

Č.	Datum	Popis	Vypracoval	Schválil
REVIZE				

Souřadnicový systém S-JTSK, Výškový systém Bpv

<p>Objednatel:</p> <div style="display: flex; align-items: center;">  <div> <p>Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje, příspěvková organizace Sokolov, Chebská 282, 356 01</p> </div> </div>
--

Navrhl/vypracoval: Ing. Karel Fazekas	Zodpovědný projektant: Ing. Pavel Paška	Zhotovitel:  PRAGOPROJEKT, a.s. K Ryšance 1668/16, 147 54 Praha 4	Podzhotovitel:  4roads s.r.o. Slunná 541/27 162 00 Praha 6 +420 724 583 470
Technická kontrola: Ing. Karel Fazekas	Hlavní inženýr projektu: Ing. Pavel Paška		

Kraj: Karlovarský kraj	Čís.sm.obj.: 3/ODO/2019
Katastrální území: Podlesí u Sadova	Čís.akce: 19013
Akce: III/22129 Modernizace silnice Podlesí	Datum: 11/2020
	Formát: text
	Měřítko: -
	Stupeň: DUSP/PDPS
Část: Souhrnná technická zpráva	Číslo kopie:
	Číslo přílohy: B.1



Obsah

1.	Popis území.....	5
a)	Charakteristika území a stavebního pozemku	5
b)	Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací	5
c)	Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod.....	5
d)	Výčet a závěry provedených průzkumů a měření	5
e)	Ochrana území podle jiných právních předpisů	6
f)	Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území	6
g)	Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území 7	
h)	Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin.....	7
i)	Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa	7
j)	Územně technické podmínky - zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě.....	7
k)	Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice	7
l)	Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje a provádí	8
m)	Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo	8
n)	Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření	8
o)	Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu.....	8
2.	Celkový popis stavby.....	8
2.1	Celková koncepce řešení stavby.....	8
a)	Nová stavba nebo změna dokončené stavby.....	8
b)	Účel užívání stavby	8
c)	Trvalá nebo dočasná stavba	9
d)	Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu s odchýlným řešením z platných předpisů a norem	9
e)	Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů	9



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
g) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů	10
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
i) Základní předpoklady výstavby - časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy	11
j) Orientační náklady stavby	11
2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení	11
a) Urbanismus - územní regulace, kompozice prostorového řešení	11
b) Architektonické řešení - kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení	11
2.3 Celkové technické řešení	11
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	11
Řada 100 - Objekty pozemních komunikací	12
Řada 200 - Mostní objekty a zdi	12
Řada 300 – Vodohospodářské objekty	12
Řada 800 - Objekty úpravy území	13
b) Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody	13
c) Celková spotřeba vody	13
d) Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem	13
e) Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě	13
2.4 Bezbariérové užívání stavby	14
2.5 Bezpečnost při užívání stavby	14
2.6 Základní charakteristika objektů	15
a) Popis současného stavu	15
b) Popis navrženého řešení	15
1 Pozemní komunikace	15
a) Výčet a označení jednotlivých pozemních komunikací stavby	15
2 Mostní objekty a zdi	22
3 Odvodnění pozemní komunikace	23
4 Tunely, podzemní stavby a galerie	23



5 Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony.....	23
6 Vybavení pozemní komunikace	23
a) Záchytná bezpečnostní zařízení.....	23
b) Dopravní značky, dopravní zařízení, světelné signály, zařízení pro provozní informace a telematiku	24
c) Veřejné osvětlení.....	24
d) Ochrany proti vniku volně žijících živočichů na komunikace a umožnění jejich migrace přes komunikace	24
e) Clony a sítě proti oslnění	24
7 Objekty ostatních skupin objektů	24
2.7 Základní charakteristiky technických a technologických zařízení	24
2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení	24
2.9 Úspora energie a tepelná ochrana	24
2.10 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí.....	24
2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	24
a) Ochrana před pronikáním radonu z podloží.....	24
b) Ochrana před bludnými proudy	24
c) Ochrana před technickou seizmicitou	25
d) Ochrana před hlukem.....	25
e) Protipovodňová opatření	25
f) Ochrana před ostatními účinky - vlivem poddolování, výskytem metanu apod.....	25
3. Připojení na technickou infrastrukturu.....	25
a) Napojovací místa technické infrastruktury, přeložky.....	25
b) Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky.....	25
4. Dopravní řešení.....	25
a) Popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace	25
b) Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu	25
c) Doprava v klidu	25
5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	26
a) Terénní úpravy	26
b) Použité vegetační prvky.....	26
c) Biotechnická a protierozní opatření.....	26
6. Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	26



a) Vliv na životní prostředí - ovzduší, hluk, voda, odpady a půda	26
b) Vliv na přírodu a krajinu - ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině	26
c) Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000	26
d) Způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem.....	26
e) V případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení	26
f) Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů	26
7. Ochrana obyvatelstva	28

Seznam příloh

Příloha č.1 – Rozhledové poměry



1. POPIS ÚZEMÍ

a) Charakteristika území a stavebního pozemku

Jedná se o modernizaci stávajícího průtahu - silnici III. třídy č. 22129 v Podlesí. Předmětem akce je šířková a směrová úprava v šířce 6,0 – 7,1 m a v délce 343 m.

Jedná se o území zastavěné.

Z hlediska dosavadního využití plní komunikace funkci obslužnou na průjezdním úseku území obce Podlesí u Sadova.

b) Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací

Projekt je v souladu s územním plánem obce Sadov v území zastavěném a zasahuje do ploch určených k dopravní infrastruktuře. V nezastavěném území, v úseku napřímení směrového oblouku dojde k zásahu do ploch průmyslu a zemědělské výroby, které jsou pokryty spojeným porostem a jednotlivými dřevinami.

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

c) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod

Orograficky je území součástí Krušnohorské soustavy, a to její části - Sokolovské pánve.

Z regionálně geologického hlediska je širší území součástí terciérní podkrušnohorské příkopové propadliny. Nachází se při severozápadním okraji sokolovské pánve. Podloží pánve je zde budováno autometamorfovaným, světlým, biotitickým, drobně až středně zrnitým granitem, místy porfyrickým (jedná se o tzv. žulu krušnohorskou – pozdně variský magmatit), který je součástí karlovarského žulového plutonu.

Na lokalitě byla průzkumným vrtem zastižena mělká (freatická) zvodeň s volnou hladinou, vázaná na propustnou polohu zcela zvětralé žuly. Ustálená hladina podzemní vody byla zastižena cca v úrovni 419,5 m n. m., tj. 3,6 m pod terénem.

d) Výčet a závěry provedených průzkumů a měření

D1 Záborový elaborát – příloha číslo F1

V rámci předmětného projektu bude zpracován záborový elaborát, který bude obsahovat 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:

- Obec Sadov,
- Vodárny a kanalizace Karlovy Vary, a.s., Studentská 3, Karlovy Vary,
- Česká telekomunikační infrastruktura a.s., Olšanská 2681/6, Praha 3,
- GridServices, s.r.o., Plynářská 499/1, Brno
- ČEZ Distribuce, a. s., Guldenerova 2577/19, Plzeň

Veškeré sítě musí být před započítáním 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

Diagnostický průzkum doporučuje rozdělit opravu konstrukce vozovky na dvě technologie. V místech stávající stopy vozovky výměnu konstrukčních vrstev v tloušťce 260 mm (technologie 1). V nové poloze trasy komunikace vytvořit kompletně novou konstrukci vozovky v tloušťce 450 mm (technologie 2). Vzhledem k nutnosti snížit niveletu trasy na konci úseku, z důvodu napojení sjezdů k přilehlým nemovitostem, vznikne další úsek s nutností opravy technologií 2. Tímto je zájmový úsek roztržštěn na několik podúseků. Z tohoto důvodu je zvolena pouze jedna následující technologie opravy v celé trase komunikace.

