součástí projektu nejsou obslužná zařízení ČSPH, odpočívky atd.

***SSÚD***

Součástí projektu není SSÚD.

**SO 102 Chodníky**

Stavební objekt řeší veškeré úpravy chodníků, nové vyčkávací plochy přechodů pro chodce a sjezdy na soukromé pozemky. SO 102 neřeší úpravy nároží křižovatek.

***Směrové vedení:***

V rámci úpravy křižovatky Chebská x Palackého bude zřízen nový přechod pro chodce délky 7 m. K dosažení potřebné délky je navrženo zúžení hlavního dopravního prostoru formou vysazení chodníkové plochy a úpravy nároží všech čtyř ramen (SO 103). Prostor rozhledových polí bude ozeleň (SO 801). Nové chodníky budou napojeny na stávající a v nejnutnější míře dojde k přeskládání stávající dlažby. Po levé straně ve směru staničení je stávající chodník asfaltový. Zde je z důvodu sjednocení navržena konstrukce z asfaltového betonu.

Od ulice Palackého po křižovatku s ul. Klostermannova jsou navrženy oboustranně nové parkovací zálivy (SO 103). Parkovací stání budou na přilehlý chodník napojeny pomocí čtyř nových chodníčků šířky 1,50 m.

Po pravé straně jsou navrženy čtyři nové zálivy o celkové kapacitě 15 podélných stání vč. jednoho pro bezbariérovou obslužnost (SO 103). Bezbariérové stání je na chodník napojeno novou rampou.

V tomto úseku budou obnoveny sjezdy na soukromé pozemky a dojde k úpravě stávajícího širokého sjezdu v km 0,119. Veškeré hmatové a kontrastní úpravy budou obnoveny, případně upraveny dle požadavku vyhlášky č. 398/2009 Sb.

Na stávající křižovatce Chebská x Nádražní dojde k zaslepení ramene vedlejší komunikace. Na úkor komunikace bude provedeno propojení pěších vazeb chodníkem, doplněno parkovací stání (SO 103) a na nároží křižovatky bude zřízen nový přechod pro chodce. Upravená nároží křižovatky budou ozeleněna (SO 801) nebo bude doplněn chodník.

V úseku od křižovatky Chebská x Klostermannova po KÚ dojde k výškovému přeskládání obrub a chodníku pro zaručení výše nášlapu min. 10 cm, v místě autobusových zastávek min. 16 cm.

Součástí SO 102 je zřízení přechodu pro chodce v ul. Okružní. Přechod je délky 3,60 +3,62 m s ochranným ostrůvkem šíře 2,0m a délky 8 m. Konstrukce stávajících chodníků bude sjednocena.

***Výškové vedení:***

Výškově SO kopíruje průběh stávající komunikace. Základní příčný sklon chodníku je 2,0 %.

***Příčné uspořádání:***

Nové chodníky jsou navrženy šíře 1,50 – 2,0 m.

***Protihlukové stěny:***

Nejsou součástí akce.

***Svodidla:***

Nejsou součástí akce.

***Odvodnění komunikace:***

Pomocí podélných a příčných sklonů do uličních vpustí a kanalizace – součást SO 101 a 301.

***Zemní těleso:***

Zemní práce budou probíhat pouze v rozsahu výstavby nových chodníků, kde bude odstraněna stávající konstrukce a bude proveden nový kryt, resp. Dojde k přeskládání stávajícího krytu.

***Zpevněné plochy:***

Konstrukce sjezdů na soukromé pozemky

Stávající konstrukce bude odebrána v tl. 260 mm na podkladní vrstvy. Tyto budou reprofilovány a přehutněny na min. Edef,2 = 60 MPa.

Kamenná dlažba DL 100 mm TP 192

Lože fr. 2/5 L 40 mm TP 192

Štěrkodrť ŠDB 0/32 GF min 120 mm ČSN 73 6126-1

Celkem 260 mm

Na vrstvě ŠD bude dosaženo min. Edef,2 = 80 MPa.

Navržena je kamenná dlažba drobná, rozměr 100/100 v souladu s TP 192. Dlažba bude využita z výzisku původní konstrukce.

