



DOPRAVNÍ A ENERGETICKÝ STAVEBNÍ ÚŘAD

SEKCE VYHRAZENÝCH STAVEB

Samostatné oddělení staveb pozemních komunikací I.
nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 00 Praha 1

SPIS. ZN.: SZ DESU/022126/25
Č.J.: DESU/111/016154/26

VYŘIZUJE: Ing. Alexandr Grof
TEL.: 702 197 667
E-MAIL: alexandr.grof@desu.gov.cz

DATUM: 06.08.2026

ROZHODNUTÍ

POVOLENÍ STAVBY

Výroková část:

Dopravní a energetický stavební úřad, jako stavební úřad příslušný podle § 33 odst. 2 zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen "stavební zákon"), v řízení o povolení záměru přezkoumal podle § 182 až 192 stavebního zákona žádost, kterou dne 30.11.2024 podal Ředitelství silnic a dálnic s. p., IČO 65993390, Čerčanská 2023/12, 140 00 Praha, kterého na základě plné moci zastupuje spol. DOPRAVOPROJEKT Ostrava a.s., IČO 42767377, Masarykovo náměstí 5/5, 702 00 Ostrava (dále jen "stavebník"), a po posouzení záměru podle § 193 stavebního zákona:

I. Podle § 249 odst. 2 stavebního zákona

p o v o l u j e

odstranění následujících staveb v rámci následujících stavebních objektů níže specifikované stavby **D6 - Karlovy Vary - Olšová Vrata**, která je předmětem tohoto řízení o povolení záměru:

- SO 720.1 Demolice - rodinný dům Drahovice čp. 181
- SO 720.2 Demolice - most ev.č. 6-051a

Stručný popis jednotlivých stavebních objektů, které jsou předmětem odstranění:

SO 720.1 Demolice – rodinný dům Drahovice čp. 181:

Odstranění staveb na pozemcích v k.ú. Drahovice parc. č. 1195 a 1196 (rodinný dům s přistavěnou garáží a kůlna).

SO 720.2 Demolice – most ev. č. 6-051a:

Demolice stávajícího jednopolového rámového mostu na silnici I/6 přes Vratský potok (nahrazen SO 207 a přeložkou potoka SO 322), který se nachází na pozemku v k.ú. Olšová Vrata parc. č. 842/1.

II. Podle § 197 a 211 stavebního zákona

p o v o l u j e

stavbu: **D6 - Karlovy Vary - Olšová Vrata** (dále jen "stavba") v rozsahu následujících stavebních objektů, případně jejich částí (km dle projekčního staničení):

- SO 020 Příprava území
- SO 101a Silnice I/6 K. Vary – Olšová Vrata
- SO 101b Dálnice D6 Olšová Vrata – Andělská Hora
- SO 102 MÚK v km 0,290
- SO 103 Přeložka sil. II/222
- SO 104 Obslužná komunikace podél sil. II/222
- SO 105.1 MÚK v km 0,900
- SO 105.2 Okružní křižovatka v km 0,900
- SO 105.3 Úpravy v areálu ČSPH
- SO 106 Přeložka místní komunikace
- SO 107 Polní cesta u střelnice
- SO 108.1 Lesní cesta v km 3,110 sil. I/6

- SO 108.2 Lesní cesta v km 2,9-3,0 sil. I/6
- SO 109 Lesní cesta a stezka v km 3,1-3,5 sil. I/6
- SO 110 Lesní cesta v km 3,5-4,4 sil. I/6
- SO 111 Napojení Vratského údolí
- SO 112 Přeložka místní komunikace (Hůrky-Olšová Vrata)
- SO 113.1 MÚK Olšová Vrata (sil. I/6)
- SO 113.2 MÚK Olšová Vrata (dál. D6)
- SO 113.3 Přeložka sil. III/20811
- SO 113.4 Doprovodná komunikace (MÚK Olšová Vrata)
- SO 113.5 Polní cesta u golfu
- SO 113.6 Chodníky (Olšová Vrata)
- SO 114 Polní cesta v km 5,9-6,8 dál. D6
- SO 115.1 Doprovodná komunikace v km 6,8-7,7 dál. D6
- SO 115.2 Přeložka silnice III/22224
- SO 115.3 Chodníky (Andělská Hora)
- SO 116 Napojení chatové osady v km 7,550 dál. D6
- SO 120a.3 Portálové značení - sil. I/6
- SO 120b.3 Portálové značení - dál. D6
- SO 202 Most na sil. I/6 v km 0,900
- SO 203 Most na sil. I/6 v km 2,450
- SO 204 Most na sil. I/6 v km 3,110
- SO 205 Zeď vlevo v km 3,400 na sil. I/6
- SO 206 Most na sil. I/6 v km 3,485
- SO 207 Estakáda na sil. I/6 v km 4,450-4,650
- SO 208 Most na sil. I/6 v km 5,000
- SO 209 Most na sil. I/6 v km 5,380
- SO 210 Most pro biokoridor na dál. D6 v km 6,800
- SO 211.1 Most na dál. D6 v km 7,328 50
- SO 211.2 Most na doprovodné komunikaci v km 7,328 50
- SO 212 Nadjezd nad dál. D6 v km 7,574
- SO 213 Most na dál. D6 v km 7,718
- SO 241 Most na Vratském potoce v km 2,950 na sil. I/6
- SO 242 Most na Vratském potoce v km 3,500 na sil. I/6
- SO 250 Zeď v km 0,100-0,270 na sil. I/6
- SO 251 Zeď u sil. II/222 na Kyselku v km 0,307-0,371
- SO 253 Zeď vpravo v km 2,480-2,580 na sil. I/6
- SO 254 Zeď ve středním pruhu v km 2,480-4,387
- SO 255 Zeď vlevo v km 2,900 na sil. I/6
- SO 257 Zeď vlevo v km 3,750 na sil. I/6
- SO 259 Zeď vlevo v km 4,760-4,910 na sil. I/6
- SO 262 Zeď vlevo v km 0,000-0,040 na sil. I/6 - oprava
- SO 263 Zeď vpravo v km 1,380 na sil. I/6
- SO 300 Odpad sedimentační nádrže SO 342
- SO 301.1 Dešťová kanalizace km 0,000 - 0,400 (ZÚ)
- SO 301.2 Dešťová kanalizace přeložky Mattoniho nábr.
- SO 302.1 Dešťová kanalizace km 0,400 - 2,480
- SO 302.2 Dešťová kanalizace přeložky sil. II/222
- SO 302.3 Dešťová kanalizace obslužné komunikace podél sil. II/222
- SO 302.4 Dešťová kanalizace okružní křižovatky (Stará Kysibelská)
- SO 302.5 Úpravy odvodnění v areálu ČSPH
- SO 303 Dešťová kanalizace km 2,480 - 4,725
- SO 304.1 Dešťová kanalizace km 4,725 - 5,490
- SO 304.2 Dešťová kanalizace km 5,490 - 7,330
- SO 305 Dešťová kanalizace km 7,330 - 8,020 (KÚ)
- SO 306 Dešťová kanalizace od PLUSU km 0,850
- SO 307 Rekonstrukce kanalizace DN 600 km 0,450
- SO 308 Dešťová kanalizace od propustku v km 0,445
- SO 310 Přeložka vodovodu v obslužné komunikaci podél sil. II/222

- SO 311 Rekonstrukce vodovodu pro Střelnici
- SO 312 Přeložka vodovodu DN 100 km 6,200 - 7,600
- SO 313 Prameniště km 3,100 - 3,900
- SO 320 Přeložka Vratského potoka km 2,900
- SO 321 Přeložka Vratského potoka km 3,400
- SO 322 Přeložka Vratského potoka km 4,400
- SO 323 Úprava vodního toku km 1,730
- SO 324 Přeložka Vratského potoka km 2,700
- SO 325 Přeložka a úprava Vratského potoka km 3,700
- SO 326.1 Úprava vodního toku km 4,085
- SO 326.2 Úprava vodního toku km 4,985
- SO 327 Přeložka Vratského potoka (křížení se silnicí III/20811)
- SO 328.1 Přeložka Teleneckého potoka km 7,328 50
- SO 328.2 Přeložka vodního toku km 7,328 50
- SO 329 Úprava vodního toku km 7,718
- SO 330 Přeložka výtlačného řadu splaškové kanalizace
- SO 342.1 Sedimentační nádrž km 0,250 SO 103
- SO 342.2 Sedimentační nádrž km 0,250 SO 103 - sjezd
- SO 343.1 Sedimentační a retenční nádrž km 2,500
- SO 343.2 Sedimentační a retenční nádrž km 2,500 - sjezd
- SO 344.1 Sedimentační a retenční nádrž km 4,500
- SO 344.2 Sedimentační a retenční nádrž km 4,500 - sjezd
- SO 345.1 Sedimentační a retenční nádrž km 7,340
- SO 345.2 Sedimentační a retenční nádrž km 7,340 - sjezd
- SO 380 Úpravy meliorací
- SO 401 Přeložka vedení VN 22 kV - vývod Andělská Hora
- SO 402 Přeložka vedení VN 22 kV - přípojka ČSAD - km 0,42
- SO 403 Přeložka vedení VN 22 kV - přípojka Drahovice - km 1,58
- SO 404 Přeložka vedení VN 22 kV - přípojka Hůrky - km 4,3
- SO 405 Přeložka vedení VN 22 kV - přípojka Olšová Vrata - km 5,5
- SO 406 Přeložka vedení VN 22 kV - km 6,5-7,8
- SO 411 Přeložka vedení NN 0,4 kV - km 0,54
- SO 412 Přeložka vedení NN 0,4 kV - sjezd Kyselka
- SO 413 Přeložka kabelů NN 0,4 kV - kruhová křižovatka v km 0,9
- SO 414 Demontáž vedení NN 0,4 kV - km 2,4
- SO 415 Přeložka kabelů NN 0,4 kV - Andělská Hora
- SO 416 Přeložka kabelů NN 0,4 kV - ČSPH MOL
- SO 701 Protihluková stěna vpravo v km 0,070 - 0,610 sil. I/6
- SO 702 Protihluková stěna vlevo v km -0,020 - 0,405 sil. I/6
- SO 702a Protihluková stěna vlevo podél sil. II/222
- SO 703 Protihluková stěna vlevo v km 0,370 - 0,710 sil. I/6
- SO 703a Protihluková stěna vlevo v km 1,850 - 2,030 sil. I/6
- SO 704 Protihluková stěna vpravo v km 4,330 - 4,670 sil. I/6
- SO 705.1 Protihluková stěna v km 5,090 - 5,490 sil. I/6
- SO 705.2 Protihluková stěna v km 5,490 - 5,580 dál. D6
- SO 706 Protihluková stěna v km 7,300 - 7,560 dál. D6
- SO 707 Protihluková stěna v km 7,570 - 7,660 dál. D6
- SO 710.3 Palisády v km 1,600 - 1,850 sil. I/6
- SO 710.4 Palisády v km 6,820 dál. D6
- SO 730 Přesun hospodářství LPG
- SO 802 Technická rekultivace opuštěné vozovky
- SO 803 Rekultivace ploch dočasného záboru
- SO 805 Příprava ploch ZS
- SO 902 Objížďka v km 0,2-0,5 sil. I/6
- SO 903 Objížďka v km 1,9-3,6 sil. I/6
- SO 904 Objížďka v km 3,9-4,3 sil. I/6
- SO 905.1 Objížďka v km 4,9 sil. I/6
- SO 905.2 Objížďka v km 5,4 sil. I/6

- SO 906.1 Objížďka v km 7,6 dál. D6
- SO 906.2 Objížďka v km 8,0 dál. D6

Stavba bude realizována v Karlovarském kraji, okrese Karlovy Vary na pozemcích:

parc. č. 460/6, 460/7, 909/5, 914/1, 914/5, 914/13, 914/14, 977/5, 977/6, 977/7, 1009/6, 1009/7, 1018/4, 1018/5, 1043/5, 1043/6, 1043/7, 1043/8, 1043/9, 1044/2, 1044/5, 1044/6, 1044/7, 1044/8, 1046/4, 1046/5, 1055/9, 1055/10, 1144, 1147/1, 1147/2, 1151/1, 1151/2, 1151/3, 1151/4, 1152/1, 1152/2, 1156, 1157, 1158, 1159/1, 1159/2, 1160, 1161/1, 1161/2, 1162/1, 1162/2, 1163, 1435/1, 1435/2, 1436, 1437/1, 1437/2, 1438, 1439, 1453/1, 1491, 1492, 1493, 1494/1, 1494/2, 1495, 1496, 1497/1, 1497/2, 1498/1, 1498/2, 1499/1, 1499/2, 1500, 1501/1, 1501/2, 1502/1, 1502/2, 1539/1, 1539/2, 1539/3, 1539/4, 1539/5, 1539/6, 1539/7, 1539/8, 1539/9, 1539/10, 1539/11, 1540, 1541/1, 1541/2, 1541/3, 1542/1, 1542/2, 1543, 1544, 1545/1, 1545/2, 1593/1, 1593/2, 1593/3, 1593/6, 1594/2, 1594/3, 1594/4, 1595/1, 1595/2, 1595/3, 1595/6, 1601/2, 1602/2, 1602/5 v katastrálním území Andělská Hora,

parc. č. 3119, 3127, 3136/4, 3137/5, 3138/6, 3138/7, 3138/8, 3138/9, 3138/10, 3138/11, 3138/12, 3139/4, 3151/1, 3151/2, 3151/17, 3152/6, 3152/7, 3152/8, 3152/9, 3152/10, 3152/11, 3152/12, 3153, 3154/4, 3154/7, 3154/8, 3154/10, 3154/11, 3154/13, 3156/3, 3156/4, 3157/1, 3157/2, 3157/3 v katastrálním území Karlovy Vary,

parc. č. 320/12, 321/2, 322/8, 322/9, 322/10, 323/1, 323/4, 323/7, 323/8, 323/9, 323/10, 323/11, 323/12, 323/13, 323/14, 323/15, 323/16, 324/4, 324/5, 324/6, 324/7, 324/8, 325/1, 325/2, 325/3, 325/5, 325/6, 326/1, 326/8, 326/11, 326/12, 326/13, 326/55, 326/100, 326/101, 326/102, 326/103, 326/104, 326/105, 326/106, 326/107, 326/108, 326/109, 328/4, 328/5, 331/3, 331/4, 331/5, 334/2, 334/7, 334/12, 334/13, 334/15, 334/16, 335/5, 335/6, 335/7, 336/1, 336/2, 336/3, 336/6, 336/7, 337/1, 337/2, 337/3, 337/6, 337/7, 338/1, 338/2, 338/4, 338/5, 339/1, 339/5, 339/13, 339/14, 339/15, 339/16, 339/17, 339/22, 339/29, 339/30, 339/31, 339/32, 339/33, 339/34, 339/35, 339/36, 561, 562, 563, 564/1, 564/2, 564/3, 564/10, 564/11, 564/12, 564/13, 564/14, 564/15, 565, 566/1, 566/5, 680/2, 680/4, 680/5, 681/1, 681/2, 683, 794/1, 794/11, 809/1, 809/8, 809/9, 809/10, 809/11, 809/12, 809/13, 809/14, 811/1, 811/3, 812/2, 813/1, 813/2, 820, 823, 824/2, 834, 835/1, 835/2, 836/1, 836/2, 837/4, 837/5, 838/4, 838/5, 840/4, 840/5, 840/6, 840/7, 841/3, 841/4, 842/1, 842/2, 842/3, 842/83, 842/84, 842/85, 842/86, 843/6, 843/7, 843/8, 843/9, 843/10, 844/1, 844/2, 845/2, 845/3, 845/7, 845/8, 845/9, 846/7, 846/8, 846/9, 846/10, 846/11, 846/12, 846/13, 847/3, 847/4, 849/2, 850/1, 850/2, 850/3, 851/6, 851/7, 853, 855/1, 857, 858, 861, 879/2, 879/5, 879/6, 882/6, 888/4, 888/5, 889/6, 890/1, 890/2, 890/10, 890/11, 890/12, 890/13, 891/2, 892/2, 894/1, 894/4, 894/5, 894/6, 894/7, 894/10, 894/24, 894/25, 894/26, 894/30, 894/31, 894/32, 894/33, 894/34, 894/35, 894/38, 894/39, 894/40, 894/41, 894/42, 894/43, 894/44, 894/45, 894/46, 894/47, 894/48, 894/49, 894/50, 894/51, 894/52, 894/53, 894/54, 894/55, 894/56, 894/57, 894/58, 894/59, 894/60, 895/1, 895/3, 895/4, 896, 899/1, 899/2, 900, 901, 902/2, 902/3, 903/4, 903/5, 903/6, 903/7, 903/8, 906/1, 906/9, 906/10, 907/1, 907/7, 907/8, 907/10, 907/11, 907/12, 907/13, 907/14, 907/15, 908/1, 908/2, 909/4, 909/5, 909/6, 910 v katastrálním území Olšová Vrata,

parc. č. 330/1, 852/11, 1011/1, 1011/2, 1011/12, 1011/17, 1011/18, 1011/19, 1011/20, 1083/15, 1083/16, 1083/17, 1083/24, 1083/25, 1083/28, 1083/56, 1083/57, 1083/58, 1083/59, 1103, 1108/1, 1108/2, 1108/3, 1108/9, 1108/14, 1108/73, 1108/74, 1108/75, 1108/76, 1109/3, 1109/5, 1109/6, 1109/7, 1109/8, 1110/5, 1113/1, 1113/2, 1114, 1117/2, 1124/1, 1124/6, 1124/7, 1124/8, 1124/15, 1124/17, 1124/18, 1124/20, 1124/21, 1124/22, 1124/23, 1124/24, 1124/25, 1125/1, 1125/5, 1126/2, 1136, 1157/1, 1168, 1169, 1170, 1172, 1173, 1174/1, 1175, 1177/5, 1180/1, 1180/15, 1181/1, 1181/10, 1182/1, 1182/10, 1182/15, 1183/1, 1184, 1185/2, 1186/1, 1186/2, 1186/7, 1186/8, 1187/5, 1187/6, 1188/6, 1188/7, 1188/8, 1189/3, 1189/4, 1189/5, 1190/3, 1190/4, 1191/1, 1191/2, 1192/4, 1192/5, 1192/6, 1192/7, 1193/1, 1193/2, 1193/4, 1193/5, 1193/6, 1194, 1195, 1196, 1197/1, 1197/2, 1198/1, 1198/2, 1198/3, 1200/3, 1200/4, 1238, 1244, 1245, 1250/3, 1250/4, 1255/2, 1256/1, 1256/2, 1257/1, 1257/4, 1257/5, 1257/6, 1257/7, 1257/8, 1257/9, 1257/10, 1257/11, 1257/12, 1257/13, 1270/14, 1272/126, 1273/1, 1273/2, 1274/1, 1274/5, 1274/8, 1274/9, 1274/10, 1274/15, 1274/16, 1274/17, 1275/1, 1275/12, 1275/13, 1275/21, 1275/22, 1275/23, 1275/24, 1277/1, 1277/2, 1278/1, 1278/2, 1278/3, 1279/1, 1279/2, 1280/3, 1280/4, 1283/3, 1283/4, 1287/3, 1287/4, 1287/5, 1288/3, 1288/4, 1288/5, 1288/6, 1289/3, 1289/4, 1289/5, 1290/4, 1290/5, 1290/6, 1290/7, 1291/2, 1291/4, 1292/3, 1292/4, 1292/5, 1292/6, 1292/7, 1293, 1295/1, 1295/2, 1298/1, 1298/8, 1298/10, 1298/16, 1298/17, 1314/11, 1314/13, 1314/14, 1314/16, 1314/18, 1314/19, 1314/20 v katastrálním území Drahovice.

Správní řízení je rovněž vedeno v působnosti zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „liniový zákon“).

Jelikož se jedná o záměr posouzený podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZPVŽP“), je předmětné řízení o povolení stavby podle ustanovení § 3 písm. g) ZPVŽP navazujícím řízením.

Druh a účel stavby:

Předmětem řízení je stavba dopravní infrastruktury. Jedná se o novostavbu dálniční komunikace D6 v úseku Olšová Vrata – Karlovy Vary, která je součástí dálničního tahu D6 Praha – Karlovy Vary – státní hranice s Německem.

Stručný popis jednotlivých stavebních objektů:

SO 020 Příprava území:

Objekt zahrnuje skryvku ornice, kácení mimolesní zeleně, kácení lesní zeleně a bourací práce. Bourací práce se vztahují zejména na: vozovky a chodníky; svodidla (ocelová a betonová), zábradlí, tlumiče nárazu (1 ks), směrové sloupky; dešťové kanalizace; betonové odvodňovací žlaby; portály dopravního značení (1 ks); zastávkové přístřešky (1 ks); meteostanice (1 ks); úsekové měření rychlosti (2 ks); obrubníky; dlážděné plochy (koryta vodních toků, ostatní zpevněné plochy); protihlukové stěny; určené části původní zdi v lokalitě SO 262; oplocení; drobné zídky a konstrukce z betonu (svahové tvarovky v km 0,7 apod.); dešťové vpusti (různé druhy vč. mříží); propustky vč. vtokových jímek a dlážděných ploch; pozůstatky starých staveb (ČSPH aj.); všeobecné vyklizení území.

SO 101a Silnice I/6 K. Vary – Olšová Vrata:

Objekt zahrnuje přestavbu (rozšíření) a částečnou přeložku silnice I/6 v délce cca 5,612 km. Návrhové kategorie jsou následovné: ZÚ – km 1,000: MS 4d -/20,0/80 se středním dělicím pásem (SDP) šířky 3,5 m; km 1,000 – KÚ: S 22,5/80 se SDP šířky 3,5 m. Na začátku úpravy (ZÚ) SO 101a navazuje na stávající tzv. Pražský most silnice I/6 v Karlových Varech (ev. č. 006-52; ZÚ je v místě mostních závěrů situovaných na jednotlivých jízdních pásích s půdorysným odskokem cca 7 m s ohledem na šikmost mostu). Přejít z intravilánu (kategorie MS) do extravilánu (kategorie S) je uskutečněn na délce 40 m (km 1.000 až 1.040); jde pouze o rozšíření zpevněné krajnice. Konec úpravy (KÚ) je situován odlišně na LJP a PJP s ohledem na nesymetrické uspořádání větví MÚK v km 5,400 (Olšová Vrata), ve které je přímý přechod na dálniční kategorii (SO 101b; kategorie D 25,5 se SDP š. 3,5 m) umístěn. Návrhové parametry směrového a výškového vedení a uspořádání příčného řezu (příčné sklony, rozhledy ve směrových obloucích, atp.) SO 101a odpovídají aktuálně platné ČSN 73 6110 (intravilán), resp. ČSN 73 6101 (extravilán). V trase SO 101a leží tři mimoúrovňové křižovatky (MÚK): km 0.290 (MÚK Kyselka, SO 102); km 0.900 (MÚK Drahovice, SO 105.1); km 5.400 (MÚK Olšová Vrata, SO 113.1+113.2). Na trase SO 101a je navrženo 7 nových mostů (SO 202, 203, 204, 206, 207, 208 a 209) a lemuje jí 6 nových opěrných a zárubních zdí (SO 250, 253, 255, 257, 259 a 263) a 1 rekonstruovaná (SO 262). Mezi mosty SO 203 a SO 207 (cca km 2,380 až 4,390) jsou LJP a PJP položeny v odlišné niveletě (max. rozdíl 1,6 m) a ve středním dělicím pásu (SDP) je tudíž navržena opěrná zeď SO 254. Součástí SO 101a jsou veškeré zemní práce spojené s výstavbou i povrchovou úpravou zemního tělesa, zřízení veškerých potřebných zpevněných ploch a osazení bezpečnostního zařízení. Dopravní značení spadá do SO řady 12x, odvodnění silnice řeší SO 301.1, 302.1, 303 a 304.1, veřejné osvětlení na části trasy obsahuje SO 421, dopravní telematika (DIS-SOS) spadá do SO řady 49x, protihluková opatření obsahují SO 701 až 705.1 a oplocení silnice náleží do SO 710.1, resp. v části trasy SO 710.3.

SO 101b Dálnice D6 Olšová Vrata – Andělská Hora:

Objekt zahrnuje novostavbu dálnice D6 v délce cca 2,532 km. Návrhová kategorie pro dálnici D6 je D 25,5/130 se SDP šířky 3,5 m. Na začátku úpravy (ZÚ) SO 101b přímo navazuje na konec SO 101a (silnice I/6). ZÚ je situován odlišně na LJP a PJP s ohledem na nesymetrické uspořádání větví MÚK v km 5,400 (Olšová Vrata). Konec úpravy (KÚ) SO 101b je umístěn shodně na LJP i PJP v km 8,022, přičemž se přímo navazuje na související stavbu „D6 Olšová Vrata – Žalmanov“ s identickým šířkovým uspořádáním. Pokud by související stavba nebyla realizována současně nebo v předstihu, navázal by na KÚ provizorní šířkový přechod na stávající silnici I/6 zřízený v rámci SO 906.2 (úsek C). Návrhové parametry směrového a výškového vedení a uspořádání příčného řezu (příčné sklony, rozhledy ve směrových obloucích, atp.) odpovídají v rámci SO 101b aktuálně platné ČSN 73 6101. S ohledem na dodržení podmínky o minimálním výsledném sklonu povrchu jízdního pásu v úseku trasy mezi km cca 5,8 až 7,8 s podélným sklonem pouze 0,5 % jsou v místech některých změn příčného sklonu používány dvě varianty klopení (kolem vnitřní hrany jízdního pásu a kolem osy jízdního pásu). Důsledkem toho je odlišná niveleta jízdních pásů s rozdílem do 35 cm. Srovnání nivelet je provedeno na začátku a konci

podélného spádu 0,5 %. V trase SO 101b leží jedna mimoúrovňová křižovatka (MÚK Olšová Vrata). Na trase SO 101b jsou navrženy 2 mosty (SO 211.1 a 213) a 2 nadjezdy (SO 210 společný pro ekodukt a silnici SO 115.1; SO 212 společný pro silnici SO 115.1 a chodník SO 115.3). Součástí SO 101b jsou veškeré zemní práce spojené s výstavbou i povrchovou úpravou zemního tělesa, zřízení veškerých potřebných zpevněných ploch a osazení bezpečnostního zařízení. Dopravní značení spadá do SO řady 12x, odvodnění dálnice řeší SO 304.2 a 305, dopravní telematika (DIS-SOS) spadá do SO řady 49x, protihluková opatření obsahují SO 705.2 až 707 a oplocení dálnice náleží do SO 710.2 a 710.4.

SO 102 MÚK v km 0,290 (MÚK Kyselka):

Součástí SO je úprava části dvou stávajících jednopruhových větví (1 a 2) připojených na PJP silnice I/6 (SO 101a) a celková přestavba dvou dalších jednopruhových větví (3 a 4) připojených na LJP silnice I/6 (SO 101a). Větvě 3 a 4 jsou řešeny jako přímé a jsou zapojeny do nové okružní křižovatky budované v rámci SO 103. Základní šířka vozovky větví (vč. zpevněných krajnic) je 5,50 m (větvě 1+2), resp. 6,25 m (větvě 3+4). Součástí SO 102 jsou veškeré zemní práce spojené s výstavbou i povrchovou úpravou zemního tělesa, výstavba zpevněných ploch a osazení bezpečnostního zařízení na větvích MÚK.

SO 103 Přeložka sil. II/222:

Součástí SO je přeložka stávající silnice II/222 rozdělená do dvou samostatných úseků dl. 166 a 325 m (úseky 1 a 2) novou okružní křižovatkou průměru 41 m, do které jsou dále připojeny větvě 3 a 4 MÚK v km 0,290 (SO 102). Na úsek 1 se připojuje SO 104 (úsek 1) a 2 samostatné sjezdy. V závěru úseku 2 jsou připojeny 4 sjezdy (vč. sjezdu k DUN SO 342) a místní komunikace SO 104 (ul. Sportovní). Okružní křižovatka má jízdní pruh šířky 6,5 m + prstenec šířky 2,0 m. Uspořádání větví je přizpůsobeno vlečným křivkám.

SO 104 Obslužná komunikace podél sil. II/222:

Objekt 104 zahrnuje především vybudování nové jednopruhé obslužné komunikace podél objektů Mattoniho nábr. č.o. 21, 23, 27 a 29. Tyto objekty a dále vedlejší areál DPKV (zadní vjezd) a řadové garáže jsou v současné době připojeny sjezdy na silnici II/222. Jelikož tato se překládá dále od objektů vč. změny nivelety (SO 103), je pro dopravní napojení shora uvedených nemovitostí nutné vybudovat novou obslužnou komunikaci. Součástí SO 104 je připojení nové obslužné komunikace (rozdělena na úsek 1 a 2; viz dále) do ul. Sportovní (místní komunikace) vč. související úpravy křižovatky ul. Sportovní se silnicí II/222 (označeno jako SO 104, úsek 3). Úseky 1 a 2 jsou navrženy v kategorii MO 1 -/4,5/30, přičemž na začátku a konci úseku 2 je provedeno rozšíření až na 5,5 m pro vyhýbání vozidel. Úsek 1 zajišťuje průjezdnost celého uspořádání podél zástavby, což odpovídá aktuálním požadavkům ČSN 73 6110 (svoz odpadu, místní komunikace) i ČSN 73 0802 (vjezd a výjezd vozidel HZS, požární bezpečnost). Délky úpravy úseku 1 a 2 jsou 113+200 m. Délka úpravy úseku 3 je 36 m (kategorie MO 2 -/8,0/50). Podél úseku 2 a části úseku 1 je navržen chodník šířky min. 1,5 m (v souběhu s oplocením a objekty garáží je rozšířen max. na 2,25 m). Před vjezdem k č.o. 21/21a váže nový chodník na stávající, který vede k autobusové zastávce Mattoniho nábr. Na opačném konci je chodník místem pro přecházení přes úsek 3 protažen až k vrátnici ČOV, kde je ukončen. Součástí SO 104 jsou i úpravy chodníků podél SO 101a (cca km 0,000-0,060 vlevo i vpravo).

SO 105.1 MÚK v km 0,900 (MÚK Drahovice):

Jsou navrženy čtyři přímé jednosměrné křižovatkové větvě (větvě označeny čísly 1 až 4), které se sbíhají na velkou okružní křižovátku (OK, SO 105.2, průměr 68 m, umístěna v podjezdu pod mostem SO 202, střed OK leží cca v km 0,905 hlavní trasy). Přes OK je do MÚK zboku zapojena místní komunikace z prostoru městské části Drahovice (ul. Stará Kysibelská). Tvar křižovatky je přejat z doprovodné technické pomoci (Pragoprojekt, 2016) a je takto obsažen i v aktuální dokumentaci EIA (EKOLA, 2019). Součástí SO 105.1 jsou veškeré zemní práce spojené s výstavbou i povrchovou úpravou zemního tělesa, výstavba zpevněných ploch a osazení bezpečnostního zařízení na větvích 1 až 4 MÚK. Zemní svah násypů větví 2 a 3 je zčásti řešen jako vyztužený se sklonem líce cca 5:1 z důvodu minimalizace záborů sousedních lesních pozemků. Návrhová rychlost křižovatkových větví 1 a 2 je 50 km/h, resp. 40 km/h (větvě 3 a 4). Základní šířka vozovky větví (vč. zpevněných krajnic) je 6,25 m.

SO 105.2 Okružní křižovatka v km 0,900:

S ohledem na tvar MÚK v km 0.900 silnice I/6 (kosodélná mimoúrovňová křižovatka se čtyřmi větvemi, viz také SO 101a, 105.1 a 202) je navržena dispozice objektu SO 105.2, který zahrnuje místní komunikace upravované v souvislosti se stavbou MÚK. Objekt 105.2 má dvě základní části: velkou okružní křižovátku (OK); pět paprsků, průměr 68 m; šířka jízdního pásu na okruhu 6,5 m, a dále místní komunikaci (ul. Stará Kysibelská); kategorie MO 2 -/8,0/50; dl. úpravy 143 m.

Okružní křižovatka leží v podjezdu pod I/6 (most SO 202). Úprava místní komunikace je navržena s ohledem na potřeby připojení do OK. Cca v km 0,109 místní komunikace je navržena úprava stávající stykové křižovatky (vč. pruhu pro levé odbočení) napojující přilehlý areál ČSPH a obchodní zónu (úprava vedlejší komunikace je součástí SO 105.3). Součástí SO 105.2 jsou veškeré zemní práce spojené s výstavbou i povrchovou úpravou zemního tělesa, výstavba zpevněných ploch a osazení bezpečnostního zařízení. Zemní svah násypu okružní křižovatky mezi připojeními větví 2 a 3 MÚK je řešen jako vyztužený se sklonem líce cca 5:1 z důvodu minimalizace záborů sousedních lesních pozemků. Uspořádání křižovatkových větví je přizpůsobeno vlečným křivkám.

SO 105.3 Úpravy v areálu ČSPH:

S ohledem na tvar MÚK v km 0.900 silnice I/6 (viz také SO 101a, 105.1, 105.2 a 202) jsou vyvolány úpravy v prostoru stávající ČSPH, které jsou vyčleněny do samostatného SO 105.3.

Objekt zahrnuje: zvětšení odbočných oblouků v křižovatce s ulicí Stará Kysibelská (SO 105.2) a rozšíření navazující komunikace až na 10 m pro obousměrný provoz (tzv. „příjezdová komunikace“); rozšíření obvodové komunikace za prodejnu na 6,5 m (jednosměrný průjezd vozidel všech rozměrů vč. zásobování; ve výkresech označeno jako „výjezd ČSPH“); posun stojanů PB lahví kvůli rozšíření obvodové komunikace vč. výstavby souvisejících zpevněných ploch – parkovací stání, chodníky; úpravu nájezdu k výdejním stojanům benzín/nafta (rozšíření plochy mimo jiné na úkor současného stání u hospodářství LPG, které se posune); rekonstrukci bypassu podél přístřešku ČSPH (využití jako vozovky s parkovacím pruhem); úpravu výjezdu od stojanů benzín/nafta (ve výkresech označeno jako „výjezd ČSPH“); rozšíření průjezdu směrem za prodejnu (ke stáním vzduch + vysavač) a úpravy chodníků. Přímý sjezd ze silnice I/6 do prostoru ČSPH je zrušen bez náhrady. ČSPH bude i nadále dostupná pomocí současných sjezdů (a výjezdů) z prostoru místní komunikace (křižovatka na SO 105.1) a z prostoru přilehlé obchodní zóny (viz komunikaci před Penny Market). Související úpravy technické infrastruktury ČSPH spadají do SO 302.5 (odvodnění), 416 (přeložka přípojky NN), 424 (úpravy VO, přesun informačního totemu, přeložky kabeláže k totemu a hospodářství LPG) a přesun hospodářství LPG (SO 730).

SO 106 Přeložka místní komunikace:

Přeložka místní komunikace připojené dnes cca v km 1,650 na sil. I/6. Připojení na silnici se ruší a místní komunikace se protáhne ve stopě stávající lesní cesty až do prostoru policejní střelnice, kde se za podjezdem pod I/6 (SO 203) napojí na stávající zpevněnou lesní cestu směr Kyselka a zleva se na ni připojí polní cesta SO 107 a zprava objekt DUN a RN SO 343. Délka úpravy 1056 m, kategorie MO 2k - /7,0/30.

SO 107 Polní cesta u střelnice:

Ruší se stávající připojení cesty cca v km 1,850 na sil. I/6. Kvůli zajištění obsluhy území se polní cesta přeloží do souběhu se sil. I/6 směrem na Prahu až do prostoru nového podjezdu (SO 203) u policejní střelnice, kde se připojí na přeložku místní komunikace SO 106. Délka úpravy 652 m, kategorie P 4,5/30 s výhybnami.

SO 108.1 Lesní cesta v km 3,110 sil. I/6:

Jedná se o přeložku lesních cest připojených dnes na sil. I/6 v km cca 2,850 (zleva) a 3,150 (zprava). Obě stávající lesní cesty se vzájemně propojí pod novým podjezdem sil. I/6 (SO 204) a umožní se tak obsluha lesních pozemků na obou stranách silnice. Objekt SO 108 je formálně rozdělen mezi budoucí vlastníky Město KV (108.1) a Lesy ČR (108.2). Návrhová kategorie 1L 4,5/30 s výhybnami.

SO 108.2 Lesní cesta v km 2,9-3,0 sil. I/6:

Jedná se o přeložku lesních cest připojených dnes na sil. I/6 v km cca 2,850 (zleva) a 3,150 (zprava). Obě stávající lesní cesty se vzájemně propojí pod novým podjezdem sil. I/6 (SO 204) a umožní se tak obsluha lesních pozemků na obou stranách silnice. Objekt SO 108 je formálně rozdělen mezi budoucí vlastníky Město KV (108.1) a Lesy ČR (108.2). Návrhová kategorie 1L 4,5/30 s výhybnami.

SO 109 Lesní cesta a stezka v km 3,1-3,5 sil. I/6:

Objekt jednak překládá stávající lesní cestu zabranou tělesem rozšířené sil. I/6 v okolí km 3,2 a dále vytváří (pomocí nového podjezdu SO 206) i propojení s opačnou stranou silnice I/6 a objektem SO 110. Podjezd pod silnicí I/6 má sníženou podjezdnou výšku (2,7 m) vynucenou výškovým odsazením LJP SO 101a o -1,6 m v příčném řezu. Podjezd a cesta pod ním tak může sloužit jen osobním a lehkým nákladním vozům, cyklistům a pěším (neomezený přístup na lesní pozemky vlevo od I/6 v tomto území zajistí SO 110+111). Návrhová kategorie 1L 4,5/30 s výhybnami.

SO 110 Lesní cesta v km 3,5-4,4 sil. I/6:

Lesní cesta je navržena jako propojení SO 109 (lesní cesta a stezka) a SO 111 (místní kom.). Trasování SO 110 je navrženo podle geodetického zaměření současné nezpevněné lesní cesty, v jejíž stopě je nová vozovka převážně vedena. Součástí je úprava připojení nemovitosti na parc. č. 898 v k.ú. Olšová Vrata (samostatný sjezd a úprava odvodnění). V úseku vedeném v těsném souběhu s místní vodotečí (cca km 0,700 – 0,785) je navrženo opevnění zemního tělesa cesty na návodní straně. Poblíž konce úpravy je navržena dvojice propustků kvůli odvodnění zamokřené oblasti na dně údolí pravostranného přítoku Vratského potoka. Návrhová kategorie 1L 4,0/30 s výhybnami.

SO 111 Napojení Vratského údolí:

Objekt slouží zejména k propojení lesní cesty SO 110 na místní komunikaci SO 112 ve směrech Hůrky/Olšová Vrata a pro příjezd k DUN a RN SO 344. Připojeny jsou přes SO 111 i lesy v okolí km 4,7 nalevo od I/6. Návrhová kategorie je MO 2k - /7,5/30. Nevhodné pojmenování SO „*Napojení Royal Residence*“, užívané dokumentací DÚR a původním ÚR, je v DSP nahrazeno jménem „Napojení Vratského údolí“.

SO 112 Přeložka místní komunikace (Hůrky-Olšová Vrata):

Přeložka místní komunikace je navržena v délce 695 m a propojuje stávající konec místní komunikace z části Hůrky (tzv. stará pražská silnice) s MÚK Olšová Vrata v km 5,4 silnice I/6. Stávající místní komunikace je připojena na silnici I/6. Jelikož I/6 se překládá je navržena přeložka místní komunikace (de facto její prodloužení) až do lokality nové MÚK. Trasa SO 112 využívá převážně prostor současné I/6 (do km 0,4), resp. prostor historické trasy I/6 (od km 0,4 dále; v místě je dnes lesní cesta, resp. silniční odpočívka). Návrhová kategorie místní komunikace je MO 2k - /7,5/50. ZÚ je položen těsně za stávající most přes Vratský potok (most ev. č. 40 v majetku města). KÚ je v okružní křižovatce OK 2 (součást SO 113.4). Je navržen propustek v km 0,363 (převedení občasné vodoteče SO 326.2).