D5 Projekt odpadového hospodářství – příloha číslo F5

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

e) 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.

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

f) 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.



g) 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 III. třídy. Přístupnost pozemků zůstává neměnná. Na silnici III/22129 je napojena stávající místní a účelové komunikace. Napojení komunikací je zachováno.

Stavba zásadně neovlivní stávající odtokové poměry v území. Dojde k mírnému zvětšení zpevněné plochy vlivem rozšíření vozovky ve směrových obloucích a umístění chodníku mimo zpevněnou plochu v délce 110m. Odvodnění bude tvořeno příkopy a novým systémem kanalizace podél nového chodníku, který je z části umístěn na stávajícím zpevnění.

h) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

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

Pokáceny budou stávající dřeviny z důvodu napřímení trasy a rozšíření jízdních pruhů ve směrovém oblouku pro bezproblémový průjezd nákladních vozidel a celkově bezpečnější jízdu ostatních vozidel.

Celkově se jedná o 39 stromů a 240 m² zapojeného porostu.

i) 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 obce Podlesí U Sadova.

j) 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 tutéž silnici III/22129 a vede ve své stávající stopě.

Samotná úprava silnice si nevyžádá žádné připojení na technickou infrastrukturu.

Jedná se o průtah silnice III. 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 podél chodníku a varovných pásů v místě sjezdů k přilehlým nemovitostem.

k) Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice

Jako vyvolané investice lze charakterizovat případné úpravy nebo ochrany vedení křižujících inženýrských sítí.

Předpokládaná lhůta výstavby:

Doba výstavby: 1 stavební sezóna

Termín zahájení stavby: 2022

Termín dokončení stavby: 2022

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.

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

Detailně obsaženo v samostatné příloze F1 Záborový elaborát.

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

Detailně obsaženo v samostatné příloze F1 Záborový elaborát.

n) 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.

Je navržen geologický dohled během stavby a to ve třech krocích: během výstavby zárubní zdi, před provedením aktivní zóny a před pokládkou konstrukce vozovky.

o) Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

Komunikace je na začátku a konci úpravy napojena na tutéž silnici III/22129 a vede ve své stávající stopě s mírným vychýlením z důvodu rozšíření ve směrovém oblouku bez zásahu do přilehlých pozemků po pravé straně ve směru staničení.

Samotná úprava silnice si nevyžádá žádné připojení na technickou infrastrukturu.

2. CELKOVÝ POPIS STAVBY

2.1 Celková koncepce řešení stavby

a) Nová stavba nebo změna dokončené stavby

Jedná se o modernizaci silnice III/22129 v části extravilánového a průjezdního úseku Podlesí U Sadova ve staničení km 0,000 – 0,343 (km 5,620 – 5,277 provozního staničení) a celkové délce 343 m. Náplní stavby je zejména modernizace koruny silniční komunikace s požadavkem na zajištění minimální šíře zpevnění komunikace 5,50 m s rozšířením jízdních pruhů ve směrových obloucích. V úseku napřímení trasy je navržena zárubní zeď výšky 1,5 – 2,5 m v celkové délce 40 m.

Součástí stavby je zřízení nového chodníku podél zástavby v km 0,205 – 0,315 vlevo ve směru staničení. V úseku napřímení trasy je navržena zárubní zeď výšky 1,5 – 2,5 m v celkové délce 40 m.

Stavebně technický stav komunikace, průzkumy a závěry jednotlivých průzkumů jsou součástí kapitoly F Související dokumentace.

b) Účel užívání stavby

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



c) Trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o trvalou stavbu spadající do celostátní silniční sítě.

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

Stavba si nevyžádá žádné úlevy nebo nutnost odchylného řešení.

e) 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.

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

Jedná se o modernizaci silnice III/22129 v části extravilánového (km 0,000 – 0,062) a průjezdního úseku Podlesí U Sadova (km 0,062-0,343) v celkové délce 343 m. V rámci modernizace bude optimalizována koruna silniční komunikace v minimální kategorii S6,5/30 s rozšířením jízdních pruhů ve směrových obloucích.

Směrově je komunikace z větší části vedena ve stávající stopě. V úseku km 0,080 – 0,180 je směrové vedení upraveno napřímením trasy z důvodu zajištění rozhledu ve směrovém oblouku bez zásahu do přilehlých pozemků po pravé straně ve směru staničení. V úseku napřímení trasy je navržena zárubní zeď výšky 1,5 – 2,5 m v celkové délce 40 m.

Výškově je komunikace z větší části vedena ve stávající poloze. Na konci úseku v km 0,240 – 0,340 je niveleta snížena z důvodu napojení přilehlých sjezdů. Dále dojde k vyrovnávkám výškových propadů a příčných sklonů.

Začátek úpravy je v km 5,620 a konec úpravy v km 5,277 provozního staničení. Celková délka úpravy je 0,343 km.

Dále dojde k úpravě odvodnění, které je tvořeno silničními rigoly a novým systémem kanalizace podél nového chodníku. V úseku trasy s vysokým podélným sklonem budou dna zpevněna spádovou žlabovkou.

Návrhová rychlost komunikace je 50 km/h. Na základě místních limitů okolní zástavby a omezených možnostech napřímení trasy je návrhová rychlost v úseku km 0,080 – 0,260 snížena na $V_n = 30$ km/h. Návrhová kategorie vychází z požadavku zadání jako min. S6,5/-. Začátek úseku v extravilánu navazuje na úsek modernizace s proměnnou šířkou jízdního pruhu v úseku Podlesí – Otovice, který je součástí jiné dokumentace. Základní návrhová kategorie v extravilánovém úseku je S6,5/90. Úsek v intravilánu odpovídá návrhové kategorii MO2 -/6,5/30.

- začátek úpravy km 0,000, v provozním staničení km 5,620
- konec úpravy km 0,343, v provozním staničení km 5,277
- délka úpravy 343 m



- Základní příčné uspořádání
 - jízdní pruh: 2 x 2,75 – 3,00¹ m
 - nezpevněná krajnice: 2 x 0,75 m
 - bezpečnostní odstup: 0,50 m
 - pruh pro chodce: 2 x 0,75 m

Základní příčný sklon komunikace je 2,5%, ve směrových obloucích je navržen dostředný sklon.

Na stávající silnici je dle výsledků celostátního sčítání dopravy 2016 celková intenzita všech vozidel 1916 voz/24h, z toho 154 TNV/24h (sčítací úsek 3-3150).

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

Součástí akce je zřízení chodníku podél zástavby v km 0,205 – 0,315 vlevo ve směru staničení, který bude v investici obce Podlesí.

g) 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.

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

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

Bilance zemin

Celkové hodnoty zemin byly vypočteny planimetricky.

Sejmutí drnu	281 m ³
Odkop zeminy	2876 m ³
Zpětné využití zeminy	615 m ³
Ornice pro založení trávníku	211 m ³

Nakládání s dešťovou vodou

V této bilanci se jedná o dešťové vody z komunikace a okolních pozemků. Dešťová voda bude z komunikace odváděna uličními vpustmi napojenými do nově navržené kanalizace. Množství vody odváděné z komunikace a přilehlých pozemků je vyčísleno v příloze D.1.3.1 Hydrotechnická situace SO 301 - Odvodnění komunikace podle ČSN 75 6101.