Konstrukce ochranných ostrůvků a nových chodníků

V místě ostrůvků a chodníků bude konstrukce (stávající zemina záhonů) vybrána na min. 250 mm, případně pod úroveň stávající dlažby. Konstrukce vyčkávací plochy bude navržena v následující skladbě.

Betonová dlažba DL 60 mm TP 192

Lože fr. 2/5 L 40 mm TP 192

Štěrkodrť ŠDB 0/32 GF min 150 mm ČSN EN 14227-1

Celkem 250 mm

Konstrukce asfaltového chodníku

Asf. beton obrusný ACO 8 CH 40 mm ČSN EN 13 108-1, ČSN 73 6121

Spojovací postřik PS-C 0,60 kg/m2 ČSN EN 13808, ČSN 73 6129

Recyklovaný materiál Rmat 50 mm ČSN EN 13 108-8

Štěrkodrť ŠDB 0/32 GF min 150 mm ČSN EN 14227-1

Celkem 240 mm

Konstrukce nových chodníků v místě sjezdů

Betonová dlažba DL 80 mm TP 192

Lože fr. 2/5 L 40 mm TP 192

Štěrkodrť ŠDB 0/32 GF min 150 mm ČSN EN 14227-1

Celkem 270 mm

Při výškové úpravě dlažby bude doplněna podkladní vrstva a použije se stávající lože a dlažba. Poškozená bude nahrazena novou ve stávajícím vzoru.

Nové chodníky a doplnění chodníků bude ze stejného vzoru dlažby, jako je přilehlá.

Veškeré prvky dlažby musí být v souladu s ČSN 73 6131 a TP 192. V rámci slepeckých úprav bude použita dlažba s reliéfní úpravou a v odlišném barevném kontrastu.

Stávající kamenné obruby budou ponechány. V místech s malým výškovým nášlapem, kde dojde k předláždění dlažby, budou obruby vyjmuty a provedeno odbourání stávajícího lože. Rektifikovaná obruba bude uložena do nového lože C20/25n - XF3 v tl. Min 0,10 m.

V rámci úprav bude snaha použít maximum stávajících obrub. Chybějící nebo poškozené budou nahrazeny novou kamennou obrubou ve stejném rozměru do betonového lože C20/25n – XF3. Nové kamenné obruby musí splňovat požadavky TP 192 a ČSN EN 1343.

Chodníky budou od zeleně odděleny betonovou zahradní obrubou 80/250/1000 do betonového lože C20/25n – XF3 v tl. 0,10 m. V místech, kde obruba tvoří přirozenou vodící linii, bude výše nášlapu 0,06 m.

Obruby ochranných ostrůvků budou betonové 100/250/1000 do betonového lože C20/25n XF3. Použité obruby musí být v souladu s ČSN EN 1340 a TP 192.

***Odvodňovací zařízení:***

Pomocí podélných a příčných sklonů do uličních vpustí a kanalizace – součást SO 101 a 301.

***Křižovatky a křížení:***

Není součástí objektu.

***Mostní objekty a zdi:***

Objekty řady 200 nejsou součástí projektu.

***Tunelové objekty:***

Objekty řady 600 nejsou součástí projektu.

***Vybavení a příslušenství PK:***

Součástí návrhu je doplnění VO – SO 431.

***Zásady dopravního značení a dopravní telematiky***

Dopravní značení není součástí SO 102.

***Obslužná zařízení***

Součástí projektu nejsou obslužná zařízení ČSPH, odpočívky atd.

***SSÚD***

Součástí projektu není SSÚD.

**SO 103 Parkovací zálivy a napojení MK**

Stavební objekt řeší nové parkovací zálivy a napojení místních komunikací na silnici II/217.

***Směrové vedení:***

V rámci úpravy křižovatky Chebská x Palackého bude zřízen nový přechod pro chodce délky 7 m. K dosažení potřebné délky je navrženo zúžení hlavního dopravního prostoru formou vysazení chodníkové plochy (SO 102) a úpravy nároží všech čtyř ramen. Prostor rozhledových polí bude ozeleň (SO 801).

Plynulé napojení ulic Palackého a Nedbalova bude formou předláždění, resp. výměny obrusné vrstvy.