SO 113.1 MÚK Olšová Vrata (sil. I/6):

MÚK Olšová Vrata je tvořena 4 přímými jednosměrnými větvemi, přičemž do SO 113.1 spadají větve 1 (délka úpravy 116 m) a větev 3 (délka úpravy 54 m). Součástí SO 113.1 jsou veškeré zemní práce spojené s výstavbou i povrchovou úpravou zemního tělesa, výstavba zpevněných ploch a osazení bezpečnostního zařízení na větvích 1 a 3 MÚK, které z hlediska kategorizace sítě náleží k silnici I/6. Zbýlé dvě větve MÚK (2 a 4) řeší dálniční SO 113.2. Návrhová rychlost křižovatek větve 1 je 50 km/h, resp. 40 km/h (větev 3). Základní šířka vozovky větví (vč. zpevněných krajnic) je 6.25 m. Větev 3 je vybavena dohledovým místem.

SO 113.2 MÚK Olšová Vrata (dál. D6):

MÚK Olšová Vrata je tvořena 4 přímými jednosměrnými větvemi, přičemž do SO 113.2 spadají větve 2 (délka úpravy 211 m) a větev 4 (délka úpravy 168 m). Součástí SO 113.2 jsou veškeré zemní práce spojené s výstavbou i povrchovou úpravou zemního tělesa, výstavba zpevněných ploch a osazení bezpečnostního zařízení na větvích 2 a 4 MÚK, které z hlediska kategorizace sítě náleží k dálnici D6. Zbýlé dvě větve MÚK (1 a 3) řeší silniční SO 113.1. Návrhová rychlost křižovatek větví 2 a 4 je 50 km/h. Základní šířka vozovky větví (vč. zpevněných krajnic) je 6.25 m.

SO 113.3 Přeložka sil. III/20811:

Objekt zahrnuje přeložku silnice III/20811 v délce 100 m mezi novou okružní křižovatkou OK 1 v MÚK Olšová Vrata (součást SO 113.4) a začátkem zástavby obce. Vzhledem k tomu, že OK 1 je umístěna blíže obci než současná křižovatka silnic I/6 a III/20811, dojde realizací stavby ke zkrácení III/20811 cca o 170 m. Návrhová kategorie přeložky je S 7,5/50. V trase přeložky se zřídí dva sjezdy na pole (km 0,047 a 0,095; součást SO 113.6) a propustek přes přeložku Vratského potoka (km 0,060, SO 327). Vlevo ve směru staničení je po zemním tělese silnice veden chodník v rámci SO 113.6.

SO 113.4 Doprovodná komunikace (MÚK Olšová Vrata):

Objekt zahrnuje novostavbu doprovodné komunikace dálnice D6 v lokalitě MÚK Olšová Vrata. Komunikace vede postupně přes tři okružní křižovatky (OK 1 až OK 3), přičemž za OK 3 se trasa napojuje na současnou silnici I/6. Předpokládá se, že nová komunikace společně se zbytkovým úsekem silnice I/6 bude po dokončení stavby zařazena do sítě silnic II. třídy (patrně jako II/606).

Základní parametry nových okružních křižovatek jsou následovné:

- OK 1 – pět paprsků, průměr 40 m, šířka jízdního pruhu na okruhu 5,5 m + šířka prstence 2,5 m
- OK 2 – čtyři paprsky, průměr 36 m, šířka jízdního pruhu na okruhu 6,5 m + šířka prstence 2,5 m
- OK 3 – čtyři paprsky, průměr 36 m, šířka jízdního pruhu na okruhu 6,5 m + šířka prstence 2,5 m

- do OK 1 se připojují větve 1 a 2 MÚK Olšová Vrata, přeložka v rámci SO 113.3 a je vytvořen zárodek pro budoucí obchvat Olšových Vrat směr letiště
- do OK 2 se připojuje nová místní komunikace (SO 112) a polní cesta (SO 115.5)
- do OK 3 se připojují větve 3 a 4 MÚK Olšová Vrata

Zbývající části SO 113.4 tvoří tři spojovací úseky komunikací:

- úsek 1 – dl. 107 m, propojuje OK 1 a OK 2, dva zastávkové zálivy (dl. nástupní hrany 16 m)
- úsek 2 – dl. 121 m, propojuje OK 2 a OK 3
- úsek 3 – dl. 123 m, propojuje OK 3 a stávající I/6, zastávkový záliv (dl. nástupní hrany 16 m)

Návrhová kategorie všech úseků je S 7,5/50 vč. rozšíření a zaústění do OK. Po obou stranách (následně jen vpravo) podél úseku 1 je veden chodník v rámci SO 113.6. Chodník se následně větví a vedle směru ke SO 113.5 (polní cesta) vede i východním směrem ve větší vzdálenosti od úseku 2 SO 113.4, přičemž za OK 3 se postupně přimyká k úseku 3 a končí na autobusové zastávce.

SO 113.5 Polní cesta u golfu:

V souladu s výsledným tvarem severní poloviny MÚK Olšová Vrata (viz SO 113.1 a 113.4) je navržena trasa přeložky (připojení) stávající polní cesty do prostoru MÚK. Přeložka cesty je navržena v celkové délce 79 m v kategorii P 4,5/20 + rozšíření ve směrových obloucích.

SO 113.6 Chodníky (Olšová Vrata):

V souvislosti s výstavbou MÚK Olšová Vrata v km 5,4 silnice I/6 (viz SO 113.1 až 113.5) a s ohledem na zachování stávajících autobusových zastávek v jejím prostoru a dále s ohledem na zajištění prostupnosti pro pěší napříč MÚK jsou navrženy nové chodníky v rámci SO 113.6.

SO 114 Polní cesta v km 5,9-6,8 dál. D6:

Objekt polní cesty je tvořen dvěma úseky: úsek 1 nahrazuje stávající lesní a polní cestu přerušenu v km 6,250 dálnicí D6 (viz SO 101b) a propojuje doprovodnou komunikaci dálnice (SO 115.1) se stávající účelovou komunikací směřující dále do Olšových Vrat ze severovýchodního směru; návrhová kategorie P 4,5/30; délka úpravy 671 m; úsek 2 je napojen poblíž KÚ na úsek 1 SO 114 a vede dále v souběhu s dálnicí D6, návrhová kategorie P 4,5/20; délka úpravy 500 m.

SO 115.1 Doprovodná komunikace v km 6,8-7,7 dál. D6:

V úseku SO 101b v km cca 6,750 až 7,700 je nová dálnice D6 vedena ve stopě stávající silnice I/6, kterou je třeba v rámci SO 115.1 přeložit. Předpokládá se, že nová komunikace společně se zbytkovým úsekem silnice I/6 bude po dokončení stavby zařazena do sítě silnic II. třídy (patrně jako II/606). SO 115.1 je tvořen dvěma navazujícími úseky: úsek 1 – dl. 1040 m, na ZÚ váže na silnici I/6 a na KÚ přímo přechází ve SO 115.2; úsek 2 – dl. 104 m, na ZÚ přímo navazuje na doprovodnou kom. v rámci související stavby „D6 Olšová Vrata – Žalmanov“ a na KÚ váže na SO 115.1 stykovou křižovatkou (km 0,985 úseku 1) Návrhová kategorie obou úseků je S 7,5/50. V km 0,146 úseku 1 se připojuje účelová (SO 114) a v km 0,866 místní komunikace (SO 116). V km 0,688 úseku 1 jsou navrženy dva zálivy autobusové zastávky (dl. nástupní hrany 16 m). Součástí úseku 1 jsou dva nadjezdy nad dálnicí D6, a to mosty SO 210 (přespaný vč. pásu pro ekodukt) a SO 212 (přímo pojížděný). Ve dvou oddělných lokalitách úseku 1 (autobusové zastávky a předpolí mostu SO 212) je po zemním tělese silnice veden chodník SO 115.3. Z trasy úseku 1 jsou dále zřízeny 3 sjezdy na okolní pozemky. Úsek 1 kříží Telenecký potok pomocí přespaného mostu SO 211.2.

SO 115.2 Přeložka silnice III/22224:

Silnice III/22224 je v současné době připojena v lokalitě Andělská Hora - chaty na silnici I/6. Připojení má dvě větve tvořící zároveň pravostrannou silniční odpočívku na I/6. Odpočívka se ruší bez náhrady a silnici III/22224 je třeba přeložit a propojit s novou doprovodnou komunikací dálnice (viz SO 115.1). Přeložkou dojde ke zkrácení silnice III/22224 cca o 120 m. Vlastní náplň SO 115.2 je výšková přeložka silnice v přímé vazbě na úsek 1 SO 115.1, který je v místě propojení veden v násypu z důvodu stoupání k nadjezdu dálnice D6. Délka úpravy SO 115.2 je 109 m v kategorii S 7,5/50. Kategorie nedlouhé přeložky je zvolena s ohledem na shodnou kategorii navazujícího SO 115.1, přičemž na konci úpravy je proveden přechod na stávající stav cca odpovídající uspořádání S 6,5.

SO 115.3 Chodníky (Andělská Hora):

Obsahem SO 115.3 jsou chodníky v lokalitě Andělská Hora - chaty situované podél části úseku 1 SO 115.1 a části úseku 1 SO 116.

SO 116 Napojení chatové osady v km 7,550 dál. D6:

SO 116 se křižovatkou připojuje na doprovodnou komunikaci dálnice (SO 115.1) v lokalitě předpolí nadjezdu SO 212, a to úsekem 1. Ten vede na hranici stavby, kde přímo navazuje na místní komunikaci navrženou v rámci sousední stavby „Olšová Vrata – Žalmanov“. Z úseku 1 křižovatkou odbočuje místní komunikace do chatové osady (úsek 2), na niž je ještě zboku připojen poslední úsek SO 116 (úsek 3), který zpřístupňuje vedlejší část chatové osady. Celkově je SO 116 náhradou za stávající dvojnásobné připojení chatové osady směrem z rušené levostranné odpočívky na I/6.

Kategorie komunikací v rámci SO 116 jsou následovné: MO 2k -/6,5/40 (úsek 1), MO 2k -/6,5/40 (úsek 2, přičemž na jeho konci dochází ke zúžení na stávající jednopruhovou komunikaci) a MO 1 -/4,0/30 (úsek 3, vč. rozvětvení do dvou směrů na konci úpravy). Na začátku úpravy úseku 3 je zčásti zachována stávající odstavná zpevněná plocha (vlevo ve směru staničení), doplněná vpravo o samostatnou plochu pro kontejnery na odpad. Před koncem úpravy úseku 3 je zprava vozovka rozšířena pro potřeby odbočných manévřů a na vozovku je vyústěn chodník od autobusových zastávek (SO 115.3).

SO 120a.3 Portálové značení – sil. I/6; SO 120b.3 Portálové značení – dál. D6:

Objekty vznikly rozdělením původního SO 120 dle věcné náplně a budoucí majetkové správy a obsahují trvalé dopravní značení v obvodu celé stavby.

SO 202 Most na sil. I/6 v km 0,900:

Oba mosty (levý a pravý) jsou kolmé a symetricky uspořádané vůči ose trasy. Nivelety i staničení podpor jsou stejné. Dle DoGTP se předpokládá hlubinné založení na vrtaných pilotách, délka pilot bude upřesněna v dalším stupni dokumentace. Spodní stavbu tvoří členěné opěry s pilířky pod každým ložiskem a betonové pilíře sestávající ze 2 stojek. Nosná konstrukce je navržena samostatná pro každý jízdní směr. Nosnou konstrukci tvoří dvoutrámová spojitá konstrukce o šesti polích. Konstrukce je předepnuta v podélném směru. Uložení na spodní stavbu je navrženo na ložiscích s pevným uložením na pilíři P4. Na obou koncích mostu je navržen povrchový dilatační závěr.

SO 203 Most na sil. I/6 v km 2,450:

Na základě konfigurace terénu v místě mostu jsou levý a pravý most vůči sobě půdorysně posunuty a současně mají rozdílnou niveletu. Niveleta pravého mostu je na jeho konci o cca 0,8 m výše oproti levému mostu. Dle DoGTP se předpokládá hlubinné založení na vrtaných pilotách délky. Spodní stavbu tvoří masivní betonové opěry a betonové pilíře sestávající ze 2 stojek. Opěry levého a pravého mostu jsou oproti sobě vzájemně posunuty a jsou propojeny rovnoběžným oddílatovaným křídlem. Na křídlo opěry O6 navazuje ve SDP opěrná zeď SO 254. Nosná konstrukce je navržena samostatná pro každý jízdní směr. Nosnou konstrukci tvoří dvoutrámová spojitá konstrukce o pěti polích. Konstrukce je předepnuta v podélném směru. Uložení na spodní stavbu je navrženo na ložiscích s pevným uložením na pilíři P3. Na obou koncích mostu je navržen povrchový dilatační závěr.

SO 204 Most na sil. I/6 v km 3,110:

Na základě konfigurace terénu v místě mostu jsou levý a pravý most navrženy s rozdílnou niveletou. Niveleta pravého mostu je o cca 1,60 m výše oproti levému mostu. Dle DoGTP je navrženo založení mostních opěr jako hlubinné na velkopřůměrových pilotách průměru 900 mm. Založení mostních pilířů je navrženo jako plošné. Spodní stavbu tvoří masivní betonové opěry a betonové pilíře sestávající ze 2 stojek. Křídla jsou rovnoběžná betonová zavěšená. Na opěry O1 a O4 navazuje v SDP opěrná zeď SO 254. Nosná konstrukce je navržena samostatná pro každý jízdní směr. Nosnou konstrukci tvoří desková spojitá konstrukce o třech polích. Konstrukce je předepnuta v podélném směru. Uložení nosné konstrukce je na krajních opěrách navrženo prostřednictvím dvojice hrncových ložisek s osovou vzdáleností na levém mostu 5,650 a s osovou vzdáleností na pravém mostu 6,450 m. Pravá ložiska jsou navržena všesměrně pohyblivá, levá ložiska jsou navržena jako pohyblivá v podélném směru. Na vnitřních pilířích P2 a P3 je nosná konstrukce uložena pomocí vrubových kloubů. Na obou koncích mostu je navržen povrchový dilatační závěr.

SO 205 Zeď vlevo v km 3,400 na sil. I/6:

Založení zdi je navrženo hlubinné pomocí velkopřůměrových pilot, vzhledem k předpokládanému průběhu podloží. Jednotlivé dilatační bloky jsou stupňovitě odskákány, vzhledem k podélnému sklonu horního povrchu římsy (shodného se sklonem nivelety navržené komunikace I/6) a nivelety dna koryta přeložky Vratského potoka v rámci SO 321, který je situován v těsné blízkosti navržené opěrné zdi. Délka zdi je 136 m. Dřík zdi se v příčném řezu v horní části z rubové strany zužuje z důvodu nutnosti uložení šterbinového odvodňovacího žlabu.

SO 206 Most na sil. I/6 v km 3,485:

Na základě konfigurace terénu v místě mostu jsou levý a pravý most navrženy s rozdílnou niveletou. Niveleta pravého mostu je o cca 1,60 m výše oproti levému mostu. Je navržen samostatný most pro každý jízdní směr. Nosnou konstrukci tvoří rámová konstrukce o jednom poli. Nosná konstrukce je na podpěrách uložena pevně bez ložisek a bez mostních závěrů. Je navrženo hlubinné založení v poloskalním prostředí R6 resp. ve vrstvě šterků třídy G4. Jsou navrženy masivní opěry se samostatnými rovnoběžnými křídly.

SO 207 Estakáda na sil. I/6 v km 4,450-4,650:

Na základě konfigurace terénu v místě mostu jsou levý a pravý most rozdílných délek (levý je ukončen dříve a pokračuje samostatným masivním žel. bet. křídlem v SDP až k O11P pravého mostu). Současně mají mosty rozdílnou niveletu. Niveleta pravého mostu je na začátku mostů o cca 0,8 m výše oproti levému mostu. Směrově je trasa na mostě v protisměrných obloucích. Dle geotechnického výpočtu je navrženo hlubinné založení na vrtaných pilotách. Pod opěrou 1 bude provedena výměna podloží v rámci SO101a, pod pilířem P2 pak v rámci objektu mostu. Spodní stavbu tvoří masivní betonové opěry a betonové pilíře sestávající ze 2 stojek. K rubu opěry O1 přiléhá opěrná zeď SO 254. Levý most je ukončen na opěře O10L, LJP pak pokračuje nad oddílovaným rovnoběžným křídlem ze železobetonu umístěným v SDP až k opěře O11P pravého mostu. U O11P jsou již nivelety vlevo i vpravo shodné. Nosná konstrukce je navržena samostatná pro každý jízdní směr. Nosnou konstrukci tvoří dvourámová spojitá konstrukce o devíti polích u levého mostu a deseti polích u pravého mostu. Vzdálenost trámů je po délce mostu konstantní, rozšíření mostu je realizováno v konzolách levého a pravého mostu. Konstrukce je předepnuta v podélném směru. Uložení na spodní stavbu je navrženo na ložiscích s pevným uložením na pilířích P5 a P6. Na obou koncích mostu je navržen povrchový lamelový dilatační závěr.

SO 208 Most na sil. I/6 v km 5,000:

Účelem mostu je převedení silnice I/6 přes místní komunikaci. V levém jízdním pásu I/6 je provedeno rozšíření z důvodu rozhledu. Na vnitřní římse levého mostu je osazeno oboustranné svodidlo a obruba pravého mostu je přejízdná taktéž z důvodu rozhledu (v pravém jízdním pásu). Most je navržen jako kolmý se čtyřmi poli. Spodní stavbu tvoří masivní betonové opěry a betonové pilíře sestávající ze 2 stojek, založení je kombinované na vrtaných pilotách a plošné. Křídla jsou rovnoběžná betonová zavěšená na opěrách. Nosná konstrukce je navržena samostatná pro každý jízdní směr a tvoří ji dvourámová spojitá konstrukce. Konstrukce je předepnuta v podélném směru. Uložení na spodní stavbu je navrženo na ložiscích s pevným uložením na pilíři P3. Na obou koncích mostu je navržen povrchový dilatační závěr.

SO 209 Most na sil. I/6 v km 5,380:

Dle DoGTP se předpokládá hlubinné založení krajních opěr na vrtaných pilotách opřených nebo vetknutých do skalního podloží. Spodní stavbu tvoří masivní betonové opěry a betonové pilíře sestávající ze 2 stojek. Nosná konstrukce je navržena samostatná pro každý jízdní směr. Nosnou konstrukci tvoří dvourámová spojitá konstrukce o třech polích. Konstrukce je předepnuta v podélném směru. Uložení na spodní stavbu je navrženo na ložiscích s pevným uložením na pilíři P2. Na obou koncích mostu je navržen povrchový dilatační závěr.

SO 210 Most pro biokoridor na dál. D6 v km 6,800:

Jedná se most kombinované funkce – převádí migrační trasu přes dál. D6 a zčásti slouží pro umístění nadjezdu SO 115.1. Délka přesypané nosné konstrukce ve směru osy dálnice (tj. délka překrytí) je 55 m. NK je tvořena železobetonovou tenkostěnnou klenbovou konstrukcí osazenou na prefabrikované prvky spodní stavby (dva oblouky nad jízdními pásy, dvě samostatné podpěry na krajích D6 a jedna společná ve SDP). Most je založen plošně na základové desce. Výkopová jáma pro založení mostu bude pažena štetovnicemi. Odvodnění mostu je provedeno v úžlabí v čelech mostu u střední podpěry. Svislé svody budou zaústěny do dešťové kanalizace dálnice.

SO 211.1 Most na dál. D6 v km 7,328 50:

Jedná se o uzavřený železobetonový rám tvořený prefabrikáty a monolitickými čely s mostními křídly. Je navrženo plošné založení v poloskalním prostředí R6-R5. Účelem mostu je převedení dálnice D6 přes vodoteč a respektování migračního profilu zvěře. Most je navržen objekt se sv. výškou 2,2 m.

SO 211.2 Most na doprovodné komunikaci v km 7,328 50:

Jedná se o uzavřený železobetonový rám tvořený prefabrikáty a monolitickými čely s mostními křídly. Je navrženo plošné založení v poloskalním prostředí R6-R5. Účelem mostu je převedení doprovodné komunikace dálnice D6 přes vodoteč a respektování migračního profilu zvěře.

SO 212 Nadjezd nad dál. D6 v km 7,574:

Jedná se o most doprovodné komunikace dálnice o čtyřech polích. Šířka mostu je navržena s ohledem na zajištění rozhledových poměrů v křižovatce za mostem, zlepšení odtokových poměrů z hlediska odvodnění povrchu komunikace a převedení chodníku pro pěší na levé římse. Založení mostu je navrženo hlubinné na vrtaných pilotách. Spodní stavbu představují dvě krajní masivní opěry ze železobetonu s rovnoběžnými, navazujícími, zavěšenými křídly a vnitřní podpěry tvořené vždy dvojicí sloupů obdélníkového průřezu. Nosnou konstrukci tvoří spojitá deska z předpjatého betonu s koncovými příčníky. Převáděná komunikace v místě mostu přechází z levostranného do pravostranného oblouku, ale nosná konstrukce je navržena směrově v přímé, výškově sleduje sklon nivelety. Nosná konstrukce je na opěry uložena prostřednictvím dvojice pohyblivých ložisek, na podpěry je NK uložena přes vrubové klouby (pevné uložení na podpěrách 2, 3, 4). Nad opěrou 1 a opěrou 5 budou osazeny povrchové mostní závěry.

SO 213 Most na dál. D6 v km 7,718:

Jedná se o uzavřený železobetonový rám tvořený prefabrikáty a monolitickými čely s mostními křídly. Je navrženo plošné založení v poloskalním prostředí R6-R5. Účelem mostu je převedení dálnice D6 přes vodoteč.

SO 241 Most na Vratském potoce v km 2,950 na sil. I/6:

Most na lesní cestě přes Vratský potok. NK je tvořena železobetonovým polorámem, délka přemostění ve směru kolmém na osu vodního toku je 8,0 m; šířka vozovky na mostě 4,5 m.

SO 242 Most na Vratském potoce v km 3,500 na sil. I/6:

Most na lesní cestě přes Vratský potok. NK je tvořena železobetonovým polorámem, délka přemostění ve směru kolmém na osu vodního toku je 8,0 m; šířka vozovky na mostě 4,5 m.

SO 250 Zed' v km 0,100-0,270 na sil. I/6:

Založení zdi bude plošné na hutněném šterkovém polštáři. Základová spára bude odvodněna drenáží. Zed' celkové délky 170 m je navržena jako tížní z gabionových košů plněných kamenivem. Maximální výšky zdi nad ÚT je cca 3,0 m. Povrch základového polštáře bude ukloněn v příčném směru 1:10 a svislý líc zdi tak bude ve sklonu 10:1. Vzhledem k průběhu terénu je základová spára v podélném směru ukloněná a kopíruje niveletu komunikace. Stavební jáma bude pažena hřebíkovou konstrukcí.

SO 251 Zed' u sil. II/222 na Kyselku v km 0,307-0,371:

Jedná se o železobetonovou úhlovou zed' délky 73,5 m, přičemž dřík je z lící strany obložen kamenem. Je navrženo plošné založení, základový blok je v podélném i příčném směru vodorovný. Zed' bude opatřena železobetonovou římsou a zábradlím. Maximální výška zdi nad ÚT je cca 2,4 m.

SO 253 Zed' vpravo v km 2,480-2,580 na sil. I/6:

Jedná se o úhlovou zárubní ŽB zed' na vnitřní straně oblouku silnice I/6. Délka zdi cca 86 m, maximální výška nad ÚT před zdí cca 5,5 m. Je navrženo plošné založení, základový blok je v podélném i příčném směru vodorovný. Zed' bude opatřena železobetonovou římsou a zábradlím.

SO 254 Zed' ve středním pruhu v km 2,480-4,387:

Jedná se o tížnou opěrnou ŽB zed' umístěnou ve SDP sil. I/6 pro vyrovnání odskočených nivelet LJP a PJP, jejichž rozdíl činí 1,6 m (střední část mimo náběhy na začátku a konci). Výškový rozdíl mezi jízdními pásy je postupně vytvořen v rámci délky mostů SO 203 a 207, jejichž opěrami je zed' SO 254 zvnějšku půdorysně omezena. Vlastní zed' tak probíhá mezi uvedenými mosty s lokálními přerušeními v místě dvou dalších mostů SO 204 a 206. V kontaktu s mosty je zajištěno spolupůsobení mezi zdí a mostními opěrami. Celková délka zdi v lici je cca $607+344+904=1855$ m.

SO 255 Zed' vlevo v km 2,900 na sil. I/6:

Jedná se o vetknutou železobetonovou zed' délky 66 m (1. úsek), resp. 41 m (2. úsek). Zed' leží při patě násypu SO 101b a odděluje jej od přeložky Vratského potoka (SO 320) vedené v těsném souběhu před lícem zdi. Základový blok je stupňovitě odsákán a sleduje koryto Vratského potoka. Železobetonová římsa je opatřena zábradlím integrovaným s oplocením silnice. Maximální výška zdi nad ÚT před zdí nepřesahuje 2,75 m. Je navrženo hlubinné založení na jedné řadě pilot, základový blok je v podélném i příčném směru vodorovný. Výhodou proti plošnému založení je provádění prací nad hladinou podzemní vody bez nutnosti pažení.

SO 257 Zed' vlevo v km 3,750 na sil. I/6:

Jedná se o úhlovou opěrnou ŽB zed' umístěnou v prostoru levé krajnice silnice I/6, která omezuje zemní těleso silničního násypu v těsném souběhu s Vratským potokem (úpravy koryta ve SO 325). Délka zdi cca 100 m, maximální výška nad UT před zdí cca 3,25 m. Je navrženo hlubinné založení na dvou řadách mikropilot (tlačené a tažené), základový blok je v podélném i příčném směru vodorovný.

SO 259 Zed' vlevo v km 4,760 – 4,910 na sil. I/6:

Zed' řešena v krajních částech jako ŽB zárubní tížní, ve střední části jako ŽB obkladní kotvená ke skalnímu podloží. Zed' je umístěna v masívním odřezu na vnitřní straně oblouku sil. I/6. Délka zdi cca 144 m, maximální výška nad UT před zdí cca 10,5 m. Stavební jáma bude ve svrchní části (tvořené zvětralým materiálem) zajištěna kotvením.

SO 262 Zed' vlevo v km 0,000-0,040 na sil. I/6 – oprava:

Jedná se o opravu stávající ŽB zdi vlevo při ZÚ silnice I/6. Zed' pochází z doby výstavby současného Pražského mostu, tj. cca z přelomu 80/90 let. Zed' se skládá ze dvou částí, část zdi je vedena na koruně stávající silnice, část zdi se odklání a je vedena ve svahu násypu. Zed', která je vedena souběžně se sil. I/6, bude ze statických důvodů a nevyhovujícího stavebního stavu odstraněna a nahrazena zdí novou. Nová zed' je úhlová monolitická železobetonová proměnné výšky cca 1,80 – 3,20 m. Délka nové části je 23 m. Na římse zdi bude instalována protihluková stěna SO 702. Úsek zdi, který se odklání od sil. I/6, bude opraven. Oprava bude spočívat odstranění římsy a části dříku zdi, v betonáži nového dříku a římsy. Na římse bude instalováno zábradlí. Ponechaný dřík zdi bude opraven sanačními hmotami.

SO 263 Zed' vpravo v km 1,380 na sil. I/6:

Zed' je navržena jako tížní z gabionových košů plněných kamenivem. Založení zdi bude plošné na hutněném šterkovém polštáři. Základová spára bude odvodněna drenáží. Povrch základového polštáře bude ukloněn 1:10. Svislý líc zdi tak bude ve sklonu 10:1. Vzhledem k průběhu terénu jsou jednotlivé řady košů založeny v rozdílných výškových úrovních. Délka zdi 24 m.

SO 300 Odpad sedimentační nádrže SO 342:

Jedná se o dešťovou kanalizaci od komunikace I/6, která odvádí vody od sedimentační nádrže SO 342 ulicí Sportovní v souběhu se stávající kanalizací DN 700 až do prostoru vyústění potrubí do Ohře. Celková délka kanalizace je 188 m dimenze DN 700. Na stoku budou osazeny revizní šachty DN1200. Na stoku bude dále napojena stoka 308 (SO 308) a stoka 302.3 (SO 302.3). Vyústění odpadu do Ohře se navrhuje betonovou monolitickou výustí, která nezasahuje do průtočného profilu. Skluz pod výustí do koryta se navrhuje opevnit kamennou dlažbou do betonového lože s podsypem ze šterkopísku. Pod skluzem bude navržena patka z lomového kamene.

SO 301.1 Dešťová kanalizace km 0,000 – 0,400 (ZÚ):

V rámci objektu je řešeno odvodnění I/6 objektu 101a komunikace I/6 v rozsahu výše uvedeného staničení. V rámci objektu je navržena stoka 301.1A celkové délky 53 m. Stoka bude zaústěna do stávající kanalizace odvodnění silnice I/6. Na stoku budou napojeny přípojky uličních vpustí (UV). V šachtě Š1A1 bude na stoku napojena stoka 301.1B, která je vedena v SDP silnice I/6. Stoka 301.1B je celkové délky 347 m (DN 400 až 250). Na stoku se napojí přípojky UV a horských vpustí (HV).

SO 301.2 Dešťová kanalizace přeložky Mattoniho nábrž:

Pro odvodnění křižovatkové větve SO 102 MÚK v km 0,290 směrem na centrum bude prodloužena stávající kanalizace DN 300. Celková délka kanalizace je 74,50 m. Na stoku budou napojeny přípojky uličních vpustí (UV) a horských vpustí (HV) napojených příkopů.

SO 302.1 Dešťová kanalizace km 0,400 – 2,480

V rámci podobjektu je řešena stoka řešící odvodnění části objektu 101a v úseku staničení uvedeném výše. Kanalizace je napojena na přes stoku 302 a DUN 342 odpadem SO 300 do Ohře. Na jednotlivé stoky jsou napojeny přípojky UV a žlabů.

SO 302.2 Dešťová kanalizace přeložky sil. II/222:

Součástí objektu jsou pouze dešťové vpusti na okružní křižovatce a na úseku 2 SO 103, které náleží k silnici II/222 a jsou připojeny do stok SO 302.1 směřujících ze silnice I/6 (resp. z větvi MÚK v km 0.290) do prostoru DUN SO 342.

SO 302.3 Dešťová kanalizace obslužné komunikace podél sil. II/222:

Stoka 302.3 řeší odvodnění obslužné komunikace vedené podél komunikace II/222. Kanalizace je napojena na stoku 300. Celková délka je 255,90 m, dimenze DN 250.

SO 302.4 Dešťová kanalizace okružní křižovatky (Stará Kysibelská):

V rámci podobjektu je řešeno odvodnění okružní křižovatky SO 105.1+2 MÚK v km 0,900. Kanalizace je napojena na stoku 302.1C.

SO 302.5 Úpravy odvodnění v areálu ČSPH:

V rámci objektu je řešena úprava odvodnění plochy ČSPH v křižovatce v km 0,900. Bude provedeno rozmístění vpustí a žlabů s přepojením na stávající areálovou kanalizaci, která bude na konci vyústěna do kryté vtokové jímky propustku P2 v rámci SO 105.1 (obdobu stávajícího stavu).

SO 303 Dešťová kanalizace km 2,480 – 4,725:

Jedná se o dešťovou kanalizaci úseku silnice I/6, do které je zaústěno též odvodnění mostů SO 204 a 207 (část); krátký most SO 206 žádné vlastní odvodnění nemá. Za mostem SO 203 je kanalizace příčně svedena mimo těleso silnice I/6 a přes usazovací nádrž SO 343 je vyústěna odpadem do Vratského potoka. Ve většině délky odvodňovaného úseku má kanalizace dvě samostatné větve vedené vždy v nepevněné krajnici výškově odskočených jízdních pásů sil. I/6. Levá větev kanalizace je v místě mostů SO 204 a 206 (vč. zdi SO 205) přerušena. Vždy za mostem levá kanalizace opět začíná, a to příčným propojem s pravou větví, která uvedené mosty zvnějšku obchází. Liniový odvodňovací prvek podél rubu opěrné zdi SO 205 v LJP bude odvodněn v příčném směru přípojkami do pravé kanalizace prostupy skrz základ zdi SO 254. Celková délka kanalizace cca 3723 m (DN 600 až 250).

SO 304.1 Dešťová kanalizace km 4,725 – 5,490:

Kanalizace odvodňuje SO 101a (silnice I/6) ve výše uvedeném úseku. Do dešťové kanalizace bude napojeno odvodnění mostu SO 208. Kanalizace je vedena přes retenční a sedimentační nádrž řešenou v rámci SO 344 do Vratského potoka.

SO 304.2 Dešťová kanalizace km 5,490 – 7,330:

Stoka 304.2 odvodňuje SO 101b dálnice D6 výše uvedeného úseku. Do dešťové kanalizace odvodnění bude napojeno odvodnění mostů objektů 209, 210 a 211. Kanalizace je vedena přes kanalizaci SO 304.1 a retenční a sedimentační nádrž SO 344 odpadem do Vratského potoka. Celková délka stoky je cca 2251 m dimenze DN 300. Na stoku jsou napojeny přípojky vpustí a žlabů.

SO 305 Dešťová kanalizace km 7,330 – 8,020 (KÚ):

Jedná se o dešťovou kanalizaci úseku dálnice D6. Samotná kanalizace SO 305 je vyústěna do Teleneckého potoka přes DUN SO 345 v lokalitě mostu SO 211.2. Do kanalizace SO 305 mohou být podle potřeby zapojeny dešťové svody ze středového pilíře mostu SO 212. Celková délka kanalizace cca 693 m (DN 400 až 250).

SO 306 Dešťová kanalizace od PLUSU km 0,850:

Jedná se o přeložku současného odvodnění – kanalizace DN 600 zatrubnění silničního příkopu podél parkoviště na nákupního centra Billa (dříve PLUS), která je vyústěna do otevřeného silničního příkopu pod současným parkovištěm v místě navrhované okružní křižovatky SO 105. Současný silniční příkop pod parkovištěm prochází propustkem DN 500 pod napojením Drahovic a je dále veden příkopem silnice I/6 do stávajícího propustku I/6 v km 0,4. Dešťová kanalizace SO 306 bude napojena na nový silniční příkop SO 105.2 v prostoru MÚK pod okružní křižovatkou. Celková délka kanalizace je 50,0 m, dimenze DN 500.

SO 307 Rekonstrukce kanalizace DN 600 km 0,450:

Jedná se o přeložení stávající jednotné kanalizace DN 600, která kříží komunikaci I/6 v km 0,450. Stoka bude začínat v šachtě Š7-1, která bude osazena na stávající kanalizaci. Kanalizace bude vedena v souběhu s kanalizací řešenou v rámci SO 308 pod komunikací I/6 a bude ukončena šachtou Š7-4, kde bude napojena stávající kanalizace. Stoka 307A bude dimenze DN700, délky 92,92 m. Na stoce budou osazeny 4 revizní šachty DN1200. V šachtě Š7-3 bude na stoku 307A napojena stoka 307B, dimenze DN 400 v délce 8,6 m. Na stoce 307B je navržena 1 revizní šachta DN 1000, ve které bude napojená stávající kanalizace.

SO 308 Dešťová kanalizace od propustku v km 0,445:

Jedná se o dešťovou kanalizaci, která odvádí vody ze silničního příkopu z pravé strany silnice I/6 v km cca 0,450. Odtud je stoka vedena v souběhu s přeložkou SO 307 pod tělesem silnice I/6. Dešťová kanalizace SO 308 je zaústěna do koncové šachty stoky 300, řešené v rámci SO 300. Celková délka je 140 m, z toho je 12 m dimenze DN 500 a 128 m DN 400. Na stoce jsou osazeny revizní šachty DN 1000. Stoka je ukončena horskou vpustí. Na stoku je napojený obtok ORL (SO 342).

SO 310 Přeložka vodovodu v obslužné komunikaci podél sil. II/222:

V rámci objektu je řešena přeložka stávajícího vodovodu DN 80 z litiny, která bude vedena v upravené komunikaci SO 104. přeložka bude vedena v souběhu s navrženou stokou 302-6, řešenou v rámci SO 302.3. Celková délka přeložky je 283,94 m ve stávající dimenzi, materiál GGG. Část stávajícího řadu vedoucí pod SO 103 (větev OK směr Kyselka) bude opravena pro napojení stávajících přípojek. Na vodovodu budou osazeny podzemní hydranty sloužící k odkalení, resp. odvzdušnění potrubí. Na přeložku budou přepojeny všechny funkční přípojky. Stávající potrubí bude v délce cca 252 m zrušeno, v napojovacích místech bude demontováno, v trase zafoukáno cementopopílkovou směsí.

SO 311 Rekonstrukce vodovodu pro Střelnici:

Objekt 311 řeší přeložku vodovodu D63 PE v obslužné komunikaci SO 106 podél silnice I/6. Původně šlo o veřejný vodovod DN125 OC ve správě a majetku VaK Karlovy Vary a.s. Tento vodovod byl v době zpracovávání PD stavby D6 zrekonstruován na přípojku D63 PE zatažením do původního potrubí. Vodovodní přípojka je nyní v majetku / správě stejně jako objekt střelnice – Česká republika / Krajské ředitelství policie Karlovarského kraje.

SO 312 Přeložka vodovodu DN 100 km 6,200 – 7,600:

V rámci objektu je řešena přeložka stávajícího vodovodu DN100. Celková délka přeložky je 1596,1 m. Přeložka bude vedena v souběhu komunikacemi řešenými v rámci SO 114 a SO 115. V km 7,4 podchází komunikaci SO 101 z pravé na levou stranu a dále je vedena do místa napojení na stávající potrubí. V místě kolize s komunikací SO 101 bude potrubí vodovodu uloženo do plastové chráničky. Přeložka je vedena v souběhu s přeložkou výtlačné kanalizace SO 330. Na trase vodovodu budou osazeny podzemní hydranty sloužící k odkalení, resp. odvzdušnění potrubí. Na přeložku bude přepojena přípojka pro golfový areál, na které bude osazena vodoměrná šachta. Přípojka podchází komunikaci SO 101, v místě podchodu bude potrubí přípojky uloženo do chráničky. Délka přípojky je 133,0 m, předpokládaná dimenze DN50 (d63). Stávající potrubí bude v úseku stavby komunikace odstraněno, mimo zábor stavby komunikace bude potrubí zafoukáno cementopopílkovou směsí.

SO 313 Prameniště km 3,100 – 3,900:

Obsahem je úprava stávajícího prameniště v km 3,70 až 3,84 a přeložka vodovodu surové užitkové vody z tohoto prameniště v km 3,03 až 3,71. Prameniště tvoří tři jímací studny kryté malými zděnými nadzemními objekty. Odtoky ze studen č. 1 a č. 2 jsou zaústěny do studny č. 3, ze které je pak veden samospádný vodovod podél stávající sil. I/6 do Karlových Varů. Studna č. 2 a propojení do studny č. 3 jsou v kolizi se stavbou. Nadzemní část studny č. 2 se odstraní a podzemní zasype; odtok ze studny č. 2 se nahradí novým jalovým odtokem do potoka. V rámci objektu je rovněž řešena přeložka vodovodu surové vody DN100 mezi začátkem úpravy stávající lesní cesty (km 3.03 I/6) a objektem studny č. 3 (km 3,71 I/6). Přeložka bude provedena v dimenzi DN100 (d110).

SO 320 Přeložka Vratského potoka km 2,900:

Přeložka potoka z důvodu odstranění vznikající kolize se zemním tělesem SO 101b a s přeložkou lesní cesty (SO 108.2+241). Délka přeložky (úpravy koryta) je cca 190 m vč. úseku pod mostem. Na pravém břehu je z důvodu minimalizace zemních prací v části úpravy navržena opěrná zeď sil. I/6 (SO 255).

SO 321 Přeložka Vratského potoka km 3,400:

V km 3,320 – 3,450 silnice I/6 dochází k těsnému souběhu a střetu koryta Vratského potoka s tělesem komunikace. Údolní profil je zúžen strmým skalním svahem na pravém břehu potoka a pro bezkolizní přeložení vodoteče není v zúženém profilu prostor. Z tohoto důvodu je těleso komunikace omezeno zdí SO 205 a koryto potoka je přeloženo podél zdi co nejbližše patě strmého svahu. Úprava koryta potoka je prodloužena až cca do km 3,510 sil. I/6, tj. až za most SO 242 na křižující lesní cestě. Oproti předešlé dokumentaci DÚR je upuštěno od částečného překrytí potoka konzolou SO 205 a díky optimalizaci trasy silnice I/6 (SO 101a) je možné SO 205 řešit jako běžnou svislou opěrnou zeď a potok přeložit do zbytkového prostoru mezi zdí a patou svahu údolí.