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.

¹ S ohledem na kontinuitu šířkového uspořádání jsou šířky jízdních pruhů sjednoceny se sousedním úsekem stavby.



Na základě provedených laboratorních zkoušek a jejich vyhodnocení bylo zjištěno, že asfaltové hutněné směsi, které se vyskytují v předmětném úseku modernizace silnice III/22129 v Podlesí jsou dle vyhlášky č.130/2019 Sb. v kvalitativní třídě ZAS-T1. Je uvažováno s odkupem vyfrézovaného materiálu zhotovitelem stavby.

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

Základním předpokladem výstavby je plná uzavírka s objízdou trasou. Více viz příloha B8 Zásady organizace výstavby.

Předpokládaná lhůta výstavby:

Doba výstavby: 1 stavební sezóna

Termín zahájení stavby: 2022

Termín dokončení stavby: 2022

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.

j) 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 III. 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 a komfortních důvodů, se nevztahují regulační opatření. Prostorové uspořádání vychází z návrhové kategorie a návaznosti na sousední úsek modernizace a napojení na stávající stav.

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 III/22129

Jedná se úpravu stávající silnice III/22129 v provozním staničení km 5,277 - 5,620 v délce 0,343 km. Úprava zahrnuje modernizaci vozovky – výměnu konstrukčních vrstev krytu a optimalizaci šířkového uspořádání. Součástí stavebního objektu jsou odvodňovací rigoly a uliční vpusti.

SO 134 Chodník

Stavební objekt řeší výstavbu nového chodníku podél silnice III/22129 v provozním staničení km 5,305 – 5,415 vpravo ve směru staničení, který bude v investici obce Podlesí U Sadova. Součástí stavebního objektu jsou odvodňovací žlábků ve sjezdech k přilehlým pozemkům.

Řada 200 - Mostní objekty a zdi

SO 251 Zárubní zeď

Zárubní zeď v km 0,128 000 až 0,216 659 vlevo podél komunikace III/22129 je navržena jako mikropilotová zeď s žb trámem a římsou v hlavě mikropilot a čelní obezdívkou ze štípaných tvárníc. Výška zdi na upraveném terénu je 2,0 m. Obezdvíka ze štípaných tvárníc je založena na žb základovém pasu v různých výškových úrovních dle sklonu komunikace. Vzniklý prostor mezi mikropilotovou stěnou a obezdívkou bude průběžně zabetonován žž do úrovně ztužujícího věnce.

Na horním líci zdi, na ztužujícím věnci, je navržena monolitická železobetonová římsa mostního typu šířky 800mm s osazeným zábradlím z kompozitů a s lany výšky min. 1,1 m.

Řada 300 – Vodohospodářské objekty

SO 301 Odvodnění komunikace

Odvedení srážkových vod ze zpevněných ploch části modernizované vozovky v části Podlesí obce Sadov je řešeno pomocí příkopů, horské vpusti a 2 obrubníkových vpustí. Odvodňovací zařízení je napojené do stok dešťové kanalizace přípojkami. Přípojky obrubníkových vpustí a odvodňovacích žlábků jsou navrženy z plastového potrubí DN 200 o celkové délce 7,8 m. Přípojka horské vpusti je navržena z plastového potrubí DN 300 o délce 8,4 m. Vpusti a odvodňovací žlábků jsou součástí stavebních objektů SO 101 – Silnice III/22129. Celkově je jedná o 7 ks přípojek.

Stoky dešťové kanalizace jsou navrženy z plastového potrubí v dimenzích DN 300 v délce 42,6 m a DN 250 v délce 52,1 m.

Provozovatelem dešťové kanalizace bude Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje, příspěvková organizace.

SO 341 Přeložky a úprava vodovodu

V místě modernizované silnice III/22129 je nutno přeložit stávající vodovod z litinových trub DN 150. Nové potrubí je navrženo ve shodě se stávajícím z litinových trub DN 150. Celková délka přeložek je 101,4 m. Přeložka bude napojena na stávající vodovodní řady TLT DN 150.



Součástí tohoto stavebního objektu je také ochrana stávajících vodovodů během stavby a to vzhledem ke zvýšenému svislému zatížení v průběhu výstavby. Toto opatření zahrnuje také případnou výškovou rektifikaci stávajících poklopů na armaturách.

Provozovatelem vodovodních řadů je společnost Vodárny a kanalizace Karlovy Vary, a.s..

Řada 800 - Objekty úpravy území

SO 865 Oplocení

Náplní objektu SO 865 je přeložení části plotu v katastrálním území Podlesí u Sadova.

Oplocení je nutné obnovit z důvodu rozšíření komunikace a využití pozemku v poloze stávajícího oplocení k vybudování chodníku (SO 134). V rámci SO 865 v km 0,250 v délce 22 m bude odstraněno stávající oplocení podél pozemcích 433/2 a 676/5. Vzhledem k rozšíření silnice III/22129 nové oplocení bude vybudováno v jiné poloze tak, aby vyhovělo současným požadavkům. Délka výměny oplocení je 21 m.

Oplocení slouží pouze pro vymezení a ochranu soukromých pozemků, podobně jako stávající oplocení, nebude složit jako zábrana proti střetu vozidel se zvěří.

Oplocení bude usazeno na hranici soukromých pozemků se silničním pozemkem. Výška plotu je 1,2 m. V místě přístupové cesty k budově bude osazena vstupní branka. Svislé ocelové sloupky budou usazeny do betonových vyvrtaných základů (rozměr: 300 x 300 mm). Vzájemná vzdálenost mezi sloupky je 3,5 m. Mezi sloupky jsou osazeny dvě vodorovné příčle, na kterých spočívají plaňky. Po dobu výstavby bude soukromý pozemek obehnan provizorním inventárním oplocením a zabezpečen proti vniknutí přes staveniště.

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

Stavba pozemní komunikace nevyžaduje připojení a spotřebu zdrojů energií, tepla a TUV.

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 plyných 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

Stavba požaduje připojení na veřejné komunikační vedení ani elektronické komunikační zařízení.



2.4 Bezbariérové užívání stavby

Stávající stav průtahu komunikace III/22129 obce Podlesí u Sadova je bez chodníků, kdy je uvažován pohyb chodců ve vozovce. Na základě modernizace a využití uličního prostoru je podél zástavby v úseku km 0,205 – 0,315 vlevo ve směru staničení navržen samostatný chodník v délce 110 m. Ten bude opatřen prvky pro pěší bezbariérovou dopravu ve smyslu vyhlášky č. 398/2009 Sb. Zejména se jedná o hmatovou a kontrastní úpravu povrchu (varovné pásy šířky 0,4 m).

2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Jedná se o úpravu stávající silnice III. 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.

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.

Tomuto projektu předcházela bezpečnostní inspekce stávajícího stavu komunikace. Závěrem inspekce byly následující závady s různými míry rizik. U jednotlivých závad je uveden způsob vypořádání v projektové dokumentaci.