Od ulice Palackého po křižovatku s ul. Klostermannova jsou navrženy oboustranně nové parkovací zálivy. Po levé straně je navržen jeden dlouhý záliv o celkové kapacitě 24 podélných stání. Šířka zálivu je 2,0 m. Parkovací stání budou na přilehlý chodník napojeny pomocí čtyř nových chodníčků šířky 1,50 m (SO 102).

Po pravé straně jsou navrženy čtyři nové zálivy o celkové kapacitě 15 podélných stání vč. jednoho pro bezbariérovou obslužnost. Bezbariérové stání je atypického rozměru délky 7,0 m a šířky 3,50 m. Šíře zálivů je min. 2,0 m.

Na stávající křižovatce Chebská x Nádražní dojde k zaslepení ramene vedlejší komunikace. Na úkor komunikace bude doplněno parkovací stání a na nároží křižovatky bude zřízen nový přechod pro chodce (SO 102). Rozjezdy křižovatek budou plynule napojeny výměnou obrusné vrstvy.

Součástí SO 103 úprava napojení ul. Okružní. Komunikace bude v rozsahu úpravy a zřízení ostrůvku sjednocena s konstrukcí vozovky na Hlavní ulici.

***Výškové vedení:***

Výškově SO kopíruje průběh stávající komunikace, resp. je zachován úhel a sklon napojení stávajících místních komunikací.

***Příčné uspořádání:***

Parkovací stání jsou šíře 2,0 m.

***Protihlukové stěny:***

Nejsou součástí akce.

***Svodidla:***

Nejsou součástí akce.

***Odvodnění komunikace:***

Pomocí podélných a příčných sklonů do uličních vpustí a kanalizace – součást SO 101 a 301.

***Zemní těleso:***

Zemní práce budou probíhat pouze v rozsahu úprav nároží křižovatek, kde bude odstraněna stávající konstrukce vozovky a provedeno napojení nebo pokládka nové obruby.

***Zpevněné plochy:***

Konstrukce parkovacích zálivů

Stávající konstrukce bude odebrána v tl. 260 mm na podkladní vrstvy. Tyto budou reprofilovány a přehutněny na min. Edef,2 = 60 MPa.

Kamenná dlažba DL 100 mm TP 192

Lože fr. 2/5 L 40 mm TP 192

Štěrkodrť ŠDB 0/32 GF min 120 mm ČSN 73 6126-1

Celkem 260 mm

Na vrstvě ŠD bude dosaženo min. Edef,2 = 80 MPa.

Navržena je kamenná dlažba drobná, rozměr 100/100 v souladu s TP 192. Dlažba bude využita z výzisku původní konstrukce.

Konstrukce vozovky ul. Okružní

Asf. koberec mastixový modif[[7]](#footnote-7). SMA 8 NH\* PmB 45/80-65 40 mm TP 259

Spojovací postřik modif. PS-CP 0,40 kg/m2 ČSN EN 13808, ČSN 73 6129

Asf. beton pro ložnou vrstvu ACL 16+ 50/70 70 mm ČSN EN 13108-1,ČSN 73 6121

s vystužením 3D rozptýlenou výztuží

Infiltrační postřik PI-C 0,80 kg/m2 ČSN EN 13808, ČSN 73 6129

Směs stmelená cementem SC C3/4 0/32 150 mm ČSN EN 14227-1

Celkem 260 mm

\* Pojivo určí RDS na základě ITT

Veškeré prvky dlažby musí být v souladu s ČSN 73 6131 a TP 192.

Stávající kamenné obruby budou ponechány. V místech s malým výškovým nášlapem, kde dojde k předláždění dlažby, budou obruby vyjmuty a provedeno odbourání stávajícího lože. Rektifikovaná obruba bude uložena do nového lože C20/25n - XF3 v tl. Min 0,10 m.

V rámci úpravy nároží bude snaha použít maximum stávajících obrub. Chybějící nebo poškozené budou nahrazeny novou kamennou obrubou ve stejném rozměru do betonového lože C20/25n – XF3. Nové kamenné obruby musí splňovat požadavky TP 192 a ČSN EN 1343.

Na rozhraní parkovacích zálivů a vozovky bude provedeno oddělení konstrukcí pomocí jedné řady kamenné dlažby 160/160 do betonového lože C20/25n – XF3. Do lože budou osazeny i první dvě řady kamenné dlažby zálivu.