SO 322 Přeložka Vratského potoka km 4,400:

V km 4,280 – 4,500 sil. I/6 dochází k těsnému souběhu a střetu koryta Vratského potoka s tělesem komunikace a podpěrami mostní estakády SO 207. SO 322 řeší přeložku Vratského potoka v souběhu se zemním tělesem I/6, resp. v kolizním úseku s podpěrami mostu. Je navržena nutná úprava vodoteče v celkové délce 250 m. Oproti původní DÚR je přeložka potoka v km 4,280 – 4,500 prodloužena cca o 65 m tak, aby průtoky ve vodoteči neohrožovaly stabilitu tělesa I/6 v okolí km 4,3 a bylo možné zde též zřídit průběžné oplocení silnice (SO 710.1). Dále je navržena nová drobná úprava vodoteče v km cca

4.630 sil. I/6. Odstraní se stávající rozzdvojení koryta potoka na dl. 50 m, což umožní bez problémů realizovat novou místní komunikaci SO 111 v relativně těsném souběhu.

SO 323 Úprava vodního toku km 1,730:

Krátká úprava vodního toku IDVT 10231372 v rámci samostatného SO.

SO 324 Přeložka Vratského potoka km 2,700:

V km 2,610 – 2,740 silnice I/6 dochází na dvou místech k těsnému souběhu koryta potoka s patou silničního násypu. Z tohoto důvodu je navržena dvojice krátkých přeložek vodoteče v délkách 29 a 80 m. Mezi horní hranou přeloženého koryta a patou silničního svahu je vytvořena zemní lavice šířky min. 6 m, která má jednak funkci bezpečnostní (stabilita svahů) a dále umožní vedení silničního oplocení (SO 710.1) a vytvoření zbytkového koridoru (š. 3-4 m) pro případný průjezd lesní techniky po dně údolí, který by se jinak díky rozšíření silnice znemožnil.

SO 325 Přeložka a úprava Vratského potoka km 3,700:

V km 3,580 – 3,810 sil. I/6 dochází na několika místech ke kontaktu silničního tělesa s meandrujícím a větvičím se vodním tokem. Zásah do koryta vodního toku je vyčleněn do samostatného SO 325, jehož součástí bude na délce 110 m podél zdi i likvidace stávající regulace s velmi strmými břehy a její náhrada lehčí úpravou zejména dna a pravého břehu. Levý konkávní břeh musí být řešen s masívnější ochranou z důvodu zabezpečení stability zdi. Ve zbylém rozsahu SO 325 bude postupně od km 3,580 I/6 provedeno na dl. 100 m zaslepení a zasypání stávajících bočních ramen toku směřujících pod zemní těleso silnice a na dalších 40 m přeložka meandru, který už zcela pod násyp silnice zabíhá. Uvedené zásahy budou provedeny s maximálním využitím přírodně blízkých technických úprav.

SO 326.1 Úprava vodního toku km 4,085:

Krátká úprava vodního toku IDVT 10221962 vyčleněná do samostatného SO.

SO 326.2 Úprava vodního toku km 4,985:

V km 4,985 bude řešena nezbytná úprava bezejmenné vodoteče v souvislosti s napojením navrženého propustku (min. DN1200) pod komunikací SO 112 a úpravou pod mostem SO 208. Je navržena nutná úprava vodoteče v nutném rozsahu pro napojení propustku v celkové délce 130 m (vč. propustku).

SO 327 Přeložka Vratského potoka (křížení se silnicí III/20811):

V km 0,060 silice III/20811 (SO 113.3) je řešena nezbytná úprava Vratského potoka v souvislosti s napojením navrženého propustku pod komunikací. Původní dokumentace DÚR řešila dané křížení vyústěním potoka do silničního příkopu, který byl následně veden směrem k OK, kde byl propustek a z něj voda směřovala zpět do potoka. I s ohledem na výhledovou související stavbu silničního obchvatu Olšových Vrat, je navržena přeložka potoka v dl. 85 m (vč. propustku), a to bez peáže přes silniční příkop, což je prostorově výhodnější a lépe slučitelné s požadavky správce vodního toku.

SO 328.1 Přeložka Teleneckého potoka km 7,328 50:

Přeložka a úprava Teleneckého potoka (IDVT 10229019) vyčleněná do samostatného SO.

SO 328.2 Přeložka vodního toku km 7,328 50:

Přeložka a úprava vodní linie (IDVT 10229041) vyčleněná do samostatného SO.

SO 329 Úprava vodního toku km 7,718:

Vyčlenění krátké úpravy vodního toku IDVT 10231436 do samostatného SO.

SO 330 Přeložka výtlačného řadu splaškové kanalizace:

V rámci objektu je řešena přeložka stávajícího výtlačku splaškové kanalizace v dimenzi DN80. Přeložka bude vedena v souběhu komunikacemi řešenými v rámci SO 114 a SO 115. V km 7,4 podchází komunikaci SO 101 z pravé na levou stranu a dále je vedena do místa napojení na stávající potrubí kanalizace. Celková délka kanalizace je 1578,10 m. Přeložka je vedena v souběhu s přeložkou vodovodu SO 312. Odvzdušnění a odkalení potrubí bude řešeno podzemními hydranty DN80. Na přeložku bude připojena přípojka kanalizace pro golfový areál. Přípojka podchází komunikaci SO 101, v místě podchodu bude potrubí přípojky uloženo do chráničky. Délka přípojky je 132,4 m, materiál PE100 RC, SDR11, předpokládaná dimenze DN50 (d63). Stávající potrubí bude v úseku stavby komunikace odstraněno, mimo zábor bude potrubí zafoukáno cementopólkovou směsí.

SO 342.1 Sedimentační nádrž km 0,250 SO 103:

Objekt řeší návrh podzemní dešťové usazovací nádrže (DUN). Před DUN představená trubní retence spadá do SO 302.1. DUN je tvořena samostatnou nádrží s kalovým prostorem o objemu 200 x NS a s osazeným koalescenčním odlučovačem ropných látek (ORL). ORL je tvořen čtyřmi samostatnými

odlučovači o jmenovitém průtoku 220 l/s (celkem 880 l/s). Přítok do nádrže řeší dešťová kanalizace SO 302.1. Za jednotlivými ORL budou osazeny revizní šachty DN1200, odtud budou odpadním potrubím DN 600 délky 17,6 m svedeny do stoky SO 300 zaústěné do Ohře.

SO 342.2 Sedimentační nádrž km 0,250 SO 103 – sjezd:

Sjezd k DUN v km 0,250 SO 103 (resp. km hlavní trasy 0,470) je připojen na přeložku silnice II. třídy SO 103, úsek 2 (km 0,185 vjezd; km 0,300 výjezd). Komunikace v rámci SO 342.2 jsou tvořeny šikmým sjezdem (úsek 1) se SO 103 a na něj kolmým výjezdem (úsek 2), který je do tvaru T propojen s úsekem 1. Úsek 2 slouží zároveň jako příjezd ke stávající trafostanici ČEZ. Šířky vozovek jsou přizpůsobeny vlečným křivkám a dosahují hodnoty 6,0-6,5 m.

SO 343.1 Sedimentační a retenční nádrž km 2,500:

Objekt řeší návrh otevřené retenční nádrže (RN) s předsazenou plnoprávkovou dešťovou usazovací nádrží (DUN) s kalovým prostorem o objemu 200 x NS a dočišťovacím koalescenčním odlučovačem ropných látek (ORL). Přítok do nádrže řeší objekt dešťové kanalizace SO 303. Z RN bude voda odpadním potrubím DN 500 délky 82,2 m svedena do Vratského potoka. Retenční nádrž je navržena jako otevřená zemní nádrž s fóliovým těsněním s vnitřními rozměry o stranách 18,0 x 26,0 m v úrovni max. hladiny s hloubkou zátopy 2,5 m. Nádrž je navržena se stálou hladinou 1,0 m. Užitečný (retenční) objem nádrže je cca 1000 m³. Osazena je v rohu mezi silnicemi SO 101a a SO 106. Podélný sklon dna nádrže je 1 % směrem k dnové výpusti. Sklony svahů jsou navrženy 1:2 až 3. Nádrž je zahlobena do rostlého terénu. Svahy nádrže a dno zpevněny s použitím následného zatravnovacího prvku. Sjezd do nádrže bude ve sklonu 1:5 z nestmelených vrstev. Prostor nádrže je pro údržbu přístupný po obslužné komunikaci. Do nádrže je zaústěn nátok z DUN DN 400 délky 12 m. V retenční nádrži je umístěn betonový objekt dnové výpusti. Dnová výust' je tvořena betonovým monolitickým sdruženým objektem. Objekt je složen z výpustného objektu včetně kalové jímky a bezpečnostního přelivu. V kalové jímkce je navržen výstup pro obojživelníky. Sdružený bezpečnostní objekt je osazen vírovým ventilem, který redukuje vypouštění na regulovaný odtok. Ve druhé manipulační komoře je umístěno kanalizační nožové soupě s navazujícím souběžným odtokem na úrovni dna nádrže pro možnost vypuštění celé nádrže. Mezi první a druhou komorou je v horní části umístěn bezpečnostní přeliv s osazenou normou stěnou. Výústění DN 600 odpadu z RN do Vratského potoka se navrhuje pomocí betonového monolitického výtokového čela. Otevřenou část odpadu tvoří lichoběžníkové koryto. Koryto pod výustí a koryto Vratského potoka v místě soutoku se navrhuje opevnit kamennou dlažbou do betonového lože se štěrkopískovým podsypem.

SO 343.2 Sedimentační a retenční nádrž km 2,500 – sjezd:

Sjezd k DUN a RN v km 2,500 hlavní trasy je připojen na místní komunikaci SO 106 (km 1,000). Ve směru příjezdu od SO 106 vystoupá zpevněná komunikace v rámci SO 343.2 k břehu RN (zde odbočuje sjezd na její dno) a následně pokračuje po břehu s tím, že se stočí ke sdruženému objektu RN, kde je ukončena. Ve směrovém oblouku trasy je komunikace rozšířena do tvaru obratiště. Šířky vozovek jsou přizpůsobeny vlečným křivkám a pohybují se v rozmezí 3 až 4 m.

SO 344.1 Sedimentační a retenční nádrž km 4,500:

Objekt řeší návrh podzemní RN s předsazenou podzemní prefabrikovanou DUN. Za RN bude osazen koalescenční ORL. Přítok do nádrže řeší dešťová kanalizace SO 304.1. DUN s kalovým prostorem o objemu 200 x NS a bude řešena jako betonová jímka s prefabrikovaných dílců s vyspádaným dnem ve sklonu min. 0,3 %. Objem retenční nádrže je 1144 m³. Nádrž se bude skládat ze dvou částí o rozměrech 5,0 x 44,0 x 2,2 m. Dno nádrže bude podélně vyspádováno s min. sklonem 0,3 %. Nádrže budou z prefabrikovaných betonových dílců. Vstupy do nádrží budou řešeny prefabrikovanými šachtovými dílci DN 1000. Za RN bude osazena regulační šachta s vírovým regulátorem. Z ORL budou dešťové vody svedeny potrubím DN 600 délky 36,0 m, který je zaústěn do Vratského potoka. Z RN bude vyveden obtok, který bude zaústěn za ORL do revizní šachty ŠO3. Výústění kanalizace DN 600 odpadu z DUN 344 do Vratského potoka se navrhuje pomocí betonového monolitického výtokového čela s otevřenou částí odpadu tvořící lichoběžníkové koryto. Koryto pod výustí se navrhuje opevnit kamennou dlažbou do betonového lože se štěrkopískovým podsypem. Tato úprava navazuje na úpravu koryta Vratského potoka SO 322, které je rovněž opevněno kamennou dlažbou do betonového lože.

SO 344.2 Sedimentační a retenční nádrž km 4,500 – sjezd:

Sjezd k DUN a RN v km 4,500 hlavní trasy je připojen na místní komunikaci SO 111 (km 0,260 vjezd; km 0,355 výjezd). Komunikace v rámci SO 344.2 vytváří protáhlou plochu situovanou podélně vedle SO 111 nad objektem podzemní DUN a RN. Šířky vozovek jsou přizpůsobeny vlečným křivkám a v místě vjezdu a výjezdu dosahují hodnoty min. 7 m.

SO 345.1 Sedimentační a retenční nádrž km 7,340:

Retenční nádrž je navržena jako otevřená zemní zahloubená nádrž. Sklon návodního svahu je navržen 1:1,5. V přítokové části bude do prostoru nádrže vsazena železobetonová otevřená DUN. Přítok do nádrže řeší objekt dešťové kanalizace SO 305. DUN s kalovým prostorem o objemu 200 x NS, který bude řešen jako železobetonová jímka s vyspádaným dnem ve sklonu min. 0,3 %. Na vtoku bude objekt k usměrnění nátoky s kalovým prostorem a na výtoku objekt s nornou stěnou a drážkami pro možnost havarijního osazení hradidel. Retenční nádrž je navržena jako otevřená zemní nádrž s fóliovým těsněním s vnitřními rozměry stranách 11,8 x 32,5 m v úrovni max. hladiny s hloubkou zátopy 1,75 m. Na základě požadavku OŽP je nádrž navržena se stálou hladinou 1,0 m. Max hladina nádrže je v úrovni cca 608,00 m n.m. (v rámci toho bude docházet k zpětnému plnění stoky 305 B). Užitečný (retenční) objem nádrže je cca 305 m³, bez započtení retence v potrubí, což je 75 % objemu daného výpočtem, ale prostorové a především výškové poměry neumožňují návrh větší nádrže. Podélný sklon dna nádrže je 1 % směrem k dnové výpusti. Sklony svahů jsou navrženy 1:1,5 až 3. Nádrž je zahloubena do rostlého terénu. Svahy nádrže i cele dno budou zpevněny s použitím následného zatravnovacího prvku. Pod opevněním bude těsnicí folie. Sjezd do nádrže bude ve sklonu 1:5 z nestmelených vrstev. Prostor nádrže je pro údržbu přístupný po obslužné komunikaci. V nádrži je umístěn betonový objekt dnové výpusti, tvořený betonovým monolitickým sdruženým objektem. Objekt je složen z výpustného objektu včetně kalové jímky a bezpečnostního přelivu. V kalové jímkce je navržen výstup pro obojživelníky. Sdružený bezpečnostní objekt je osazen vírovým ventilem, který redukuje vypouštění na regulovaný odtok. Ve druhé manipulační komoře je dále umístěno kanalizační šoupě s navazujícím souběžným odtokem na úrovni dna nádrže pro možnost vypuštění celé nádrže. Mezi první a druhou komorou je v horní části umístěn bezpečnostní přeliv s osazenou nornou stěnou. Za RN bude osazen koalescenční odlučovač ropných látek (ORL) s obtokem. Dešťová voda je odpadem DN 400 délky 141,25 m svedena do přeložky Teleneckého potoka.

SO 345.2 Sedimentační a retenční nádrž km 7,340 – sjezd:

Sjezd k DUN a RN v km 7,500 hlavní trasy je připojen na doprovodnou komunikaci dálnice SO 115.1 (km 0,778). Ve směru příjezdu od SO 115.1 vytváří komunikace v rámci SO 345.2 v půdoryse přibližně tvar písmene T, přičemž v levé části se dále větví na sjezd na dno RN a na příjezd ke sdruženému objektu RN. Celý areál DUN a RN je poměrně stísněný. Šířky vozovek jsou přizpůsobeny vlečným křivkám a pohybují se v rozmezí 3 až 6 m.

SO 380 Úpravy meliorací:

V rámci stavby bude řešena úprava stávajícího HOZ ve staničení 7,952, který je v majetku SPÚ. Dle dohody se správcem dotčeného podzemního odvodňovacího zařízení v km 7.952 dál. D6 (SPÚ ČR, HOZ 304_028) je navrženo zkrácení potrubí v úseku pod rozšířením současného zemního tělesa sil. I/6 a jeho ukončení novou revizní šachtou. Realizace SO 380 musí být koordinována se sousední stavbou „D6 Olšová Vrata – Žalmanov“, která se rovněž zabývá úpravou dotčeného HOZ – předmětem SO 380 tak bude buď zkrácení stávajícího nebo již přeloženého HOZ v rámci související stavby (záleží na konkrétním časovém sledu obou dálničních staveb, který nelze dopředu předjímat). Podchycení případných POZ na návodní straně zemního tělesa dál. D6 je součástí např. SO 101b.

SO 401 Přeložka vedení VN 22 kV – vývod Andělská Hora:

V km cca 0,6 až 4,4 přestavby silnice I/6 dochází ke střetu se stávajícím venkovním vedením VN 22 kV „Andělská Hora“. V souběhu s hlavní trasou je umístěno i vzdušené vedení elektronických komunikací. Dotčená vedení budou v uvedeném rozsahu přeložena, a to opět do souběhu s rozšířenou silnicí I/6 (SO 101a). Trasa přeložky je koordinována i s dalšími stavebními objekty (SO 105.1, 105.2, 106, 107, 108.2, 109, 110, 343.2, 241, 242, 255, 257, 320, 321, 323, 324, 325, 326.1, ad.).

Součástí SO 401 je: demontáž původních stožárů a vedení; zřízení nového vzdušného vedení a stožárů; zřízení přeložek přípojek TS KV-Švermův dům a TS KV-střelnice Hubertus

SO 402 Přeložka vedení VN 22 kV – přípojka ČSAD – km 0,42:

V km cca 0,450 přestavby silnice I/6 dochází ke střetu se stávajícím venkovním vedením VN 22 kV. Na souběžně vedené přeložce silnice II/222 směr Kyselka dochází ke střetu s kabelovým vedením 22 kV. Dotčená vedení budou v uvedených lokalitách přeložena. Venkovní vedení v křížení se silnicí I/6 bude od stávajícího odbočného stožáru přeloženo. Na podpěrný bod č. 129 se osadí nový ÚO a kabelový svod a vedení přejde do zemní trasy. Zemní trasa nejprve povede cca v souběhu s původním venkovním vedením, poté v souběhu se silnicí I/6 a následně ji v km 0.477 kolmo vykříží (protlak a navazující kabelový prostup). Vlevo od silnice I/6 se nový kabel vyvede do trasy stávajícího (díky změně majetkoprávního uspořádání a posunu oplocení zahrádek bude trasa v tomto místě napřímena) a kabel se

následně vymění v celé délce až ke stávající TS Mattoniho nábr. Kabelové vedení v křížení se silnicí II/222 bude přeloženo. Začátek přeložky je v TS Mattoniho nábr. Na druhém konci bude přeložka ukončena naspojováním na stávající vedení směrem k ČOV.

SO 403 Přeložka vedení VN 22 kV – přípojka Drahovice - km 1,58:

V km cca 1,580 přestavby silnice I/6 dochází ke střetu se stávajícím venkovním vedením VN 22 kV (přípojka Drahovice). Dotčené vedení bude v uvedené lokalitě přeloženo na nové podpěry vč. ÚO. Začátek přeložky je umístěn na odbočném stožáru překládaném v rámci souvisejícího SO 401.

SO 404 Přeložka vedení VN 22 kV – přípojka Hůrky – km 4,3:

V km cca 4,300 přestavby silnice I/6 dochází ke střetu se stávajícím venkovním vedením VN 22 kV (přípojka Hůrky). Dotčené vedení bude v uvedené lokalitě přeloženo na novou podpěru vč. ÚO a ukončeno v místě stávající sloupové TS Hůrky-Pražská. Začátek přeložky je umístěn na odbočném stožáru překládaném v rámci souvisejícího SO 401.

SO 405 Přeložka vedení VN 22 kV – přípojka Olšová Vrata – km 5,5:

V km cca 5,470 přestavby silnice I/6 dochází ke střetu se stávajícím venkovním vedením VN 22 kV „Andělská Hora“. V souběhu je umístěno i vzdušené vedení elektronických komunikací. Dotčená vedení budou v uvedené lokalitě přeložena na nové podpěry.

SO 406 Přeložka vedení VN 22 kV – km 6,5-7,8:

V km cca 6,4 až 7,7 novostavby dálnice D6 dochází ke střetu se stávajícím venkovním vedením VN 22 kV „Andělská Hora“ vč. přípojek k TS AH-chaty a TS AH-obec. V souběhu s hlavní trasou je umístěno i vzdušené vedení elektronických komunikací. Dotčená vedení budou v uvedeném rozsahu přeložena. Na odbočce k TS AH-chaty bude zřízen nový ÚO.

SO 411 Přeložka vedení NN 0,4 kV – km 0,54:

V km cca 0,540 přestavby silnice I/6 dochází ke střetu se stávajícím nadzemním vedením NN. Dotčené vedení bude demontováno v celé délce mezi TS Mattoniho nábr. až po podpěru č. 1007 umístěnou u stávajícího rozvaděče jižně od I/6 (R2612, poblíž objektu čp. 388). Odstraněny budou taktéž veškeré podpěrné body. Napájení oblasti jižně od sil. I/6 bude řešeno novou zemní trasou mezi TS Mattoniho nábr. a stávající skříní R2612. Zemní trasa je od TS vedena v souběhu s kabelem VN a jeho přeložkou (SO 402), kříží rozšířenou silnici I/6 (km 0,477), vede v souběhu s I/6 a nakonec odbočuje kolmo kolem bývalé čerpací stanice ke stávajícímu rozvaděči, kde je ukončena. Pro napájení oblasti podél silnice II/222 směrem na Kyselku bude zřízena nová zemní trasa z prostoru TS Mattoniho nábr. Kabel nezačne přímo v TS, ale bude výchozí z rozpojovací skříně poblíž severního rohu parcely 1187 k.ú. Drahovice. Skříň bude umístěna na kabelu zřizovaném v rámci SO 412. Zemní trasa náležející SO 411 bude z rozpojovací skříně směřovat podél sil. II/222 a povede postupně přes přípojkovou skříň (parcela 187 k.ú. Drahovice) k nově osazené podpěře č. 984. Na novou podpěru bude přesunuto stávající vzdušné vedení pokračující dál okolo sil. II/222. Od podpěry č. 984 bude napojena stávající přípojka pro Mattoniho nábr. 126 a bude zřízeno nové vzdušné kabelové vedení přes novou podpěru č. 1001 (vč. přepojení přípojky pro parc. 1186/2 k.ú. Drahovice) k nové podpěře umístěné pod patou rozšířeného násypu silnice I/6. Z ní bude vzdušené vedení přes další novou podpěru směřovat ke stávající konzole na objektu Mattoniho nábr. 130. Přípojky pro Mattoniho nábr. 128 (rodinný dům) a bývalou čerpací stanicí (parcela 1243 k.ú. Drahovice) se zruší, protože rodinný dům je určen k demolici (viz SO 720) a čerpací stanice byla již dříve zrušena (její zbytek odstraní SO 101a).

SO 412 Přeložka vedení NN 0,4 kV – sjezd Kyselka:

Podél zástavby v Mattoniho nábr. (č.o. 21 až 29) proběhne přeložka silnice II/222 (řeší SO 103) a místo ní se umístí nová jednopruhová obslužná komunikace (SO 104) zabezpečující přístup k nemovitostem. Podél zástavby je navržen nový průběžný chodník a odstranění stávající aleje. Úpravou projde též křižovatka Mattoniho nábr. a ul. Sportovní. Uvedenými pracemi budou dotčeny rozvody NN vedené zčásti vzduchem a zčásti v zemi. Součástí SO 412 jsou tudíž následující práce: demontáž stávajících vzdušných vedení vč. podpěr (č. 978 až 983) a vzdušných přípojek pro objekty Mattoniho nábr. 23, 27 a 29; vybudování nového kabelu z TS Mattoniho nábr. severním směrem, který postupně vykříží silnici II/222 a ul. Sportovní a poté povede v novém chodníku při hranici pozemků Mattoniho nábr. 23, 27 a 29; kabel bude ukončen ve stávající rozpojovací skříní R1080 umístěné u vjezdu objektu Mattoniho nábr. 21; položení dvou kabelů z TS Mattoniho nábr. v souběhu s výše popsáním vedením napojujícím nemovitosti; první kabel je ukončen ve stávající skříní R1080 a druhý kabel je ukončen v nové rozpojovací skříní SR422 umístěné vedle ní; přeložka dvojice kabelů pro napájení areálu dopravního podniku, nové kabely se položí mezi TS Mattoniho nábr. v souběhu s ostatními výše popsány kabely a

vykříží silnici II/222 a ul. Sportovní; v sousedství objektu garáží se kabely naspojkují na původní trasu; zřízení domovních přípojek pro Mattoniho nábr. 23, 27 a 29 v zemní trase mezi přípojkovými skříněmi a elektroměrovými rozvaděči na objektech; součástí prací je i likvidace současných vzdušných rozvodů v zahradách objektů vč. podpěr.

SO 413 Přeložka kabelů NN 0,4kV – kruhová křižovatka v km 0,9:

Přestavbou příjezdu k mimoúrovňové křižovatce (MÚK) v km 0,9 silnice I/6 budou dotčeny stávající dva napájecí kabely pro objekt Supermarketu Billa (parcela č. 1106/6 k.ú. Drahovice). Bude zřízena přeložka v zemní trase podél SO 105.2 a 105.3.

SO 414 Demontáž vedení NN 0,4 kV – km 2,4:

V úseku kolidujícím s realizací SO 101a a 203 (silnice I/6) a SO 107 (nová účelová komunikace) bude zrušena stávající přípojka NN pro objekt na parcele č. 1293 (k.ú. Drahovice), který byl již v minulosti zdemolován a v jeho prostoru bude zřízena rozšířená trasa silnice I/6. Odstraněna bude vzdušná trasa přípojky vč. podpěr a rozvaděčů.

SO 415 Přeložka kabelů NN 0,4 kV – Andělská Hora:

Výstavbou obslužné komunikace SO 116 bude v lokalitě mezi TS Andělská Hora-chaty a stávajícím rozvaděčem E303 na parcele č. 1018 k.ú. Andělská Hora dotčen stávající kabel NN. Kabel bude v celé délce přeložen.

SO 416 Přeložka kabelů NN 0,4 kV – ČSPH MOL:

Rozšířením stávajících ploch ČSPH (SO 105.3) bude dotčena přípojka NN pro společnost MOL ČR. Kabel bude v celé délce mezi TS KV-Agip a objektem čerpací stanice přeložen vč. smyčky přes mezilehlou pojistkovou skříň.

SO 701 Protihluková stěna vpravo v km 0,070-0,610 sil. I/6:

Protihluková stěna je navržena na pravé straně silnice I/6 pro snížení emise hluku z dopravy u obytných objektů stávající zástavby města Karlovy Vary. Stěna začíná v km 0,066 a je umístěna na hraně zářezu za odvodňovacím příkopem. Do km 0,380 se hrana zářezu s protihlukovou stěnou postupně vzdaluje od komunikace až do vzdálenosti 40 m od osy vozovky. V dalších 40 m délky se trasa stěny vrátí po svahu až na nebezpečnou krajnici, po které je vedena do km 0,609, kde končí výškovým náběhem. Stěna obsahuje únikový východ a dva servisní východy.

SO 702 Protihluková stěna vlevo v km -0,020-0,405 sil. I/6:

Protihluková stěna je navržena na levé straně silnice I/6 pro snížení emise hluku z dopravy u obytných objektů stávající zástavby města Karlovy Vary. Stěna má tři samostatné úseky. První začíná v km -0,015 v levé krajnici silnice I/6 a akusticky navazuje na stávající protihlukovou stěnu Pražského mostu přes řeku Ohři. Obě stěny se vzájemně půdorysně přesahují svým umístěním na protilehlých stranách chodníkové rampy. Mezi 30. a 50. metrem trasy prvního úseku je stěna vedena na římsu opěrné zdi SO 262 a dále až do konce úseku v km 0,093 je opět vedena v krajnici silnice. Druhý úsek začíná v km 0,051 a je celý (tj. do km 0,213) vedený v přibližně přímé trase po temeni zemního valu vzdáleného od okraje vozovky cca 10 m. Třetí úsek stěny km (0,192 až 0,405) je veden v levé krajnici silnice I/6, a to mezi připojením a odpojením dvou křižovatkových větví MÚK. Stěna v žádném z úseků neobsahuje únikové východy.

SO 702a Protihluková stěna vlevo podél sil. II/222:

Protihluková stěna je navržena podél přeložky silnice II/222 (SO 103) vlevo ve směru jízdy na Kyselku pro snížení emise hluku z dopravy u obytných objektů stávající zástavby města Karlovy Vary. Trasa je vedena v krajnici silnice II/222 postupně podél úseku 1 SO 103, následně podél okružní křižovatky a poté podél úseku 2 SO 103. Komunikace je v celé délce vedena v násypu. Délka stěny je 132 m, úniky zřizovány nejsou.

SO 703 Protihluková stěna vlevo v km 0,370-0,710 sil. I/6:

Protihluková stěna je navržena na levé straně silnice I/6 pro snížení emise hluku z dopravy u obytných objektů stávající zástavby města Karlovy Vary. Celá trasa stěny je plynulá, vedená v levé krajnici silnice I/6, která je v tomto místě na násypu výšky až 11 m. Délka stěny je 344 m a jsou navrženy dva únikové východy.

SO 703a Protihluková stěna vlevo v km 1,850-2,030 sil. I/6:

Protihluková stěna je navržena na levé straně silnice I/6 pro snížení emise hluku z dopravy u dvou stávajících rodinných domů. Celá trasa stěny je vedena v levé krajnici silnice I/6, která je v tomto místě na násypu výšky až 4 m. Délka stěny je 181 m. Na začátku úseku navazuje plynule na objekt SO 710.3 (palisády v km 1,600-1,850 sil. I/6). Celková délka obou objektů je 425 m, a proto jsou navrženy únikové

východy. V PHS 703a je umístěn jeden východ. Dále jsou v druhé polovině trasy stěny zřízeny dva půdorysné výklenky pro stožáry úsekového měření rychlosti (SO 499.2).

SO 704 Protihluková stěna vpravo v km 4,330-4,670 sil. I/6:

Protihluková stěna je navržena na pravé straně silnice I/6 pro snížení emise hluku z dopravy u obytných objektů stávající zástavby osady Hůrky. Stěna začíná v km 4,328 v pravé krajnici silnice I/6 a v km 4,390 přechází na mostní římsu estakády SO 207. V km 4,670 na této estakádě končí. Před začátkem estakády je v km 4,385 umístěn únikový východ, který bude zároveň umožňovat přístup na obslužné schodiště estakády.

SO 705.1 Protihluková stěna v km 5,090-5,490 sil. I/6:

Protihluková stěna je navržena na pravé straně silnice I/6 pro snížení emise hluku z dopravy u obytných objektů stávající zástavby obce Olšová Vrata. Stěna má dva samostatné úseky. První začíná v km 5,088 v pravé krajnici silnice I/6 pokračuje v krajnici větve MÚK Olšová Vrata SO 113.1, kde končí v km 0,205 této větve. Druhý úsek začíná v pravé krajnici silnice I/6 v km 5,265 pokračuje přes římsu mostu SO 209 a dále v krajnici do km 5,491, kde stěna končí a plynule navazuje na PHS SO 705.2. V druhém úseku jsou dva únikové východy, které jsou na předpolích mostu SO 209 a navazují na obslužná schodiště mostu. Nedaleko za druhým únikovým východem jsou zřízeny dva půdorysné výklenky pro stožáry úsekového měření rychlosti (SO 499.2).

SO 705.2 Protihluková stěna v km 5,490-5,580 dál. D6:

Protihluková stěna je navržena na pravé straně dálnice D6 pro snížení emise hluku z dopravy u obytných objektů stávající zástavby obce Olšová Vrata. Stěna je umístěna v pravé krajnici dál. D6 od km 5,491 do 5,578. Na začátku úseku plynule navazuje na PHS SO 705.2. Neobsahuje únikové východy.

SO 706 Protihluková stěna v km 7,300-7,560 dál. D6:

Protihluková stěna je navržena na pravé straně dálnice D6 pro snížení emise hluku z dopravy u chatových objektů stávající zástavby obce Andělská Hora. Celá trasa protihlukové stěny vede v pravé krajnici dálnice D6. Začíná v km 7,300 a končí u podpěry nadjezdu SO 212 v km 7,560. Stěna spolu se stěnou SO 707 a únikovým východem mezi stojkami nadjezdu tvoří souvislou překážku o délce 367 m. Proto jsou navrženy dva únikové otvory. První v km 7,420 a druhý je na pomezí mezi SO 706 a 707 mezi stojkami nadjezdu SO 212.

SO 707 Protihluková stěna v km 7,570-7,660 dál. D6:

Protihluková stěna je navržena na pravé straně dálnice D6 pro snížení emise hluku z dopravy u chatových objektů stávající zástavby obce Andělská Hora. Celá trasy protihlukové stěny vede v pravé krajnici dálnice D6. Začíná v km 7,570 u podpěry nadjezdu SO 212 a končí v km 7,665. Stěna nemá únikový otvor.

SO 710.3 Palisády v km 1,600-1,850 sil. I/6:

V km 1,600 až 1,850 sil. I/6 je navržena po obou stranách silnice souvislá neprůhledná stěna výšky 4 m (zábrana pro netopýry dle podmínek Stanoviska EIA). Na úsek v levé krajnici plynule navazuje SO 703a (protihluková stěna vlevo v km 1,850-2,030). Souhrnná délka obou stěn překračuje limit 300 m pro povinnost zřizovat únikové východy. Proto je v tomto úseku (cca uprostřed) jeden východ umístěn.

SO 710.4 Palisády v km 6,820 dál. D6:

V okolí km 6,820 (na ekoduktu SO 210) jsou navrženy 3 úseky souvislé neprůhledné stěny výšky 2,0 m s dřevěnou výplní (zábrany proti oslňování migrující zvěře). Úseky jsou umístěny podél okrajů mostu a v mezilehlé rovnoběžné poloze, která odděluje prostor pro migraci zvěře od prostoru s doprovodnou komunikací – SO 115.1, která po tomto mostě také prochází.

SO 730 Přesun hospodářství LPG:

Z důvodu prostorových nároků větve 4 MÚK v km 0,900 silnice I/6 (SO 105.1) resp. kvůli potřebě rozšíření zpevněných ploch ČSPH MOL (SO 105.3) je navržen přesun stávajícího hospodářství pro tankování LPG v majetku společnosti MOL Česká republika. Stávající plechový přístřešek a technologie budou demontovány a zbylé části zdemolovány. V nové poloze (tj. cca 11 m SZ směrem) se zřídí nové základy, zpevněná plocha, oplocení a přístřešek a osadí se nová technologie.

SO 802 Technická rekultivace opuštěné vozovky:

Objekt obsahuje zemní práce spojené s likvidací opuštěných částí komunikací. Rozsah SO je patrný z výkresové části dokumentace. Odstranění stávajících zpevněných ploch, oddrnování a další podobné skrývky a demolice drobných objektů jsou součástí SO 020. SO 802 provede následné terénní úpravy a

ohumusování. Na plochách určených k budoucímu zemědělskému využití je pro ohumusování možné zčásti využít skřívku ornice z prostoru stavby. Následná biologická rekultivace patří do SO 804.

SO 803 Rekultivace ploch dočasného záboru:

Objekt zahrnuje technickou a biologickou rekultivaci ploch dočasného záboru uvedených příslušnými záborovými čarami ve výkresech C.3.1 až C.3.5. Výjimku představují plochy dočasného záboru zahrnuté pod SO 802 a 805. Odstranění stávajících zpevněných ploch, oddrnování a další podobné skřívky a demolice drobných objektů jsou součástí SO 020. SO 803 provede následné drobné terénní úpravy a ohumusování, resp. rozproštění ornice na plochách ZPF. Biologická rekultivace je zahrnuta do SO 804.

SO 805 Příprava ploch ZS:

Objekt zahrnuje kompletní práce spojené s přípravou ploch určených pro zařízení staveniště (ZS) a jejich zpětnou rekultivaci (uvedení do původního stavu). Tyto práce jsou vyjmuty ze SO 020, 802 a 803 a zařazeny souhrnně do SO 805. Plochy ZS jsou předběžně určeny ve výkresové části dokumentace. Biologická rekultivace spadá do SO 804.

SO 902 Objížďka v km 0,2-0,5 sil. I/6:

Jednotlivé úseky SO 902 jsou označeny A až C a spadají do nich následující komunikace:

- úsek A – okolí km 0,440 hlavní trasy, provizorní objezd překopu pro kanalizace SO 307 a 308, rozšíření stávající vozovky směrem vlevo,
- úsek B – km 0,190 až 0,500 hlavní trasy, rozšíření stávající vozovky směrem vpravo, za koncem pažení stavení jámy pro zeď SO 250 vč. hřebíkování pravostranného svahu; slouží pro uvolnění staveniště pro LJP SO 101a a současně se zapraví vozovka po překopu pro SO 307 a 308,
- úsek C – krátký propoj v připojení stávající větve MÚK na stávající silnici I/6, vč. chodníku; okolí km 0,040 hlavní trasy.

SO 903 Objížďka v km 1,9-3,6 sil. I/6:

Náplní SO 903 je řada dílčích částí provizorních komunikací rozestých mezi km 1,4 až 3,6 hlavní trasy silnice I/6 (SO 101a). Jednotlivé úseky SO 903 jsou souborně označeny A až E a spadají do nich následující komunikace:

- úsek A – objezdy stavenišť propustků na SO 101a, 105.1 + provizorní objezd staveniště SO 107
 - o propustky v km 0,828 (SO 105.1), 1,453, 1,730, 2,295, 2,630, 3,650, 3,880 a 4,085 I/6
 - o v km 1,453 a 1,730 jde o samostatné komunikace budované na zárodku zemního tělesa LJP SO 101a (vč. předtím zřízené sanace podloží)
 - o v km 0,828 a 2,295 se jedná o samostatnou komunikaci v parametrech S 9,0/30-50
 - o v ostatních případech jde jen o lokální rozšíření vozovky stávající silnice vč. krajnice a případných dočasných úprav na stávajících propustcích
 - o provizorní objezd staveniště SO 107 je situován při začátku jeho úpravy
- úsek A – km 1,900 až 2,250 hlavní trasy, rozšíření stávající silnice a částečně samostatná trasa v parametrech S 9,0/30-50; slouží zároveň pro výstavbu propustku v km 2,092 SO 101a; mezi km 0,237 a KÚ se vlevo ve směru staniční zřídí dočasná pažící konstrukce pro potřeby zemních prací na sanaci podloží násypu SO 101a; součástí úseku A je samostatný příčný sjezd na dokončenou část SO 107
- úsek B – km 2,660 až 2,810 hlavní trasy, sjezd z dočasného konce výstavby PJP SO 101a na stávající silnici I/6; samostatná trasa v parametrech S 9,0/30-50 a částečně rozšíření stávající silnice
- úsek C – km 2,950 až 3,555 hlavní trasy, rozšíření stávající silnice a částečně samostatná trasa v parametrech S 7,5/30-50; na konci úpravy vpravo ve směru staničení kolem staveniště mostu SO 206 (od km 0,560 úseku C) zajištění odřezu hřebíkováním
- úsek D – km 2,295 až 2,580 hlavní trasy, rozšíření stávající silnice
- úsek E – km 1,900 až 2,000 hlavní trasy sjezd ze stávající silnice I/6 na dočasný konec výstavby PJP SO 101a; samostatná trasa v parametrech S 9,0/30-50; v km 1,510 hlavní trasy dále dočasný přejezd SDP (mezi dokončenou částí LJP SO 101a a stávající silnicí I/6; délka přejezdu 80 m)

SO 904 Objížďka v km 3,9-4,3 sil. I/6:

Objekt zahrnuje dočasné komunikace v rozsahu km 3,9 až 4,7 sil. I/6 realizované postupně ve čtyřech úsecích (A+B+C+D) – slouží převážně při budování spodní stavby určených mezilehlých podpěr mostu SO 207 (úsek A), při realizaci zbytku spodní stavby a celé NK mostu (úsek B) a při výstavbě LJP SO 101a (úseky B+C). Úsek D je provizorní obratiště pro městský autobus na staré pražské silnici pro období uzavírek při realizaci SO 112 nebo 113.3.