- Chybějící rozšíření ve směrovém oblouku (vysoké riziko)
 - Rozšíření bylo navrženo.
- Šířkové uspořádání neumožňuje bezpečný pohyb chodců a cyklistů (vysoké riziko)
 - V prostoru zástavby je navržen chodník. Silnice je navržena v kategorii S6,5/- s šířkou zpevnění 5,50 m a nezpevněnými krajnicemi šířky 0,75 m.
- Nedostatečný rozhled ve směrových obloucích silnice III/22129 (vysoké riziko)
 - Rozhled ve směrových obloucích je zajištěn napřímením trasy.
- Nestandardní napojení dvou komunikací v jedné křižovatce (střední riziko)
 - Z dopravního hlediska se jedná o hvězdicovou křižovatku. Nedostatečný rozhled z místní komunikace je zajištěn dopravním značením zrcadlo.
- Příliš široké napojení výrobního areálu (nízké riziko)
 - V km 5,430 se jedná se o napojení dvou účelových komunikací přes jeden zdvojený sjezd. Šířka sjezdu odpovídá požadavkům na míjení nákladní dopravy při současném vjezdu a výjezdu z areálu.
- Nejistá funkčnost propustku pod napojením účelové komunikace z lomu (střední riziko)
 - Je navrženo propustek nahradit horskou vpustí, která bude napojena do řady dešťové kanalizace.
- Nedostatečná šířka zpevněného pruhu před domy č.p. 27 a 29 (vysoké riziko)
 - Tento prostor bude nahrazen chodníkem pro bezpečný pohyb chodců.
- Nedostatečné označení přednosti v jízdě na silnici III/22129 (vysoké riziko)
 - Chybějící svislé dopravní značení bude doplněno.
- Nedostatečně označený průběh směrového oblouku (střední riziko)
 - Chybějící svislé dopravní značení bude doplněno.
- Vzrostlé stromy a betonové čelo propustku v těsné blízkosti vozovky (střední riziko)



- Vzrostlé stromy bránící rozhledu budou pokáceny. Čelo propustku bude odstraněno.

2.6 Základní charakteristika objektů

a) Popis současného stavu

Jedná se o průtah dvoupruhové obousměrné silnice III. třídy obcí Podlesí U Sadova. Šířka zpevnění se pohybuje v rozmezí 5,9 – 6,5 m. V místě zástavby je zpevnění zataženo až k plotům sousedních pozemků.

Srážkové vody z území jsou odváděny po hraně komunikace a v příkopech, které jsou odvedeny do volného terénu.

V prostoru staveniště se nacházejí stávající inženýrské sítě, které mají vymezena svá ochranná pásma. Ochrana a přeložky sítí, pokud dochází k jejich dotčení, jsou předmětem samostatných stavebních objektů a provozních souborů.

Stavebně technický stav komunikace, průzkumy a závěry jednotlivých průzkumů jsou součástí kapitoly F Související dokumentace.

b) Popis navrženého řešení

1 Pozemní komunikace

a) Výčet a označení jednotlivých pozemních komunikací stavby

SO 101 Silnice III/22129

Stavební objekt řeší modernizaci silnice III/22129 v části extravilánového (km 0,000 – 0,062) a průjezdního úseku Podlesí U Sadova (km 0,062 – 0,343) v celkové délce 343 m. V rámci modernizace bude optimalizována koruna silniční komunikace v minimální kategorii S6,5/- s rozšířením jízdních pruhů ve směrových obloucích.

Součástí objektu je dále odstranění dopravních značek, svodidel, označníků a reklam, případně ověření hloubek inženýrských sítí, kácení dřevin v rozsahu staveniště dle dendrologického průzkumu a ozelenění nezpevněných ploch zasažených stavbou.

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

Směrové vedení:

Směrově je komunikace z větší části vedena ve stávající stopě. V úseku km 0,080 – 0,180 je směrové vedení upraveno napřímením trasy z důvodu zajištění rozhledu ve směrovém oblouku bez zásahu do přilehlých pozemků po pravé straně ve směru staničení. V úseku napřímení trasy je navržena zárubní zeď výšky 1,5 – 2,5 m v celkové délce 40 m.



Začátek úpravy se nachází v km 0,000 (km 5,620 provozního staničení), odkud pokračuje čtyřmi protisměrnými oblouky o poloměrech 330 m, 50 m, 60 m a 44 m s úseky mezipřímých. Úprava končí v km 0,343 (km 5,277 provozního staničení).

Na začátku a konci úseku dochází k plynulému šířkovému napojení komunikace na stávající stav případně na vybudovaný úsek související stavby, „III/22129 Modernizace silnice Podlesí – Otovice“. Napojení spočívá ve vyrovnání příčného sklonu a šíře komunikace na délku 5 m před začátkem a 5 m za koncem úseku.

Za pravotočivým obloukem v km 0,190 se nachází sjezd pro areál BVD PECE spol. s r.o., který bude zachován v celém rozsahu. Vzhledem ke směrovému vedení zde rozhledové poměry vyhovují. Křižovatka s účelovou a místní komunikací v km 0,245 vpravo bude taktéž zachována v celém rozsahu. Přednost v jízdě je upravena na svislé dopravní značení P6 – Stůj, dej přednost v Jízdě. Zachování velkých poloměrů nároží a šířku napojení účelové komunikace na silnici III/22129 je odůvodněno častým výskytem těžkých nákladních vozidel obsluhujících areál Sedlecký kaolin a.s. a pro možnost jejich bezpečného míjení.

Výškové vedení:

Výškově je komunikace z větší části vedena ve stávající poloze. Na konci úseku v km 0,240 – 0,340 je niveleta snížena z důvodu napojení přilehlých sjezdů. Dále dojde k vyrovnávkám výškových propadů a příčných sklonů.

Základní příčný sklon je střežovitý 2,50 %, v místech směrových oblouků o malých poloměrech je dostředný. Na konci úseku v km 0,270 – 0,315 je jednostranný sklon, z důvodu snížení hrany vozovky a tím snadnější napojení k přilehlým sjezdům a zároveň zachování příkopu na protější straně komunikace.

V rámci úpravy nivelety a příčného sklonu vozovky bude provedena výšková úprava poklopů formou rektifikace a výměny poklopů a prstenců.

Příčné uspořádání:

Návrhová kategorie vychází z požadavku zadání jako min. S6,5/-. Začátek úseku v extravilánu navazuje na úsek modernizace s proměnnou šířkou jízdního pruhu v úseku Podlesí – Otovice, který je součástí jiné dokumentace. Základní návrhová kategorie v extravilánovém úseku je S6,5/90. Úsek v intravilánu odpovídá návrhové kategorii MO2 -/6,5/30.

- Základní příčné uspořádání
 - jízdní pruh: 2 x 2,75 – 3,00² m
 - nebezpečná krajnice: 2 x 0,75 m
 - bezpečnostní odstup: 0,50 m
 - pruh pro chodce: 2 x 0,75 m

Protihlukové stěny:

Nejsou součástí akce.

Svodidla:

² S ohledem na sousední stavbu je pro kontinuitu šířkového uspořádání v trase rozšířen jízdní pruh o 0,25 m.



Nejsou součástí akce.

Odvodnění komunikace:

Srážková voda je pomocí podélného a příčného sklonu povrchu odváděna do 2 nově navržených obrubníkových vpustí (OV) nově navrženého kanalizačního řadu, který je zaústěn do stávajícího propustku ve staničení km 0,190 vlevo. Dále je k odvedení srážkových vod využíván stávající příkop v úseku km 0,260-0,343 a nově navržené rigoly, které jsou vyústěny do okolního terénu v rámci zachování vody v krajině přes kamenný zához tl. 300mm fr. 64/125.

Rigol ve staničení km 0,026-0,182 vlevo je z důvodu velkého podélného sklonu cca 10% navržen se zpevněným dnem s obkladovými deskami do betonového lože C20/25n XF3 s vyspárováním MC25 XF4. Po 8-12m bude provedena dilatační spára těsněná zálivkou N2. V úseku s větším sklonem jak 5% je navržena spádová žlabovka pro zmírnění sklonu dna rigolu. Ve staničení km 0,093-0,165 vpravo je navržen taktéž se zpevněným dnem betonovou žlabovkou do bet. Lože C20/25nXF3 bez obkladových desek.