Obruby ochranných ostrůvků budou betonové 100/250/1000 do betonového lože C20/25n XF3. Použité obruby musí být v souladu s ČSN EN 1340 a TP 192.

***Odvodňovací zařízení:***

Pomocí podélných a příčných sklonů do uličních vpustí a kanalizace – součást SO 101 a 301.

***Křižovatky a křížení:***

Dojde k plynulému napojení upravovaných křižovatek a nároží.

***Mostní objekty a zdi:***

Objekty řady 200 nejsou součástí projektu.

***Tunelové objekty:***

Objekty řady 600 nejsou součástí projektu.

***Vybavení a příslušenství PK:***

Součástí návrhu je doplnění VO – SO 431.

***Zásady dopravního značení a dopravní telematiky***

Svislé dopravní značení:

Svislé dopravní značení bude provedeno dle zásad TP 65, TP 100, VL 6 a TKP 14. Velikost štítu dopravních značek bude standardní, třída retroreflexe RA2. Fólie a štíty budou provedeny v souladu s PPK-SZ a PPK-FOL.

Štíty značek budou osazeny na sloupky z materiálu ve shodě s TKP 14. Veškeré nosné a spojovací prvky musí být v souladu se zásadami pro PKO dle ZKP 14.

Sloupky budou kotveny do betonových základů z C 16/20 XF2. Provedení v souladu s TKP 14 a 18.

Návrh dopravního značení je součástí Situace dopravního značení.

Nové dopravní značení bude spočívat zejména v obnově vodorovného a doplnění svislého značení dle situace dopravního značení.

Vodorovné dopravní značení:

Vodorovné dopravní značení je navrženo v souladu s TP 65, TP 133 VL 6 a TKP 14. Značení bude provedeno ve shodě s ČSN EN 1436+A1, ČSN EN 1790 a dalších dle požadavku TKP 14. Provedeno bude ve dvou fázích. Nejprve barvou a po zaježdění v plastu zvučícím. Použitý materiál musí mít dostatečné retroreflexní vlastnosti.

Návrh dopravního značení je součástí Situace dopravního značení. Navrženy jsou zejména podélné a příčné čáry pro vedení provozu, dále dopravní stín a V11a.

Vodorovné značení bude na svých začátcích a koncích úpravy komunikace napojeno plynule na stávající.

Navržené dopravní značení je v souladu s vyhláškou č. 294/2015 Sb.

***Obslužná zařízení***

Součástí projektu nejsou obslužná zařízení ČSPH, odpočívky atd.

***SSÚD***

Součástí projektu není SSÚD.

## 2 Mostní objekty a zdi

Objekty řady 200 nejsou součástí řešené stavby.

## 3 Odvodnění pozemní komunikace

Na základě hydrotechnického posouzení (příloha B9) jsou navrženy uliční vpusti tak, aby odvedly požadované množství dešťové vody. Dno uliční šachty bude provedeno s kalním prostorem a sifonem. Tyto jsou napojeny do stávající kanalizace pomocí přípojek. Celková délka přípojek uličních vpustí činí 112 m a jsou navrženy z PP potrubí DN 200. Celkem se jedná o 21 ks přípojek. Přípojky budou do jednotné kanalizace napojeny vsazením příslušných odboček, u vyšších profilů je možné provést navrtávku. Napojení do revizních šachet bude pouze v ojedinělých případech.

K odvodnění modernizované silnice II/217 budou využity i stávající uliční vpusti. Součástí akce bude rektifikace stávajících uličních vpustí a revize stávajících přípojek. V případě nevyhovujícího technického stavu je třeba tyto části odstranit a nahradit novými.

## 4 Tunely, podzemní stavby a galerie

Objekty řady 600 nejsou součástí řešené stavby.

## 5 Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony

Tyto objekty nejsou součástí řešené stavby.

## 6 Vybavení pozemní komunikace

## a) Záchytná bezpečnostní zařízení

Záchytná zařízení nejsou součástí řešené akce.

## b) Dopravní značky, dopravní zařízení, světelné signály, zařízení pro provozní informace a telematiku

Viz výše, součást příslušného SO.