Úsek A představuje rozšíření stávající sil. I/6 vč. krátkého samostatného bypassu kolem podpěr V a VI mostu SO 207 v kategorii S 7,5/30-50. Úseky B+C jsou v kategorii S 7,5/30-50 a budou budovány postupně v závislosti na realizaci SO 207 a 322. V km 0,484-0,560 úseku B se vpravo ve směru staničení zřídí dočasná pažící konstrukce pro potřeby zemních prací na výměně podloží násypu SO 101a (potažmo v podloží přechodové oblasti SO 207). V km 0,580 úseku B se zřídí dočasný propustek na přeložce vodního toku SO 322 DN 1500. Součástí úseku B jsou dvě krátká provizorní propojení mezi v předstihu realizovanou částí SO 111 a stávající silnicí I/6 (potažmo úsekem A SO 904), a to mezi podpěrami IV, V a VI, VII mostu SO 207. Obratiště pro BUS (úsek D) se realizuje ve formě zpevněného sjezdu z místní komunikace (střední část; asfaltový kryt; ponechá se i po skončení stavby) a dočasného rozšíření v okrajových partiích (asfaltový recyklát).

SO 905.1 Objížďka v km 4,9 sil. I/6:

Součástí jsou dva samostatné úseky provizorních komunikací: úsek A – km 1,910 až 4,080 hlavní trasy; úsek B – okolí km 5,000 hlavní trasy – podjezd pod skruží pro výstavbu mostu SO 208

Návrhová kategorie obou úseků je S 7,5/30-50, přičemž v části trasy se vždy jedná pouze o rozšíření stávající silnice I/6. Oba úseky na konci úpravy přímo navazují na etapově budovaný SO 112 (místní komunikace obdobné kategorie MO 2k -/7,5/50). Využití jednotlivých úseků provizorních komunikací v příslušných etapách výstavby blíže specifikuje souhrnná technická zpráva (samostatná příloha B.8), přičemž SO 905.1 slouží primárně pro umožnění výstavby SO 208 a přilehlých úseků SO 101a.

SO 905.2 Objížďka v km 5,4 sil. I/6:

Součástí jsou tři samostatné úseky provizorních komunikací:

- úsek C – km 5,140 až 5,640 hlavní trasy
- úsek D – okolí km 5,430 hlavní trasy – provizorní odjezd staveniště mostu SO 209
- úsek E – dočasný sjezd na pole z okružní křižovatky OK1 SO 113.4

Návrhová kategorie úseku C je S 7,5/30-50, přičemž v části trasy se jedná pouze o rozšíření stávající silnice I/6. Na začátku úpravy se přímo navazuje na etapově budovaný SO 112 (místní komunikace obdobné kategorie MO 2k -/7,5/50). Úsek D představuje výhradně rozšíření stávající silnice III/20811, přičemž doprava bude v daném místě dočasně vedena v režimu kyvadlového provozu řízeného světelným signalizačním zařízením (SSZ; jak během výstavby úseku D, tak během jeho provozování). Úsek E je sjezdem na zemědělské pozemky oddělené stavbou od stávající silnice III/20811.

SO 906.1 Objížďka v km 7,6 dál. D6:

Součástí je jeden úsek (A) provizorních komunikací rozmístěný ve dvou lokalitách: v km 6,830 hlavní trasy; v km 7,230 až 7,660 hlavní trasy (vč. podjezdu pod skruží pro výstavbu mostu SO 212).

Km 6,830 – jedná se pouze o krátké etapové napojení doprovodné komunikace dálnice (SO 115.1) na stávající silnici I/6 s tím, že definitivní úprava v rámci SO 115.1 je předmětem až konečných fází postupu výstavby.

Km 7,230 až 7,660 – návrhová kategorie je S 9,0/30-50 (podél I/6) a S 6,5/30-50 (podél III/22224), přičemž v části trasy se vždy jedná pouze o rozšíření stávající silnice I/6 resp. silnice III/22224. Provizorní komunikace v rámci SO 906.1 tvoří motiv ve tvaru písmene „T“. Podél trasy budoucí dálnice je jednak zřízena dočasná přeložka (rozšíření) stávající silnice I/6, přičemž součástí prací je i dočasný propustek (cca v km 7,314 hlavní trasy), který dočasně odvede vodu mimo staveniště mostů SO 211.1 a 211.2. Přibližně kolmo na provizorní úpravy silnice I/6 navazuje dočasné přeložení silnice III/22224. Součástí SO 906.1 jsou mimo to i drobné úpravy stávajících komunikací během výstavby provizorních vozovek, resp. pro potřeby udržení příjezdu do chatové osady a/nebo zajištění provozu VHD.

SO 906.2 Objížďka v km 8,0 dál. D6:

Součástí jsou dva samostatné úseky provizorních komunikací: úsek B – km 6,830 a 7,710 až 8,180 hlavní trasy; a úsek C – km 8,020 až 8,140 hlavní trasy.

Úsek B představuje provizorní objezd staveniště SO 101b v daném úseku. Trasa a niveleta (kromě úseku napojení na stávající I/6) i kategorie S 7,5 jsou shodné se SO 121 související stavby „D6 Olšová Vrata – Žalmanov“. Z toho plyne, že provizorní komunikace by se realizovala pouze za předpokladu, že související stavba nebude v dané době realizována.

Úsek C má podobné vazby na související stavbu „D6 Olšová Vrata – Žalmanov“. Realizuje se pouze v případě, že související stavba nebude dosud realizována nebo dokončena. V takovém případě úsek C vytvoří provizorní napojení konce stavby „D6 Olšová Vrata – Žalmanov“ na stávající I/6.

III. Stanoví podmínky pro provedení (a odstranění) stavby:

1. Stavba bude provedena podle projektové dokumentace ověřené ve stavebním řízení, zpracovatel VIAPONT s.r.o., Vodní 13, 602 00 Brno, hlavní inženýr projektu: Ing. Ivo Fischer, ČKAIT: 1003822); případné změny nesmí být provedeny bez předchozího povolení stavebního úřadu.
2. Stavebník oznámí stavebnímu úřadu tyto fáze výstavby pro umožnění kontrolní prohlídky stavby:
 - a) Dokončení odstranění staveb uvedených ve výroku I. tohoto rozhodnutí,
 - b) Dokončení zemních prací tělesa hlavní trasy (před zahájením pokládky vozovkových vrstev),
 - c) Dokončení spodní stavby jednotlivých mostních objektů,
 - d) Dokončení realizace vozovkových vrstev (před realizací dopravního značení),
 - e) Dokončení stavby.
3. Stavbu smí provádět pouze oprávněná organizace. Stavebník je před zahájením výstavby povinen písemně oznámit stavebnímu úřadu termín zahájení výstavby, a dále název a sídlo stavebního podnikatele, který bude stavbu provádět, ev. odstraňovat (§ 160 odst. 2 písm. c) stavebního zákona).
4. Stavebník bude stavbu realizovat pouze na pozemcích, ke kterým mu vzniklo vlastnické právo nebo právo založené smlouvou provést stavbu nebo opatření anebo právo odpovídající věcnému břemenu k pozemku.
5. Stavebník je ve smyslu ustanovení § 161 odst. 2 stavebního zákona povinen zajistit technický dozor stavebníka nad prováděním stavby. Současně bude zajištěn autorský dozor hlavního projektanta nad souladem prováděné stavby s ověřenou projektovou dokumentací.
6. Stavebník je dle § 22 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění, povinen písemně ohlásit termín zahájení zemních prací již od doby přípravy stavby, nejpozději však s předstihem 30 dnů před započítím Archeologickému ústavu Akademie věd ČR, Praha, v. v. i., a umožnit jemu nebo oprávněné organizaci provedení záchranného archeologického výzkumu na dotčeném území, a to před zahájením prací i v jejich průběhu.
7. Před zahájením stavby zajistí stavebník vytyčení prostorové polohy stavby oprávněnými orgány nebo organizacemi. Doklad o vytyčení prostorové polohy stavby (u všech stavebních objektů) včetně jeho ověření úředně oprávněnými zeměměřickými inženýry bude přílohou k žádosti o povolení užívání stavby.
8. Stavebník zajistí vytyčení veškerých inženýrských sítí na staveništi před zahájením stavby. Pracovníci zhotovitelů musí být s tímto vytyčením prokazatelně seznámeni.
9. Stavebník nejméně 15 dnů před zahájením stavebních prací oznámí správcům dotčených inženýrských sítí či vedení termín jejich provádění, v nezbytném případě si vyžádá jejich odborný dozor. Stavebník bude při provádění stavebních prací v blízkosti inženýrských sítí či vedení respektovat předem stanovené požadavky jejich správců uvedené ve vyjádřeních, které jsou rovněž nedílnou součástí dokladové části projektové dokumentace, a to:
 - CETIN a.s., vyjádření ze dne 18.11.2024 č.j. 318801/24
 - ČEZ Distribuce, a. s., vyjádření ze dne 25.11.2024 č.j. 001155314093
 - GasNet, s.r.o., vyjádření ze dne 30.5.2025 č.j. 5003315658
 - Vodárny a kanalizace Karlovy Vary, a.s., vyjádření ze dne 7.5.2025 č.j. 02804/220/25/JB-18.Před započítím stavebních prací stavebník prověří platnost uvedených vyjádření a v případě nutnosti zajistí jejich aktualizaci.
10. Vyskytnou-li se při provádění výkopů inženýrské sítě či vedení v projektu nezakreslené, musí být další provádění stavby přizpůsobeno skutečnému stavu za dozoru příslušných správců těchto inženýrských sítí či vedení, aby nedošlo k jejich narušení nebo poškození.
11. Stavebník zajistí, aby při provádění stavby byly dodrženy předpisy týkající se bezpečnosti práce a technických zařízení, zejména nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích, a bude dbát na ochranu zdraví všech fyzických osob provádějících práce a účastníků silničního provozu v prostoru staveniště. Je nutno zajistit výškolení všech zástupců zhotovitelů pro ŘSD, provádějících za provozu práce na dálnicích, silnicích a v jejich těsné blízkosti podle příslušných závazných směrnic generálního ředitele ŘSD (např. Směrnice s.p. 10-S-14.8 Pravidla BOZP na silnicích a dálnicích, aj.).

12. Stavebník zajistí vzájemnou věcnou a časovou koordinaci realizace jednotlivých stavebních objektů předmětné stavby a souvisejících investic.
13. Stavebník zajistí, aby pro přesun hmot v rámci stavby byla přednostně využívána trasa budované dálnice. Stavebník zamezí pohybu vozidel stavby a stavebních strojů mimo stanovené trasy či určené odstavné plochy.
14. Stavebník zajistí pravidelné čištění a klopení komunikací, používaných pro účely stavby, zejména v prostoru výjezdů ze stavby. U výjezdů na pozemní komunikace stavebník rovněž zajistí účinná opatření k čištění vozidel, aby komunikace nebyly nadměrně znečišťovány (ve smyslu ustanovení platných právních předpisů, zejména § 19 a § 28 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů).
15. Po dobu všech etap realizace stavby stavebník zajistí možnost příjezdu a přístupu ke všem pozemkům i objektům, které se nacházejí v blízkosti staveniště. Případné krátkodobé omezení příjezdu stavebník včas projedná s vlastníky, příp. uživateli těchto nemovitostí; příjezd pro sanitní a hasičské vozy musí být zajištěn trvale. Je rovněž třeba zajistit trvalý přístup správců sítí (zařízení) do prostoru jejich umístění v případě havárie.
16. Stavebník zajistí bezpečný přístup na pozemky i v těch případech, kdy stavba dálnice stávající přístup přerušuje.
17. Stavebník před zahájením stavebních prací projedná s příslušným silničním správním úřadem a s dotčenými obcemi trasy staveništní dopravy a případné objízdné trasy. Obdobně bude postupovat i v případě, že v průběhu stavby vznikne potřeba změny projednaných tras staveništní dopravy.
18. Stavebník před zahájením stavby zajistí výchozí pasport a případné úpravy pozemních komunikací, které budou využity pro staveništní dopravu, do vyhovujícího stavebně technického stavu. Jakékoliv poškození pozemních komunikací vlivem stavby nebo staveništní dopravy, které by ohrožovalo bezpečnost silničního provozu, musí být neprodleně odstraněno.
19. Po dokončení stavby stavebník zajistí uvedení pozemních komunikací poškozených prokazatelně vlivem staveništní dopravy do odpovídajícího stavebně technického stavu, a to v dohodě s jednotlivými vlastníky (správcí) dotčených pozemních komunikací. Následně stavebník předmětné pozemní komunikace protokolárně předá jejich vlastníkům (správcům).
20. Při stavebních pracích je stavebník povinen dbát na obecnou ochranu rostlin a živočichů (§ 5 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů). Stavebník zajistí, aby při provádění stavebních prací nedocházelo k nadměrnému úhynu rostlin a zraňování nebo úhynu živočichů, eventuálně k ničení míst jejich biotopů. Během výstavby zajistí stavebník tzv. ekologicko-biologický dozor.
21. Vzrostlé dřeviny v blízkosti stavby budou při stavebních pracích vhodným způsobem chráněny před poškozením.
22. Stavebník zajistí taková opatření, aby v průběhu stavebních prací nedošlo ke kontaminaci půdy či ke znečištění povrchových a podzemních vod, a to zejména ropnými látkami. Časový i plošný rozsah prací v blízkosti vodotečí stavebník omezí z tohoto důvodu na nezbytně nutnou míru a při stavebních pracích v blízkosti vodotečí bude dbát zvýšené opatrnosti, aby ovlivnění toků těmito zásahy a potenciální riziko znečištění bylo minimalizováno. Na staveništi a v blízkosti vodních toků nesmí být skladovány látky ohrožující jakost nebo zdravotní nezávadnost vod a lehce odplavitelný materiál. Pro případy havárie bude zpracován a plněn havarijný plán, který bude v předstihu předložen správcům dotčených vodních toků k vyjádření.
23. Stavebník zajistí taková opatření, aby v rámci realizace stavby bylo v maximální možné míře eliminováno znečištění ovzduší. Jedná se zejména o zamezení šíření sekundární prašnosti z provozu mobilních zdrojů a stavebních mechanismů do okolí, a také šíření prašnosti související s přesunem sypkých materiálů (např. zkrápění staveniště a zaplachtování sypkých hmot).
24. Používané mechanizační prostředky musí být v odpovídajícím technickém stavu a musí být dodržována preventivní opatření k zabránění případným úkapům či únikům technologických kapalin ze stavebních strojů a automobilů. Pohonné hmoty a maziva musí být skladovány pouze na místech zabezpečených z hlediska ochrany půdy a podzemních vod.

25. Stavebník zajistí minimalizaci hluchnosti vhodnými opatřeními, např. vhodným rozmístěním mechanizace a zařízení na staveništi, optimálním časovým nasazením strojů a kontrolou jejich technického stavu.
26. V průběhu realizace stavby zajistí stavebník odpovídající podmínky pro řádné odvodnění staveniště. Provádění stavebních prací nesmí negativně ovlivnit odtokové poměry v dané lokalitě, v opačném případě zajistí stavebník nápravná opatření na svůj náklad. Přebytečná zemina bude skladována tak, aby nemohlo dojít k jejímu erozivnímu smyvu.
27. Odpady vzniklé při realizaci stavby musí být využity nebo zneškodněny v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů, doklady budou předloženy příslušnému orgánu ochrany životního prostředí před podáním žádosti o kolaudaci stavby.
28. Na viditelném místě zajistí stavebník vyvěšení tabule (obdoba štítku viz ustanovení § 17 vyhlášky č. 149/2024 Sb., o provedení některých ustanovení stavebního zákona), na které bude uvedeno označení stavby, označení stavebníka, označení zhotovitele, označení stavebního úřadu, který stavbu povolil, číslo jednacích stavebního povolení a datum nabytí právní moci, atd.
29. Po úplném dokončení stavby požádá stavebník o povolení zkušebního provozu za účelem posouzení bezpečnosti silničního provozu při užívání stavby, a to zejména při zohlednění vlivu okolí dálnice, vlivu součástí a příslušenství dálnice a jejího připojení na ostatní pozemní komunikace a vlivu charakteru provozu na dálnici.
30. Stavebník zajistí splnění požadavků uvedených v závazném stanovisku Ministerstva životního prostředí, k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí pro záměr s názvem „D6 – Karlovarský kraj“ ze dne 23.7.2019 č.j. MZP/2019/520/695 EIA:

Opatření pro fázi realizace (výstavby) záměru:

- *Před zahájením výstavby a v průběhu výstavby provádět monitoring hlavních složek životního prostředí (biomonitoring, monitoring půdy, monitoring povrchových a podzemních vod, monitoring hluku a monitoring kvality ovzduší) v rozsahu dle Projektu monitoringu životního prostředí, který bude vycházet z Návrhu monitoringu, který je součástí části I.9 stanoviska. V případě, že by monitoring životního prostředí ve fázi výstavby prokázal jakékoliv negativní vlivy související s výstavbou neprodleně zahájit opatření k nápravě zjištěného stavu.*
- *Obyvatele dotčené výstavbou D6 – Karlovarský kraj předem seznámit s harmonogramem výstavby. Současně ustanovit kontaktní osobu, na kterou se budou občané moci obrátit a řešit případné problémy vzniklé v době výstavby.*
- *Pro ekologickou a ekonomickou únosnost projektu zajistit, aby potřebné surovinové zdroje vhodné kvality byly lokalizovány co nejbližší k místu výstavby záměru.*
- *Skrývky zemin v rámci přípravy stavby orientovat do mimoreprodukčního období (září – březen běžného roku), mj. s ohledem na místa zásadní pro výskyt obojživelníků a plazů (dle biologických průzkumů) v termínech odpovídajících životním cyklům těchto druhů. V této souvislosti zajistit zabezpečení prostoru budoucí skrývky dočasnými barierami a ve vnitřní ploše skrývky provádět záchranný odchyt obojživelníků a plazů a jejich následný transfer mimo území budoucí skrývky. Instalaci dočasných bariér je navrženo provést v období 1. 8. – 15. 9. běžného roku, přičemž bariéry budou na lokalitách ponechány až do dokončení skrývek, nejméně však do ukončení jarního tahu obojživelníků v roce následujícím. Terénní úpravy spojené se skrývkou vegetačního povrchu omezit pouze na plochy vlastních stavebních objektů jen s minimálním odůvodněným přesahem v rámci manipulačních ploch a pásů.*
- *Veškerá odůvodněná kácení dřevin a odlesnění preferovat do období vegetačního klidu dřevin (tj. 1. 10. až 31. 3.), minimálně do mimoreprodukčního období (září – březen běžného roku), kdy v případě dalšího nezbytného kácení mohou být jednotlivá kácení realizována bez omezení. V případě odůvodněného přesahu kácení nelesních porostů dřevin do hnízdního období ptáků provést kontrolu stromů navržených ke kácení a zjistit, zda některý ze stromů není doupný a zda stromové dutiny nejsou obsazeny ptáky nebo koloniemi některého druhu netopýrů; v případě, že bude obsazení dutin prokázáno, je nutné po skácení příslušného stromu provést náhradu a to v poměru minimálně 1:3, tj. za jeden skácený doupný strom vyvěsit minimálně 3 budky odpovídající velikosti; o těchto skutečnostech vést ve stavebním deníku záznamy.*
- *V rámci provádění prací zajistit maximálně možnou ochranu přírodních biotopů nacházejících se vně půdorysu stavby, které budou vlastní stavbou dotčeny; v tomto smyslu bude v místech*

přírodních biotopů řešena minimalizace dočasných záborů jen na jednoznačně odůvodněný rozsah (technické a bezpečnostní normy). V tomto smyslu přednostně minimalizovat dočasné zábory v lokalitách výslovně popsanych v biologických průzkumech (pro dočasné skládky, manipulační plochy atd.) a při dočasných záborech maximálně vycházet z doporučení biologických průzkumů. V maximální možné míře minimalizovat plochy dočasných záborů rovněž v plochách severně od D6 při průchodu trasy PO/EVL Doupovské hory a v kontaktu s EVL Hradiště.

- V kritických profilech potenciálního ohrožení populací zvláště chráněných druhů rostlin před započatím výstavby přesně zaměřit trasu silnice a v nutném případě provést záchranné transfery na vhodně zvolené náhradní lokality; v tomto smyslu prověřit rovněž rozsah zásahu v olšině u Silničního rybníka v km 6,6 - 6,9 stavby D6 Žalmanov – Knínice z hlediska důsledné ochrany části místní populace kosatce sibiřského vyloučením deponií a pojezdu vozidel.
- Kácení mimolesních porostů dřevin omezit jen na odůvodněný minimální rozsah s tím, že po vytyčení obvodu stavby v terénu budou přesně specifikovány stromy, které bude nutné ochránit před vlivem stavební činnosti v souladu s ČSN 83 9061.
- Důsledně zabezpečit, že nezbytně odůvodněné zásahy do významných krajinných prvků budou prováděny jen v minimálním odůvodněném rozsahu a v maximální možné míře budou zachovány břehové a doprovodné porosty dřevin vázané na koridory vodotečí a údolní nivy.
- Důsledně zabezpečit, že na území všech významných krajinných prvků dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, nebudou v průběhu stavby zřizovány žádné mezideponie výkopové zeminy, stavebního materiálu nebo odpadních materiálů. Nebudou zde skladovány žádné závadné látky nebo velmi závadné látky (např. PHM, oleje) ani nebude tento prostor narušen pojižděním stavebních mechanismů mimo vymezený koridor výstavby záměru.
- Důsledně minimalizovat dočasné zábory lesních pozemků včetně odlesnění jen na jednoznačně odůvodněné minimum s tím, že během stavebních prací bude důsledně zajištěna ochrana nově vznikajících porostních okrajů před jakýmkoli zásahem (včetně ukládání deponií, nahrnování zemin apod.), hranice odlesnění bude v terénu vyznačena a zanesena do ZOV.
- Pro přístup ke koridoru vlastní stavby přednostně použít stávající síť zpevněných lesních cest s tím, že pro vyhýbání vozidel budou řešeny výhybny na úkor rozšiřování stávajících lesních komunikací. V případě odůvodněné výstavby nových přístupových komunikací v lesních porostech, pro jejichž nezbytnost byl v rámci projektové přípravy záměru podán jednoznačný příkaz potřeby, řešit jen minimální šířkové parametry jednoho jízdního pruhu s uplatněním výhyben na úkor komunikací šířky dvou jízdních pruhů.
- Důsledně zabezpečit, že přístupové cesty na staveniště a vlastní staveniště budou zajištěny tak, aby bylo minimalizováno riziko střetů s migrujícími živočichy (např. formou dočasných bariér, případně dočasného oplocení). V této souvislosti po dobu aktivní stavební činnosti zajistit instalaci dočasných bariér proti vniku obojživelníků a plazů na staveniště ve všech kritických prostorech v souladu s výstupy biologického průzkumu (Příloha č. 6 Dokumentace EIA) a rámcové migrační studie (Příloha č. 6 Dokumentace EIA). Umístění a charakter těchto bariér bude součástí ZOV.
- Zajistit, že vegetace mimolesních porostů dřevin, která bude v rámci výstavby záměru odstraněna, bude nahrazena novými výsadbami na základě komplexního projektu sadových úprav s tím, že pro výsadbu budou využity dřeviny původní pro danou oblast s preferencí dlouhověkých listnatých dřevin.
- Při stavebních pracích preferovat použití stavebních strojů s biologicky odbouratelnými mazivy.
- Před zahájením stavby zajistit průzkum ohledně aktuálního výskytu invazních druhů rostlin. Při výkopech zeminy v místech zjištěného výskytu invazních druhů postupovat tak, aby rostliny nebyly dále rozšiřovány (především oddenky, zeminou se semeny) a průběžně řešit tlumení zjištěných ohnisek výskytů těchto druhů.
- Vzhledem k zjištěnému výskytu ryb v dotčených vodních tocích v dostatečném předstihu před zahájením prací ve vodním prostředí informovat hospodáře MO ČRS (místní organizace Českého rybářského svazu) o termínu prací, aby mohl být proveden odlov a transfer ryb do úseku, který není ohrožen stavebními pracemi. Místo transferu je vhodné ponechat na rozhodnutí hospodáře MO ČRS a osobě odborného dozoru.

- Důsledně zajistit zpětnou rekultivaci všech ploch a pozemků, dočasně postižených stavební činností s důrazem na kvalitní provedení biologické rekultivace s případnou podporou vzniku a rozvoje přírodních biotopů. Způsob rekultivací bude promítnut do ZOV stavby.
- Důsledně zajistit zpětnou rekultivaci všech přibližovacích a přístupových komunikací ke koridoru stavby do původního stavu včetně opětovného zalesnění, pokud nebudou některé z nich důvodně prohlášeny za účelové komunikace k údržbě mostních konstrukcí; u takových komunikací zajistit rekultivaci okolí a zalesnění rekultivovaných ploch až k okraji profilu této komunikace. Způsob rekultivací bude promítnut do ZOV stavby.
- Za účelem respektování navrhovaných podmínek pro fázi výstavby ustanovit odborný (biologický) ekologický dozor prostřednictvím odborně způsobilé osoby na smluvním základě s tím, že dohled by měl vést k minimalizaci škod spojených s pohybem techniky, skladováním stavebních materiálů, technologických celků a pohonných hmot a zajistit dohled nad prováděním všech opatření k ochraně bioty a ekosystémů, dále i s ohledem na pravděpodobný výskyt zejména obojživelníků a plazů, jejich očekávanou migraci územím či obsazení nově vniklých ploch (např. kaluží), a to především pro realizaci prvotních zásahů do území a zahájení stavby, s ohledem na rozsah území i v průběhu stavby. Biologický dozor zajistí minimalizaci škod ověřením vhodného termínování prací (dohled nad pracemi), realizaci migračních bariér a záchranných transferů řady živočichů, a to jak před zahájením stavby, tak v jejím průběhu; dále pak i opatření k ochraně populací zvláště chráněných druhů rostlin. Zároveň bude ustanoven zhotovitel ekologických služeb, který bude řešit požadovaná ochranná a preventivní opatření, navrhovaná biologickým dozorem. Biologický dozor v rámci své činnosti zabezpečí, že veškerá realizovaná opatření k ochraně přírody budou evidována, dokumentována a archivována a prostřednictvím průběžných a závěrečných zpráv předávána smluvním partnerům.
- V této souvislosti rovněž zajistit, že biologický dozor zároveň bude monitorovat případný výskyt sysla obecného v rámci stavby v úseku jižně od EVL Olšová Vrata, a v případě zjištění jedince sysla ve stavebním pásu zajišťovat případný záchranný transfer zjištěných jedinců ze staveniště.
- Staveništní komunikace pravidelně čistit, skrápět nebo používat aktivní látky k potlačení prašnosti. Čištění staveništních ploch a komunikací provádět zásadně za mokra.
- Používat nákladní vozidla splňující alespoň emisní normu EURO IV, redukovat volnoběhy nákladních automobilů. Používat stroje s nižšími emisemi PM (splňující alespoň emisní normu Stage I dle Směrnice 97/68/ES) a věnovat péči jejich údržbě – jedná se o optimální nastavení motorů, omezení volnoběhu strojů a zamezení přetěžování techniky.
- Po dobu stavby dodržovat zásady správné manipulace s nakladačem, obsluha strojů vyškolenými pracovníky, tj. nákladní vozidla plnit ve správné poloze tak, aby nedocházelo k násypu materiálu mimo vozidlo.
- V případě sucha zajistit skrápění staveništních ploch. V případě dlouhodobého sucha a vyšším větrem omezit stavební práce, případně zamezit šíření prachových částic do okolí zacloněním po obvodu staveniště.
- K zajištění kontrolovatelnosti realizace protiprašných opatření při suchém, anebo větrném počasí, průběžně sledovat aktuální údaje minimálně o směru a rychlosti větru, vlhkosti vzduchu a teplotě a také předpovědi vývoje těchto údajů. Údaje ze sledování vývoje výše uvedených parametrů průběžně zaznamenávat ve stavebním deníku pro potřebu zpětné kontroly.
- Skrývky půdy a zemní práce provádět postupně v rozsahu nezbytně nutném, tzn., dodržovat pravidlo ponechat po co nejdelší dobu rostlý terén bez narušení, aby nedocházelo ke zbytečnému uvolňování prachových částic do okolí.
- Minimalizovat nebo zcela vyloučit volné deponování jemnozrnného materiálu o zrnitosti do 4 mm na staveništi. Dlouhodoběji ukládaný materiál shromažďovat v silech nebo v boxech, jednotlivé materiály budou ohrazeny a bude zamezeno vyfoukání jemných částic do okolí.
- Venkovní skládky umísťovat na závětrnou stranu a současně materiály na deponie umísťovat tak, aby horní vrstvu tvořil vždy nový přirozeně vlhký materiál.
- Při tvorbě deponií a mezideponií minimalizovat vyfoukání prachu větrem následujícím způsobem:
 - Bude preferována jedna velká halda namísto více menších (realizace jedné haldy místo dvou zmenší aktivní povrch až o 25 %).
 - Podélné haldy budou vytvářeny rovnoběžně s převažujícím směrem větru.
 - Budou využívány i existující překážky, například stromy, keře apod., popřípadě budou budovány vlastní překážky z přenosných materiálů.

- Při rychlosti větru překračující 5 m/s budou zakryty případně, bude-li to dostatečné k zamezení šíření prašnosti do okolí, budou skrápěny všechny deponie o zrnitosti menší než 8 mm. Při rychlosti větru překračující 10 m/s budou omezeny práce na stavbě nebo budou alespoň omezeny činnosti způsobující prašnost.
- Při přepravě materiálů mezi více areály v rámci stavby dodržovat zásady minimalizace délky přepravních tras, tj. materiál bude rozmístěn tak, aby nutná přeprava byla co nejkratší.
- Plochy, které jsou určeny k následným vegetačním úpravám, osázet co nejdříve po dokončení prací tak, aby nová vegetace byla co nejdříve půdopokryvná.
- Stroje, zařízení, mechanizované nářadí a dopravní prostředky udržovat v řádném technickém stavu.
- Motory dopravních prostředků vypínat okamžitě po ukončení operace, zároveň používat zvukové izolační kryty příslušného stroje. Řidiči nákladních aut po příjezdu na stavbu a po dobu čekání na stavbě budou vypínat motory.
- Stavební činnost nesmí narušit hydrologický režim lokality a nesmí kontaminovat místní nádrže a vodoteče.
- V případě, že by mohlo během výstavby dojít k ovlivnění individuálních zdrojů pitné vody v blízkosti navrhované stavby provádět stavební práce pod vedením autorizovaného hydrogeologa.
- Případné nečistoty a znečištění z koryt vodních toků neprodleně odstranit.
- Na staveništi neprovádět údržbu stavebních strojů, mechanismů a dopravních prostředků s výjimkou běžné denní údržby.
- Mytí aut bude provádět před výjezdem na veřejné komunikace, a to buď pomocí mobilních myček, nebo na zpevněné ploše zařízení stavenišť, odkud budou vody svedeny přes lapoly do bezodtoké jímky, odkud budou pravidelně vyváženy a bude s nimi nakládáno v souladu s platnou legislativou.
- Věnovat zvýšenou pozornost technickému stavu dopravních a stavebních mechanismů z hlediska jejich ekologické nezávadnosti a v tomto směru realizovat jejich periodické kontroly tak, aby bylo zabráněno případným úkapům ze stavebních mechanismů, které by mohly ohrozit jakost povrchových a podzemních vod. Speciální pozornost věnovat především těm částem trasy, kde se výkopy dotknou, příp. budou realizovány pod úrovní hladiny podzemní vody.
- Pod odstavenou techniku umístěnou na odstavných plochách instalovat úkapové vany k zachytu ropných úkapů, případně bude technika parkována na zpevněných plochách, které budou odvodněny přes lapol do bezodtoké jímky.
- Materiál potřebný při výstavbě ukládat na vyhrazených deponiích, které nebudou zřizovány v blízkosti vodních toků ani v záplavových územích.
- V prostoru stavby neskladovat pohonné hmoty, maziva a další závadné a velmi závadné látky. Nutnou manipulaci s nimi omezit na minimum a do prostoru v dostatečné vzdálenosti od koryt vodních toků.
- Při výstavbě úseku D6 Karlovy Vary - Olšová Vrata nepoužívat při provádění zářezu v km 4,700 - 4,900 trhačí práce, které by mohly svými seismickými účinky zasáhnout do pásma I. stupně ochrany zdrojů přírodních léčivých a minerálních vod.
- Během realizace vrtných prací pro pilotové základy zajistit staveniště před přívaly srážkových vod (obvodová drenáž, izolace, pažení apod.) a zamezit tak průniku povrchových vod do podzemního kolektoru. Vrty pro piloty provádět pod ochranou pažící jílovité suspenze nebo propažováním.

Opatření pro fázi provozu záměru:

- Po uvedení stavby do provozu realizovat kontrolní monitoring hlavních složek životního prostředí (biomonitoring, monitoring půdy, monitoring povrchových a podzemních vod, monitoring hluku a monitoring kvality ovzduší) v rozsahu dle Projektu monitoringu životního prostředí, který bude vycházet z Návrhu monitoringu, který je součástí části I.9 stanoviska.
- V případě, že by monitoring životního prostředí prokázal jakékoliv negativní vlivy související s provozem stavby D6 – Karlovarský kraj, budou neprodleně zahájena opatření k nápravě zjištěného stavu (např. dodatečná protihluková opatření, dodatečná opatření na ochranu podzemních vod, půdy, ovzduší, biodiverzity apod.).

- Zajistit, že o veškeré provedené výsadby v souvislosti s ozeleněním stavby D6 – Karlovarský kraj po dobu pěti let od jejich realizace bude zajištěna řádná péče a údržba včetně průběžného řešení výchovných a zdravotních zásahů a náhrady odumřelých či neperspektivních jedinců novými.
- Zajistit, že o veškeré provedené vegetační úpravy spojené s podporou přírodních biotopů bude zajištěna řádná péče a management, a to i na základě biomonitoringu.
- Zajistit, že oplocení dálnice D6 bude udržováno v celé její délce.
- Během provozu pravidelně provádět čištění a údržbu komunikace.
- Bude kladen důraz na co nejšetrnější způsob údržby komunikace v zimních obdobích, tj. preferovat používání solí s minimálními obsahy těžkých kovů a preferovat používání vodných roztoků solí pro minimalizaci kontaminace vod a půd.
- Při úniku nebezpečných látek co nejrychleji zabránit jejich dalšímu úniku, zejména do kanalizace, v opačném případě pak budou co nejrychleji odčerpány kontaminanty z kanalizace.

31. Stavebník zajistí splnění požadavků závazného stanoviska Ministerstva životního prostředí ze dne 04.06.2025 č.j. MZP/2024/220/1362:

A. Ministerstvo souhlasí s tím, aby žadateli bylo ve smyslu ustanovení § 13 odst. 1 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „lesního zákona“), povoleno trvalé odnětí níže uvedených pozemků plnění funkcí lesa (PUPFL):

obec	katastrální území	parcelní číslo	výměra odnětí [ha]
Andělská hora	Andělská Hora	914/1	0,4650
		914/5	0,1811
		1044/2	0,1935
		1055	0,1166
Karlovy Vary	Drahovice	1255	0,0567
		1256	0,7147
		1257/1	1,7854
		1277	0,3867
		1287	0,3587
		1289	0,7653
		1290	0,6493
		1291/2	0,1406
	Karlovy Vary	3136	0,0324
		3137	0,0535
		3138	0,6334
		3139	0,0055
		3152	0,5231
		3153	0,0012
		3157/1	0,1817
	Olšová Vrata	328	0,7643
		334/2	0,8486
		334/7	0,0326
		339/1	0,8768
		339/5	1,2651

		339/13	0,1043
		339/14	1,0469
		339/15	0,2032
		339/16	1,0608
		339/17	0,9479
		339/22	0,0196
		809/1	0,6848
		846/1	0,7156
		846/3	1,2315
		894/1	1,3249
		894/4	0,0863
		894/5	0,1903
		894/6	0,0137
		894/7	0,0101
		894/9	0,0201
		894/10	0,026
		894/24	0,2673
		894/25	0,573
		894/26	0,042
		899	0,0215
		902	0,0218
		907/1	0,7796
		907/7	0,0427
		907/8	0,0010
		909	0,1876
celkem			20,7065

Pro určení částí pozemků jsou směrodatné geometrické plány potvrzené Katastrálním úřadem pro Karlovarský kraj, Katastrálním pracovištěm Karlovy Vary:

- č. 2764-20/2024 potvrzený dne 26.3.2024 pod PGP-384/2024-403
- č. 1133-20/2024 potvrzený dne 25.3.2024 pod PGP-377/2024-403
- č. 1265-20/2024 potvrzený dne 22.4.2024 pod PGP-493/2024-403
- č. 970-110/2022 potvrzený dne 2.6.2022 pod PGP-736/2022-403

- B. Ministerstvo souhlasí s tím, aby žadateli bylo ve smyslu ustanovení § 13 odst. 1 lesního zákona, povoleno dočasné odnětí níže uvedených pozemků plnění funkcí lesa na dobu pěti let od nabytí právní moci rozhodnutí o povolení záměru:

obec	katastrální území	parcelní číslo	výměra odnětí [ha]
Andělská hora	Andělská hora	914/1	0,0840
		914/5	0,0622
		1044/2	0,0382
		1055	0,3246

Karlovy Vary	Drahovice	1256	0,3673
		1257/1	0,5310
		1277	0,2497
		1287	0,2896
		1289	0,0758
		1291/2	0,2079
		1290	0,1652
	Karlovy Vary	3136	0,0219
		3137	0,0386
		3138	0,0426
		3152	0,4995
		3157/1	0,0603
	Olšová Vrata	328	0,0071
		334/2	0,0248
		334/7	0,0011
		339/1	0,1921
		339/5	0,1932
		339/13	0,2797
		339/16	0,0793
		339/22	0,0977
		894/1	0,2805
		894/4	0,3385
		894/5	0,0636
		894/24	0,1155
		894/25	0,3291
		907/1	0,2189
		809/1	0,0251
		894/9	0,0244
		899	0,0272
		907/7	0,0008
		909	0,0349
celkem			5,3919

Pro určení částí pozemků je směrodatný zakres na kopii snímku katastrální mapy.

C. Ministerstvo souhlasí s povolením trvalého a dočasného odnětí pozemku plnění funkcí lesa za současného splnění podmínek:

- *Před zahájením odlesnění žadatel řádně vytyčí a vyznačí hranice pozemků nebo jejich částí odňatých z plnění funkcí lesa.*
- *Při vzniku případných škod na lese bude žadatel bezprostředně činit potřebná opatření k jejich minimalizaci a neprodleně o tom informovat orgán státní správy lesa Krajského úřadu Karlovarského kraje.*

- Před uplynutím doby dočasného odnětí žadatel urychleně provede na odňatých pozemcích půdní úpravy a rekultivace podle předloženého plánu rekultivace a provedené práce protokolárně předá vlastníkově pozemku.

32. Stavebník zajistí splnění požadavků vyjádření spol. Lázeňské lesy a parky Karlovy Vary p.o., ze dne 08.11.2024 (bez č.j.):

- Požadujeme respektování vzrostlé zeleně v řešeném území v maximální možné míře.
- V rámci stavby musí být účinně chráněna veškerá v okolí rostoucí zeleň (nadzemní i podzemní část) - vč. respektování ČSN 83 9061, případně dalších zákonných norem řešících ochranu zeleně na staveništích.
- Při provádění terénních úprav musí být dodržena minimální vzdálenost mezi zásahem do terénu (hranou výkopu) a kmenem stromu nejméně 2 m, u dřevin o obvodu kmene ve výšce 130 cm nad zemí větším než 80 cm musí být tato vzdálenost nejméně 3 m (limit je mezi hranou výkopu a obvodem stromu - nikoliv středem). Je důležitá maximální ochrana kořenové zóny stromů, minimalizace poškození kořenů
- Vzrostlé stromy budou účinným způsobem chráněny před poškozením stavebním provozem i mimo staveništní dopravou, v případě, že mechanismy budou provádět práce v těsné blízkosti stromu, je třeba kmeny chránit smysluplným bedněním.
- V kořenové zóně (nejbližší okolí stromu) nebudou skladovány žádné těžké věci (stavební materiál apod.)
- V případě nutnosti provede nezbytné redukční řezy stromu na pozemcích v naší správě (kvůli mechanizaci) naše organizace.
- V prostoru projektované trasy budou ve spolupráci se SLP p.o. K. Vary včas odstraněny keřové porosty.
- Výkop v trávníku bude proveden tak, aby při zpětném záhozu byl v trase hutněn písek a poslední vrstva ti. 10-15 cm byla minimálně ornice (případně zahradní zemina). V konečné fázi budou plochy po výkopu v trávníku osety travní směsí parkového typu, plochy budou uvedeny do původního stavu.
- Požadujeme k přizvání naší organizace k vytyčení tras před vlastním zahájením stavby.