Na konci úseku vpravo je dále do kanalizačního řadu zaústěn příkop přes horskou vpust. Stávající propustek v km 0,245 ústí do příkopu, který se ztrácí na pozemku parc.č. 170. Čela propustku budou odstraněna a trouba propustku bude zabetonována.

Zemní těleso:

Vzhledem k mírnému odklonu směrového vedení trasy bude nutné upravit zemní těleso v zářezu ve staničení km 0,080 – 0,180. Nově vzniklý zářez bude zhotoven ve sklonu 1:1,75. Svahy tělesa komunikace budou chráněny protierozní biodegradační tkaninou. V místech původní komunikace bude aktivní zóna tvořena zlepšením stávajících podmínečně vhodných zemin dle ČSN 73 6133 hydraulickým pojivem na základě laboratorních zkoušek. Na základě geologického průzkumu se v místě nového vedení trasy vyskytuje rozpadlá žula třídy R5. Zemní plán bude přehutněna a v případě nedostatečné únosnosti zemní pláň bude aktivní zóna zlepšena stejným způsobem jako v místě stávajícího vedení trasy. Na této vrstvě bude dosaženo $E_{def,2} = \min. 45 \text{ MPa}$ při poměru $E_{def,2}/E_{def,1} \leq 2,5$ a CBR = min. 15%, hutněno bude na 100%.

Zpevněné plochy:

Stávající vozovka vykazuje řadu poruch, viz tabulka níže.

Skupina poruch	Číslo poruchy list	Název poruchy
Ztráta hmoty	07	Hlubková koroze
	08	Výtlučky v ohrusné vrstvě a krytu
	09	Vysprávký
Trhliny	11	Trhlina úzká podélná
	12	Trhlina úzká příčná
	14	Trhlina široká příčná
	15	Trhlina rozvětvená podélná
	16	Trhlina rozvětvená příčná
	17	Sítové trhliny
Deformace	18	Olamování okrajů vozovky
	24	Místní pokles

Tab. č. 1: Poruchy vozovky

Stávající konstrukce vozovky je tvořena asfaltovým krytem v tl. 100 – 140 mm na nestmelené konstrukční vrstvě o tloušťce cca 200 mm až 340 mm.



Provede se odfrézování stávajících stmelených vrstev až na niveletu nestmelených vrstev. Nestmelené vrstvy budou odstraněny a provede se zemní těleso, reprofilace, sanace a zlepšení zemin tvořících aktivní zónu, případně její dosypání a zhutnění v místech navýšení nivelety z vhodné zeminy dle ČSN 73 6133 v tl. 0,50 m. Aktivní zóna musí splňovat $E_{def,2} = \min 45 \text{ MPa}$ při poměru $E_{def,2}/E_{def,1} \leq 2,5$ a CBR = min. 15.

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

Konstrukce vozovky na silnici III/22129 dle diagnostiky vozovky

Asf. beton pro obrusnou vrstvu	ACO 11+ 50/70	40 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121	
Spojovací postřik	PS-C	0,40 kg/m ²	ČSN 73 6129	
Asf. beton pro ložní vrstvu	ACL 16+ 50/70	60 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121	
Spojovací postřik	PS-C	0,60 kg/m ²	ČSN 73 6129	
Asf. beton pro podkladní vrstvu	ACP 16+ 50/70	50 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121	
Štěrkodrt'	ŠD _A 0/32 G _E	150 mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1	$E_{def,2} = 100 \text{ MPa}$
Štěrkodrt'	ŠD _A 0/32 G _E	150 mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1	$E_{def,2} = 70 \text{ MPa}$
Celkem		min. 450 mm		

Na aktivní zóně musí být dosaženo $E_{def,2} = \min. 45 \text{ MPa}$ při poměru $E_{def,2}/E_{def,1} \leq 2,5$ a CBR = min. 15%, hutněno bude na 100%.

Nad zásypem (viz SO 301) bude provedena nová aktivní zóna z vhodné zeminy dle ČSN 73 6133 v tl. 0,50 m. Na této vrstvě bude dosaženo $E_{def,2} = \min 45 \text{ MPa}$ při poměru $E_{def,2}/E_{def,1} \leq 2,5$ a CBR = min. 15%.

Obruby jsou betonové 250/150/1000 do betonového lože C25/30n XF3. Použité obruby musí být v souladu s ČSN EN 1340 a ČSN 73 6131.

Odvodňovací zařízení:

Srážková voda je podél chodníku odváděna do 2 nově navržených obrubníkových vpustí (OV) v km 0,212 a 0,258. Tyto jsou napojeny do nově navrženého kanalizačního řadu pomocí přípojek z PP (součást SO 301).

Ve staničení km 0,025 vlevo a 0,085 vpravo jsou navrženy kamenné záhozy pro vyvedení silničních odvodňovacích rigolů a podélných drenáží.

V úseku km 0,025 – 0,181 vlevo je navržen silniční odvodňovací rigol se zpevněným dnem betonovou příkopovou tvárnici s obkladovými deskami do betonového lože C20/25n-XF3 tl. 0,10m. V úseku km 0,094 – 0,165 vpravo je navržen silniční odvodňovací rigol se zpevněným dnem betonovou příkopovou tvárnici do betonového lože C20/25n-XF3 tl. 0,10m. V úsecích s podélným sklonem větším jak 5 % jsou užity betonové příkopové tvárnice se spádovým dnem pro redukci podélného sklonu.

V úseku km 0,253 – KÚ 0,343 vpravo bude pročištěn stávající příkop. Ve staničení km 0,253 je příkop zaústěn do horské vpusti. Ta je přípojkou délky 9 m napojena do nového kanalizačního řadu (součást SO 301). Stávající propustek v km 0,245 bude odstraněn. Prostor bude zasypán vhodnou zeminou dle ČSN 73 6133 a hutněn po vrstvách max. 0,3 m.

V úsecích km 0,025 – KÚ 0,343 vlevo a km 0,085 – 0,220 vpravo jsou k odvedení vody z konstrukce vozovky navrženy podélné drenáže z 2/3 obvodu perforované HDPE trubky DN 80, kruhové tuhosti



SN8. Trubka bude obsypána kamenivem frakce 16/32 s propustností po zhutnění $k = 1 \times 10^{-4}$ m/s na štěrkopískovém loži frakce 0/22 tloušťky 100 mm v rýze o rozměrech a uložení trubky dle vzorového příčného řezu s filtrační geotextilií s propustností 10×10^{-4} a CBR > 2kN.

Křižovatky a sjezdy:

Ve staničení km 0,045 se nachází křižovatka s účelovou komunikací směrem k areálu Sedlecký kaolin a slepou místní komunikací. Organizace dopravy zde bude zachována a bude doplněno chybějící svislé dopravní značení. V rámci stavebního objektu bude upravena křižovatková plocha v nezbytném rozsahu dle situace a sjezd k areálu BVD PECE spol. s r.o.

Ve staničení km 0,085 je zachován stávající nebezpečný sjezd z R-materiálu na pozemek 167/1. Samostatné sjezdy k přilehlým nemovitostem v km 0,272, 0,288 a 0,312 podél nově navrženého chodníku jsou součástí SO 134 Chodník.