## c) Veřejné osvětlení

Veřejné osvětlení je součástí SO 431. Projekt řeší úpravu veřejného osvětlení v části ulic Chebská + Hlavní ul. od OC TESCO po křižovatku s ul. Okružní s úpravou dopravního řešení v této lokalitě budou zřízeny tři nové přechody pro chodce a jedno místo k přecházení. U stávajícího přechodu na ul. Hlavní za křižovatkou s ul. Okružní dojde k jednostrannému posunutí přisvětlení přechodu z důvodu posunutí přechodu.

V této PD se řeší úprava stávajícího podzemního vedení veřejného osvětlení (dále VO), která se týká zřizování nových přechodů a místa k přecházení resp. úpravy stávajícího.

Přechod pro chodce u OC TESCO

Stávající OM (bez popisu) na p č 3571/34 se posune o 6m směrem do města. Stávající kabel VO se zatáhne do stožáru přisvětlení přechodu VO1\_1 a posunutého OM.

Provede se propojení posunutého OM a přisvětlení přechodu VO1\_2 na druhé straně na p č 3571/3.

Přechod pro chodce u křižovatky Šumavská, Klostermannova

Stávající OM (bez popisu) s trojramenným výložníkem a nasvěcovacím reflektorem na p č 3571/34 se posune o 3,9 m směrem do města. Stávající kabel VO se zatáhne do stožáru přisvětlení přechodu VO2\_1 a posunutého OM. Provede se propojení posunutého OM a přisvětlení přechodu VO2\_2 na druhé straně na p č 3571/3.

Místo k přecházení u Lidového domu

Přisvětlení místa přecházení VO3\_1 se provede ve stávajícím OM (bez popisu) s trojramenným výložníkem na p č 3571/34. Provede se propojení přisvětlení místa k přecházení VO3\_2 na druhé straně na p č 3571/3.

Přechod pro chodce v ul. Okružní

Stávající OM (bez popisu) výložníkem na p č 3585/11 se posune o 1m směrem od křižovatky. Stožár je dožilý a provede se výměna za nový o výšce 8 m+ výložník se svítidlem shodných parametrů se stáv. provedením.

Stávající kabel VO se zatáhne do stožáru přisvětlení přechodu VO4\_2 a posunutého OM. Provede se propojení posunutého přisvětlení přechodu VO4\_1 na druhé straně na p č 3585/10.

Z důvodu vedení plynovodu v chodníku bude stožár masivnější v atypické poloze s dlouhým výložníkem.

Stávající přechod pro chodce v ul. Hlavní (za křižovatkou s ul. Okružní)

Stávající přisvětlení přechodu na p č 3571/15 se posune o 1,88 m směrem od křižovatky. Stávající kabel VO se zatáhne do stožáru přisvětlení přechodu a druhý konec kabelu se naspojkuje (Al/CU).

## d) Ochrany proti vniku volně žijících živočichů na komunikace a umožnění jejich migrace přes komunikace

Jedná se o stávající intravilánovou komunikaci, jejíž součástí nejsou zařízení pro ochranu živočichů.

## e) Clony a sítě proti oslnění

Na trase nejsou navrženy clony ani sítě proti oslnění.

## 7 Objekty ostatních skupin objektů

Ostatní objekty jsou detailně popsány v kapitole 2.3. a). Jedná se zejména o objekty řady 300 a 400.

SO 801 Vegetační úpravy:

Náplní objektu je ozelenění nezpevněných ploch zasažených stavbou, resp. nově vzniknuvší plochy upravených nároží.

Na nových plochách zeleně se ve stávajícím stavu nacházejí části ploch původních komunikací. Tyto plochy budou zbaveny konstrukčních vrstev a budou urovnány. Zemina bude prokypřena a použito případné adekvátní hnojení. Na urovnanou vrstvu bude rozprostřena vrstva minimálně podmínečně vhodné zeminy a ornice v tloušťce dle vzorového příčného řezu.

V případě požadavku na provedení náhradní výsadby nesmí navržená zeleň zasahovat do rozhledových polí komunikace a tvořit budoucí překážku ve smyslu ČSN 73 6101. Její umístění musí být v souladu se zákonem č. 13/1997 Sb.

## 2.7 Základní charakteristiky technických a technologických zařízení

V rámci stavby se technologická zařízení nevyskytují. Jednotlivé stavební objekty spadající do technického zařízení jsou popsány výše v samostatných podkapitolách.