33. Stavebník zajistí splnění požadavků uvedených v závazném stanovisku Ministerstva životního prostředí, odboru výkonu státní správy II, č.j. MZP/2022/530/1556 ze dne 09.01.2023, ve znění jeho změny č.j. MZP/2025/220/1103 ze dne 05.05.2025, která:

A. upravuje rozhraní trvalého a dočasného záboru na dotčených pozemcích, tj.:

- trvalý zábor nově činí 14,2486 ha (změna +0,0054 ha),
- dočasný zábor s délkou trvání nad 1 rok nově činí 2,5231 ha (změna -0,2452 ha).

parcela	Katastrální území	Kultura	BPEJ / tř. ochrany	Trvalé odnětí / zvětšení záboru (m ²)	Dočasné odnětí / zmenšení záboru (m ²)
1125/1	Drahonice	Zahrada	52951 / IV	264/+20	453 / -20
564/2	Olšová Vrata	Orná půda	73204 / III	3 721 / +23	915 / -23
850	Olšová Vrata	Orná půda	75001 / III	30 / +11	201 / -11

B. mění podmínky č. 7 a 9 původního závazného stanoviska.

Závazné stanovisko ve věci ZPF ve znění uvedené změny tedy stanovuje tyto podmínky:

- Nejméně tři měsíce před zahájením prací oznámí investor všem případným uživatelům půdy termín vstupu na pozemky. Hranice trvalého a dočasného odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu budou v terénu viditelně označeny.
- Investor učiní taková opatření, aby v průběhu výstavby nedošlo ke kontaminaci okolních zemědělských pozemků. Dále pak zabezpečí, aby prováděním stavby a jejím užíváním nedocházelo k narušení hydrologických a odtokových poměrů na okolní zemědělské půdě.
- V případě likvidace nebo porušení přístupových cest na okolní zemědělské pozemky v důsledku provádění nebo užívání stavby, zajistí investor na svůj náklad jejich opravu, případně adekvátní náhradní přístup.

- V případě hrozícího narušení stávajících odvodňovacích systémů (meliorací) v k.ú. Andělská Hora zamýšlenou realizaci záměru budou přijata taková technická opatření, aby zůstala zachována jejich plná funkčnost pro zbylé části na okolních zemědělských pozemcích.
 - V navazujících stupních projektové dokumentace (DÚR, DSP) integrovat opatření navržená v Plánu opatření na zadržení vody v krajině (Ing. Petr Loskot, 10/2022), který je přílohou žádosti o změnu souhlasu s odnětím půdy ze ZPF pro realizaci záměru „D6 Karlovy Vary -Olšová Vrata“.
 - Před zahájením stavebních prací záměru bude provedena oddělená skrývka kulturních vrstev půdy. Pro zbylé plochy, na nichž se dle zpracovaného pedologického průzkumu kulturních vrstev půdy nenacházejí, ministerstvo podle § 8 odst. 1 písm. a) zákona ZPF uděluje výjimku z povinnosti provedení skrývky kulturní vrstvy půdy. Na těchto pozemcích bude provedeno pouze odstranění drnu a jiné vegetace.
 - Celková výměra skrývané plochy je dle předložené bilance skrývky cca 120 667 m². Celkové množství skryté ornice je předpokládáno v objemu cca 21 229 m³ (19 453 m³ z ploch trvalého záboru a 1 776 m³ z ploch dočasného záboru). Při samotné reálné skrývce bude respektována skutečná mocnost horizontu.
 - Skrývka z dočasně odňatých ploch bude skladována odděleně od skrývky z ploch trvalého odnětí. Deponie budou umístěny na určených plochách v obvodu staveniště v souladu s výkresem předložené celkové situace stavby. Deponie budou zabezpečeny proti nadměrné erozi. Při uložení na deponii déle než 1 rok budou deponie zatravněny. Při skrývání, manipulaci a ukládání skryté zeminy na deponie je nutno zabezpečit, aby nedošlo k jejich kontaminaci. Deponie budou zabezpečeny proti zaplevelení a znečištění.
 - Skrytá ornice z trvale odnímaných ploch bude využita tímto způsobem:
 - celkem cca 6 597 m³ bude použito pro rekultivaci opouštěných silničních pozemků a doprovodných ploch, které jsou určeny k následnému zemědělskému využití; tloušťka rozprostření 30 cm,
 - celkem cca 3 856 m³ bude použito na zúrodnění vybraných ploch parcel dočasného odnětí ze ZPF (Pedologický průzkum stanovil stávající mocnost ornice zpravidla 0 až 30 cm, nadvýšení zúrodněním bude činit cca + 15 cm),
 - celkem cca 9 000 m³ bude použito na rekultivaci opouštěných silničních pozemků a doprovodných ploch, které nejsou určeny k následnému zemědělskému využití; další část skrývky se využije na ohumusování zemních těles nových komunikací (SO řady 100).
- Pro 1.) a 2.) způsob využití ornice (celkem cca 9 013 m³) bude přednostně upotřebena skrývka půd II. třídy ochrany s doplněním v nutném rozsahu o skrývku III. třídy ochrany. Pro 3. způsob využití ornice budou upotřebeny zbývající půdy III. - V. třídy ochrany.
- Skrytá ornice z ploch dočasně odejmutých s délkou trvání nad 1 rok (cca 1 776 m³) bude po skončení stavebních prací následně rozprostřena ve stejném objemu na místo svého původu.
- O činnostech souvisejících se skrývkou ornice, jejím přemístěním a deponováním bude v souladu s ust. § 14 odst. 5 vyhlášky č. 271/2019 Sb., o stanovení postupů k zajištění ochrany ZPF, veden protokol, v němž budou uvedeny všechny skutečnosti rozhodné pro posouzení úplnosti, správnosti a účelnosti nakládání s touto kulturní vrstvou půdy po celou dobu výstavby. Investor zabezpečí, aby při manipulaci s ornici a jejím následném uložení nedocházelo k jejímu znehodnocení či zcizení.
 - Bezprostředně po skončení účelu dočasného odnětí půdy ze ZPF bude provedena postupná technická a biologická rekultivace dočasně odejmuté půdy ze ZPF podle přílohy „F“ předložené žádosti - „Plán rekultivace“. Tento plán rekultivace se v souladu s ustanovením § 9 odst. 8 písm. c) zákona ZPF schvaluje.
 - Po ukončení poslední etapy biologické rekultivace oprávněný ze souhlasu s odnětím zemědělské půdy ze ZPF oznámí ukončení rekultivace orgánu ochrany ZPF, který souhlas s odnětím vydal, za účelem provedení šetření v terénu a vydání potvrzení o ukončení odnětí zemědělské půdy podle § 11b odst. 2 zákona ZPF. Po ukončení platby odvodů investor též neodkladně zajistí, aby byly zrekontrolovány pozemky zapsány v katastru nemovitostí podle druhu pozemku, na které byly podle schváleného plánu zrekontrolovány.
 - Investor oznámí orgánu ochrany ZPF Magistrátu města Karlovy Vary, Odboru životního prostředí a zemědělství, termín vstupu na pozemky, termín zahájení skrývky ornice a celkovou dobu realizace záměru. K předloženému oznámení připojí výpočet odvodu za trvalé a dočasné

odnětí půdy ze ZPF. Dále předloží pravomocné rozhodnutí příslušného stavebního úřadu vydané podle zvláštního právního předpisu, jehož nedílnou součástí bude tato změna souhlasu s trvalým a dočasným odnětím půdy ze ZPF.

34. Stavebník zajistí splnění požadavku závazného stanoviska Ministerstva vnitra, ze dne 2.12.2024 č.j. MV-178097-2/OBP-2024:

- *délka svodidel před překážkou bude v souladu s čl. 4.3.3 TP 203, nebo bude začátek svodidla odkloněn dle výkresu opakovaných řešení ŘSD R 84 (týká se zejména svodidel umístěných podél hlásek v km 6,2 vpravo i vlevo).*
- *Dopravní značení bude umístěno v souladu se stanovením místní, resp. přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích.*

35. Stavebník zajistí splnění požadavků uvedených ve vyjádření Státního pozemkového úřadu ze dne 18.12.2024 č.j. SPU 501972/2024/129/Boo:

- *Požadujeme HOZ respektovat a zachovat jejich funkčnost.*
- *Bude zachován bezpečný a funkční odvod vody ze zájmového území včetně vhodného napojení v případě dotčení POZ.*
- *Při provádění prací bude zamezeno únikům ropných a jiných provozních kapalin a bude zamezeno vnikání mechanických nečistot a splavování zeminy do HOZ.*
- *V případě zanesení HOZ nebo vzniku jiných škod a havárií na HOZ spojených se stavebními pracemi budou tyto odstraněny stavebníkem na vlastní náklady.*
- *Do HOZ nebudou nově zaústěny žádné další dešťové vody ani odpadní vody.*
- *V případě dotčení POZ doporučujeme navrhnout taková opatření, aby byla zachována funkčnost zbylého systému odvodnění (je řešeno v rámci SO 101b).*
- *V rámci realizace SO 406 požadujeme dodržet ČSN 75 4030 Křížení a souběhy melioračních zařízení s dráhami, pozemními komunikacemi a vedeními a sloupy, tj. vedení a sloupy požadujeme umístit ve vzdálenosti min. 1 m od břehové hrany SO 328.2.*
- *Zahájení prací na SO 328.2 a SO 380, jimiž budou dotčeny stavby vodních děl HOZ, bude písemně oznámeno alespoň 3 pracovní dny předem včetně kontaktních údajů na zhotovitele stavby SPÚ, Odboru vodohospodářských staveb.*
- *Zástupce SPÚ, Odboru vodohospodářských staveb, bude přizván v dostatečném časovém předstihu na kontrolní dny stavebních objektů SO 328.2 a SO 380 včetně závěrečné kontrolní prohlídky před kolaudací stavebních objektů nebo řízením o předčasném užívání.*
- *SPÚ, Odboru vodohospodářských staveb bude předložena k odsouhlasení projektová dokumentace k provádění stavby na SO 328.2 a SO 380.*

36. Stavebník zajistí splnění relevantních požadavků uvedených ve vyjádření Krajské správy a údržby silnic Karlovarského kraje, ze dne 16.1.2025 č.j. KSÚSKK/SÚ-17863/2024-Bro:

- *požadujeme v dalším stupni projektové dokumentace (dokumentace pro provedení stavby) výše uvedené stavby předložit objízdné trasy a přepravní trasy po silnicích II. a III. třídy v naší majetkové správě na území Karlovarského kraje. Na základě §38 zákona 13/1997 Sb. budeme požadovat provedení potřebných úprav dotčených silnic v rozsahu předpokládaného provozu, a to v dohodě s naší organizací. Během stavby budou prováděny opravy lokálních poruch, které by ohrožovaly bezpečnost silničního provozu. Po skončení stavby bude provedena celková oprava dotčených silnic*

37. Stavebník zajistí splnění požadavků správce povodí - Povodí Ohře, s.p., uvedených ve stanovisku ze dne 2.12.2024 zn. POH/51251/2024-2/037300:

- *Během stavebních prací ani užíváním stavby nesmí dojít ke znečištění podzemních ani povrchových vod, zvláště ne ropnými látkami.*
- *Žádné srážkové vody ze stavby nebudou svedeny do jednotné či splaškové kanalizace.*
- *Bude umožněn odběr vzorků vod vypouštěných z ORL.*
- *Systém dešťových usazovacích nádrží, retenčních objektů a ORL bude plnit funkci havarijního profilu, tj. bude zajištěn přístup a příjezd pro těžkou techniku.*
- *V souladu s kap. IV. NPP Labe a s ohledem na hodnocení stavu vodního útvaru pro NPP Labe: Bude provedena 2x ročně kontrolní prohlídka stavu a funkčnosti odlučovačů ropných látek*

- oprávněnou osobou (výrobce, resp. dodavatel ORL nebo jím pověřená osoba), přičemž o kontrolní prohlídce bude zpracován protokol hodnotící provozuschopnost odlučovačů a navrhující případná servisní opatření (protokoly o servisní prohlídce budou 1x za rok předloženy vodoprávnímu úřadu). Dále bude vyřešena likvidace ropou kontaminovaných kalů z dešťových nádrží a odlučovačů ropných látek. Dále bude odlučovač provozován dle pokynů výrobce a v souladu s doporučeními uvedenými v protokolu o servisní prohlídce.*
- Stavebními pracemi nedojde k narušení koryta vodního toku Ohře. Případné poškození bude neprodleně nahlášeno Povodí Ohře, s. p., provoznímu středisku v Karlových Varech a koryto bude uvedeno do původního stavu na náklady investora.*
 - Nebude zasahováno do břehového porostu, svahu a břehu vodního toku Ohře (vyjma stavby výustního objektu do Ohře).*
 - Před zahájením prací na pozemku p. č. 330/1 v k. ú. Drahovice (výustní objekt dešťové kanalizace) a po jejich ukončení bude v režii stavebníka provedeno předání a převzetí staveniště za účasti zástupce Povodí Ohře, státní podnik. O předání - převzetí staveniště bude proveden protokolární zápis.*
 - Po ukončení stavby budeme požadovat digitální zaměření skutečného provedení výustního objektu ve formátech DWG, DXF a PDF.*
38. Stavebník na základě požadavku spol. MOL Česká republika, s.r.o., ze dne 15.01.2026 zajistí, aby v dalším stupni projektové dokumentace (realizační dokumentace stavby) byla zakreslena a popsána pozice nového umístění přesouvaných klecí PB lahví (jak v situačním výkresu, tak v technické zprávě). Stavebník dále navrhne a realizuje vhodné technické opatření k zajištění bezpečnosti uživatelů přesouvaného venkovního posezení v rámci změny dispozice ČSPH (např. doplněním zábradlí, apod.). Návrh opatření bude předem projednán se spol. MOL Česká republika, s.r.o.
39. Stavebník zajistí splnění relevantních požadavků správce vodního toku, spol. Lesy ČR, s.p., uvedených ve vyjádření ze dne 11.8.2025 č.j. LCR956/002394/2025:
- Křížení výše uvedených vodních toků a nové rychlostní komunikace bude provedeno v souladu s technickou normou ČSN 752130 „Křížení a souběhy vodních toků s dráhami, pozemními komunikacemi a vedeními“.*
 - Zahájení a ukončení stavebních prací na vodních tocích bude oznámeno min. 3 dny předem příslušnému správci vodního toku.*
 - Stavební stroje používané v bezprostřední blízkosti vodních toků nebudou vykazovat úniky ropných látek a olejů, na staveništi budou chemické prostředky na likvidaci úniků ropných látek.*
 - V průběhu prací nedojde k znečištění vodních toků a stavební materiál, vzniklé odpady ani zemina z výkopu nebudou ukládány na březích. Budou zajištěny tak, aby nedošlo k jejich splachování do vodních toků v případě zvýšených průtoků či dešťových srážek. Břehy koryta vodního toku a pobřežní pozemky budou po skončení prací uvedeny do původního stavu.*
 - Dotčené pozemky (p.č. 906/1 vk.ú. Olšová Vrata a p.č. 1046/3, 1046/4, 1046/5, 1493, 1159/7, 1545/1, 1545/2, 1594/3, 1594/4, 1545/1, 1545/2, 1594/3, 1594/4 v k.ú. Andělská Hora) budou před začátkem i po ukončení stavebních prací protokolárně předány (nejlépe zápisem do stavebního deníku) příslušnému správci vodního toku.*
40. Stavebník zajistí splnění požadavků Samostatného oddělení ochrany veřejného zdraví Dopravního a energetického stavebního úřadu (dále jen „OVZ DESÚ“) ze dne 02.07.2026 č.j. DESU/041/020218/26:
- Bude zaveden zkušební provoz na dobu minimálně 12 měsíců.*
 - Ke kolaudačnímu řízení bude OVZ DESÚ předložen protokol, vypracovaný v souladu s § 32a zákona 258/2000Sb., o měření hladin akustického tlaku (hluku) v nejbližších chráněných venkovních prostorech staveb v denní i noční době, kterým musí být prokázáno, že jsou dodrženy hygienické limity hladiny akustického tlaku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, pro hluk z provozu dálnice D6 Karlovy Vary – Olšová Vrata. Místa měření budou konzultována s pracovníky OVZ DESÚ.*
 - Před uvedením stavby do užívání předložit protokol o kráceném rozboru vzorku vody z přeložených vodovodních řadů prokazujících soulad s vyhláškou č. 252/2004 Sb., kterou se*

stanoví hygienické požadavky na pitnou a teplou vodu a četnost a rozsah kontroly pitné vody, ve znění pozdějších předpisů.

- Před uvedením stavby do užívání předložit doklady prokazující soulad použitých materiálů přicházejících do přímého styku s vodou s požadavky § 5 zákona č. 258/2000 Sb., a vyhlášky č. 409/2005 Sb., o hygienických požadavcích na výrobky přicházející do přímého styku s vodou a na úpravu vody, ve znění pozdějších předpisů.*
- Pokud bude požadavek na pracovní činnost mimo interval 7-21 h, bude minimálně 30 dní před zahájením prací předložena OVZ DESÚ akustická studie pro hluk ze stavební činnosti a práce směji být zahájeny teprve po vydání souhlasného stanoviska OVZ DESÚ ke stavebním pracím mimo interval 7 – 21 hodin.*

IV. Stavební úřad v souladu s ustanovením § 8 odst. 6 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen ZOPK), v návaznosti na závazné stanovisko ze dne 4.11.2022 č.j. 5055/OŽP/22-2, které vydal Magistrát města Karlovy Vary, Odboru životního prostředí, ve znění jeho změny č.j. 1765/OŽP/25 ze dne 18.6.2025 (dále jen: „Stanovisko ke kácení dřevin“):

povoluje stavebníkovi kácení dřevin

v rozsahu dle tab. č.1 citovaného Stanoviska ke kácení dřevin v rozsahu celkem 106 059 m² souvislého porostu, a současně dle tab. č.2 Stanoviska ke kácení dřevin pro celkem 1276 ks stromů s obvodem kmene nad 80 cm v obvodu stavby v k.ú. Drahovice, Olšová Vrata a Karlovy Vary, tzn. v rozsahu dle přílohy tohoto rozhodnutí.

V. Stanovuje podmínky pro kácení:

1. Kácení dřevin je možné provést pouze v případě realizace výstavby „D6 Karlovy Vary -Olšová Vrata“ bezprostředně před zahájením stavby.
2. Před zahájením kácení dřevin bude žadatelem prokazatelně prověřeno a dokladováno, zda se v korunách nenachází ptáčí hnízda. Z důvodu ochrany druhů ptáků nedojde v případě jejich výskytu k úmyslnému poškozování nebo ničení jejich hnízd a vajec nebo odstraňování hnízd
3. V případě, že na nich bude existence hnízd potvrzena, je nutno postupovat v souladu s příslušnými ustanoveními zákona (především ust. § 5 b zákona).
4. Neexistuje-li jiné uspokojivé řešení a odstranění hnízd bude nezbytné, je možno na základě žádosti Ředitelství silnic a dálnic rozhodnutím správního orgánu stanovit odchylný postup, je-li to potřebné mimo jiné v zájmu veřejného zdraví nebo veřejné bezpečnosti nebo při prevenci závažných škod na úrodě, domácích zvířatech, lesích, rybářství a vodním hospodářství nebo za účelem ochrany volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin

VI. Stavební úřad v souladu s ustanovením § 8 odst. 6 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen ZOPK), v návaznosti na Stanovisko ke kácení dřevin:

ukládá stavebníkovi provedení náhradní výsadby

na pozemku parc. č. 3355 v k.ú. Karlovy Vary, a to v počtu minimálně 193 520 ks sazenic o výšce 25 - 50 cm.

VII. Stanovuje podmínky pro náhradní výsadbu:

1. Rozsah náhradní výsadby bude konzultován s Lázeňskými lesy Karlovy Vary, p.o., Sovova stezka 504/4, Karlovy Vary
2. Termín provedení náhradní výsadby je stanoven do kolaudace stavby.
3. Dle ust. § 9 odst. 1 ZOPK má stavebník povinnost péče o vysazené dřeviny po dobu 3 let od vysazení. V tomto období uhynulé dřeviny má povinnost dosadit.

Účastník řízení, na nějž se vztahuje rozhodnutí správního orgánu (§27 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů):

Ředitelství silnic a dálnic s. p., Čerčanská č.p. 2023/12, 140 00 Praha 4-Krč

Odůvodnění:

Dne 30.11.2024 podal stavebník žádost o povolení stavby, uvedeným dnem bylo zahájeno řízení o povolení záměru.

Správní řízení je rovněž vedeno v působnosti liniového zákona. Stavba je veřejně prospěšnou stavbou.

Krajský úřad Karlovarského kraje, odbor legislativní a právní, stavební úřad a krajský živnostenský úřad, rozhodnutím č. j. KK/595/LP/23-30 ze dne 16.10.2023 schválil záměr „D6 Karlovy Vary - Olšová Vrata“, resp. změnil územní rozhodnutí Magistrátu města Karlovy Vary č. j. SÚ/11580/07/Dr-328.3 ze dne 09.07.2008 pro tuto stavbu, která byla dříve označena „R6 Karlovy Vary – Olšová Vrata“. Toto rozhodnutí následně v rámci odvolacího řízení dále změnilo Ministerstvo dopravy, odbor infrastruktury, opatřením (rozhodnutím) ze dne 18.9.2024 č.j. MD-4566/2024-910/16 (dále též „územní rozhodnutí“). Toto rozhodnutí je s odkazem na ustanovení § 330 odst. 6 stavebního zákona považováno jako rozhodnutí v části věci.

Součástí předložené projektové dokumentace stavby jsou i další stavební objekty, které však vydání povolení stavebního úřadu podle stavebního zákona nevyžadují, případně o nich již bylo rozhodnuto (rozhodnutím v části věci, viz výše citované územní rozhodnutí). Jedná se o následující:

- SO 120a.1 Svislé a vodorovné dopravní značení – sil. I/6
- SO 120b.1 Svislé a vodorovné dopravní značení – dál. D6
- SO 120c.1 Svislé a vodorovné dopravní značení – sil. II. a III. třídy
- SO 120d.1 Svislé a vodorovné dopravní značení – místní a účelové kom.
- SO 120a.2 Proměnné dopravní značení – sil. I/6
- SO 120b.2 Proměnné dopravní značení – dál. D6
- SO 417 Přeložka kabelů NN 0,4 kV – lesní cesta v km 4,3
- SO 421 Veřejné osvětlení – km 0,0 – 1,0
- SO 423 Veřejné osvětlení v km 7,5
- SO 424 Venkovní rozvody VO a NN – ČSPH MOL
- SO 451 Přeložka DK km 3,1 – 4,1
- SO 452 Přeložka DK km 2,4
- SO 453 Přeložka DOK km 5,1-7,6
- SO 461 Přeložka MK km 5,4 – 6,4
- SO 462 Přeložka MK km 7,5 – 7,6
- SO 463 Nadzemní tel. vedení km 4,550
- SO 465 Přeložka tel. vedení v obslužné komunikaci podél sil. II/222
- SO 483 Systém DIS-SOS – telefonní přípojka
- SO 490.1 Systém DIS-SOS – přípojka NN, sil. I/6
- SO 490.2 Systém DIS-SOS – přípojka NN, dál. D6
- SO 491 Systém DIS-SOS – kabelové vedení
- SO 492 Systém DIS-SOS – hlásky
- SO 493 Systém DIS-SOS – šachty a prostupy
- SO 494 Systém DIS-SOS – trubky pro optické kabely
- SO 495 Systém DIS-SOS – meteostanice
- SO 496 Systém DIS-SOS – automatické sčítače dopravy
- SO 497 Systém DIS-SOS – kamerový dohled
- SO 498 Systém DIS-SOS – optické kabely ŘSD
- SO 499.1 Systém DIS-SOS – informační systém
- SO 499.2 Systém DIS-SOS – úsekové měření rychlosti
- SO 520 Přeložka plynovodu v obslužné komunikaci podél sil. II/222
- SO 710.1 Oplocení sil. I/6
- SO 710.2 Oplocení dál. D6
- SO 711.1 Oplocení pozemků – parc. č. 1124/10 (kú. Drahovice)
- SO 711.2 Oplocení pozemků – parc. č. 1124/9 (kú. Drahovice)
- SO 711.3 Oplocení pozemků – parc. č. 1187 (kú. Drahovice)
- SO 711.4 Oplocení pozemků – parc. č. 1186/1, část 1 (kú. Drahovice)

- SO 711.5 Oplocení pozemků – parc. č. 1186/1, část 2 (kú. Drahovice)
- SO 711.6 Oplocení pozemků – parc. č. 1197 (kú. Drahovice)
- SO 711.7 Oplocení pozemků – parc. č. 1083/16 (kú. Drahovice)
- SO 711.8 Oplocení pozemků – parc. č. 1298/1 (kú. Drahovice)
- SO 801.1 Vegetační úpravy – sil. I/6
- SO 801.2 Vegetační úpravy – dál. D6
- SO 801.3 Vegetační úpravy – silnice II. a III. třídy
- SO 801.4 Vegetační úpravy – město Karlovy Vary
- SO 801.5 Vegetační úpravy – obec Andělská Hora
- SO 801.6 Náhradní výsadby – město Karlovy Vary
- SO 801.7 Náhradní výsadby – obec Andělská Hora
- SO 804 Biologická rekultivace
- SO 901.1 Přečhodné dopravní značení – sil. I. třídy
- SO 901.2 Přečhodné dopravní značení – sil. II. a III. třídy
- SO 901.3 Přečhodné dopravní značení – místní a účelové komunikace

Stavební úřad písemností – veřejnou vyhláškou – ze dne 30.12.2025 č.j. DESU/111/029674/25 vyrozuměl o zahájení řízení známé účastníky řízení a dotčené orgány. Účastníkům řízení podle § 182 písm. a) až c) stavebního zákona, a dotčeným orgánům bylo předmětné vyrozumění doručeno jednotlivě. Dalším účastníkům řízení bylo vyrozumění doručeno veřejnou vyhláškou, vyvěšenou na úřední desce Dopravního a energetického stavebního úřadu. Veřejná vyhláška byla v souladu s ustanovením § 25 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, zaslána k vyvěšení též příslušným obecním úřadům. Stavební úřad poučil ve vyrozumění o zahájení řízení účastníky řízení o dalším způsobu doručování písemností v souladu s ustanovením § 188 odst. 4 stavebního zákona.

Jelikož se jedná o navazující řízení, byla současně s vyrozuměním o zahájení řízení zveřejněna pod č.j. DESU/111/035499/25 informace podle § 9b ZPVŽP, a to postupem podle § 25 správního řádu, na úředních deskách Dopravního a energetického stavebního úřadu a příslušných obecních úřadů.

Stavební úřad podle ustanovení § 189 odst. 1 stavebního zákona nenařídil ústní jednání, protože mu poměry staveniště byly dobře známy a žádost poskytovala dostatečné podklady pro posouzení stavby, a stanovil, že ve lhůtě do 15 dnů od doručení tohoto vyrozumění mohou účastníci řízení uplatnit své námitky a dotčené orgány svá stanoviska. V průběhu stavebního řízení dále zaslalo své stanovisko pouze Ministerstvo životního prostředí, a to závazné stanovisko k ověření změn záměru, č.j. MZP/2026/220/127 ze dne 14.01.2026.

Ve stanovené lhůtě (dne 15.01.2026) uplatnil účastník řízení, spol. MOL Česká republika, s.r.o., připomínku. Vypořádání námítky je uvedeno níže pod odrážkou N-1.

Ve stanovené lhůtě (dne 16.01.2026) dále společným podáním uplatnili námitky účastníci řízení, Mgr. Zbyšek Khol, Farma Kolová s.r.o., a STATEK HROUDA s.r.o., zastoupení JUDr. Vitem Kučerou, MBA, advokátem, ev. č. ČAK 16957. Vypořádání jednotlivých bodů námítek je uvedeno níže pod odrážkou N-2.

Ve stanovené lhůtě (dne 19.01.2026) rovněž uplatnil námitku účastník řízení, Ing. Judita Michelfeitová bytem: Mezi školami 2471/10, Stodůlky, 158 00 Praha 5, zastoupená na základě plné moci Mgr. Kateřinou Kavalírovou, advokátkou NNK a partneři s.r.o., advokátní kancelář se sídlem Eliščíno nábřeží 280/23, 500 03 Hradec Králové. Vypořádání námítky je uvedeno níže pod odrážkou N-3.

Po stanovené lhůtě (dne 08.04.2026) rovněž uplatnil námitku účastník řízení, Patrick Lupínek bytem: Jasenná č.p. 1217/8, Praha 9-Horní Počernice, 193 00 Praha 913. Podatel svou námitku následně ve dnech 20.05.2026, 29.05.2026 a 08.06.2026 doplňoval o další argumentaci. Vypořádání námítky je uvedeno níže pod odrážkou N-4.

Vypořádání s návrhy a námitkami účastníků:

N-1:

Dne 15.01.2026 uplatnil účastník řízení, spol. MOL Česká republika, s.r.o., připomínku k technickému řešení stavebního objektu „SO 105.3 Úpravy v areálu ČSPH“ ve znění (citace kurzívou:)

- prosíme zakreslit a popsat pozici nového umístění přesouváných klecí PB lahví, a to jak do situačního výkresu, tak do technické zprávy

- v rámci přesunu venkovního posezení pro zákazníky ČSPH prosíme o vyřešení bezpečnosti a ochrany jeho uživatelů – např. umístěním ochranných svodidel, zídkou, apod.

Stavební úřad k dané problematice konstatuje, že představuje drobné nestavební úpravy projektu souvisejícím s realizací stavby, které lze považovat za důvodné. Obsah připomínky proto převzal do podmínky č. 38 výroku III, a má tedy za to, že námitce spol. MOL Česká republika, s.r.o. je vyhověno.

N-2:

Dne 16.01.2026 uplatnili účastníci řízení, Mgr. Zbyšek Khol, trvale bytem Andělská Hora č.p. 172, 364 71 Bochov, a dále Farma Kolová s.r.o., a STATEK HROUDA s.r.o., oba se sídlem: Libušina 527/36, 360 01 Karlovy Vary, zastoupení JUDr. Vitem Kučerou, MBA, advokátem, ev. č. ČAK 16957. (zastoupen advokátem JUDr. Vitem Kučerou, MBA, advokátem, ev. č. ČAK 16957, vykonávajícím advokacii jako společník endors advokátní kancelář s.r.o., se sídlem: Obrovského 2407, 141 00 Praha 4), (pro tuto část odůvodnění dále jen „Účastníci řízení“), podání označené jako námitky, obsahující v devíti kapitolách celkem 53 bodů s návrhem pro stavební úřad na přerušení řízení. Stavební úřad toto podání posoudil podle § 190 stavebního zákona a k jednotlivým bodům podání (citace kurzívou) pak uvádí následující:

I. ÚVODNÍ SHRUTÍ 1. Účastníci řízení obdrželi od Dopravního a energetického stavebního úřadu (dále jen „Stavební úřad“) dne 2. 1. 2026 vyznění o zahájení řízení o povolení stavebního záměru (dále jen „Řízení“) pod č.j. DESU/111/029674/25, sp. zn. SZ DESU/022126/25 (dále jen „Oznámení“) pro stavbu s názvem „D6 Karlovy Vary – Olšová Vrata“ (dále jen „Záměr“) s poučením, že toto řízení je vedeno podle zákona č. 183/2021 Sb. stavebního zákona (dále jen „StavZ“) a zákona č. 416/2009 Sb. o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury (dále jen „LinZ“). 2. Dle Oznámení požádal o povolení Záměru Ředitelství silnic a dálnic s.p., IČO: 65993390 (dále jen „Stavebník“) dne 30. 11. 2024 (dále jen „Žádost“). Projektovou dokumentaci, kterou Stavebník do Řízení předložil ve verzi 01/2024, dozoroval a autorizoval Ing. Ivo Fischer, ev. č. ČKAIT 1003822 jako hlavní inženýr projektu, a sice ve stupni podrobnosti pro stavební povolení (dále jen „DSP“). 3. Účastníci řízení pro úplnost dodávají, že k Záměru byly před Řízením vydána následující rozhodnutí o umístění Záměru: a) ze dne 9. 7. 2008 pod sp. zn. SÚ/11580/07/Dr-328.3 (dále jen „ÚR 2008“); b) ze dne 18. 9. 2024 pod č.j. MD-4566/2024-910/16, kterým byly k žádosti Stavebníka změněny části Záměru (vybrané SO) a změněno ÚR 2008 (dále jen „ÚR 2024“). 4. Účastníci řízení bránili intenzivně svá dotčená práva v územním řízení před vydáním ÚR 2024 a k ochraně jejich práv odvolací orgán stanovil v ÚR 2024 mimo jiné podmínku č. 29 k ochraně ekologického hospodaření. Podle této podmínky měl Stavebník rozpracovat takové řešení zásad organizace výstavby, aby byly minimalizovány či eliminovány vlivy výstavby na sousední pozemky, které jsou ekologicky obhospodařované. K tomu měl Stavebník vzít v úvahu informace a náměty ekologických zemědělců. Účastníci řízení tohoto svého práva využili plně a na výzvu Stavebníka podali dne 9. 4. 2025 náměty a informace pro opatření ke snížení vlivu stavby na ekologické zemědělství pro DSP (dále jen „Náměty“), tedy pro Řízení jako navazující povolovací řízení. 5. Cílem Řízení je tedy prověřit, zda Žádost a DSP nepřekročily rozsah Záměru a podmínky obou územních rozhodnutí, a zda je dostatečně zajištěna ochrana ekologického zemědělství před vlivy Záměru. 6. Účastníci řízení se nahlášením do spisu Řízení dne 7. 1. 2026 seznámili s předloženou podobou Záměru a po prostudování spisu zjistili, že Záměr vykazuje závažné vady, které mohou být k újmě jejich práv, protože mohou omezit užívání Pozemků. Proto Účastníci řízení využívají svého práva dotčeného vlastníka a podávají ve Stavebním úřadem stanovené lhůtě námitky, které specifikují níže. 7. Účastníci řízení pouze pro úplnost sdělují, že dne 24. 9. 2025 podali ústavní stížnost proti rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. 22 As 78/2025-52 ze dne 24. 7. 2025, jímž byla zamítnuta žaloba proti ÚR 2024. Účastníci trvají na tom, že ÚR 2024 je nezákonné pro nezohlednění podmínky výkupu uvedené v ÚR 2008, pro nedostatečnou určitost 4 podmínek výstavby, pro chybějící upřesnění i odůvodnění rozsahu změn v ÚR 2008 a pro nevyhodnocení vlivů Záměru.

Stavební úřad považuje body 1. až 7. námitek Účastníků za popis stavu řízení, resp. jejich pozici v řízení, nevyžadující komentář.

II. EKOLOGICKÉ HOSPODAŘENÍ 8. Účastníci řízení jsou vlastníky řady pozemků, které se nacházejí na jižní i severní straně Záměru v k.ú. Andělská Hora a k.ú. Olšová Vrata. Realizace Záměru i jeho užívání se mohou přímo dotýkat nejen výkonu vlastnictví, ale zejména užívání těchto pozemků, přičemž významný zásah do užívání pozemků Účastníci řízení očekávají minimálně u následujících 19 pozemků: a) v k.ú. Andělská Hora: parc. č. 460/6, 914/1, 1055/9, 1055/10, 1593/1, 1593/2, 1595/1, 1595/2, 1595/3, 1595/6, 1602/2, 1602/5 b) v k.ú. Olšová Vrata: parc. č. 339/13, 339/15, 339/16, 339/17, 339/22, (dále jen „Pozemky“). 9. Dotčení Pozemků Záměrem (a tím i práv Účastníků řízení) je specifické, protože Účastníci Pozemky a další své vlastnictví v jejich okolí dlouhodobě užívají pro ekologické obhospodařování na základě udělené certifikace pro ekologické zemědělství, a toto obhospodařování

zahrnuje pěstitelskou činnost pro produkci potravin v biokvalitě, chov dobytka (včetně pastvy) a lesní hospodářství včetně správy honiteb. 10. Toto obhospodařování je spojeno s účelovými vodními plochami (zejména rybníky) v okolí Záměru, které jsou ve vlastnictví či správě Účastníků řízení, avšak jsou spojeny s vodotečemi (zejména potoky), dotčenými přímo Záměrem, a dále s melioračními zařízeními a úpravami v území v okolí Záměru. Proto jakýkoliv zásah Záměrem do vodního hospodářství v území může mít negativní vliv na ekologické hospodaření Účastníků řízení v území, i když nepůjde o trvalé či dočasné zábory. 11. Obhospodařování Pozemků je systémově spojeno s obhospodařováním dalších pozemků, které jsou ve vlastnictví či správě Účastníků řízení nebo s nimi majetkově a organizačně propojených společností, určených pro výkon zemědělských a lesnických činností. Proto jakékoliv omezení užívání Pozemků bude mít synergický účinek do majetkové sféry Účastníků řízení, který přesahuje vlastní Záměr, a současně bude mít vliv na zachování kvality ekologicky produkováných potravin a krmiv, a tím zasahuje do veřejného zájmu. Veřejný zájem přitom vyplývá z udělených certifikací pro ekologické zemědělství, protože je nepochybné, že je ve veřejném zájmu, aby ekologické hospodaření zachovávalo dostatečných kvalit na svou produkci, tedy aby nebylo nadměrně zatíženo Záměrem, resp. jeho realizací a užíváním.

Stavební úřad považuje body 8. až 11. námitek Účastníků za další popis jejich pozice v řízení. Stavební úřad má za to, že citované body z hlediska jejich věcného obsahu nepředstavují námitku, a proto nevyžadují posouzení ani komentář.

12. DSP v části Souhrnná technická zpráva, tj. č. přílohy B (dále jen „STZ“) vymezuje rozsah ochranných či bezpečnostních pásem (str. 7 a 8) výčtem pozemků, jejichž rozsah však přesahuje rozsah Záměru v Oznámení (s. 4), a to např. v k.ú. Andělská Hora o pozemky parc. č. 1007, 1145, 1146, 1148, 1149, 1151/3, 1151/4, 1153, 1501/3, 1501/4 a 1601/1. Protože tato pásma mohou omezit užívání ostatních pozemků Účastníků řízení, které nespádají mezi Pozemky (a tedy do vymezení stavebního pozemku Záměru), je absence posouzení vlivů těchto pásem na výkon vlastnických Účastníků řízení ve vztahu k těmto dalším pozemkům podstatnou vadou DSP.

Stavební úřad k bodu 12. konstatuje, že skutečnosti uváděné v rámci argumentace účastníků nepovažuje za vadu projektové dokumentace, resp. za skutečnost, která by jakkoli představovala zásah do práv účastníků nad rámec platných právních předpisů. Účastníci nadto sami nedefinují, o jaká ochranná pásma se jedná, ani jaký výkon práv jim jejich vznik omezuje. Stavební úřad proto uzavírá, že vyznačení ochranných pásem v projektové dokumentaci má informativní charakter, je provedeno obvyklým způsobem a nelze je považovat za nesouladné s platnými právními předpisy. Předmětnou námitku účastníka proto stavební úřad vyhodnotil jako nedůvodnou.

13. DSP v části Technická zpráva ZOV, tj. č. přílohy B 01 (dále jen „TZ ZOV“) na str. 3 zužuje požadavky na Záměr vyplývající z podmínky č. 29 ÚR 2024, podle které byl Stavebník zajistit v DSP minimalizaci nebo eliminaci vlivů na sousední pozemky (tj. i na Pozemky) se zohledněním námětů ekologických zemědělců z hlediska klíčových období pro hospodaření. TZ ZOV však uvádí předpoklad, který nemá oporu v ÚR 2024, že vlivy dopravy provozu Záměru (emise a ostatní negativní vlivy) nejsou na závalu ekologického zemědělství, protože se Záměr nachází ve stopě stávající provozované silnice I/6, a na základě tohoto předpokladu předkládá opatření k omezení vlivů Záměru po dobu výstavby, a to zejména vlivů zvýšené prašnosti a zásahů do režimu odtoku povrchových vod. 14. Tím není splněna podmínka č. 29 ÚR 2024, protože navržená opatření nezahrnují ochranu například před následujícími negativními vlivy: a) Vlivy vznikajícími během užívání Záměru, zejména tzv. studených emisí (pevných částic z otěru pneumatik); b) Narušení dopravní obslužnosti v území; c) Narušení možností pro migraci zvěře v území; d) Rizika znečištění podzemních vod; e) Úprav meliorací v území.