Mostní objekty a zdi:

Součástí stavby je zárubní zeď, která je součástí objektu SO251.

Tunelové objekty:

Objekty řady 600 nejsou součástí projektu.

Vybavení a příslušenství PK:

Nejsou součástí projektu.

Zásady dopravního značení a dopravní telematiky

Svislé dopravní značení:

Bylo doplněno chybějící dopravní značení upravující přednost v křižovatce.

Pro výjezd z místní komunikace je pro zlepšení rozhledových poměrů osazeno svislé dopravní značení zrcadlo pro zlepšení rozhledových poměrů ve směru na silnici III/22129 směrem od Karlových Varů.

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.

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.

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 134 Chodník

Stavební objekt řeší výstavbu chodníku v délce 110 m ve staničení km 0,205 – 0,315. Chodník je navržen podél zástavby a nové hrany rekonstruované silnice.

Směrové vedení:

Návrh chodníku začíná ve staničení 0,205 vlevo a končí ve staničení km 0,315 vlevo. Ve staničeních km 0,272, 0,288 a 0,312 jsou umístěny sjezdy k přilehlým nemovitostem, které jsou navrženy jako chodníkový přejezd. Délka chodníku je navržena 110 m. V místech, kde chodník nesousedí s ploty bude proveden dosyp zeminy, ohumusování a výsadba trávníku. Tyto terénní úpravy budou provedeny plynule do ztracena.

Směrově chodník kopíruje levou hranu komunikace a stávající oplocení. Povrchová úprava bude provedena z betonové dlažby v přírodním odstínu.

Podél celé délky chodníku je navrženo uložení HDPE chráničky DN 110 pro případné dodatečné uložení kabelů. Uložení chráničky je navrženo 0,20 m od hrany chodníku podél zástavby.

Výškové vedení:

Výškově chodník kopíruje průběh komunikace, který je patrný z přílohy podélného profilu. Sklon podélný sklon chodníku je v rozmezí od 2,6 % do 7,5 % a v žádném místě nepřekročí 8,33%. Základní příčný sklon chodníku je 2,0 %. Výška nášlapu na straně vozovky je 0,10 m. V místě sjezdu je obruba snížena na 0,02 m. V místech sjezdů dochází s ohledem na jejich napojení k nutnosti výškové úpravy. Příčný sklon je zde proměnný, avšak je vždy zachován minimálně 0,90 m široký pás, kde sklon nepřekračuje 2,0%.

Příčné uspořádání

Příčné uspořádání je navrženo:

2x 0,75 m průchozí pruh	1,50 m
1x 0,25 m bezpečnostní odstup podél plotů	0,25 m
<u>1x 0,50 m bezpečnostní odstup podél silnice</u>	<u>0,50 m</u>
Celkem	2,25 m

V místech kde šířkové uspořádání neumožňuje plnou šíři 2,25 m je chodník zúžen na min.1,50m, nicméně na celém úseku je zajištěna průchozí šířka 0,90 m v příčném sklonu 2%.

Protihlukové stěny:

Nejsou součástí akce.

Svodidla:

Nejsou součástí akce.



Odvodnění komunikace:

Pomocí podélných a příčných sklonů do obrubníkových vpustí nebo odvodňovacích žlabů DN100 podél vjezdové brány sjezdu. Odvodňovací žlaby jsou zaústěny žlábkovou vpustí do přílehlého kanalizačního řadu (součást SO 301).

Zemní těleso:

Zemní práce budou probíhat pouze v rozsahu zarovnání zemní pláně a případně jejího dosypání a zhutnění. Aktivní zóna bude provedena z vhodného materiálu dle ČSN 73 6133 v tl. 0,30 m. Na této vrstvě bude dosaženo $E_{def,2} = \min. 30 \text{ MPa}$ při poměru $E_{def,2}/E_{def,1} \leq 2,5$ a CBR = min. 10%, hutněno bude na 100%. V případě nedostatečné únosnosti zemní pláně bude aktivní zóna zlepšena hydraulickým pojivem na základě laboratorních zkoušek.

Zpevněné plochy:

V ploše navrženého chodníku je stávající konstrukce vozovky a je tvořena asfaltovým krytem v tl. 60 – 250 mm na nestmelené konstrukční vrstvě o tloušťce cca 180 - 350 mm.

Provede se odfrézování stávajících stmelených vrstev až na niveletu nestmelených vrstev. Nestmelené vrstvy budou odstraněny a provede se zemní těleso, reprofilace, sanace a zlepšení zemin tvořících aktivní zónu, případně její dosypání a zhutnění v místech navýšení nivelety z vhodné zeminy dle ČSN 73 6133 v tl. 0,30 m. Aktivní zóna musí splňovat $E_{def,2} = \min 30 \text{ MPa}$ při poměru $E_{def,2}/E_{def,1} \leq 2,5$ a CBR = min. 10.

Konstrukce chodníku

Stávající konstrukce bude odebrána v tloušťce stávající konstrukce. Zemní pláň bude reprofilována a přehutněna na min. $E_{def,2} = 30 \text{ MPa}$.

Dlažba	DL	60 mm	ČSN 73 6131, TP 192
Lože fr. 2/5	L	40 mm	ČSN 73 6131, TP 192
Štěrkodrt'	ŠD _B 0/32 G _F	min 150 mm	ČSN 13285, ČSN 73 6126-1
Celkem		250 mm	

Na vrstvě ŠD bude dosaženo min. $E_{def,2} = 50 \text{ MPa}$.

Navržena je betonová zámková dlažba, v souladu s TP 192.

Konstrukce sjezdů k přílehlým nemovitostem

Stávající konstrukce bude odebrána v tloušťce stávající konstrukce. Zemní pláň bude reprofilována a přehutněna na min. $E_{def,2} = 30 \text{ MPa}$.

Dlažba	DL	80 mm	ČSN 73 6131, TP 192
Lože fr. 2/5	L	40 mm	ČSN 73 6131, TP 192
Štěrkodrt'	ŠD _B 0/32 G _F	min 200 mm	ČSN 13285, ČSN 73 6126-1
Celkem		320 mm	

Na vrstvě ŠD bude dosaženo min. $E_{def,2} = 60 \text{ MPa}$.

Navržena je betonová zámková dlažba, v souladu s TP 192.

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.



Chodníky budou od zeleně odděleny betonovou zahradní obrubou 80/250/1000 do betonového lože C25/30n – XF3 v tl. 0,10 m. V místech, kde obruba tvoří přirozenou vodící linii, bude výše nášlapu 0,06 m.

Obruby s nášlapem 0,10-0,16 m budou betonové 150/250/1000 do betonového lože C25/30n XF3. Použité obruby musí být v souladu s ČSN EN 1340 a TP 192. V místě sjezdu s nášlapem 0,02 m bude použit snížený typ obruby 150/150/1000.

Křižovatky

Nejsou součástí tohoto objektu.

Sjezdy

Ve staničních km 0,272, 0,288 a 0,312 jsou umístěny sjezdy k přilehlým nemovitostem, které jsou navrženy jako chodníkový přejezd. Výškový rozdíl (nášlap) mezi vozovkou SO 101 a plochou sjezdu je 0,02 m. Plocha chodníku v místě sjezdu bude provedena z dlažby vyšší tloušťky a obdobné konstrukce jako chodník, avšak s hmatovou úpravou podél komunikace (varovný pás) na šířku 0,4 m a do výše nášlapu 0,08 m. Plocha sjezdu bude provedena z kontrastní dlažby vůči chodníku. Stávající vedení pod sjezdy budou chráněna pomocí půlené chráničky HDPE DN 110.