## 2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení

Z hlediska požární ochrany nepředstavuje úprava komunikací a s ní souvisejících stavebních objektů žádné riziko. Převážná část objektů je charakteru silničních a vodohospodářských, kde největší objem představují zemní práce. To jsou objekty, kde nejsou žádné problémy s ochranou proti vzniku požáru.

Ochrana proti požáru je řešena u objektů elektro dodržením všech platných norem a předpisů.

Průjezdnost požárních vozidel po navrhovaných komunikacích je zajištěna jejich kategorií.

## 2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Netýká se staveb pozemních komunikací.

## 2.10 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí

Větrání, vytápění ani zásobování energiemi není pro stavbu pozemní komunikace relevantní. Vznik odpadů a jejich nakládání je popsáno v samostatné příloze F5 Projekt odpadového hospodářství.

## 2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

## a) Ochrana před pronikáním radonu z podloží

Není předmětem posouzení pro stavby pozemních komunikací

## b) Ochrana před bludnými proudy

Potenciální zdroje bludných proudů se v okolí stavby nevyskytují.

## c) Ochrana před technickou seizmicitou

Potenciální zdroje technické seizmicity, které by stavbu negativně ovlivňovaly, se v okolí stavby nevyskytují.

## d) Ochrana před hlukem

Stavba nevyžaduje ochranu před hlukem.

## e) Protipovodňová opatření

Stavba se nachází mimo záplavové území. Systém odvodnění je navržen a posouzen v souladu s TP 83. Negativní účinky na stavbu ani okolí vlivem odvodnění nevznikají.

## f) Ochrana před ostatními účinky - vlivem poddolování, výskytem metanu apod.

V okolí stavby se nenachází poddolované území ani místa potenciálních nebo aktivních sesuvů či řícení svahů. Vzhledem k otevřenému prostředí není případný výskyt metanu pro stavbu PK zásadní.

# Připojení na technickou infrastrukturu

## Napojovací místa technické infrastruktury, přeložky

Napojovací místa a přeložky sítí technické infrastruktury jsou podrobně popsány v kapitole B.2.6 v jednotlivých popisech objektů řady 400.

## Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky sítí technické infrastruktury jsou podrobně popsány v kapitole B.2.6 v jednotlivých popisech objektů řady 400.

# Dopravní řešení

## Popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace

Dopravní řešení vyplývá ze zákona č. 361/2000 Sb. a jeho prováděcích vyhlášek. Jedná se o průjezdní úsek silnice II. třídy, směrově nerozdělenou s nejvyšší povolenou rychlostí do 50 km/h. Náplní projektu je celková modernizace průjezdního úseku.

Stavba je přístupná napojením na svých koncích a začátcích.

Jedná se o průjezdní úsek silnice II. třídy s neomezeným přístupem ve smyslu §5 zákona č. 13/1997 Sb. Stavba se nachází v intravilánu města Aš. Z této podstaty je úsek koncipován i pro provoz pěší bezbariérové dopravy ve smyslu vyhlášky č. 398/2009 Sb.

Součástí stavby jsou nástupní plochy autobusových zastávek. Tyto budou řešeny v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb. a ČSN 73 6425.

## Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Předmětnou úpravou není napojení na stávající infrastrukturu nijak měněno.

## Doprava v klidu

Doprava v klidu je řešena zřízením samostatných parkovacích zálivů, viz SO 103.

# Řešení vegetace a souvisejících teréních úprav

## Terénní úpravy

Terénní úpravy budou spočívat v ohumusování a ozelenění upravených nároží křižovatek.

## Použité vegetační prvky

Plochy budou ohumusovány v tl. 0,15 m a osety (SO 801).

## Biotechnická a protierozní opatření

Není navrženo.

# Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

## Vliv na životní prostředí - ovzduší, hluk, voda, odpady a půda

V rámci modernizace komunikace se nepředpokládá zhoršení vlivů na ŽP. Lze předpokládat, že se celkovou modernizací a provedení obrusné vrstvy ze směsi SMA 8 NH pro snížení účinků hluku podmínky pobytu v okolí zlepší.