Stavební úřad k bodům 13.-14. konstatuje, že nepovažuje účastníkem citované pasáže z vybraných částí projektové dokumentace za rozporné s podmínkami územního rozhodnutí. Dále má za to, že „ekologické obhospodařování“ okolních pozemků nebude realizací stavby znemožněno. Obecně je ekologické zemědělství definováno zákonem č. 242/2000 Sb., o ekologickém zemědělství a o změně zákona č. 368/1992 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, ve kterém nejsou obsažena žádná omezení pro certifikaci, která by souvisela s blízkostí dálnice. Stavba byla příslušnými dotčenými orgány komplexně posouzena a vyhodnocena z hlediska dopadu na své okolí, včetně účastníky zmiňovaných oblastí, přičemž zajištění minimalizace negativních dopadů je řešena mimo jiné i v rámci podmínek tohoto rozhodnutí. Bez vymezení konkrétních dopadů konkrétních činností do věcných práv Účastníků nemá stavební úřad jak tyto body námitek zohlednit, a proto je považuje za nedůvodné.

15. Dle TZ ZOV (str. 10, část B.8.15) může Záměr zařízením staveniště přesáhnout i na jiné pozemky (např. pro skládku zemin), a to pouze na základě potřeb zhotovitele. Takové vymezení představuje

libovůli, která není akceptovatelná, protože již v samotném Řízení musí být posouzeno na jaké pozemky staveniště přesáhne, aby jejich užívání mohlo být zajištěno uzavřením nájemní smlouvy.

Stavební úřad k bodu 15. konstatuje, že skutečnosti uváděné v rámci argumentace účastníků nepovažuje za vadu technické zprávy dokumentace Zásady organizace výstavby, resp. za skutečnost, která by jakkoli představovala zásah do práv účastníků nad rámec platných právních předpisů. Uvedená skutečnost je pouze informativního charakteru. Věcně se pak jedná o obvyklý a legislativou předpokládaný postup, kdy si vybraný zhotovitel zajistí vlastní plochy a zázemí pro stavbu v rozsahu dle jeho aktuálních potřeb a možností, přičemž je pochopitelně vázán povinností postupovat dle platných právních předpisů, včetně vypořádání majetkoprávní problematiky. K zajištění výše uvedeného je pak uložena podmínka č. 13 výroku III. Tvzení Účastníků o údajné libovůli je tedy zavádějící. Předmětnou námitku Účastníků proto stavební úřad vyhodnotil jako nedůvodnou.

16. Proto je Stavebník povinen doplnit DSP o stavebně-technická opatření k zajištění ochrany ve všech výše uvedených chybějících oblastech, a nechat v Řízení posoudit jejich dostatečnost ke splnění v ÚR 2024 široce vymezené ochrany ekologického hospodaření na okolních pozemcích.

Stavební úřad k bodu 16. konstatuje, že s ohledem na výše uvedené považuje předloženou projektovou dokumentaci a další podklady za způsobilé pro posouzení stavby v řízení o povolení záměru. Současně nemá pochyb ohledně souladu projednávané stavby s územním rozhodnutím, které je v tomto řízení považováno za rozhodnutí v části věci. Jak již bylo uvedeno výše, a případně i ve vlastním územním rozhodnutí, tzv. „ekologické obhospodařování“ okolních pozemků nebude realizací stavby znemožněno. Argumentace Účastníků je naopak věcně neurčitá, nekonkrétní v podstatné oblasti, kterou má být dopad uváděných skutečností do výkonu jejich věcných práv. Předmětnou námitku Účastníků proto stavební úřad vyhodnotil jako nedůvodnou.

III. NEDOSTATKY PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE A ŘÍZENÍ 17. Protože Stavebník dle Oznámení k Žádosti nepřiložil nezbytné náležitosti (podklady), tak před vydáním Oznámení Stavebník Žádost elektronicky doplnil o podklady dne 16. 4. 2025, 20. 8. 2025 a 3. 12. 2025. Z nahlížení do spisu vyplynulo, že těmito nezbytnými podklady byla projektová dokumentace, kterou tak kompletně a se všemi náležitostmi Stavebník předložil do Řízení až 3. 12. 2025, a že Stavební úřad nevyzval Stavebníka podle ust. § 185 odst. 2 StavZ k doplnění Žádosti do 10 dnů od zahájení Řízení. Dle Oznámení bylo přitom Řízení zahájeno dnem podání Žádosti, tedy více než rok před přiložením DSP (se všemi zákonem požadovanými náležitostmi) k Žádosti. 18. Proto byl Stavební úřad povinen podle ust. § 185 odst. 3 písm. a) StavZ takto neúplnou Žádost neprojednat a odložit, což ovšem neučinil. Namísto toho přijal doplnění i rok po zahájení Řízení a následně rozeslal Oznámení, byť tímto stihnul Řízení procesní vadou.

Stavební úřad k bodům 17.-18. konstatuje, že údajné „procesní vady“ se netýkají práv Účastníků, a proto je považuje za mimoběžné. Proces kompletace podkladů žádosti je věcí stavebníka. Posouzení jejich úplnosti pak přísluší stavebnímu úřadu. Postup při doplňování podkladů pak byl mezi stavebním úřadem a stavebníkem koordinován. Nestandardní délka řízení je pochopitelně obecně nežádoucí, nicméně zejména v případě složitých liniových staveb nebývá nijak neobvyklá. Vzhledem ke skutečnosti, že daná problematika s ohledem na výše uvedené nespadá do námitkové sféry Účastníků, stavební úřad považuje tyto body námitek za nedůvodné.

19. Dle Oznámení je Záměr rozčleněn na 132 dílčích stavebních objektů, vymezených číselným označením, zkráceným názvem a umístěním dle projektového staničení, které je však v provedeno v opačném směru než provozní staničení (tj. od Karlových Varů k Praze). Toto zcela změněné systémové označování umístění částí Záměru působí zásadní obtíže porovnání údajů o Záměru v DSP se skutkovým stavem, zejména když Záměr z velké části nahrazuje stávající komunikaci I/6 s provozním staničením, a tím bez jakéhokoliv důvodu podstatně snižuje srozumitelnost DSP a tím omezuje možnost věcné argumentace k Záměru pro obranu práv Účastníků řízení.

Stavební úřad k bodu 19. konstatuje, že považuje předloženou projektovou dokumentaci a další podklady za způsobilé pro posouzení stavby v řízení o povolení záměru. Podoba projektové dokumentace stavby je věcí stavebníka, přičemž v tomto konkrétním případě je držena kontinuita se všemi předchozími stupni projektové přípravy, včetně pravomocného územního rozhodnutí. Bez specifikace dopadu uvedené skutečnosti do výkonu věcných práv Účastníků proto stavebnímu úřadu nezbyvá, než vyhodnotit předmětnou námitku jako nedůvodnou.

20. Nadto DSP neobsahuje posouzení, jak splňuje všechny podmínky ÚR 2008 a ÚR 2024 (které mění rozsáhle mění ÚR 2008). Tím by mohlo dojít k tomu, že povolení Záměru vydané v rámci Řízení bude obsahovat objekt či část Záměru, která nebyla součástí těchto územních rozhodnutí.

Stavební úřad k bodu 20. konstatuje, že posouzení souladu technického řešení stavby s pravomocným územním rozhodnutím probíhalo mimo jiné v rámci tohoto řízení, přičemž porušení podmínek, resp. porušení zákonných postupů stavební úřad nezjistil. Nadto v rámci přílohy č.3 souhrnné technické zprávy posoudil soulad s podmínkami územního rozhodnutí i projektant. Naopak argumentace Účastníků v tomto bodě je opět bezobsažná, bez specifikace dopadu uvedené skutečnosti do výkonu jejich věcných práv, a proto stavebnímu úřadu nezbývá, než vyhodnotit předmětnou námitku jako nedůvodnou.

21. Účastníci řízení i v řízení před správními soudy namítali nepřehlednost změn provedených v ÚR 2024 oproti ÚR 2008. Skutečnost, že ani Oznámení, resp. DSP neobsahují posouzení splnění jednotlivých podmínek, tuto nejistotu subjektů práva akorát prohlubují, což v konečném důsledku může vést k nepřezkoumatelnosti povolení Záměru vydaného v pozdější fázi Řízení. 22. Nadto k neúplnosti DSP přispívá i to, že je předložena v časové verzi, která předchází jak pravomocnému ÚR 2024, tak Námětům. Vzhledem k tomu, že ÚR 2024 změnilo podmínky Záměru, zejména k ochraně ekologického zemědělství (podmínka č. 29), na což reagovaly Náměty vycházející z obsahu této podmínky, tak DSP z 01/2024 nemohla zajistit, že splní podmínky ÚR 2024 a Námětů. Stejně tak DSP neobsahuje posouzení, zda a jak splňuje jednotlivé požadavky stanovisek a vyjádření z dokladové části příloh Žádosti. 23. Proto Účastníci řízení mají důvodně za to, že DSP nelze bez dalšího použít k posouzení Záměru kvůli vadám při její přípravě, a Stavebník ji musí předložit upravenou tak, aby časově navazovala na ÚR 2024 a Náměty, a aby označovala umístění všech částí Záměru podle skutkového stavu (tj. podle provozního staničení).

Stavební úřad k bodům 21.-23. konstatuje, že s ohledem na výše uvedené považuje předloženou projektovou dokumentaci a další podklady za způsobilé pro posouzení stavby v řízení o povolení záměru. Současně nemá pochyb ohledně souladu projednávané stavby s územním rozhodnutím, které je v tomto řízení považováno za rozhodnutí v části věci. Projektant stavby se danou problematikou prokazatelně zabýval, viz přílohy č.3 a č.4 Souhrnné technické zprávy. Stavební úřad pak neshledal v doložených podkladech žádné důvody, bránící vydání povolení stavby. Argumentace Účastníků je nadále věcně neurčitá, nekonkrétní v podstatné oblasti, kterou má být dopad uváděných skutečností do výkonu jejich věcných práv. Předmětné námitky Účastníků proto stavební úřad vyhodnotil jako nedůvodné.

IV. NEDOSTATEČNÉ ZACHOVÁNÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI PRO HOSPODAŘENÍ 24. V bodě I Námětů Účastníci řízení požadovali zajištění přístupu k Pozemkům ve stávající míře s dodržением následujícím parametrů: a) Přístup bude zajištěn celoročně; b) Při dočasné nemožnosti přístupu kvůli provádění stavebních prací bude zajištěn přístup dle aktuální potřeby Účastníků řízení pro provádění jednotlivých úkonů ekologického zemědělství, jejichž harmonogram je proměnlivý podle aktuálních pěstebních plánů a podle aktuálních klimatických podmínek.

Stavební úřad k bodu 24. konstatuje, že přístupy na pozemky jsou řešeny jednak v rámci podmínek č. 15 a 16 výroku III., uložených stavebním úřadem přímo, a současně i v rámci podmínky č. 33., převzaté stavebním úřadem z požadavků závazného stanoviska dotčeného orgánu na úseku zemědělského půdního fondu. Stavební úřad má za to, že postupem stavebníka dle citovaných podmínek bude věcně zajištěn i požadavek Účastníků dle bodu č. 24, a to za předpokladu elementární vůle zúčastněných stran dosáhnout dohody a nikoli obstrukcí, neboť realizace takto rozsáhlé stavby v území při nutnosti zachovat provoz vedený stávající silnicí I/6 nepochybně přinese celkové omezení dopravy a nutnost krátkodobého strpění kompromisních řešení, např. v podobě objížděk, apod. Cílem projektu je však tato omezení minimalizovat. Stavební úřad má s ohledem na výše uvedené za to, že námitce je vyhověno.

25. Omezení dopravního přístupu je obsaženo v následujících částech DSP, přičemž výše uvedené parametry nebyly v DSP dostatečně zohledněny: a) TZ ZOV: - Předpokladem dovážení vody pro potřeby výstavby (na str. 2): TZ ZOV sice předpokládá zásobování výstavby stavby vodou i vodovodní přípojkou z distribučních rozvodů VODAKVA (str.3), avšak bez specifikace množství, které má být dodáváno přípojkou, a množství dováženého silniční dopravou. Nadto DSP neobsahuje dokumentaci pro zřízení přípojky, a proto podle ní nelze zhodnotit vlivy přípojky, jejího vybudování a odstranění na Záměr, na jeho okolí a na dopravní obslužnost (která může být kvůli zřizování/odstraňování přípojky přerušena). Protože je doprava pro výstavbu specifikována pouze obecně (po všech stavbou dotčených pozemních komunikacích), může být dopravou vody omezena dopravní obslužnost Pozemků, a přitom DSP neobsahuje údaje pro posouzení míry takového omezení; - Vymezením obvodu staveniště Záměru (na str. 4) pouze obalovou křivkou dle hranic pozemků trvalého a dočasného záboru, přestože pro výstavbu (a

tedy součást zařízení staveniště) mají sloužit pozemní komunikace (bez bližší specifikace) pro napojení na dopravní infrastrukturu, a tedy rozsah staveniště a jeho zařízení by měl být v DSP vymezen širěji, tj. včetně těchto dotčených komunikací; - Dopravně inženýrskými opatřeními (na str. 5), která zahrnují jen veřejnou individuální a hromadnou dopravu, tj. nezahrnují nezbytnou dopravu pro lesní a polní obhospodařování technikou ve stávajícím rozsahu. Absence zahrnutí tohoto druhu dopravy do úpravy dopravy během výstavby znemožňuje posoudit, zda úpravy dopravy umožní i nerušený provoz zemědělské a lesní techniky ve stávajícím složení a rozsahu; - Obsahem etap výstavby (str. 12 a 13), které po provedení skrývek ornice předpokládá výstavbu lesní cesty a 3 úseků místních komunikací, provizorní komunikace a pak výstavbu doprovodné komunikace. Touto obecnou specifikací postupu vzniká riziko, že po provedení skrývek a kácení zeleně nebude možné částmi dotčených pozemků projíždět zemědělskou či lesní technikou, dokud nebudou vybudovány lesní cesty, úseky místních komunikací a provizorní komunikace. b) Harmonogramem výstavby (příloha č. 3 TZ ZOV), který je rozložen pouze s ohledem na stavební sezónu a šetrnost k provádění stavebních objektů (jak je uvedeno na str. 11 TZ ZOV), ale nikoliv pro koordinaci s obhospodařováním okolí, které vyžaduje celoroční přístup. c) Výpočty kapacity komunikací (viz část DSP E.6.3. Dopravně inženýrské výpočty o 4 dokumentech, na které se odkazují technické zprávy všech SO Objížďka): které nezahrnují posouzení parametrů lesních, polních a obslužných komunikací určených pro dopravní obslužnost pro ekologické obhospodařování polí, pastvin a lesů, a údržbu meliorací na nich, tj. zejména posouzení průjezdných šířek, výšek, únosnosti a rozhledů v křižovatkách či sjezdech pro zajištění dopravní bezpečnosti; d) Přístupem na pozemky ZPF během realizace stavby (příloha č. 6 TZ ZOV) s tím, že TZ ZOV i tato příloha stanoví zajištění dopravní obslužnosti pozemků specifikací nikoliv podle jejich parcelních čísel, ale vymezením půdních celků (na str. 3 TZ ZOV) vymezených číselně podle údajů ve veřejném registru LPIS (celkem 8 půdních celků obhospodařovaných společnostmi AG SLUŽBY, s.r.o. a Statek Románek, s.r.o.), přičemž v příloze č. 6 TZ ZOV Účastníci řízení shledávají následující nedostatky, které se taktéž týkají omezení dopravního přístupu: - Vnitřně rozporné tvrzení v úvodu (str. 1), že na obhospodařované celky bude zajištěn přístup po celou dobu výstavby, ovšem s místními omezeními; - Pro půdní celek 6303/3 (str. 4): Absence specifikace vlastností polní cesty SO 114 omezeními v širším území v okolí Olšových Vrat v etapě 2; - Pro půdní celek 4301/6 (str. 5): Absence řešení a doby uzavírky silnice III/22224; - Pro půdní celek 4401/3 a 4402/5 (str. 5): Odkaz na sjezd z doprovodné komunikace mimo obvod Záměru (tím nemůže být tato část posouzena v Řízení); - Pro půdní celek 5403 a 5406 (str. 5): Odkaz na přístup ze silnice I/6 taktéž mimo obvod Záměru; - Přístup na půdní celek 5406 ze silnice I/6 zprostředkovaně z místní komunikace má být zajištěn přeložkou místní komunikace do chatové osady ve 3 fázích (str. 6), kdy ve fázi 2 a 3 má být omezen přístup vždy na 1 měsíc, Odkaz omezení přístupu podle budoucí dohody je neurčitý a je třeba jej proto posoudit v Řízení; e) Objížďkami SO 902, 903, 904, 905.1, 905.2, 906.1, 906.2, protože podle dílčích technických zpráv těchto stavebních objektů (části DSP č. D.1.1.35 až D.1.1.40): - Vozovky provizorních komunikací jsou navrženy ve 2 kategoriích podle předpokládané dopravní zátěže jednotlivých SO (TP 170 u každého, a u 4 z nich pro méně zatížené úseky se použije vozovka s nižšími parametry), avšak u žádného z nich není zahrnut provoz zemědělské a lesní techniky. Proto nelze posoudit, zda tyto provizorní komunikace jsou způsobilé sloužit pro provoz této techniky nepřetržitě po dobu předpokládané výstavby Záměru (36 měsíců); - po skončení funkce jednotlivě specifikovaných úseků jednotlivých SO má být provedeno jejich odtěžení a zásyp, ale není současně specifikována povinnost rekultivace včetně péče o vysazenou zeleň. Tím může dojít k zaplevelení zásypů a šíření plevelu na Pozemky k újmě jejich užívání pro ekologické hospodaření, a případně též k rušení užívání Pozemků potřebou přístupu pro údržbu zeleně na zásypech; - pro zřízení jejich částí má být provedena homogenizace aktivní zóny a lokální výměna materiálu, avšak chybí posouzení následků těchto prací na možnosti rekultivace; - po skončení funkce provizorních komunikací má být provedeno jejich odstranění včetně zemního tělesa, avšak chybí specifikace tras, kterými má být toto odstranění prováděno. Tím může být ovlivněno užívání Pozemků, a proto musí být odstranění přesně specifikováno a v Řízení musí být posouzen jeho vliv na užívání Pozemků; - jsou součástí DSP výpočty kapacity komunikací, podle nichž lze posoudit schopnosti objížďek převést očekávané intenzity dopravy, avšak tyto výpočty nezahrnují provoz zemědělské a lesní techniky ve stávajícím rozsahu, ale pouze výpočty intenzity provozu osobních a nákladních automobilů a autobusů v rámci veřejné dopravy.

Stavební úřad k bodu 25. konstatuje, že skutečnosti uváděné v rámci argumentace účastníků nepovažuje za vadu technické zprávy dokumentace Zásady organizace výstavby, resp. za skutečnost, která by jakkoli představovala zásah do práv účastníků nad rámec platných právních předpisů. Uvedené skutečnosti jsou informativního charakteru, a z hlediska posouzení stavby v rámci řízení o povolení záměru je stavební úřad považuje za dostatečné a v souladu s platnou legislativou. Účastníci opět neuvádějí konkrétní dopad

namítaných skutečností do výkonu jejich věcných práv. Stavební úřad dále konstatuje, že možné dopravní komplikace v území lze pochopitelně očekávat (a to nejen v souvislosti s deklarovanou obavou z potřeby zajistit dovoz vody na zařízení staveniště, nebo eventuálně přesunem hmot z rušených provizorních komunikací), nicméně Účastníci nedisponují přednostním právem na užívání veřejně přístupných komunikací nebo objízdných tras, a proto budou muset tato krátkodobá omezení strpět stejně jako ostatní účastníci silničního provozu. Vymezení obvodu staveniště odpovídá zásadám projektování dopravních staveb a přístupové komunikace se do něj nezahrnují. Stavební úřad uložil stavebníkovi povinnosti ve vztahu k těmto komunikacím v rámci podmínek č. 17, 18 a 19 výroku III., což je relevantní pro jejich správce (kterými však Účastníci nejsou). Stavba bude z důvodu nutnosti zachovat stávající provoz prováděna po etapách, přičemž etapizace zohledňuje povinnosti stavebníka k zajištění přístupů, uložených v rámci zmiňovaných podmínek č. 15 a 16. Stavební úřad dále konstatuje, že dle komentáře projektanta odpovídají parametry všech lesních a polních cest dle ČSN 73 6108 a 73 6109. Tyto normy slouží k tomu, aby navržené komunikace (mimo jiné) vyhovovaly provozu lesní a zemědělské techniky. Konstrukce jsou navrženy dle Katalogu vozovek polních cest pro očekávané dopravní zatížení (příslušné skladby jsou analogicky využity i pro lesní cesty). Technické řešení bylo projednáno s budoucími vlastníky. Jak bylo uvedeno výše, stavebník, resp. zhotovitel je nad rámec podmínek tohoto povolení respektovat i všechny další právní předpisy, nemůže tedy mimo jiné zasahovat do pozemků bez předchozího projednání s jejich vlastníky, o čemž spekulují Účastníci v rámci této své námítky. Předmětnou námitku Účastníků proto stavební úřad vyhodnotil jako nedůvodnou.

26. S ohledem na výše uvedené nedostatky v zajištění nepřetržité dopravní obslužnosti Pozemků ve stávajícím rozsahu (zejména pro zemědělskou a lesní techniku) či nedostatečnou určitost opatření pro zajištění dopravní obslužnosti, mají Účastníci řízení za to, že v DSP předložené dopravní řešení nezajistí dostatečnou ochranu jejich práv pro využívání Pozemků stávajícím způsobem. Tím zároveň nejsou naplněny požadavky podmínky č. 29 pro podporu ekologického hospodaření, konkretizované v součinnosti s Účastníky řízení v Námětech. Proto je Stavebník povinen opatření pro zajištění dopravní obslužnosti upravit a předložit k posouzení v Řízení.

Stavební úřad k bodu 26. konstatuje, že s ohledem na výše uvedené považuje při dodržování podmínek výroku III., zejm. č. 13, 15, 16, 17, 18, 19, 33 aj., a dále s ohledem na návrh opatření, předkládaný v rámci vybraných příloh projektové dokumentace (např. Zásady organizace výstavby, Harmonogram výstavby, atd.) a i s ohledem na objektovou skladbu za dostatečný a způsobilý k vydání povolení záměru bez dalšího doplňování. Argumentace Účastníků je účelová, bez konkrétních dopadů uváděných skutečností do výkonu jejich věcných práv. A současně zjevně směřující proti smyslu ustanovení § 24 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve změní pozdějších předpisů. Předmětnou námitku Účastníků proto stavební úřad vyhodnotil jako nedůvodnou.

V. NEZAJIŠTĚNÍ DOSTATEČNÝCH PODMÍNEK PRO MIGRACI ZVĚŘE 27. V Námětech v bodu 2 Účastníci řízení požadovali zajištění migračních koridorů. Dle DSP bude třeba provést zřízení nového přemostění v důsledku Záměru. Stávající místní poměry v území zahrnují potřeby jak pro pohyb zemědělské či lesní techniky, tak i pro migraci divoké zvěře a přesuny hospodářských zvířat po vlastních nohou. Stavebník má vzhledem ke znalosti místních poměrů ohledně zvěře a hospodářských zvířat za to, že těchto nároků na migraci či přesun se mohou dotknout zejména dílčí stavby Záměru, a to mosty SO 211.2, 212, 213, 241 a 242, protože podle dílčích technických zpráv těchto stavebních objektů (části DSP č. D.1.2.11 až D.1.2.15) je jejich účelem převedení dálnice D6 přes místní potok nebo doprovodné komunikace přes dálnici D6 nebo přemostění vedení lesní cesty přes přeložku Vratského potoka, ovšem se současně tvrzeným respektováním migračního profilu zvěře. 28. Potřeba migrace je však založena na zastaralém odborném zhodnocení (Evernia spol. s r.o. z r. 2003), a například část DSP 1.2.11 počítá s přemostěním především pro živočichy kategorie C: lišky a jezevce, když odkazuje na zastaralou migrační studii, podle níž v těchto místech migrují právě tyto menší živočichové (údaje o možnostech průchodu pod mosty jsou v DSP obsaženy pouze nepřímým a neúplným – pouze v technických zprávách jsou uvedeny některé údaje, například pro SO 213: Výška mostu nad terénem 4,418m, SO 241: Výška mostu nad terénem 2,50m, SO 242: Výška mostu nad terénem 2,50m, z čehož lze vyvodit, že průchozí šířka pod mostní konstrukcí bude často méně než 1,50m, tedy nedostatečná pro průchod vysoké zvěře). Dle Námětů, které vycházejí z aktuálního stavu výskytu zvěře, migruje přes Pozemky či v jejich blízkosti též vysoká zvěř, černá zvěř, a nadto je třeba zajistit přechod pro hospodářská zvířata na Pozemcích (bez kolize s jinou dopravou, tj. nelze pro jejich přesuny bezpečně využít provizorní komunikace, lesní a polní cesty). 29. Protože podchody pod těmito mosty nejsou dostatečně dimenzované a zpevněné (např. pro výstavbu Mostu SO 211.2. musí být po celou dobu výstavby zajištěn jen průchod pěších – viz str. 12 příslušné

technické zprávy D.1.2.11) pro tyto další dopravní nároky, budou Záměrem narušeny migrační trasy a tím bude vznikat dlouhodobé riziko poškozování plodin a stavu Pozemků v důsledku neřízené migrace zvěře a rovněž tím nebude zajištěna stávající dopravní obslužnost, která mimo trasy pro zemědělskou a polní techniku zahrnuje i trasy pro přechody hospodářských zvířat. 30. Některé z těchto dílčích staveb předpokládají přerušení dopravního provozu na nich po dobu výstavby, avšak ne podle potřeb ekologického zemědělství, ale podle harmonogramu a potřeb výstavby Záměru. Vzhledem k tomu, že STZ předpokládá zprovoznění Záměru na rok 2029, s možností dalšího prodloužení prací realizací technické a biologické rekultivace (jak je uvedeno obecně na str. 6 STZ), mohou omezení dopravní obslužnosti způsobit vážné újmy ekologickému obhospodařování, protože mohou zasáhnout min. 3 po sobě následující zemědělské sezóny. 31. Proto nelze podle DSP zcela zhodnotit komplex všech vlivů dopravních úprav v důsledku realizace a užívání Záměru na okolí, a tím ani na práva Účastníků řízení. Stavební úřad je přitom povinen posoudit hrozící negativní vlivy v jejich provázanosti, nikoliv izolovaně.

Stavební úřad k bodům 27.-31. konstatuje, že problematika migrace zvěře je komplexně řešena příslušnými dotčenými orgány na úseku ochrany životního prostředí, zejména v rámci posouzení vlivu stavby na životní prostředí v rámci procesů dle ZPVŽP, které pro stavbu proběhlo v souladu s platnou legislativou a jehož výstup, tzn. stanovisko EIA je odpovídajícím způsobem zohledněno v rámci podmínek ať už územního rozhodnutí, nebo tohoto rozhodnutí, viz podmínka č. 30 výroku III. Stavební úřad současně neshledal žádná omezení pro užívání doprovodných komunikací realizovaných v souvislosti se stavbou dálnice D6 pro hromadné přesuny hospodářských zvířat v souladu s platnou legislativou (např. § 60 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů). Pokud mají být dalším předmětem námítky kompenzace možných škod v souvislosti se změnou migračních tras zvěře, pak stavební úřad konstatuje, že tuto problematiku mu nepřísluší řešit v řízení o povolení záměru podle stavebního zákona. Pokud takové škody vzniknou, Účastníci se budou moci domáhat kompenzací za použití jiných právních předpisů (např. zákona č. 449/2001 Sb., o myslivosti, ve znění pozdějších předpisů) u příslušných správních úřadů (mezi které však stavební úřad nepatří). Jelikož Účastníky požadovaná opatření nejsou v rámci námítky dále přesněji specifikována, stavební úřad je s ohledem na výše uvedené vyhodnotil jako nedůvodné.

VI. NEDOSTATKY OCHRANY POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD 32. V bodě 3 Námětů Účastníci řízení požadovali zajištění opatření pro pravidelnou údržbu retenčních nádrží, které jsou určeny pro nakládání s odpadními vodami ze Záměru, a jejich doplnění o opatření k filtraci nad rámec minimálních zákonných požadavků kvůli citlivosti ekologického hospodaření na okolních pozemcích. 33. DSP ve své části (Příloha STZ č. 01 CVŘ – Textová část), která se zabývá celkovým vodohospodářským řešením Záměru (dále jen „TZ CVŘ“), uvádí všeobecně k odvodnění komunikace Záměru (na str. 5), že povrchové vody z komunikací budou po předčištění v sedimentačních nádržích odváděny do vodních toků, a přeložky komunikací a polních cest (tedy v části Záměru, která se nejvíce dotýká Pozemků) do patních příkopů. 34. Pro ochranu povrchových vod před jejich vypouštěním do vodotečí však TZ CVŘ zahrnuje jen ochranný prvek (str. 6): odlučovač lehkých kapalin (DUN), kterým však není zajištěno vyčištění tzv. studených emisí, tj. pevných částic z otěrů pneumatik vozidel při užívání Záměru (odlučovače ropných látek neboli ORL totiž zachycují pouze ropné látky, nikoliv pevné částice, které je pak budou zanášet a tím omezovat jejich funkčnost), jejichž nárůst vlivem zvýšené intenzity provozu Záměr dle DSP předpokládá, a tím dojde i ke zvýšení tohoto druhu imisí nad místní poměry, tedy nad přípustnou míru. Bez doplnění těchto ochranných prvků nebude zajištěna dostatečná ochrana povrchových vod, a těmito imisemi bude negativně ovlivněno okolí Záměru, včetně užívání Pozemků pro ekologické hospodaření.

Stavební úřad považuje body 32. a 33. za specifikaci požadavku na investora, resp. popis zjištění Účastníků, které nevyžadují komentář. K bodu 34. pak po konzultaci s projektantem stavby konstatuje, že zkratka DUN znamená „dešťová usazovací nádrž“ nikoliv „odlučovač lehkých kapalin“. DUN naopak přímo slouží k zachycení pevných nečistot. Splaveniny těžší než voda se gravitačně usazují na dně DUN, která je pravidelně čištěna (odsáním). Materiál pneumatik dosahuje dle obecně dostupných údajů objemových hmotností 1.1 až 1.4 t/m³ a nemělo by tudíž docházet k proplavení částic přes DUN. Odtoky DUN (případně odtoky z integrovaných DUN+ORL) obsahují navíc stabilní norné stěny, které rovněž aktivně snižují možnost proplavení pevných částic. Dále lze konstatovat, že součástí podkladů řízení jsou i vyjádření subjektů příslušných k řešení ochrany vod (správců povodí, vodoprávních úřadů), přičemž žádný z nich navrhované řešení nerozporoval. Stavební úřad má tedy za to, že ochrana povrchových vod před imisemi je zajištěna dostatečně, v rozsahu zcela obvyklém pro liniové dálniční stavby a proto považuje námítku Účastníků pod bodem 34. za nedůvodnou.

35. Nadto DSP obsahuje paušální způsob čištění dešťových vod odváděných z komunikací Záměru nesprávně jejich sváděním do: 1. usazovacích (sedimentačních) nádrží, pak do retenčních nádrží, a nakonec do filtrů: odlučovačů ropných látek (ORL) před jejich vypuštěním jako čistých do přilehlých vodotečí (Vratský potok, Telenecký potok, bezejmenný tok) či volně do terénu (dle seznamu odvodňovaných úseků na str. 5-6 TZ CVŘ). 36. Podle technických norem týkajících se odvodňování komunikací (ČSN 73 6101, 73 6110, 73 6201 a TO 107) je však předepsané jiné pořadí vodohospodářských objektů pro čištění odpadních vod, a to splnění čištění v tomto pořadí: 1. Sedimentace, 2. Separace/Filtrace, 3. Akumulace/Retence, tj. ORL má být instalován před přívodem vody do retenční nádrže tak, aby v ní byla shromažďovány pouze vyčištěné vody. Rozpor mezi pořadím určeným technickou normou a pořadím uvedeným v TZ CVŘ prokazuje, že způsob nakládání s povrchovými vodami není v souladu s právními předpisy, a tím nezajistí vypouštění pouze vyčištěných vod ze Záměru do vodotečí, jak TZ CVŘ tvrdí. Účastníci řízení pro úplnost dodávají, že TZ CVŘ u SO 303 (str. 11) uplatňuje správné pořadí vodohospodářských objektů, takže není vůbec zřejmé, proč je neuplatňuje všude stejně pro odvodnění Záměru.

Stavební úřad považuje bod 35 za popis zjištění Účastníků, který nevyžaduje komentář. K bodu 36. pak konstatuje, že návrh opatření na ochranu povrchových vod je provedeno autorizovaným projektantem, disponujícím odbornou kvalifikací pro danou oblast. Současně lze konstatovat, že pořadí DUN, ORL a RN je v jednotlivých lokalitách (viz SO 342.1, 343.1, 344.1 a 345.1) řešeno odlišně dle místních podmínek. Všechna uspořádání jsou ovšem plně v souladu s ČSN 73 6101 a navazujícími předpisy (viz zejména TP 83 a VL („vzorové listy“) 2 - 32-02 a 32-03). Stavební úřad považuje za krajně nepravděpodobné, aby stavebník – státní investor a správce dálniční sítě ČR – postupoval v rozporu s platnými technickými předpisy na úseku dálničních staveb, resp. že by cíleně navrhoval nefunkční řešení k ochraně povrchových vod, jak implikuje námitka Účastníků. Stavební úřad má tedy za to, že ochrana povrchových vod před znečištěním je zajištěna dostatečně, v rozsahu zcela obvyklém pro liniové dálniční stavby a proto považuje námitku Účastníků pod bodem 36. za nedůvodnou.

37. Toto nesprávné či nedostatečné použití prvků pro ochranu povrchových vod je dále zřejmé i ze způsobu odvodnění Záměru (str. 8) na km 2,480-4,725, km 4,725-7,330, km 7,330-8,020, u kterých všech má být odvodnění prováděno přes příslušnou sedimentační nádrž odpadem buď Vratského potoka nebo do otevřeného kanálu jako přítoku Mlýnského potoka, aniž by zahrnovaly retenční nádrže a ORL. Touto absencí prvků nebude možné zajistit čistotu vypouštěných vod a tím bude ohroženo ekologické hospodaření na Pozemcích, se kterými tyto vodoteče sousedí, nebo se nachází v jejich blízkosti (a tak hrozí kontaminace podzemních vod a tím i kontaminace Pozemků).

Stavební úřad k bodu 37. konstatuje, že v rozporu s námitkou Účastníků údajnou závadu v projektu neshledává, neboť z podkladů se jeví patrné, že jak SO 343.1 (relevantní pro km 2,480 až 4,725), tak i SO 344.1 (km 4,725 až 7,330) obsahují sestavu DUN + RN + ORL (viz částí D.3.15 a D.3.16 DSP), což je konečkoncův elementární požadavek na řešení odtokových poměrů dálničních komunikací, aplikovaný (na základě požadavků dotčených orgánů) na všech novostavbách celé dálniční sítě ČR. Lze rovněž zopakovat, že součástí podkladů řízení jsou i vyjádření subjektů příslušných k řešení ochrany vod (správců povodí, vodoprávních úřadů), přičemž žádný z nich navrhované řešení nerozporoval. Stavební úřad má tedy za to, že ochrana povrchových vod je v rámci projektu zajištěna dostatečně, v rozsahu zcela obvyklém pro liniové dálniční stavby, a proto považuje námitku Účastníků pod bodem 37. za nedůvodnou.

38. V DSP dále chybí specifikace: a) Konkrétní retenční nádrže, do které má být odváděna voda z konkrétní části Záměru (jen tak lze posoudit dostatečnost její kapacity); b) Konkretizace způsobu odvodu vody ze sedimentační nádrže do ORL a pak do retenční nádrže (např. potrubí, kanál, příkop a jejich povrchová úprava, která zabrání únikům nevyčištěných vod mimo ně) a způsob údržby těchto odvodů vody (včetně přístupu k nim); c) Izolace dna a stěn retenčních nádrží, která zamezí průsakům těkavých látek, které v nich budou dle pořadí objektů v TZ CVŘ obsaženy, protože jejich odstranění má dle TZ CVŘ proběhnout až následně v ORL. Prefabrikované podzemní jímky či otevřené zemní nádrže s fóliovým těsněním bez uplatnění speciálních izolací proti těkavým látkám totiž zabrání pouze průsakům vod, ale ne těkavých látek; d) Vlastností odtoků na úrovni dna nádrží pro možnost vypuštění celé nádrže ve vztahu k instalaci ORL. Při využití možnosti vypustit celou nádrž tak může být vypuštěna voda mimo ORL, tedy nevyčištěná od ropných látek, a kontaminovat nárazové okolí, včetně podloží Pozemků; e) Přesného rozsahu úpravy vodoteče u SO 312 Přeložka Vratského potoka v km 3,400 a SO 324 Přeložka Vratského potoka v km 2,700.

Stavební úřad k bodu 38. konstatuje, že kapacitní výpočty RN jsou přílohou textové části CVŘ (viz příloha 2). Jsou přesně definovány jak odvodňované úseky, tak objemy jednotlivých RN. Technické řešení odvodu vody je nejlépe zřejmé z výkresů v částech D.3.14 až D.3.17. V rámci procesu čištění vod z dálniční kanalizace se problematika „těkavých látek“ z podstaty neřeší, neboť „těkavost“ je schopnost přecházet do plynného skupenství, což zjevně není relevantní. RN jsou koncipovány tak, že ORL je buď před RN předřazen (pak je tedy v RN již čistá voda) nebo je odtok ze dna RN veden přes ORL. Zbytkové vody z kalových jímek a jiných částí RN (potažmo DUN) pod úrovní odtoku jsou určeny k odčerpání. SO 321 a SO 324 pak jsou uvedeny a zakresleny v souhrnných částech DSP a podrobnosti technického řešení dokumentují části D.1.9.8 a D.1.9.11 DSP, takže námitka ve věci údajně chybějící specifikace je nejasná. Bez další specifikace včetně konkrétního dopadu výše uvedeného do výkonu věcných práv Účastníků proto stavebnímu úřadu nezbyvá, než vyhodnotit předmětnou námitku jako nedůvodnou.

39. Nadto jsou doplněny nové úpravy vodotečí (str. 15-16 TZ CVŘ): SO 320, 323, 326.1, 328.1, 328.2, 329 – tedy nepřipustně nad rozsah Záměru dle ÚR 2024. Tyto části Záměru tedy nemohou být součástí posouzení Záměru dle Žádosti.

Stavební úřad k bodu 39. konstatuje, že SO 320 byl jmenovitě součástí již dokumentace DÚR (Pragoprojekt, 2003), a je tedy součástí územního rozhodnutí. SO 323, 326.1, 328.1, 328.2 a 329 pak zahrnují úpravy vodních toků, které byly původně zařazeny jako součást SO 101ab (hlavní trasy). S přihlédnutím k platné právní úpravě byly tyto SO (jakožto vodní díla) pouze formálně vyčleněny z objektů pozemních komunikací. Bez specifikace dopadu uvedené skutečnosti do výkonu věcných práv Účastníků dále stavebnímu úřadu nezbyvá, než vyhodnotit předmětnou námitku jako nedůvodnou.

40. V DSP k SO 313 Prameniště (str. 17 TZ CVŘ) je nedostatečné polohové určení umístění vodovodu pouze jako orientační, protože jeho umístění je třeba vytyčit v Řízení přesně, aby bylo možné vyloučit kolizi přeložek vodovodů s melioračními prvky v území a kolizi provádění přeložek vodovodů se zajištěním dopravní obslužnosti v území.

Stavební úřad k bodu 40. konstatuje, že trasa vodovodu je dostatečně polohově a koordinačně určena výkresovou částí DSP (viz výkresy CVŘ, situace katastrální a koordinační C.2 + C.3 a část D.1.9.6 DSP). Vodovod probíhá sevřeným údolím Vratského potoka a kontakt s melioračními prvky je nepravděpodobný. Vytyčení vodovodu je v DSP zmíněno v souvislosti s místem napojení přeložky na stávající stav, které je v podrobnosti nutno upřesnit při realizaci (běžný postup u všech přeložek podzemních inženýrských sítí). Současně nezbyvá než zopakovat, že bez specifikace dopadu namítané skutečnosti do výkonu věcných práv Účastníků stavebnímu úřadu nezbyvá, než vyhodnotit předmětnou námitku jako nedůvodnou.