Odvodňovací zařízení:

Podél vjezdových bran jsou navrženy příčné odvodňovací žlaby DN100. Ty jsou zaústěny do přilehlého kanalizačního řadu (součást SO 301).

Křižovatky a křížení:

Není součástí objektu.

Mostní objekty a zdi:

Není součástí objektu.

Tunelové objekty:

Objekty řady 600 nejsou součástí projektu.

Vybavení a příslušenství PK:

Nejsou součástí projektu.

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.

2 Mostní objekty a zdi

SO 251 Zárubní zeď

Zárubní zeď v km 0,128 000 až 0,216 659 vlevo podél komunikace III/22129 je navržena jako mikropilotová zeď s žb trámem a římsou v hlavě mikropilot a čelní obezdívkou ze štípaných tvárníc.



Výška zdi na upraveném terénu je 2,0 m. Obezdvíka ze štípaných tvárnic je založena na žb základovém pasu v různých výškových úrovních dle sklonu komunikace. Vzniklý prostor mezi mikropilotovou stěnou a obezdívkou bude průběžně zabetonován až do úrovně ztužujícího věnce.

Na horním líci zdi, na ztužujícím věnci, je navržena monolitická železobetonová římsa mostního typu šířky 800mm s osazeným zábradlím z kompozitů a s lany výšky min. 1,1 m.

3 Odvodnění pozemní komunikace

Odvádění srážkových vod z modernizované silnice III/22129 je řešeno pomocí obručkových vpustí, odvodňovacích žlábků a příkop P1 je před stávajícím propustkem napojen do horské vpusti tak, aby v případě většího úhrnu srážek nedocházelo k zaplavení pozemků 55, 168/2 a 172. Tyto objekty jsou napojeny do stoky nově navržené dešťové kanalizace přípojkami. Přípojky budou do jednotné kanalizace napojeny navrtávkami. Napojení do revizních šachet bude pouze u napojení horské vpusti.

Přípojky obručkových vpustí a odvodňovacích žlábků jsou navrženy z plastového potrubí DN 200 o celkové délce 5,6 m. Přípojka horské vpusti je navržena z plastového potrubí DN 250 o délce 8,2 m. Celkově se jedná o 5 ks přípojek DN 200 a 1 ks DN 300. Přípojky budou vedeny ve sklonu 10-400‰. V případě většího sklonu bude využito napojení skluzem.

Stoka dešťové kanalizace jsou navrženy z plastového potrubí v dimenzích DN 300 v délce 42,6 m a DN 250 v délce 52,1 m. Tato stoka bude vedena ve sklonu 18,3-51,1‰ a napojí se do stávající šachty, odkud je voda odváděna stávajícím propustkem DN 300 do příkopu P3.

Vzhledem k tomu, že stávající propustek DN 300 a stávající šachta nejsou dostatečně zdokumentovány, předepisuje se kamerová zkouška potrubí, pro ověření stavu propustku a stávající šachty.

Pokud bude zjištěno, že technický stav propustku či šachty neodpovídá normovým požadavkům, bude situace řešena na místě s provozovatelem. Pokud dojde k poškození propustku, či šachty, bude toto neprodleně opraveno.

Tato kanalizace bude umístěna tak, aby trasa odpovídala novému uspořádání komunikace, a to včetně všech zde se nacházejících podzemních inženýrských sítí, včetně jejich přeložek.

Vpusti a odvodňovací žlábků jsou součástí stavebního objektu „SO 101 – Silnice III/22129“.

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

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

Tyto objekty nejsou součástí řešené stavby.

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

Je navržen SO řady 800, blíže popsáno výše.

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 dodržáním 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.

3. PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

a) Napojovací místa technické infrastruktury, přeložky

Nové připojení na technickou infrastrukturu se nepředpokládá.

b) Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Nové připojení na technickou infrastrukturu se nepředpokládá.

4. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

a) 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 III. třídy, směrově nerozdělenou s nejvyšší povolenou rychlostí do 50 km/h. Náplní projektu je modernizace průjezdního úseku a části extravilánu.

Stavba je přístupná napojením na svých koncích a začátcích.

Jedná se o průjezdní úsek silnice III. 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.

b) Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Předmětnou úpravou není napojení na stávající infrastrukturu nijak měněno.

c) Doprava v klidu

Doprava v klidu není součástí projektu.



5. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

a) Terénní úpravy

Terénní úpravy budou spočívat v reprofilaci svahů zemního tělesa v části upravené trasy komunikace. Svahy tělesa komunikace budou ohumusovány v tl. 0,15 m a osety travním semenem.

b) Použité vegetační prvky

Plochy budou ohumusovány v tl. 0,15 m a osety travním semenem.

c) Biotechnická a protierozní opatření

Není navrženo.

6. POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

a) 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 komunikace sníží hluk a tím zlepší podmínky pobytu v okolí.

b) 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 několik stromů a náletový porost. 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.

c) Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Chráněné území Natura 2000 se v řešené lokalitě nevyskytuje.

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

Stavba svým rozsahem nevyžaduje posouzení vlivu záměru na životní prostředí.

e) 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.

f) 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, výrobní 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 započítím 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)

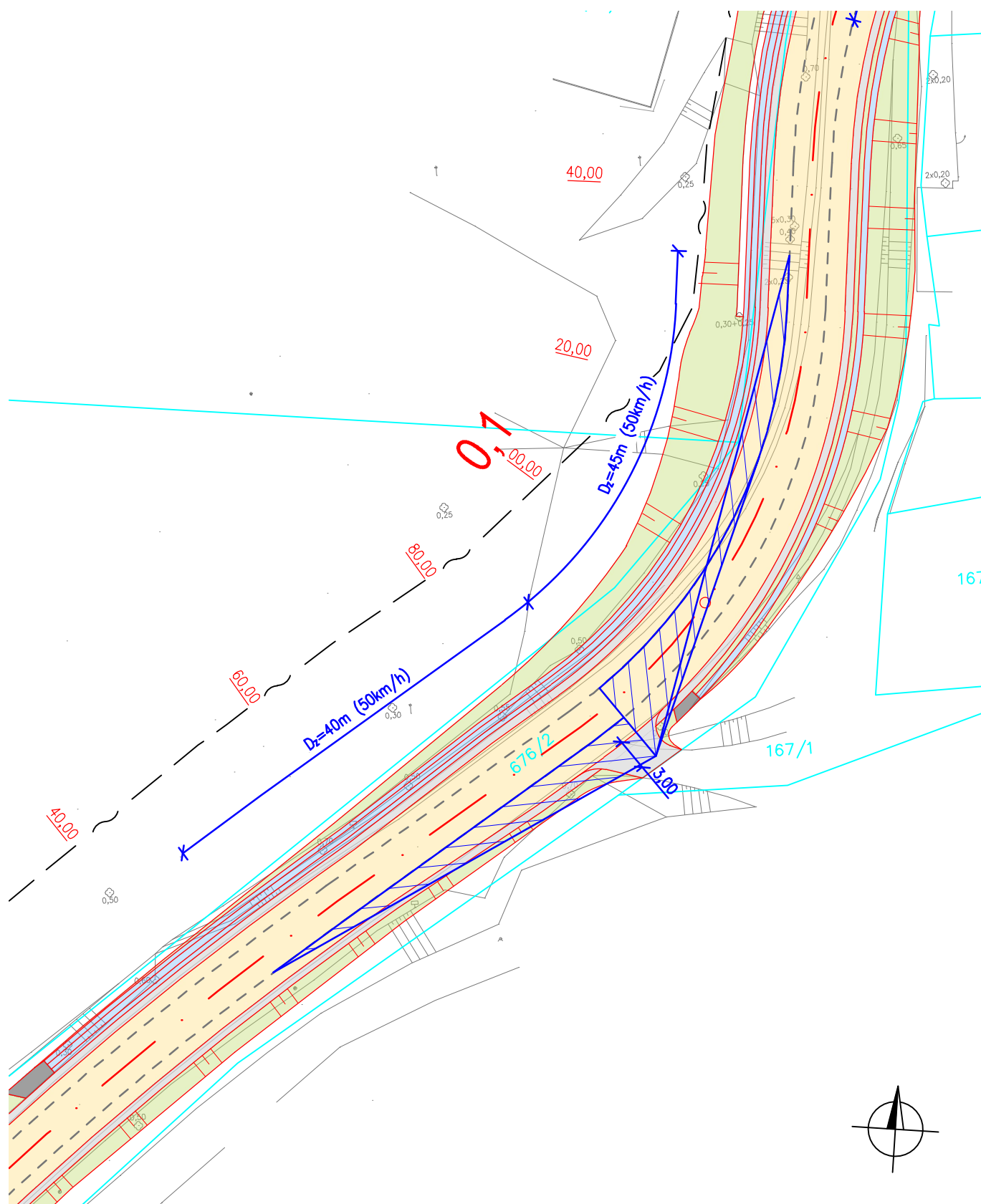
Podrobný popis viz samostatné stavební objekty jednotlivých řad.