## Vliv na přírodu a krajinu - ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině

Pokáceny budou pouze dřeviny nutné pro uvolnění staveniště – jedná se o mladou výsadbu průměru kmene cca 0,1 m. Tyto lze přesadit na vhodné místo mimo rozhledová pole a ochranná pásma. Ostatní dřeviny budou po dobu výstavby chráněny proti poškození. Stavba nezasahuje do pozemků určených pro plnění funkce lesa ani do jeho ochranného pásma. Památné stromy se v řešené lokalitě nenacházejí.

## Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Chráněné území Natura 2000 se v řešené lokalitě nevyskytuje.

## Způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem

Stavba svým rozsahem nevyžaduje posouzení vlivu záměru na životní prostředí.

## V případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení

Záměr nespadá do režimu zákona 76/2002 Sb. Nakládání s odpady je řešeno v samostatné příloze F5. Vliv stavby na okolí je řešen samostatně, viz výše, na základě závěrů požadovaných studií a průzkumů.

## Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů

***Stávající ochranná pásma***

Stavba se dotýká několika ochranných pásem. Dotčená ochranná pásma budou muset být respektována, popřípadě bude požádáno o souhlas s umístěním stavby do ochranného pásma.

Ochranným pásmem zařízení elektrizační soustavy je prostor v bezprostřední blízkosti tohoto zařízení určený k zajištění jeho spolehlivého provozu a k ochraně života, zdraví a majetku osob. Ochranné pásmo vzniká dnem nabytí právní moci územního rozhodnutí.

Ochrannými pásmy jsou chráněna nadzemní vedení, podzemní vedení, elektrické stanice, výrobny elektřiny a vedení měřicí, ochranné, řídicí, zabezpečovací, informační a telekomunikační techniky.

Ochranné pásmo nadzemního vedení je souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na obě jeho strany.

Při stavební činnosti je potřeba respektovat ochranná pásma pozemních komunikací a inženýrských sítí a práce provádět podle obecně platných předpisů a podmínek jednotlivých správců uvedených na jejich vyjádřeních.

***Pozemní komunikace*** (zákon č.13/1997 Sb., § 30 ve znění novely zákona z 2015)

Silničním ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu pro:

dálnice 100m

silnice I. třídy 50m

silnice, místní komunikace II. a III. tř. 15 m

***Ochranné pásmo dráhy*** (**ust. zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění)**

Stavba se nenachází v blízkosti ochranného pásma dráhy.

***Ochranné pásmo letiště*** (ust. zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, v platném znění)

Stavba se nenachází v blízkosti ochranného pásma letiště.

***Chráněná oblast přirozené akumulace vod CHOPAV***

Stavba se nenachází v blízkosti CHOPAV.

***Ochranné pásmo lesa***

Stavba se nenachází v ochranném pásmu lesa.

**Obecná ochranná pásma inženýrských sítí:**

***Telekomunikační vedení*** (zákon č.151/2000 Sb. §92)

po stranách krajního vedení 1,5 m

***Elektroenergetika***(zákon č.458/2000 Sb. §46)

Pro nadzemní vedení od krajního vodiče:

u napětí nad 1 kV do 35 kV včetně (bez izolace) 7 m  
u napětí nad 35 kV do 110 kV 12 m  
u napětí nad 110 kV do 220 kV 15 m  
u napětí nad 22 kV do 400 kV 20 m  
u napětí nad 400 kV 30 m

Pro podzemní vedení od krajního kabelu po obou stranách

u napětí do 110 kV 1 m  
u napětí nad 110 kV 3 m

Pro elektrické stanice od oplocení nebo líce obvodového zdiva nebo od obestavění:

venkovní elektrické stanice a stanice s napětím nad 52 kV 20 m  
kompaktní a zděné stanice s napětím od 1 kV do 52 kV 2 m  
stožárové stanice s napětím od 1 kV do 52 kV 7 m  
pro vestavěné elektrické stanice 1 m

***Plynárenství*** (zákon č.458/2000 Sb. §68)

Na obě (všechny) strany od půdorysu:

u NTL a STL plynovodů a plynovodních přípojek v zastavěném území 1 m  
u ostatních plynovodů a přípojek 4 m  
u technologických objektů 4 m

***Vodovody a kanalizace*** (zákon č.274/2001 Sb. §23)

Od vnějšího líce stěny potrubí nebo stoky:

vodovodní řady a kanalizační stoky do průměru 500 mm včetně 1,5 m  
vodovodní řady a kanalizační stoky průměru nad 500 mm 2,5 m

Veškeré sítě musí být před započetím zemních prací vytyčeny, ochráněny nebo přeloženy. Projekt požaduje provedení kontrolních ručních překopů. V případě zastižení nepředvídatelných sítí budou tyto ochráněny, případně výškově upraveny v souladu požadavků jednotlivých správců. Konkrétní navržené řešení bude projednáno se správcem sítě a odsouhlaseno technické řešení.