41. V části DSP k SO 380 – Úpravy meliorací zcela chybí zjištění umístění stávajících prvků meliorací sloužících pro odvodnění Pozemků, a tak posouzení vlivu na meliorace na Pozemcích nebo v jejich blízkosti.

Stavební úřad k bodu 41. konstatuje, že dle projektové dokumentace je zřejmé, že stávající prvky meliorace byly řádně zjištěny. SO 380 obsahuje pouze zkrácení potrubí HOZ o 11 m. Dle komentáře projektanta byla jeho stávající trasa přesně určena dle podkladů správce (kterým však Účastníci nejsou a právem k jeho zastupování nedisponují), tzn. dle polohy blízkého vtokového objektu, dle polohy výústního objektu a dle výsledků multispektrálního geotechnického průzkumu. Současně nezbyvá než zopakovat, že bez specifikace dopadu namítané skutečnosti do výkonu věcných práv Účastníků stavebnímu úřadu nezbyvá, než vyhodnotit předmětnou námitku jako nedůvodnou.

42. Ve výpočtech množství dešťových vod, které jsou přílohou 2.1. TZ CVŘ pak chybí u každého úseku a způsobu jeho zaústění do terénu posouzení, že terén má požadované schopnosti vsakování, tj., že tento způsob vypouštění nebude nekontrolovanými rozlivy poškozovat okolí včetně Pozemků. Výpočty v této příloze totiž nezahrnují dostatečnou rezervní kapacitu dotčených vodohospodářských prvků pro případ havárie, při přívalemých deštích či náhlém tání ledu či sněhu.

Stavební úřad k bodu 42. konstatuje, že odvedení vody do terénu je v příloze 2.1 Textové části CVŘ aplikováno pouze v rozsahu, který nemůže ovlivnit okolní pozemky a dle níže uvedeného nevyžaduje další posuzování: Do terénu je voda z hlavní trasy odváděna výhradně z nezpevněných ploch (tj. ze zatravněného zemního tělesa) komunikací. Veškerá voda z vozovky je odváděna kanalizací přes systém DUN + RN + ORL do recipientů. Oproti stávajícímu stavu tak dojde ke zlepšení, jelikož do terénu bude odvodňováno jen zemní těleso, a nikoliv i zpevněná vozovka silnice I/6 jako doposud. Odvodnění „do terénu“ je pak aplikováno převážně na území k.ú. Drahovice (úseky odvodnění 5 a 6), které je položeno

téměř o 200 výškových metrů níže, než kde se nacházejí pozemky Účastníků. Do terénu jsou odvodňovány svahy tělesa v drtivé většině přímo bez soustředění vody do příkopů a však je tedy plošný a přirozený jako na okolních plochách (zahrady, lesy, louky apod.). Jediným místem soustředěného odtoku z příkopu je úsek 6, který ovšem zahrnuje velmi malé povodí (cca 0.14 ha) výhradně nezpevněných ploch. Předmětný příkop je bez zpevnění dna a ke vsaku dojde z velké míry již na svazích zemního tělesa komunikace a ve dně příkopu. Vyústění je směřováno na rozsáhlý lesní pozemek (1257/1 v k.ú. Drahotice). Řešení odpovídá stávajícímu stavu odvodnění silnice I/6, které v území nepůsobí žádné zjevné obtíže. Pro případ havárie a přívalového deště jsou dimenzovány objekty kanalizace, kam směřuje voda z povrchu vozovky (viz např. havarijní objemy v rámci ORL, objemy kalového prostoru DUN v hodnotě 200x násobku návrhové srážky a další opatření). Kapacita příkopů odvodňujících zemní těleso je dimenzována na návrhovou srážku v souladu s ČSN 73 6101, TP 83 a dalšími předpisy. Žádná rezervní průtočná kapacita příkopů pro havárie se nenavrhuje. Náhlá tání ledu ani sněhu se neposuzují. Intenzita odtoku vody z komunikace při těchto jevech je řádově nižší než při dešti. V souladu s platnými předpisy se neposuzuje ani případná kumulace více vlivů. Dále lze konstatovat, že součástí podkladů řízení jsou i vyjádření subjektů příslušných k řešení ochrany vod (správců povodí, vodoprávních úřadů), přičemž žádný z nich navrhané řešení nerozporoval. Stavební úřad má tedy za to, že technické řešení odvodnění je zajištěno dostatečně, v rozsahu zcela obvyklém pro liniové dálniční stavby, a proto považuje námitku Účastníků pod bodem 42. za nedůvodnou.

43. Dle TZ ZOV pro oblast nakládání s vodami při výstavbě dále v DSP chybí dostatečná specifikace pro vytvoření zemních hrázek po obvodu Záměru či umělých zemních valů (str. 4) provedením skrývek ornice. Bez upřesnění těchto opatření totiž nebude zajištěna ochrana před nekontrolovanými rozlivy dešťových vod v období mezi provedením skrývky a vybudováním silničních příkopů podél nových komunikací.

Stavební úřad k bodu 43. konstatuje, že daná problematika je řešena zejména podmínkami č. 22 a č. 26 výroku III. Zajištění vhodných odtokových poměrů např. pomocí drobných terénních úprav, které nevyžadují povolení stavebním úřadem je v gesci zhotovitele, jehož zájmem je, aby v souvislosti s realizací stavby nedocházelo ke škodám na okolních pozemcích. Bez specifikace konkrétních dopadů údajné absence podrobného popisu ve smyslu námitky Účastníků v projektové dokumentaci do výkonu jejich věcných práv nezbyvá stavebnímu úřadu než vyhodnotit námitku č. 43 jako nedůvodnou.

44. Bez doplnění specifikace těchto částí či vlastností dílčích staveb Záměru nelze jeho vlivy posoudit, a tím ani zajisti ochranu Pozemků a jejich způsobu užívání.

Stavební úřad k bodu 44. konstatuje, že s ohledem na výše uvedené považuje návrh technického řešení odvodnění stavby za dostatečný a způsobilý k vydání povolení záměru bez dalšího doplňování. Argumentace Účastníků je účelová, bez konkrétních dopadů uváděných skutečností do výkonu jejich věcných práv. Předmětnou námitku Účastníků proto stavební úřad vyhodnotil jako nedůvodnou.

VII. NEDOSTATKY OCHRANY OKOLÍ STĚNAMI ČI ZELENÍ 45. V bodě 4 Námetů Účastníci řízení požadovali zvýšení ochrany Pozemků před emisemi ze Záměru (při výstavbě i provozu) výsadbou ochranné zeleně nebo výstavbou ochranných zdí a současně provedením koordinace pro provedení výsadby a provádění údržby případných zelených stěn. 46. Záměr však dle DSP obsahuje pouze: a) zdi, jejichž primárním účelem je zajištění mechanická stabilita v území (tj. jako opěrné zdi): SO 205, SO 250 až 263; b) protihlukové stěny (SO 701 až 707), aniž by byly zahrnuty a odborně posouzeny jejich funkce pro dostatečnou ochranu okolí před imisemi. 47. Proto nelze považovat tyto dílčí stavby za splnění podmínky č. 29 ÚR 2024, aniž by DSP uvedla vysvětlení, proč opatření k naplnění požadavku uvedeného v bodě 4 Námetů nebylo provedeno. Bez doplnění ochranných opatření v této části do DSP tedy nelze Záměr povolit.

Stavební úřad považuje body 45. a 46. za specifikaci požadavku na investora, resp. popis zjištění Účastníků, které nevyžadují komentář. K bodu 47. pak konstatuje, že nepřevzetí požadavku Účastníků do projektové dokumentace stavby ze strany stavebníka automaticky neznamená porušení citované podmínky územního rozhodnutí. Podmínka č. 29 územního rozhodnutí nepředstavuje „bianco šek“ na libovolná opatření pro Účastníky ve vztahu ke stavebníkovi, ale má sloužit k zajištění rámcové dohody a předání informací mezi zúčastněnými stranami pro minimalizaci případných škod. Lze předpokládat, že stavebník přednese danou povinnost na zhotovitele do fáze, kdy budou s velkou mírou přesnosti známy konkrétní termíny jednotlivých etap výstavby tak, aby mohl být zajištěn například souběh pohybů staveništní a zemědělské techniky. Na případných opatřeních pak musí dojít ke vzájemné dohodě, která předpokládá ochotu ke kompromisům, ale to se týká obou zúčastněných stran. Stávající legislativa pak přiznává status veřejně prospěšné stavby právě dálničním stavbám, kterým pak lze přiznat prioritu, a to za

předpokladu kompenzace způsobených škod jiným subjektům. Pokud by se prokázala škoda vzniklá vlivem realizace stavby a kompenzace by představovala realizaci např. stromořadí dle požadavku Účastníků, muselo by se jednat o dvoustrannou dohodu. Proces uzavření takové dohody jde mimo stavební úřad. Pokud však podobné požadavky nevyplynuly ze stanovisek dotčených orgánů (na úseku ochrany životního prostředí), stavebník nemá automaticky povinnost zajistit jejich plnění. V neposlední řadě je pak i požadavek sám o sobě je bez dalšího věcně neurčitý, absentuje návrh umístění, vymezení pozemků, předpokládaná doba, za kterou navrhované opatření nabyde své funkce, a další podstatné náležitosti. Sami účastníci jsou si toho zřejmě vědomi, neboť ani v tomto řízení neuplatňují požadavek na výsadbu zeleně, ale pouze namítají údajné porušení podmínky č. 29 územního rozhodnutí. K takovému porušení však s ohledem ne výše uvedené dle právního názoru stavebního úřadu nedochází, a proto námitku Účastníků pod bodem 47. považuje za nedůvodnou.

VIII. VADY POSOUZENÍ ZÁMĚRU VE STANOVISCÍCH A VYJÁDRĚNÍCH ORGÁNŮ STÁTNÍ SPRÁVY ČI SPRÁVCŮ SÍTÍ

48. Stavebník k Záměru přiložil 5 závazných stanovisek dotčených orgánů státní správy či jejich změn (z nichž je jedno jednotné environmentální stanovisko) a 18 vyjádření správců veřejné infrastruktury (všechna nekolizní). 49. Účastníci řízení však upozorňují na vady následujících stanovisek: a) Ministerstva životního prostředí ze dne 12. 6. 2023 pod č.j. MZP/2023/520/643, sp. zn. ZN/MZP/2022/520/283 (dále jen „Stanovisko MŽP EIA“), protože: - Bylo vydáno pro územní řízení; - Chybí v něm specifikace dokumentace, podle které byl Záměr posouzen (opakovaně výslovně odkazuje do dalšího stupně projektu, na DSP); b) Ministerstva obrany, odboru ochrany územních zájmů a státního odborného dozoru ze dne 16. 1. 2025 pod č.j. MO 53751/2025-1322, sp. zn. 184361/2024-1322/OÚZPHA (dále jen „Stanovisko MO“), protože: - Chybí v něm specifikace dokumentace, podle které byl Záměr posouzen; - Jeho odůvodnění je nedostatečné, protože kolizi Záměru s ochranou zájmů Ministerstva obrany posuzuje pouze odkazem na uvedení pouhého odkazu na ÚAP – jev 119, tudíž nejedná se o přezkoumatelné posouzení. c) Jednotného environmentálního stanoviska, vydaného Ministerstvem životního prostředí ze dne 4. 6. 2025 pod č.j. MZP/2024/220/1362, sp. zn. ZN/MZP/2025/220/132 (dále jen „Stanovisko JES“), protože: - Jeho odůvodnění je nedostatečné ve vztahu k souhlasům k vynětí ze ZPF k pozemkům ve vlastnictví Účastníků řízení pro trvalé či dočasné zaboru bez posouzení nezbytného rozsahu Záměru (tj. takové souhlasy umožňují nadbytečné dočasné odnětí); - Jeho odůvodnění je nedostatečné ve vztahu k souhlasům k odnětí z pozemků plnění funkcí lesa stanovením podmínky dodatečného vytyčení hranic lesa. Tím je rozsah odnětí lesních pozemků pro Řízení neurčitý; - Provedení obhlídky lokality, tj. včetně pozemků Účastníků řízení, pro získání poznatků pro ochranu ZPF, lesních pozemků, vod a ovzduší, bez vyzvání Účastníků řízení jako přímo dotčených osob k účasti na obhlídce. Tím nebyl do obhlídkou získaných poznatků zahrnut specifický způsob jejich užívání pro ekologické hospodaření, a tak posouzení Záměru nemohlo být úplné. d) Ministerstva životního prostředí ze dne 5. 5. 2025 pod č.j. MZP/2025/220/1103, sp. zn. ZN/MZP/2025/220/215 (dále jen „Stanovisko MŽP ZPF“), protože: - Chybí v něm specifikace dokumentace, podle které byl Záměr posouzen; - Jeho odůvodnění je nedostatečné ke změně rozhraní trvalého a dočasného záboru v k.ú. Olšová Vrata pouhým odkazem na v minulosti provedené úpravy rozhraní záborů a na podmínky č. 7 a 9 předchozího souhlasu s vynětím, který však není součástí Řízení. e) Magistrátu města Karlovy Vary, Odboru životního prostředí, ze dne 18. 6. 2025 pod č.j. 1765/OŽP/25 ke změně stanoviska ke kácení a udělení souhlasu ke kácení (dále jen „Stanovisko MM KV“), protože: - Bylo vydáno pro územní řízení; - Chybí v něm specifikace dokumentace, podle které byl Záměr posouzen; - V odůvodnění nezahrnuje posouzení ekologického hospodaření na Pozemcích, přestože se ho kácení dotýká. Tím bylo odstranění dotčených dřevin posouzeno bez souvislosti s jejich funkcí pro ekologické hospodaření. 50. Mimo závazných stanovisek jsou vadná následující vyjádření správců sítí nebo veřejné infrastruktury: a) Povodí Ohře, s.p. ze dne 2. 12. 2024 pod sp. zn. POH/51251/2024-2/037300 z důvodu chybějící specifikace projektové dokumentace, podle které byl Záměr posouzen, a z důvodu nesplnění podmínky č. 3 (o nutnosti projednat s příslušnými správci toků řešení vyústění dešťových vod do Teleneckého potoka a do Vratského potoka); b) Lesů České republiky, s.p. ze dne 18. 11. 2024 pod sp. zn. LCR226/001760/2024 z důvodu chybějící specifikace projektové dokumentace, podle které byl Záměr posouzen; c) Krajské správy a údržby silnic Karlovarského kraje, p.o. ze dne 16. 1. 2025 pod č.j. KSÚSKK/SÚ-17863/2024-Bro z důvodu chybějící specifikace projektové dokumentace, podle které byl Záměr posouzen, a neurčitosti podmínky pod 3. odrážkou v tomto vyjádření (o SO 113.4 jako součásti silnice I/6 i kruhové křižovatky ve vztahu k součástí MÚK Olšová Vrata); d) Agentury ochrany přírody a krajiny ze dne 11. 10. 2024 pod sp. zn. SR/0349/SL/2024-44 z důvodu nedostatečné specifikace projektové dokumentace, podle které byl Záměr posouzen, a z důvodu nedoložení splnění podmínky pro migrační trasy pod 1. odrážkou (opatření

vhodným substrátem pro usnadnění migrace); e) Vojenských lesů a statků ČR, s.p. ze dne 18. 11. 2025 pod č.j. VLS-025875/2024/0400 z důvodu chybějící specifikace projektové dokumentace, podle které byl Záměr posouzen; f) Obce Andělská Hora ze dne 17. 12. 2024 pod č.j. 1366/24/AH z důvodu chybějící specifikace projektové dokumentace, podle které byl Záměr posouzen; g) Muzea Karlovy Vary ze dne 17. 6. 2025 z důvodu chybějící specifikace projektové dokumentace, podle které byl Záměr posouzen a z důvodu neúplného hodnocení rozsahu Záměru zúženého pouze na plánovanou trasu bez zahrnutí souvisejících staveb (provizorní komunikace, přeložky vodních toků, budování sedimentačních a retenčních nádrží v blízkosti dálnice), zejména s ohledem na to, že v blízkosti Záměru se nachází hradiště z pozdní doby bronzové; h) Vodáren a kanalizací Karlovy Vary, a. s. ze dne 7. 5. 2025 pod č.j. 02804/220/25/JB-18 z důvodu chybějící specifikace projektové dokumentace, podle které byl Záměr posouzen, a z důvodu nedoložení splnění podmínky č. 16 (udělení souhlasů vlastníků přípojek, které se budou rušit při provádění přeložek řadů ve vlastnictví správce sítě); i) Státního pozemkového úřadu ze dne 18. 12. 2024 pod sp. zn. SPU 501972/2024/129/Boo z důvodu neurčitosti podmínky tohoto vyjádření k majetkoprávnímu vypořádání pozemků dotčených trvalými a dočasnými záborů (týkající se uzavření „speciálních“ nájemních smluv před zahájením výstavby Záměru); j) Lázeňských lesů a parků Karlovy Vary ze dne 8. 11. 2024 z důvodu nedostatečné specifikace projektové dokumentace, podle které byl Záměr posouzen, a z důvodu neurčitosti podmínky pod 4. odrážkou tohoto vyjádření (o účinnosti způsobu k ochraně vzrostlých stromů před poškozením stavebním provozem a mimostaveništní dopravou). 51. Vzhledem ke své neúplnosti posouzení nebo nedostatečnosti odůvodnění nemohou takto vadná stanoviska a vyjádření správců sítí či jiné veřejné infrastruktury sloužit jako podkladové správní akty pro posouzení Záměru v Řízení nejen z hlediska ochrany veřejných zájmů, ale i negativních vlivů na práva Účastníků řízení, zejména když u výše uvedených stanovisek či vyjádření se veřejné a soukromé zájmy proplétají. 52. Neúplnost předložených stanovisek a absence posouzení některých parametrů Záměru dotčenými orgány, jak bylo specifikováno výše, způsobují neúplnost žádosti Stavebníka a bez doplnění chybějících posouzení (za současného nového posouzení dotčenými orgány) nelze Záměr řádně a úplně posoudit a povolit.

Stavební úřad považuje bod 48. za popis zjištění Účastníků, který nevyžaduje komentář. K bodům 49. až 52. pak konstatuje, že námitky neobsahují argumentaci ke konkrétnímu způsobu zásahu do práv Účastníků, způsobenou údajnou vadou dokladů, vzniklých na základě korespondence mezi stavebníkem a příslušnými subjekty. Bez takového upřesnění může stavební úřad jen konstatovat, že dle jeho právního názoru jsou doložené podklady pro posouzení stavby v řízení dostatečné a srozumitelné, vazba na projednávanou stavbu je zřejmá. Ve věci stanovisek dotčených orgánů pak stavební úřad respektuje princip presumpce správnosti opatření vydaných jinými správními úřady, když na základě vlastního posouzení žádné zjevné vady v citovaných podkladech nekonstatoval. Nadto byl všechny tyto subjekty osloveny v řízení jednotlivě, takže nikdo nebyl krácen na svém právu případné připomínky ke stavbě uplatňovat. Jelikož účastníkům nepřísluší aťhovat si práva jiných subjektů v řízení, a s ohledem na výše konstatovanou absenci konkrétních dopadů do věcných práv Účastníků považuje stavební úřad námitky Účastníků pod body 49. až 52. za nedůvodné.

IX. ZÁVĚREČNÉ SHRNUÍ

53. Účastníci řízení zdůrazňují, že Stavební úřad se musí zabývat Záměrem i tak, aby bylo možné předejít hrozcím újmám, resp. zajistit jejich minimalizaci. Pokud se snad těmito vlivy nezabývala projektová dokumentace, je úkolem úřadu vyzvat Stavebníka k doplnění potřebných podkladů, podle kterých bude posouzení možné.

S ohledem na povahu vad a nedostatků Záměru spojených zejména s nedostatečným splněním podmínek územního rozhodnutí k ochraně ekologického hospodaření nejen při provádění Záměru ale též jeho užívání, se zachováním stávajících dopravních přístupů, se zajištěním ochrany před imisemi a změnou migrace zvěře v důsledku Záměru, Účastníci řízení tímto navrhuje, aby Stavební úřad přerušil řízení o vydání povolení stavby „D6 Karlovy Vary – Olšová Vrata“ až do té doby, než Stavebník doplní chybějící či věcně nedostatečné podklady, stanoviska vyjádření správců sítí či jiné veřejné infrastruktury, a podle nich odpovídajícím způsobem upraví projektovou dokumentaci tak, aby byla zajištěna nejen plná ochrana práv a právem chráněných zájmů Účastníků řízení, ale i veškeré zákonem chráněné zájmy.

Stavební úřad k bodu č. 53., resp. k závěrečnému návrhu konstatuje, že námitky Účastníků v převážné většině věcného obsahu vybočují z jejich námitkové sféry, neboť vůbec, anebo jen velice obecně a nekonkrétně dovozují dopad do jejich věcných práv. Námitky se celkově jeví jako účelové, údajná újma Účastníků se jeví jako nadhodnocená, s předpokladem, že stavebník (ev. zhotovitel) bude automaticky porušovat všechny možné právní předpisy. Namítány jsou i věci zjevně snadno vysvětlitelné, přičemž účastníci nebyli v průběhu řízení kráceni na svých právech požádat o vysvětlení kterékoliv oblasti jejich

zájmu. Účastníci nejeví snahu vedoucí k nalezení dohody se stavebníkem, ani nenavrhují vlastní požadavky ke snížení vlivu stavby nebo stavební činnosti na předmět jejich zájmu, které by stavební úřad mohl projednat nebo zohlednit v podmínkách rozhodnutí. Jelikož výstavba liniových staveb dopravní infrastruktury běžně probíhá i v blízkosti zemědělsky využívaných pozemků bez významných komplikací, je problematika zjevně řešitelná, a to formou dvoustranných dohod mezi zúčastněnými. Absenci vůle k dohodě však nelze kompenzovat podáním množstvím mnohdy bezobsažných námitek, které navíc nepatří do problematiky, která má být projednávána v rámci řízení o povolení záměru. Stavební úřad proto uzavírá, že doložené podklady včetně projektové dokumentace odpovídají obvyklému rozsahu pro dopravní stavby určeného typu, umožňují stavbu v řízení projednat dle platných právních předpisů, a umožňují bez dalšího doplňování podkladů ve věci rozhodnout. Na základě výše uvedeného stavební úřad považuje bod č. 53 za nedůvodný a závěrečný návrh Účastníků nezohlednil.

N-3:

Dne 19.01.2026 uplatnil námitku účastník řízení, Ing. Judita Michelfeitová bytem: Mezi školami 2471/10, Stodůlky, 158 00 Praha 5, zastoupená na základě plné moci Mgr. Kateřinou Kavalírovou, advokátkou NNK a partneři s.r.o., advokátní kancelář se sídlem Eliščino nábřeží 280/23, 500 03 Hradec Králové (dále též: „účastnice“).

Obsahem námítky dělené do odstavců I. – V. je problematika majetkoprávního vypořádání pozemků, jejichž je účastnice spoluvlastníkem. Finální návrh vypořádání námítky je formulován jako požadavek na majetkové vypořádání spoluvlastnického podílu „všech dotčených pozemků“ v k.ú. Olšová Vrata. Vzhledem k jednoznačnému obsahu stavební úřad neuvádí citaci námítky.

K předmětné problematice stavební úřad konstatuje, že povolovaná stavba je veřejně prospěšnou stavbou ve smyslu ustanovení § 11 stavebního zákona, a to na základě ust. § 17 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále též jen „zákon č. 13/1997 Sb.“). Takto je dlouhodobě a konzistentně vymezována v rámci územně plánovací dokumentace (ve všech úrovních). Pro stavbu je současně vydáno pravomocné územní rozhodnutí, které se v tomto řízení považuje za rozhodnutí v části věci ve smyslu ust. § 330 odst. 6 stavebního zákona. Pro takovou stavbu je dán účel vyvlastnění ve smyslu ustanovení § 17 odst. 2 písm. a) a b) zákona č. 13/1997 Sb., a stavebník není s odkazem na ustanovení § 187 odst. 5 stavebního zákona povinen dokládat souhlas vlastníka v řízení o povolení záměru. Rovněž stavební úřad pak u veřejně prospěšných staveb není oprávněn posuzovat problematiku majetkoprávního vypořádání v rámci řízení o povolení záměru. Pokud v procesu další přípravy stavby nedojde mezi zúčastněnými stranami k dohodě, daná problematika bude vyhodnocena v samostatném řízení vedeném podle zákona č. 184/2006 Sb., o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě (zákon o vyvlastnění), ve znění pozdějších předpisů. Na základě výše uvedeného stavební úřad vyhodnotil předmětnou námitku jako nedůvodnou.

N-4:

Dne 08.04.2026 uplatnil námitku účastník řízení, Patrick Lupínek bytem: Jasenná č.p. 1217/8, Praha 9-Horní Počernice, 193 00 Praha 913 (v této kapitole dále jen „Účastník“). Účastník svou námitku následně ve dnech 20.05.2026, 29.05.2026 a 08.06.2026 doplňoval o další argumentaci.

Prvotní argumentace Účastníka se týkala údajné existence stavby ČSPH na pozemcích v jeho vlastnictví, se závěrem děleným do 3 odstavců ve znění (citace kurzívou):

1. Ve stavebním řízení stavby dálnice D6 brání uvedená situace ve vydání stavebního povolení stavby dopravní infrastruktury dálnice D6, na mých pozemcích, a to z důvodu existence mé dříve povolené stavby. 2. Nelze nám znemožnit příjezd a výjezd k naší Čerpací stanici pohonných hmot, a proto požadujeme, aby byly vybudovány odbočovací pruhy k příjezdu a výjezdu a zachován příjezd a výjezd k provozu naší Čerpací stanice pohonných hmot. 3. Protihluková stěna může být postavena pouze tak, že bude umožňovat příjezd a výjezd pro naší Čerpací stanici pohonných hmot ze stávající komunikace i dálnice.

Následné doplnění argumentace se týkaly opět údajné existence stavby ČSPH na předmětných pozemcích ve vlastnictví Účastníka, doplněné o připomínky k technickému řešení stavby dálnice D6, která znemožní realizaci zmiňované ČSPH, a dále o doplnění požadavku na stavebníka ve věci majetkoprávního vypořádání např. formou směny. Doplnění námítky je opět děleno do 3 bodů ve znění (citace kurzívou):

1. *Existence aktivního povolení a překážka věci rozhodnuté: Na mých dotčených pozemcích disponuji platným a pravomocným stavebním povolením na přestavbu a modernizaci čerpací stanice pohonných hmot, která zde legálně stojí na základě územního rozhodnutí již od roku 1971 (v roce 1991 řádně odkoupena v privatizaci od státu). Realizace záměru již byla řádně zahájena provedením demoličních prací (položka D1). Platnost a existenci tohoto stavebního povolení navíc autoritativně potvrdil Krajský soud v Plzni v rozsudku ze dne 18. 8. 2014, č.j. 15 Co 89/2014-120. Vydání protichůdného povolení na dálnici, které by tento právní stav ignorovalo, zakládá překážku věci rozhodnuté. Stavební úřad nemůže vydat dvě vzájemně se vylučující rozhodnutí.*

2. *Hrubé vady projektu stavebníka (ŘSD) a znehodnocení majetku: Jsem vlastníkem uceleného areálu čerpací stanice o celkové výměře 1 983 m², který tvoří čtyři pozemky: parc. č. 1108/14, 1200/4, 1200/3 a 1199/3 v k. ú. Drahovice, zapsané na LV 948. Projekt dálnice vůbec nerespektuje schválené umístění a projekt mé čerpací stanice. Stavebník hodlá přes mou rozestavěnou stavbu na pozemku parc. č. 1200/3 vést inženýrské sítě – Stavební objekt č. 402 a Stavební objekt č. 411.1, čímž stavbu technicky likviduje. Požaduji změnu jejich trasy. Projekt navíc instalací protihlukové stěny a příkopu nezákonně ruší legální příjezd a výjezd k celému areálu. V místě je technicky nutné namísto příkopu projektovat odbočovací pruhy pro zachování vjezdu.*

3. *Iniciace smírného řešení formou směny pozemků: Jako konstruktivní účastník řízení jsem dnešního dne doručil stavebníkovi (ŘSD) oficiální Návrh na záměnu pozemků a smírné vypořádání práv. Vzhledem k tomu, že můj povolený komerční záměr má prokazatelný roční výnos z pronájmu nadnárodnímu operátorovi ve výši 6 000 000 Kč, nabídl jsem ŘSD v souladu s liniovým zákonem (č. 416/2009 Sb.) komplexní směnu všech mých 4 pozemků o celkové výměře 1 983 m² za adekvátní stavební parcelu pro čerpací stanici v rámci nově budované dálniční odpočívky Andělská Hora. Do konce června 2026 navíc stavebníkovi předkládám oponentní znalecký posudek na výnosovou cenu pozemků. Stavebník se dosud nevyjádřil k našemu právnímu stanovisku ze dne 18.3.2026 a na mých pozemcích dochází k neoprávněnému bezdůvodnému obohacení. Hrozí zde bezprostřední riziko soudních sporů a faktického oplocení staveniště čerpací stanice přímo v trase dálnice D6 ze strany vlastníka.*

Závěrečný návrh účastníka je stavební řízení přerušit do doby vypořádání výše uvedených bodů.

Doplnění argumentace ze dne 28.05.2026 se týkalo problematiky doručování a dále zpochybňování technického řešení – návrhu vedení trasy dálnice D6, požadavku na zákaz jejího užívání. Doplnění námitek není děleno do bodů, jeho znění (citace kurzívou):

Jakožto přímý účastník probíhajících správních a stavebních řízení v lokalitě Karlovy Vary – Drahovice Vám tímto v návaznosti na naše předchozí podání a nejnovější geometrická i technická prověření v terénu předkládám tyto nejpalcivější a zcela zásadní námítky, které s okamžitou platností absolutně vylučují možnost vydání jakéhokoliv dodatečného stavebního povolení či legalizace stavby dálnice D6 na našem majetku. Vážený pane inženýre, hned na úvod Vám dáváme zcela jasně na vědomí, že žádnou Vaši byrokratickou hru na úřední desku s Vámi hrát nehodláme a nebudeme ji tolerovat. Celá situace kolem naší parcely je až příliš vážná a nachází se na pokraji obrovského státního skandálu. Pokud se pokusíte toto řízení potají zmanipulovat nebo vyvést rozhodnutí bez našeho přímého vyrozumění, spustíme s naší silnou podporou masivní medializaci celého případu, skrze kterou se celý svět dozví o tomto českém Kocourkově. V plné nahotě Vám tímto odkrýváme kriminální podstatu celého stavu: těleso mezinárodní dálnice D6 se na našem soukromém pozemku parc. č. 1108/14 v k.ú. Karlovy Vary nachází jedině a pouze z toho důvodu, že projektanti Ředitelství silnic a dálnic ČR na základě interní dohody se státním podnikem Čepro provedli svévolné a nelegální vyosení dálničního tělesa mimo schválený koridor. Dálnice byla uměle a účelově zkroucena do kilometrové vlnovky jen proto, aby se vyhnula areálu Čepra, který by v původním přímém směru zcela zkonsumovala, a tento obří dálniční tlak se tak protiprávně vyventiloval na našem rodinném majetku, kde v šířce 8 metrů okupuje oba naše jízdní pruhy přímo na našem legálním staveništi Čerpací stanice pohonných hmot. Vzniklé umělé „esičko“ a svévolně zvlněná dálnice na dálkovém tahu je flagrantním porušením všech stavebních zákonů a závazných technických norem pro projektování dálnic v České republice. Na dálničním tělese určeném pro vysoké rychlosti nesmí z povahy věci existovat žádné bezdůvodné a kličkující vlnovky sloužící k ochraně komerčních objektů vybraných státních firem. Tato nelegální hadovka se stala extrémně nebezpečnou v dálniční dopravě a představuje bezprostřední a akutní ohrožení života a zdraví všech účastníků silničního provozu. Z tohoto důvodu Vás jako příslušný stavební úřad naléhavě vyzýváme k okamžitému vydání zákazu užívání této stavby dálnice D6 pro její absolutní nezákonnost, existenci čpnoů stavby na našem pozemku a prokazatelné ohrožení veřejné bezpečnosti. V daném úseku hrozí bezprostřední nebezpečí vzniku obrovských materiálních škod a

katastrofálních následků na životech řidičů. Takové riziko nelze ze strany státních orgánů nijak připustit, neboť pokračováním v provozu na této nelegální vlnovce dochází k naplnění skutkové podstaty závažného trestného činu obecného ohrožení. V příloze tohoto podání Vám zároveň zasíláme na vědomí naši urgentní výzvu adresovanou vedení ŘSD, kterou vládní aparát předem informujeme, že z důvodu maření našeho platného stavebního povolení a nerespektování našeho výslovného zákazu užívat náš pozemek hodláme v příštích dnech uplatnit svá vlastnická práva a zahájit technické práce na legálním oplocení našeho majetku, což povede k uzavření jednoho jízdního pruh dálnice. Varujeme Dopravní a energetický stavební úřad, že jakýkoliv pokus o narychlo provedenou dodatečnou legalizaci tohoto korupčního esíčka na našem staveništi bude naším právním týmem napaden u soudu a odpovědné osoby úřadu budou zahrnuty do plošných trestních oznámení pro spolupachatelství na zneužití pravomoci úřední osoby a krytí úmyslné trestné činnosti ŘSD. Žádáme Vás o věcné, pravdivé a vyčerpávající vyjádření k těmto palčivým námitkám.

Doplnění argumentace ze dne 08.06.2026 fakticky opakuje předchozí podání Účastníka. Doplnění námitky je děleno do 5 bodů, ve znění (citace kurzívou):

1. Na pozemcích parcela číslo 1108/14, číslo 1200/4, číslo 1200/3 a číslo 1199/3 v katastrálním území Drahotice držíme platná, nadřazená a dosud realizovaná stavební práva k přestavbě naší Čerpací stanice pohonných hmot. Tato práva byla vydána Stavebním úřadem v Karlových Varech dne 31. března 1999 pod číslem jednacím SÚ 9593/98/Š-330, v právní moci od 22. dubna 1999, na základě územního rozhodnutí ze dne 20. listopadu 1995. Toto naše dřívější stavební povolení je pro stavební řízení dálnice D6 plně závazné a tvoří nepřekonatelnou právní překážku, která ve smyslu překážky věci rozhodnuté absolutně vylučuje vydání nového stavebního povolení pro Ředitelství silnic a dálnic České republiky na našich pozemcích.

2. Při analýze projektové dokumentace v drahotickém úseku je zcela zjevné, že stavba dálnice D6 vybočuje ze zákonného koridoru a vykazuje neobvyklou kostrbatost. Ve směru jízdy od Karlových Varů na Prahu dálniční těleso nejdříve šikmo vjíždí přímo do našeho pozemku v maximální šíři osmi metrů. Tímto způsobem vzniká zábor o výměře 211 metrů čtverečních, takzvaný klín, na kterém dnes probíhá veřejný silniční provoz bez jakéhokoliv našeho souhlasu či vyplacení zákonných náhrad, což zakládá stav protiprávního bezdůvodného obohacení na úkor vlastníka.

3. Na mapě je tato specifická situace naprosto zřetelně viditelná a přímo flagrantní. Je z ní zcela jasné patrné, jak dálnice účelově uhýbá ČEPRU, kdy se ve směru od Prahy před pozemkem ČEPA nejdříve stáčí doleva, čímž nepochopitelně a bezdůvodně hluboce zasahuje náš soukromý pozemek, následně se točí doprava a doleva a teprve poté se napojuje zpět do plynulého pokračování dálniční osy.

4. Přesně uprostřed naší stometrové délky, v bodě, kde se tento šikmý zářez zužuje k nule, provádí živichný povrch dálnice ostrý geometrický zlom, tedy věčko doprava, a začíná se nekompromisně držet naší hranice. Logicky a technicky by v této druhé části měla být mezi naším pozemkem a dálničním tělesem volná mezera. Tato mezera zde však zcela chybí, protože dálnice udělala zmíněné věčko uhnutím doprava, kdy nesmyslně a nelogicky kopíruje náš pozemek. To dálnice nemá žádný stavebně technický důvod dělat a podle obecných požadavků na liniové stavby to ani dělat nesmí.

5. Tento nepochopitelný směrový manévr, kličkování v ostrých úhlech a vyosení dálničního asfaltu doprava byly projektanty provedeny výhradně se záměrem, aby trasa dálnice s dokonalou pravidelností plynule minula šikmo protilehlý pozemek bývalé benzínky státního podniku ČEPA, v jehož směru dálnice šikmo uhýbá. Na tomto sousedním pozemku byla technologie stejně jako u nás odstraněna a nachází se tam pouze živichný povrch a inženýrské sítě. Celý inženýrský a směrový tlak této nebezpečné vlnovky byl tak přenesen na náš soukromý majetek. Mezinárodní dálnice určená pro vysoké rychlosti nesmí kličkovat v ostrých úhlech z důvodu ochrany komerčních zájmů vybrané státní firmy. Tento stav je v přímém rozporu s technickými normami pro navrhování dálnic a představuje obecné ohrožení bezpečnosti silničního provozu.

Závěrečný návrh účastníka je stavební řízení přerušit do doby vypořádání výše uvedených bodů. Současně konstatuje postup Účastníka, pokud nebude jeho požadavku vyhověno, což dle stavebního úřadu nevyžaduje citaci.

K předmětné problematice stavební úřad konstatuje, že vyrozumění o zahájení řízení včetně informace o lhůtě pro možnost podání námitek (v délce 15 dní) byla Účastníkovi prokazatelně doručena dne 30.12.2025 cestou datové schránky. Poslední den lhůty pro uplatnění námitek tak Účastníkovi vypršel ke dni 15.01.2026, a to marně. Jeho námitky uplatněné podáním ze dne 08.04.2026, resp. jeho doplněním ze

dne 20.05.2026, 28.05.2026 a 08.06.2026 jsou tedy zjevně v rozporu s ust. § 190 odst. 1 stavebního zákona, neboť se netýkají nově doplňovaných podkladů pro rozhodnutí, k nimž by nebylo možné uplatnit námitku dříve. Jedná se tedy o námitky opožděné, ke kterým stavební úřad s odkazem na citované ust. stavebního zákona nepřihlíží.

Z důvodu procesní opatrnosti stavební úřad přesto připojuje i argumentaci pro vypořádání námitek Účastníka dle jejich věcného obsahu.

Účastník tvrdí, že stavebním povolením vydaným Úřadem města Karlovy Vary, stavebním úřadem, dne 31.03.1999, pod č.j. SÚ 9593/98/Š-330 byla povolena stavba „PŘESTAVBA ČERPACÍ STANICE PETRA“ (dále jen „stavba ČSPH“), mimo jiné také na pozemcích parc. č. 1108/14 a 1200/4 v katastrálním území Drahovice, pro tehdejšího stavebníka, kterým byla společnost PETRA a.s., IČO: 60192976, se sídlem Kodaňská 46, Praha 10. Účastník současně tvrdí, že se stavbou ČSPH bylo započato, jelikož v rozsahu stavebního objektu „D1 – Demolice“, které bylo součástí předkládaného stavebního povolení ÚmKV byla budova původní ČSPH spol. Petra odstraněna (a to pravděpodobně v roce 1999).

Předmětné pozemky v k.ú. Drahovice parc. č. 1108/14 a 1200/4 jsou mimo jiné potřebné pro realizaci stavby, tzn. viz výše – veřejně prospěšné stavby dálnice D6 Karlovy Vary - Olšová Vrata, pro kterou existuje pravomocné územní rozhodnutí, tzn. rozhodnutí Magistrátu města Karlovy Vary č.j. SÚ/11580/07/Dr-328.3 ze dne 09.07.2008, ve znění změny č.j. KK/595/LP/23-30 ze dne 16.10.2023, vydané Krajským úřadem Karlovarského kraje, a dále ve znění změny č.j. MD-4566/2024-910/16 ze dne 18.09.2024, vydané Ministerstvem dopravy.