7. OCHRANA OBYVATELSTVA

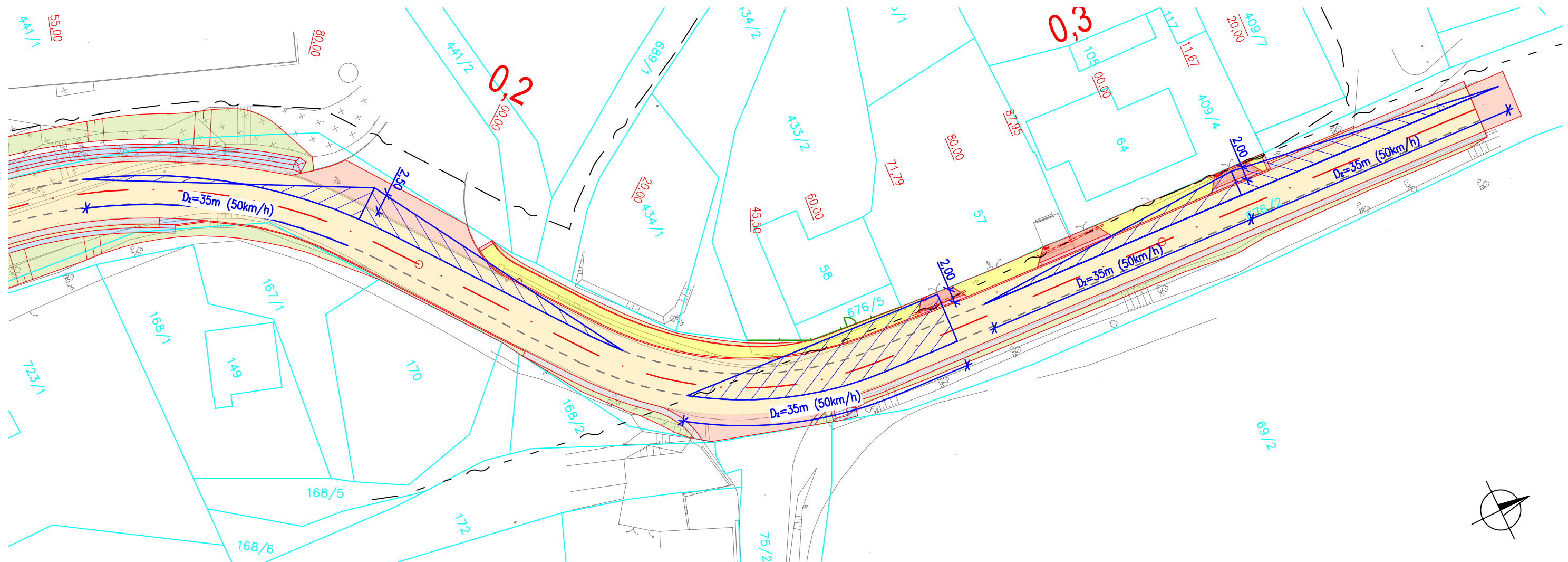
Předmětným záměrem a jeho rozsahem není ohrožena ochrana obyvatelstva. Stavba není určena k ochraně civilního obyvatelstva.

Praha, 09/2020

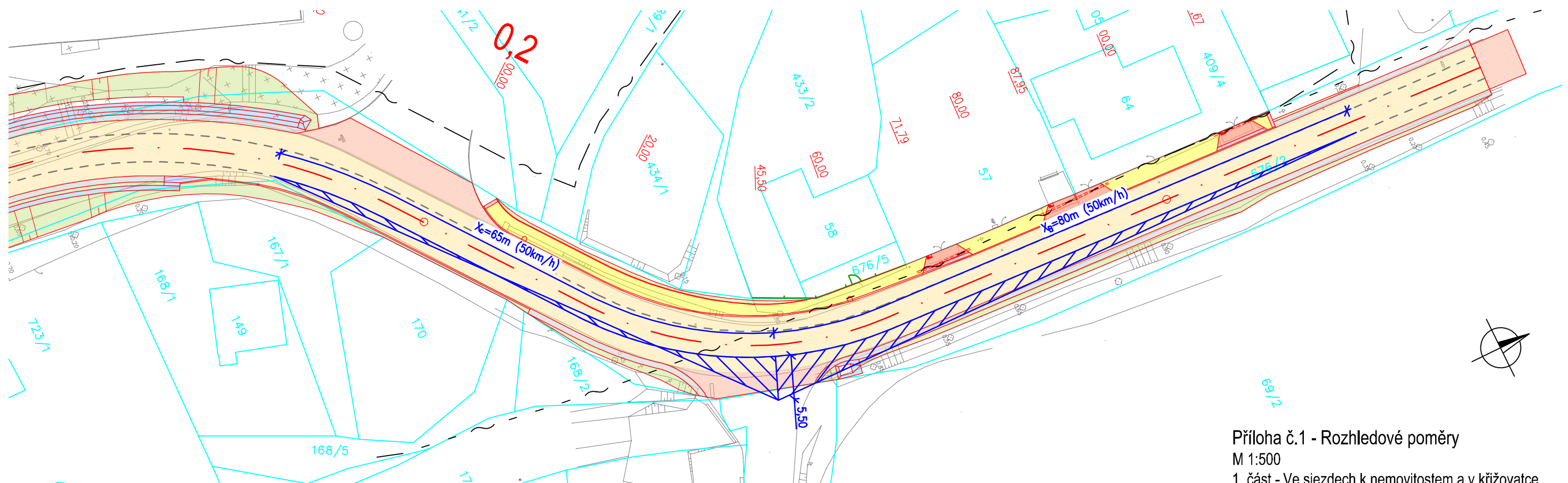
Sestavil: Ing. Štěpán Hlaváč



ROZHLEDOVÉ POMĚRY SJEZDŮ:



ROZHLEDOVÉ POMĚRY V KŘIŽOVATCE:



Příloha č.1 - Rozhledové poměry
M 1:500
1. část - Ve sjezdech k nemovitostem a v křižovatce