***Nově navržená ochranná pásma***:

Úprava silnic zachovává/upravuje ochranná a bezpečnostní pásma:

* ***Pozemní komunikace*** (zákon č.13/1997 Sb., § 30 ve znění novely zákona z 2015)
* **Obecná ochranná pásma inženýrských sítí:**
  + ***Telekomunikační vedení*** (zákon č.151/2000 Sb. §92)
  + ***Elektroenergetika***(zákon č.458/2000 Sb. §46)
  + ***Vodovody a kanalizace*** (zákon č.274/2001 Sb. §23)

Podrobný popis viz samostatné stavební objekty jednotlivých řad.

# Ochrana obyvatelstva

Předmětným záměrem a jeho rozsahem není ohrožena ochrana obyvatelstva. Stavba není určena k ochraně civilního obyvatelstva.

Praha, 10/2019

Sestavil: Ing. Karel Fazekas

1. Zpracovaná bezpečnostní inspekce [7] upozorňuje na absenci levého odbočovacího pruhu. Vzhledem k průjezdu kamionové dopravy do blízkého průmyslového areálu není možné z prostorových důvodů křižovatku vybavit pruhem pro levé odbočení, aniž by nedošlo k výraznému rozšíření komunikace a přeložkám veřejného osvětlení. Na základě Výrobního výboru (viz Dokladová část) je navrženo zachování stávajícího stavu, tedy sdružený pruh pro přímou jízdu a levé odbočení. Tato úprava zachovává stávající příčné uspořádání silnice II/217. dojde pouze k úpravě nevhodného tvaru ostrůvku, posunu přechodu pro chodce vč. veřejného osvětlení a úpravě nároží, viz dále. [↑](#footnote-ref-1)
2. Zpracovaná bezpečnostní inspekce [7] upozorňuje na příliš dlouhý pobyt chodce ve vozovce vzhledem k šíři hlavního dopravního prostoru. Požaduje zřízení ochranného ostrůvku. Na základě požadavků města Aš je navržen přechod pro chodce dělený ochranným ostrůvkem. Poloha ostrůvku vyplývá z požadavku na průjezd kamionové dopravy. [↑](#footnote-ref-2)
3. Atypická šíře pruhu je dána šíří přídlažby 0,10 m, která je navržena z důvodu homogenizace tahu v návaznosti na již realizovaný úsek. [↑](#footnote-ref-3)
4. Atypická šíře pruhu je dána šíří přídlažby 0,10 m, která je navržena z důvodu homogenizace tahu v návaznosti na již realizovaný úsek. [↑](#footnote-ref-4)
5. Ze závěru Diagnostického průzkumu vyplývá návrh obrusné vrstvy z ACO 11 + 50/70. Na základě Akčního plánu protihlukových opatření pro hlavní pozemní komunikace ve vlastnictví Karlovarského kraje bude navržena obrusná vrstva vozovky z SMA 8 NH, vrstvy se sníženou hlučností dle TP 259. [↑](#footnote-ref-5)
6. Ze závěru Diagnostického průzkumu vyplývá návrh obrusné vrstvy z ACO 11 + 50/70. Na základě Akčního plánu protihlukových opatření pro hlavní pozemní komunikace ve vlastnictví Karlovarského kraje bude navržena obrusná vrstva vozovky z SMA 8 NH, vrstvy se sníženou hlučností dle TP 259. [↑](#footnote-ref-6)
7. Ze závěru Diagnostického průzkumu vyplývá návrh obrusné vrstvy z ACO 11 + 50/70. Na základě Akčního plánu protihlukových opatření pro hlavní pozemní komunikace ve vlastnictví Karlovarského kraje bude navržena obrusná vrstva vozovky z SMA 8 NH, vrstvy se sníženou hlučností dle TP 259. [↑](#footnote-ref-7)