Zde je nutno zejména zdůraznit, že právní nástupce spol. PETRA a.s., resp. vlastníci citovaných pozemků v k.ú. Drahovice parc. č. 1108/14 a 1200/4 v celém průběhu přípravy stavby (dálnice D6, původně připravované jako rychlostní silnice R6) neuplatnil připomínky proti jejímu umístění, resp. neprojevil zájem stavbu ČSPH v rozsahu dle povolení z roku 1999 realizovat, i když kolize obou záměrů byla zjevná. Naopak, tehdejší vlastníci citovaných pozemků (v k.ú. Drahovice parc. č. 1108/14 a 1200 – ze kterého byl pozemek parc. č. 1200/4 dále oddělen), tj. spol. OMV Česká republika, s.r.o., vyslovil se stavbou souhlas (dopisem ze dne 23.05.2005), což se podává z textu rozhodnutí Magistrátu města Karlovy Vary č.j. SÚ/11580/07/Dr-328.3 ze dne 09.07.2008. Obdobně nebyly ze strany právních nástupců (pozdějších vlastníků pozemků v k.ú. Drahovice parc. č. 1108/14 a 1200 (v současnosti tedy parc. č. 1200/3 a 1200/4)) uplatňovány připomínky v souvisejících řízeních, na základě kterých bylo územní rozhodnutí měněno, rozhodnutím Krajského úřadu Karlovarského kraje č.j. KK/595/LP/23-30 ze dne 16.10.2023, ani rozhodnutím Ministerstva dopravy č.j. MD-4566/2024-910/16 ze dne 18.09.2024.

Stavební úřad má tedy za to, že Účastník řízení jakožto nabyvatel citovaných pozemků v k.ú. Drahovice parc. č. 1108/14 a 1200/4 na základě kupní smlouvy ze dne 07.05.2024 přijal tyto pozemky včetně všech závazků předchozích vlastníků. Tito, na základě výše uvedeného zjištění stavebního úřadu, vědomě postupovali tak, že nejevili zájem realizovat stavbu ČSPH, resp. její realizaci svým jednáním fakticky znemožnili na úkor nyní projednávané stavby dálnice D6. Prostě nabytí práv Účastníka k předmětným pozemkům nemůže jednání předchozích právních nástupců anulovat.

Nyní povolovaná stavba dálnice D6 je veřejně prospěšnou stavbou ve smyslu ustanovení § 11 stavebního zákona, a to na základě ust. § 17 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále též jen „zákon č. 13/1997 Sb.“). Takto je dlouhodobě a konzistentně vymezována v rámci územně plánovací dokumentace (ve všech úrovních). Pro stavbu je současně vydáno pravomocné územní rozhodnutí, které se v tomto řízení považuje za rozhodnutí v části věci ve smyslu ust. § 330 odst. 6 stavebního zákona. Pro takovou stavbu je dán účel vyvlastnění ve smyslu ustanovení § 17 odst. 2 písm. a) a b) zákona č. 13/1997 Sb., a stavebník není s odkazem na ustanovení § 187 odst. 5 stavebního zákona povinen dokládat souhlas vlastníka v řízení o povolení záměru. Rovněž stavební úřad pak u veřejně prospěšných staveb není oprávněn posuzovat problematiku majetkoprávního vypořádání v rámci řízení o povolení záměru. Pokud v procesu další přípravy stavby nedojde mezi zúčastněnými stranami k dohodě, daná problematika bude vyhodnocena v samostatném řízení vedeném podle zákona č. 184/2006 Sb., o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě (zákon o vyvlastnění), ve znění pozdějších předpisů.

Jelikož Účastník deklaruje, že se stavbou ČSPH bylo zahájeno, stavební úřad nemůže postupovat ve smyslu ust. § 200 odst. 2 stavebního zákona.

Existenci stavebního povolení na ČSPH pak stavební úřad nepovažuje za překážku věci rozhodnuté, neboť se nejedná o totožnost předmětu řízení. Na základě výše uvedeného lze pro stavbu dálnice odejmout vlastnické právo k pozemku či stavbě, tím spíše - logickým argumentem a maiori ad minus (od většího k menšímu) to platí pro rozestavěnou stavbu.

K další argumentaci Účastníka lze konstatovat, že přístup na manipulační plochy (neboť na předmětných pozemcích se žádná ČSPH zjevně nenachází) bude zachován, ovšem nikoliv v podobě napojení z dálnice D6, jelikož to platné technické ani zákonné předpisy neumožňují. Řešení problematiky majetkoprávního vypořádání pak stavebnímu úřadu nepřísluší vůbec, jedná se o proces vedený mezi Účastníkem a stavebníkem.

Ve věci doručování může stavební úřad pouze konstatovat, že toto je prováděno v souladu s platnými právními předpisy, zejm. § 188 odst. 4 stavebního zákona, a to formou respektující rovnost účastníků řízení.

Vlastní technické řešení v podobě vedení trasy je věcí stavebníka. Stavební úřad konstatuje, že projektová dokumentace byla zpracována autorizovanou osobou pro dopravní stavby, která je odpovědná za dodržení požadavků, technických předpisů a norem, platných pro dálniční stavbu. Současně je vedena v koridoru, který byl vymezen v rámci územně plánovací dokumentace. Dále respektuje trasu v rozsahu pravomocného rozhodnutí o umístění stavby, které, jak již bylo uvedeno výše, je v tomto řízení považováno za rozhodnutí v části věci.

Další obsah námítky Účastníka, a to zejména jeho doplnění ze dne 29.05.2026 a 08.06.2026 je zatíženo argumentační vatou, a dále invektivy v osobní rovině. Část textu je v azbuce. Z obsahu není nad rámec výše uvedeného zřejmé, co Účastník namítá, proto jej stavební úřad jakožto zmatečný ponechává bez dalšího komentáře.

Na základě výše uvedeného stavební úřad vyhodnotil předmětnou námítku jako nedůvodnou i z hlediska jejího věcného obsahu.

Podklady řízení:

- Ministerstvo vnitra, souhlasné vyjádření ze dne 02.12.2024 č.j. MV-178097-2/OBP-2024.
- Ministerstvo životního prostředí, souhlasné jednotné environmentální stanovisko ze dne 04.06.2025 č.j. MZP/2024/220/1362.
- Ministerstvo životního prostředí, závazné stanovisko k ověření změn záměru (pro územní řízení), č.j. MZP/2023/520/643 ze dne 12.06.2023.
- Ministerstvo životního prostředí, odnětí ze ZPF ve znění jeho změny, č.j. MZP/2025/220/1103 ze dne 05.05.2025.
- Ministerstvo obrany, závazné stanovisko ze dne 16.01.2025 č.j. MO 53751/2025-1322.
- Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky, souhlasné vyjádření ze dne 11.10.2024 č.j. SR/0349/SL/2024 – 44.
- Magistrát města Karlovy Vary, závazné stanovisko ze dne 18.06.2025 č.j. 1765/OŽP/25 ve věci kácení podle ZOPK.
- Lázeňské lesy a parky Karlovy Vary, p.o., vyjádření ze dne 08.11.2024 bez č.j.
- Vojenské lesy a statky ČR, vyjádření ze dne 18.11.2024 č.j. VLS-025875/2024/0400.
- Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje, vyjádření ze dne 16.01.2025 č.j. KSÚSKK/SÚ-17863/2024-Bro.
- Policie ČR, Krajské ředitelství policie Karlovarského kraje, vyjádření ze dne 20.12.2024 č.j. KRPK-3677-33/ČJ-2017-1900DP.
- Policie ČR, Krajské ředitelství policie Karlovarského kraje, vyjádření ze dne 14.01.2025 č.j. KRPK-99142-57/ČJ-2024-190306.
- Policie ČR, Krajské ředitelství policie Karlovarského kraje, vyjádření ze dne 03.06.2025 č.j. KRPK-40427-2/ČJ-2025-1900MN.
- Povodí Ohře, s.p., stanovisko správce, a současně vyjádření účastníka ze dne 02.12.2024 zn. POH/51251/2024-2/037300.
- Lesy ČR, s.p., vyjádření k dokumentaci ze dne 18.11.2024 č.j. LCR226/001760/2024.

- Lesy ČR, s.p., vyjádření správce vodního toku ze dne 11.08.2025 č.j. LCR956/002394/2025.
- Státní pozemkový úřad, vyjádření ze dne 18.12.2024 č.j. SPU 501972/2024/129/Boo.
- Dopravní podnik Karlovy Vary, a.s., vyjádření ze dne 20.5.2025 bez č.j.
- Muzeum Karlovy Vary, p.o., vyjádření ze dne 17.06.2025 bez č.j.
- Obec Andělská Hora, vyjádření ze dne 17.12.2024 č.j. 1366/24/AH.
- GOLF RESORT Karlovy Vary, a.s., vyjádření ze dne 10.4.2025 bez č.j.
- CETIN a.s., vyjádření ze dne 18.11.2024 č.j. 318801/24.
- ČEZ Distribuce, a. s., vyjádření ze dne 25.11.2024 č.j. 001155314093.
- Vodárny a kanalizace Karlovy Vary, a.s., vyjádření ze dne 7.5.2025 č.j. 02804/220/25/JB-18.
- GasNet, s.r.o., vyjádření ze dne 30.05.2025 č.j. 5003315658.
- GasNet, s.r.o., vyjádření ze dne 02.05.2025 č.j. 5003315616.
- MOL Česká republika, s.r.o., vyjádření ze dne 18.11.2024 bez č.j.
- Innogy Energo, s.r.o., vyjádření ze dne 29.08.2023 bez č.j.

Další podklady doložené v průběhu řízení:

- Ministerstvo životního prostředí, závazné stanovisko k ověření změn záměru, č.j. MZP/2026/220/127 ze dne 14.01.2026.
- MOL Česká republika, s.r.o., vyjádření ze dne 15.01.2026 bez č.j. (dle věcného obsahu posouzeno jako námitka)

Související správní rozhodnutí:

- Územní rozhodnutí (viz výše), tzn. rozhodnutí Krajského úřadu Karlovarského kraje, odboru legislativního a právního, stavebního úřadu a krajského živnostenského úřadu, č. j. KK/595/LP/23-30 ze dne 16.10.2023, kterým schválil záměr „D6 Karlovy Vary - Olšová Vrata“, resp. změnil územní rozhodnutí Magistrátu města Karlovy Vary č. j. SÚ/11580/07/Dr-328.3 ze dne 09.07.2008 pro tuto stavbu, která byla dříve označena „R6 Karlovy Vary – Olšová Vrata“, a to ve znění jeho změny ze dne 18.09.2024 č.j. MD-4566/2024-910/16, vydané Ministerstvem dopravy.

Posouzení stavebního úřadu:

Povinností správního orgánu je individualizovat okruh účastníků řízení, z čehož vyplývá, že se jedná o subjektivní posouzení podle okolností daného případu. Stavební úřad vymezil okruh účastníků řízení, v souladu s ustanovením § 182 stavebního zákona následovně:

- a) stavebník:
Ředitelství silnic a dálnic s. p., Čerčanská č.p. 2023/12, 140 00 Praha 4-Krč
- b) obec, na jejímž území má být záměr uskutečněn:
Statutární město Karlovy Vary, Moskevská č.p. 2035/21, 360 01 Karlovy Vary 1
Obec Andělská Hora, Andělská Hora č.p. 18, 364 71 Bochov
- c) vlastník pozemku nebo stavby, na kterých má být záměr uskutečněn, nebo ten, kdo má jiné věcné právo k tomuto pozemku nebo stavbě:
Jan Bouda, nar. 18.2.1988, Lad. Koubka č.p. 419/10, Rybáře, 360 05 Karlovy Vary 5
Jan Chlebovits, nar. 9.2.1950, Zátíší č.p. 18, 362 63 Dalovice
Roman Chudoba, nar. 24.1.1971, V třešňovce č.p. 223/4, 190 00 Praha 9-Hrdlořezy
Jitka Chudobová, nar. 13.7.1967, Konečná č.p. 903/2, Rybáře, 360 05 Karlovy Vary 5
Ing. Jiří Dufek, nar. 3.5.1962, Olšová Vrata č.p. 198, 360 01 Karlovy Vary 1
Petr Filip, nar. 10.2.1964, Ke Golfu č.p. 139, Olšová Vrata, 360 01 Karlovy Vary 1
Nikola Frýbortová, nar. 2.6.1987, Zvoncovitá č.p. 1967/15, Praha 5-Stodůlky, 155 00 Praha 515
Olena Hoshchuk, nar. 10.10.1972, Vídeňská č.p. 817, 140 00 Praha 4-Krč
Marie Jirkovská, nar. 13.2.1940, Mattoniho nábřeží č.p. 288/27, 360 01 Karlovy Vary 1
Kristýna Kalendová, nar. 11.6.1996, Na Měkovině č.p. 772, Kolín V, 280 02 Kolín 2
Ing. Eva Karasová, nar. 5.4.1959, Sedlečko č.p. 60, Šemnice, 362 72 Kyselka
Mgr. Zbyšek Kholl, nar. 7.4.1967, Andělská Hora č.p. 172, 364 71 Bochov
Ladislav Klich, nar. 26.6.1961, Ke Golfu č.p. 120, Olšová Vrata, 360 01 Karlovy Vary 1
Václav Klich, nar. 23.7.1958, Jana Opletala č.p. 884/2, Rybáře, 360 10 Karlovy Vary 10

Enver Knushi, nar. 7.7.1968, Západní č.p. 1134/5, 360 01 Karlovy Vary 1
Michaela Kroftová, nar. 24.5.1967, Mattoniho nábreží č.p. 318/23, 360 01 Karlovy Vary 1
Mgr. Lucia Lettenmayerová, nar. 4.2.1965, Pod Havránkou č.p. 656/10a, 171 00 Praha 71
Patrick Lupínek, nar. 19.3.2006, Jasenná č.p. 1217/8, Praha 9-Horní Počernice, 193 00 Praha 913
Zuzana Michalčinová, nar. 22.4.1965, Mládežnická č.p. 877/4, Rybáře, 360 05 Karlovy Vary 5
Ing. Judita Michelfeitová, nar. 20.10.1957, Mezi školami č.p. 2471/10, 158 00 Praha 58
Olga Anatoljevna Orlova, Rysbek Batyra 6A/2, 080020 Taraz, Kazachstán
Vojtěch Ott, nar. 8.3.1975, Mattoniho nábreží č.p. 318/23, Drahovice, 360 01 Karlovy Vary 1
Jana Ottová, nar. 10.3.1945, Mattoniho nábreží č.p. 318/23, Drahovice, 360 01 Karlovy Vary 1
Zdenka Pekárek, Kotterner Str. 30, 87435 Kempten, Spolková republika Německo
Jiří Pelc, nar. 11.6.1958, Rumunská č.p. 29/22, Drahovice, 360 01 Karlovy Vary 1
Marcela Pernetová, nar. 29.9.1947, Stará Louka č.p. 332/54, 360 01 Karlovy Vary 1
Lukáš Peterka, nar. 16.8.1964, Všeborovická č.p. 12/1, 362 63 Dalovice
Mgr. Lucie Piškaninová, nar. 17.10.1987, Vidlák č.p. 721, Praha 9-Hostavice, 198 00 Praha 98
MUDr. Lada Pöschlová, nar. 21.9.1968, Čelechovická č.p. 1090, 271 01 Nové Strašecí
Eugen Sichermann, nar. 29.1.1934, Moskevská č.p. 2035/21, 360 01 Karlovy Vary 1
Petra Skalík, nar. 6.3.1986, Lidická č.p. 535/77, Drahovice, 360 01 Karlovy Vary 1
Tomáš Skalík, nar. 24.9.1983, Lidická č.p. 535/77, Drahovice, 360 01 Karlovy Vary 1
Jiří Škarda, nar. 8.9.1959, Hornická č.p. 32, Olšová Vrata, 360 01 Karlovy Vary 1
Jiří Škarda, nar. 14.1.2002, Hornická č.p. 32, Olšová Vrata, 360 01 Karlovy Vary 1
Jana Škardová, nar. 14.3.1989, Žižkovo náměstí č.p. 300, 364 53 Chyše
Bc. Iveta Soukupová, nar. 24.7.1974, Háje č.p. 45, Kolová, 360 01 Karlovy Vary 1
Eva Sved, Lerchenweg 4, 73054 Eisingen/Fils, Spolková republika Německo
Petr Václavek, nar. 12.3.1967, nám. Edvarda Beneše č.p. 1649, 272 01 Kladno 1
Marta Vlková, nar. 6.9.1950, Koptova č.p. 1191/5, 360 01 Karlovy Vary 1
Ludvík Zackl, nar. 8.4.1950, Revoluční č.p. 56, Olšová Vrata, 360 01 Karlovy Vary 1
Valerie Zacklová, nar. 24.5.1959, Revoluční č.p. 56, Olšová Vrata, 360 01 Karlovy Vary 1
Ing. Radek Zamrzla, nar. 15.7.1957, Americká č.p. 1301/12, 360 01 Karlovy Vary 1
Mgr. Jiří Zeman, nar. 13.9.1968, Hory č.p. 130, 360 01 Karlovy Vary 1
Pavel Zenker, nar. 19.8.1964, Mattoniho nábreží č.p. 181/128, Drahovice, 360 01 Karlovy Vary 1
Roman Zenker, nar. 13.3.1969, Mattoniho nábreží č.p. 648/126, 360 01 Karlovy Vary 1
Waldemar Zenker, nar. 14.4.1944, Mattoniho nábreží č.p. 181/128, 360 01 Karlovy Vary
ČEPRO, a.s., Dělnická č.p. 213/12, 170 00 Praha 7-Holešovice
Českomoravská myslivecká jednota, z.s., okresní myslivecký spolek Karlovy Vary, Sedlecká č.p. 761/5, Rybáře, 360 10 Karlovy Vary 10
CETIN a.s., Českomoravská č.p. 2510/19, 190 00 Praha 9-Libeň
ČEZ Distribuce, a. s., Teplická č.p. 874/8, Děčín IV-Podmokly, 405 02 Děčín 2
Farma Kolová s.r.o., Libušina č.p. 527/36, 360 01 Karlovy Vary 1
GasNet, s.r.o., Klíšská č.p. 940/96, Klíše, 400 01 Ústí nad Labem 1
GOLF RESORT Karlovy Vary a.s., Pražská č.p. 219, Olšová Vrata, 360 01 Karlovy Vary 1
IMPULS INVESTMENT, spol. s r.o., Teplárenská č.p. 56/19, Bohatice, 360 04 Karlovy Vary 4
InterCora, spol. s r.o., Lochotínská č.p. 1108/18, Severní Předměstí, 301 00 Plzeň 1
KNECHTL & partners s.r.o., S. K. Neumanna č.p. 991, 363 01 Ostrov nad Ohří
Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje, p.o., Chebská č.p. 282, 356 01 Sokolov 1
Krajské ředitelství policie Karlovarského kraje, Závodní č.p. 386/100, 360 06 Karlovy Vary 6
Lázeňské lesy a parky Karlovy Vary, p.o., Sovova stezka č.p. 504/4, 360 01 Karlovy Vary 1
Lesy České republiky, s.p., Lesní správa Opava, Stará silnice č.p. 1872/4, 746 01 Opava 1
MOL Česká republika, s.r.o., Purkyňova č.p. 2121/3, 110 00 Praha 1-Nové Město
Povodí Ohře, státní podnik, Bezručova č.p. 4219, 430 03 Chomutov 3
Projekční společnost obchodních center, v. o. s., Lochotínská č.p. 1108/18, 301 00 Plzeň 1
STATEK HROUDA s.r.o., Libušina č.p. 527/36, 360 01 Karlovy Vary 1
Státní pozemkový úřad, Husinecká č.p. 1024/11a, 130 00 Praha 3-Žižkov
Statutární město Karlovy Vary, Moskevská č.p. 2035/21, 360 01 Karlovy Vary 1
Vodárny a kanalizace Karlovy Vary, a.s., Studentská č.p. 328/64, Doubí, 360 07 Karlovy Vary 7
Vodohospodářské sdružení obcí západních Čech, Studentská č.p. 328/64, 360 07 Karlovy Vary 7
Vojenské lesy a statky ČR, s.p., Divize Lipník nad Bečvou, Pod Juliskou č.p. 1621/5, 160 00 Praha 6-Dejvice

- d) osoby, jejichž vlastnické nebo jiné věcné právo k sousedním stavbám nebo sousedním pozemkům může být rozhodnutím o povolení záměru přímo dotčeno:

parc. č. 914/2, 935, 998, 999, 1000, 1001, 1002, 1003, 1004, 1007, 1008, 1011, 1012, 1013, 1015, 1018/4, 1018/7, 1025, 1027, 1028, 1029, 1030, 1031, 1032, 1033, 1036/1, 1036/2, 1037, 1038, 1039, 1040, 1041/1, 1041/2, 1042, 1044/1, 1046/3, 1056/2, 1145, 1146, 1148, 1149, 1150, 1153, 1154, 1155, 1440, 1441, 1442, 1453/2, 1454, 1476/1, 1476/2, 1501/3, 1501/4, 1546, 1547, 1594/1, 1601/5, 1605/2, 1605/1, 1606/1, 1622/3, 1622/4 v katastrálním území Andělská Hora,

parc. č. 3121/1, 3122, 3130/1, 3139/3, 3154/9, 3154/12, 3158 v katastrálním území Karlovy Vary,

parc. č. 304, 305/1, 305/4, 306, 307, 308/1, 308/2, 861, 864, 926, 933, 968, 969, 320/1, 320/9, 320/11, 323/2, 323/3, 323/5, 326/9, 326/49, 326/74, 327/1, 327/2, 334/11, 334/14, 339/4, 340/3, 566/2, 568/, 567, 570, 559/2, 655, 679/2, 680/1, 682, 684/1, 809/2, 809/4, 812/1, 814, 819, 821, 824/1, 824/3, 824/4, 827, 839, 845/1, 845/4, 846/1, 846/2, 846/3, 848, 849/1, 851/1, 851/2, 854, 859, 863, 879/4, 882/5, 883, 884, 885, 886/1, 886/2, 888/3, 889/5, 891/1, 893, 894/9, 894/11, 894/12, 894/28, 894/29, 895/2, 897, 898, 905, 906/2, 906/3, 906/4, 906/5, 906/6, 906/7 v katastrálním území Olšová Vrata,

parc. č. 852/2, 852/3, 852/4, 852/5, 852/10, 1094, 1011/3, 1011/10, 1010/17, 1010/71, 1083/20, 1083/27, 1083/34, 1083/44, 1083/47, 1106/5, 1106/6, 1109/2, 1115, 1116, 1120, 1121, 1122, 1123, 1124/9, 1124/10, 1124/11, 1124/12, 1124/13, 1124/14, 1125/2, 1125/3, 1125/4, 1126/1, 1140/1, 1141, 1157/7, 1164, 1165, 1167/1, 1167/2, 1171, 1174/2, 1176, 1177/2, 1179/1, 1180/2, 1180/3, 1180/4, 1180/5, 1180/6, 1180/7, 1180/8, 1180/9, 1180/10, 1180/11, 1181/3, 1181/4, 1181/5, 1181/6, 1181/7, 1182/13, 1182/14, 1183/2, 1183/4, 1183/5, 1183/6, 1183/7, 1183/8, 1183/9, 1183/10, 1183/11, 1183/12, 1183/13, 1183/14, 1183/15, 1183/16, 1183/17, 1183/18, 1183/19, 1183/20, 1185/1, 1186/3, 1186/5, 1199, 1203, 1211, 1212, 1213, 1214, 1215, 1216, 1217, 1218, 1219, 1220, 1221, 1222, 1223, 1224/2, 1240, 1242, 1249, 1262, 1264, 1276, 1268, 1270/2, 1270/3, 1270/5, 1270/7, 1270/13, 1270/15, 1270/16, 1270/17, 1270/18, 1270/19, 1270/20, 1270/22, 1270/23, 1270/24, 1272/1, 1272/81, 1272/83, 1272/125, 1272/126, 1272/128, 1272/129, 1274/3, 1275/3, 1275/11, 1281, 1282, 1284, 1286/3, 1286/4, 1286/5, 1291/1, 1294, 1296, 1298/2, 1298/3, 1298/7, 1298/8, 1298/15, 1298/11, 1299, 1314/12 v katastrálním území Drahovice,

- e) osoby, o kterých tak stanoví jiný zákon.

Stavební úřad, na základě § 193 odst. 1 stavebního zákona, posoudil záměr, zda je v souladu s:

- a) územně plánovací dokumentací, územními opatřeními a vymezením zastavěného území.

Předmětná problematika byla řešena v rámci územního rozhodnutí, které je v tomto řízení považováno za rozhodnutí v části věci. Nadto stavební úřad konstatuje, že na základě § 61 písm. c) stavebního zákona územně plánovací dokumentace tvoří územní rozvojový plán, zásady územního rozvoje, územní plán a regulační plán. Zásady územního rozvoje Karlovarského kraje (dále jen „ZÚR“), které ve znění Aktualizace č. 1 nabyly účinnosti dne 13.08.2018, obsahují vymezený koridor pro veřejně prospěšnou stavbu Dálnice D6. Jako veřejně prospěšná stavba je předmětná stavba rovněž vymezena v územních plánech obcí Andělská Hora i Karlovy Vary. Předmětné územní celky nemají vydána územní opatření o stavebních uzávěrách a o asanaci území svá správní území. Vymezení zastavěného území je definováno v příslušné územně plánovací dokumentaci.

- b) cíli a úkoly územního plánování, zejména s charakterem území a s požadavky na ochranu kulturně historických, architektonických a urbanistických hodnot v území, nemá-li obec vydán územní plán.

Předmětná problematika byla řešena v rámci územního rozhodnutí, které je v tomto řízení považováno za rozhodnutí v části věci. Nadto stavební úřad konstatuje, že obce Andělská Hora i Karlovy Vary mají vydaný územní plán a proto nebyl záměr posuzován dle jednotlivých dílčích kritérií. Cíle a úkoly územního plánování, dle § 38 a 39 stavebního zákona, jsou v příslušné územně plánovací dokumentaci zakomponovány.

- c) požadavky tohoto zákona a jeho prováděcích právních předpisů.

Navrhovaná stavba je v souladu s požadavky stavebního zákona a jeho prováděcích právních předpisů, zejména pak s obecnými technickými požadavky včetně příslušných technických norem a předpisů, které se vztahují na tuto stavbu.

- d) požadavky jiných právních předpisů chránících dotčené veřejné zájmy.

Dopravní a energetický stavební úřad dále vyhodnotil stavbu i s požadavky zvláštních právních předpisů a se stanovisky dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů a konstatuje, že ze všech doložených platných závazných stanovisek a posouzení vyplývá, že dopady povolované stavby v území při hodnocení a poměření ve vzájemných souvislostech vyhovují zákonným požadavkům, které jsou dotčenými orgány chráněny podle zvláštních právních předpisů. Předložená vyjádření, stanoviska, rozhodnutí a jiná opatření dotčených orgánů uplatněná v řízení byla souhlasná a vzájemně si neodporovala. Stavba je mimo jiné v souladu se zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, zákonem č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů a zákonem č. 222/1999 Sb., o zajišťování obrany České republiky, ve znění pozdějších předpisů.

e) požadavky na veřejnou dopravní nebo technickou infrastrukturu.

Z posouzení vyplývá, záměr stavby je v souladu s požadavky na veřejnou dopravní nebo technickou infrastrukturu. Pro povolovanou stavbu je řešena ochrana stávajících sítí, do jejichž ochranných nebo bezpečnostních pásem bude stavba zasahovat, a požadavky na koordinaci s dalšími záměry v území, a to v souladu s požadavky a podmínkami vlastníků a správců této infrastruktury. Požadavky vlastníků nebo správců dotčené technické infrastruktury jsou zahrnuty do podmínek stanovených ve výrokové části rozhodnutí.

f) ochranou práv a právem chráněných zájmů účastníků řízení.

Správní orgán řádně stanovil okruh účastníků řízení pro povolení záměru dle § 182 stavebního zákona a zajistil, aby všichni účastníci řízení měli rovná práva a mohli tato práva ve vedeném řízení účinně hájit. Z předložených podkladů dotčených orgánů a dalších posouzení pak stavební úřad dospěl k závěru, že uskutečněním stavby nebudou ohroženy veřejné zájmy ani nepřiměřeně omezena či ohrožena práva a právem chráněné zájmy účastníků řízení.

Stavební úřad přezkoumal žádost podle § 184 stavebního zákona, projednal ji s účastníky řízení a s dotčenými orgány.

Jednotlivá závazná stanoviska a stanoviska dotčených orgánů vyžadovaná zvláštními právními předpisy a vyjádření účastníků řízení doložená v rámci řízení o povolení záměru, byla zvážena, byl zajištěn vzájemný soulad, a požadavky, týkající se provádění projednávané stavby nebo jejího následného užívání, byly zapracovány do podmínek ve výroku III. tohoto rozhodnutí. Stavební úřad přitom nepřebíral ty požadavky, které jsou přímo ukládány zákony, ev. jinými právními normami (vyjma konkrétních dílčích ustanovení, odůvodněných níže). Rovněž požadavky, jejichž splnění bylo stavebnímu úřadu prokazatelně doloženo nebo jsou zapracovány do projektové dokumentace, nejsou do rozhodnutí převzaty. Požadavky, které se týkaly jiných částí staveb, a požadavky týkající se majetkoprávních záležitostí, případně následných smluvních vztahů dvou stran, nejsou v podmínkách výrokové části tohoto rozhodnutí uvedeny, neboť z hlediska povolení stavby nejsou relevantní a stavebnímu úřadu o nich nepřísluší rozhodovat. Stavební úřad dále logicky nezohlednil požadavky, odkazující na konkrétní osoby, jejich adresy, telefonní čísla, odkazy na webové stránky apod., neboť se jedná o údaje, které se mohou v čase měnit. Stavebník by tak objektivně neměl možnost zajistit plnění takto konkrétně formulovaných požadavků během platnosti vydaného rozhodnutí. Stavebník je s textem těchto písemností seznámen a tyto odkazy může v průběhu provádění stavby dle potřeby využít a kontakty si aktualizovat.

S přihlédnutím k odstavci výše pak Dopravní a energetický stavební úřad ve výrokové části tohoto rozhodnutí stanovil základní podmínky, za kterých lze stavbu provádět, a které shledává na základě své rozhodovací praxe jako důvodné, a to na základě níže uvedeného dílčího odůvodnění:

K podmínce 1: Základním předpokladem povolované stavby je její vlastní provedení dle projektové dokumentace, která byla projednána v řízení s dotčenými orgány a účastníky řízení. Případné změny při provádění stavby budou stavebním úřadem posouzeny dle jejich rozsahu v souladu s § 224 stavebního zákona.

K podmínkám 2 - 3: Podmínky jsou uloženy s ohledem na povinnosti stavebníka deklarované v rámci ustanovení § 160 stavebního zákona, zejm. odst. 2 písm. c), e) a f). Stavební úřad akcentoval tuto zákonnou povinnost stavebníka podmínkou stavebního povolení, neboť to na základě své rozhodovací praxe shledává jako důvodné.

K podmínce 4: Stavebník je z důvodu respektování principu ochrany vlastnických práv povinen realizovat stavbu pouze na pozemcích, ke kterým disponuje vlastnickým nebo jiným věcným právem.

Stavebník je před vlastním zahájením stavebních prací povinen zajistit majetkoprávní přípravu stavby v rozsahu tohoto povolení tak, aby ji bylo možné realizovat a následně zprovoznit jako celek.

K podmínce 5: Podmínka je uložena s ohledem na povinnosti stavebníka deklarované v rámci ustanovení § 161 stavebního zákona, zejm. odst. 2.

K podmínce 6: Podmínka je uložena s ohledem na povinnosti stavebníka deklarované v rámci zákona o státní památkové péči, a to zejména ohlašovací povinnosti ve smyslu ust. § 22 tohoto zákona. Stavební úřad akcentoval tuto zákonnou povinnost stavebníka podmínkou stavebního povolení, neboť to na základě své rozhodovací praxe shledává jako důvodné.

K podmínce 7: Podmínka je uložena s ohledem na povinnosti stavebníka (prostřednictvím zhotovitele) deklarované v rámci ustanovení § 163 stavebního zákona, zejm. odst. 1 písm. b). V rámci podmínek rozhodnutí je zdůrazněna za účelem ochrany vlastnických práv účastníků řízení a ověření souladu stavby s projektovou dokumentací.

K podmínkám 8 - 10: Podmínky jsou uloženy s ohledem na povinnosti stavebníka (prostřednictvím stavbyvedoucího) deklarované v rámci ustanovení § 164 stavebního zákona, zejm. odst. 2 písm. f). V rámci podmínek rozhodnutí jsou zdůrazněny za účelem ochrany vlastnických práv účastníků řízení z titulu správců inženýrských sítí, u kterých je prokázán nebo není vyloučena možná kolize s povolenou stavbou. V rámci předmětných podmínek je rovněž zdůrazněna povinnost stavebníka zajistit před vlastním zahájením stavebních prací nezbytnou aktualizaci vyjádření správců sítí tak, aby bylo minimalizováno riziko možných škod způsobených realizací stavby.

K podmínce 11: Podmínka je uložena s ohledem na povinnosti stavebníka deklarované v rámci předpisů zajišťujících bezpečnost a ochranu zdraví při práci, a to včetně interních předpisů a postupů ŘSD s.p., jakožto organizace s příslušností hospodařit s majetkem státu ve věcech dálničních staveb. Bezpečností práce bude zajištěna minimalizace pracovních úrazů, a dále potenciálních zdravotních a bezpečnostních rizik pracovníků provádějících stavbu v bezprostřední blízkosti stávající provozované silnice I/6, jakožto i účastníků silničního provozu a dalších.

K podmínkám 12 - 13: Podmínky jsou uloženy s ohledem na zajištění elementární organizace výstavby tak, aby byla minimalizována doba výstavby a s tím spojené negativní vlivy zejména na bezpečnost a plynulost provozu a dále na životní prostředí a vlastnická práva všech subjektů v okolí stavby.

K podmínce 14: Podmínka je uložena s ohledem na povinnosti stavebníka deklarované v rámci zákona č. 13/1997 Sb., a to zejména v souvislosti se zachováním provozních požadavků na veřejně přístupné komunikace, které budou současně využívány i staveništní technikou v průběhu výstavby.

K podmínkám 15 - 16: Povinnost stavebníka k zajištění přístupů a příjezdů je v rámci podmínek stavebního povolení uložena proto, že se jedná o základní předpoklad pro ochranu osob a majetku, resp. minimalizaci rizika možných škod způsobených realizací stavby.

K podmínkám 17 - 19: Povinnosti stavebníka ve vztahu k pozemním komunikacím, využívaných současně staveništní technikou v procesu výstavby jsou v rámci podmínek stavebního povolení uloženy proto, že se jedná o základní předpoklad pro ochranu osob a majetku, resp. minimalizaci rizika možných škod způsobených realizací stavby.

K podmínkám 20 - 21: Podmínky jsou uloženy s ohledem na povinnosti stavebníka deklarované v rámci zákona č. 114/1992 Sb., a to za účelem zajištění minimalizace externalit během realizace stavby, zejména ve vztahu k ochraně životního prostředí. Stavební úřad akcentoval tuto zákonnou povinnost stavebníka podmínkami stavebního povolení, neboť to na základě své rozhodovací praxe shledává jako důvodné.

K podmínce 22: Podmínka je uložena za účelem zajištění minimalizace externalit během realizace stavby, zejména ve vztahu k ochraně půdy, povrchových a podzemních vod.

K podmínce 23: Podmínka je uložena za účelem zajištění minimalizace externalit během realizace stavby, zejména ve vztahu k ochraně ovzduší.

K podmínce 24: Podmínka je uložena za účelem zajištění minimalizace externalit během realizace stavby, zejména ve vztahu k ochraně životního prostředí, půdy a podzemních vod.

K podmínce 25: Podmínka je uložena za účelem zajištění minimalizace externalit během realizace stavby, zejména ve vztahu k ochraně veřejného zdraví.

K podmínce 26: Podmínka je uložena za účelem zejména zajištění základní ochrany vod, půdního fondu, a dále k zabránění dalším možným negativním vlivům ve spojení se stavební činností během realizace stavby.

K podmínce 27: Podmínka je uložena s ohledem na povinnosti stavebníka deklarované v rámci zákona č. 185/2001 Sb., včetně povinnosti doložit příslušnému dotčenému orgánu způsob a doklady jejich plnění.

Stavební úřad akcentoval tuto zákonnou povinnost stavebníka podmínkou stavebního povolení, neboť to na základě své rozhodovací praxe shledává jako důvodné.

K podmínce 28: Podmínka je uložena s ohledem na povinnost stavebníka deklarovanou v rámci ustanovení § 17 vyhlášky č. 149/2024 Sb., a to s přihlédnutím k charakteru stavby.

K podmínce 29: Podmínka je uložena za účelem vytvoření časového prostoru pro provedení všech zkoušek a měření k ověření funkčnosti stavby ve smyslu ustanovení § 211 odst. 3 stavebního zákona, a to s přihlédnutím k charakteru stavby.

K podmínce 30: Podmínka je uložena na základě převzetí relevantních požadavků stanoviska Ministerstva životního prostředí ze dne 23.7.2019 č.j. MZP/2019/520/695 (dále jen „stanovisko EIA“). Stanovisko EIA bylo vydáno pro záměr „D6 – Karlovarský kraj, který zahrnuje čtyři samostatné úseky dálnice D6 na území Karlovarského kraje, konkrétně se jedná o tyto úseky: „D6 Knínice – Bošov“, „D6 Žalmanov – Knínice“, „D6 Olšová Vrata – Žalmanov“ a „D6 Karlovy Vary – Olšová Vrata“. Stavební úřad proto do podmínky č. 30 převzal pouze ty požadavky stanoviska EIA, které se týkají předmětu tohoto řízení. Požadavky, týkající se fáze přípravy do podmínek převzaty nebyly, neboť jsou již obsaženy v pravomocném územním rozhodnutí a jejich plnění je tedy pro stavebníka bez dalšího závazné. Požadavky týkající se fáze realizace a fáze provozu byly převzaty v plném rozsahu, vyjma požadavku B 46., který se věcně týká jiného úseku záměru, než pro který je vedeno toto řízení. Požadavky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí nebyly do výroku rozhodnutí převzaty, neboť byly v požadovaném rozsahu již prokazatelně provedeny, viz zpracovaný „Projekt monitoringu ŽP“, který je součástí související dokumentace.

K podmínce 31: Podmínka je uložena na základě převzetí požadavků závazného stanoviska dotčeného orgánu, uplatněného v rámci řízení o povolení záměru, a to vyjma stanovení výše poplatku za odnětí, neboť takový úkon podle platné právní úpravy stavebnímu úřadu nepřísluší.

K podmínce 32: Podmínka je uložena na základě převzetí relevantních požadavků vyjádření spol. Lázeňské lesy a parky Karlovy Vary k projektové dokumentaci, přičemž stavební úřad nezohlednil ty požadavky, které přímo vycházejí z platných právních předpisů, ani ty, které jsou stavebníkem prokazatelně splněny.

K podmínce 33: Podmínka je uložena na základě převzetí požadavků závazného stanoviska dotčeného orgánu (ve znění jeho změny), uplatněného v rámci řízení o povolení záměru.

K podmínce 34: Podmínka je uložena na základě převzetí požadavků stanoviska dotčeného orgánu, uplatněného v rámci řízení o povolení záměru.

K podmínce 35: Podmínka je uložena na základě převzetí relevantních požadavků vyjádření účastníka řízení, které bylo uplatněno v procesu projednávání projektové dokumentace v rámci přípravy stavby, a to vyjma požadavků, týkajících se majetkoprávní problematiky, o které stavebnímu úřadu nepřísluší rozhodovat.

K podmínce 36: Podmínka je uložena na základě převzetí relevantního požadavku vyjádření účastníka řízení, které bylo uplatněno v procesu projednávání projektové dokumentace v rámci přípravy stavby, a to vyjma požadavků, týkajících se majetkoprávní problematiky, a dále týkajících se zařazení pozemních komunikací do kategorií, o kterých stavebnímu úřadu nepřísluší rozhodovat. Stavební úřad v rámci převzetí požadavku dále upřesnil typ projektové dokumentace, na který se požadavek váže, neboť tím bude dostatečně zajištěn zájem účastníka ve věci zajištění ochrany majetku v jeho správě.

K podmínce 37: Podmínka je uložena na základě převzetí relevantních požadavků vyjádření účastníka řízení, které bylo uplatněno v průběhu řízení o povolení stavby, a to vyjma požadavků, týkajících se majetkoprávní problematiky, o které stavebnímu úřadu nepřísluší rozhodovat, a dále požadavků na projednání technického řešení částí stavby s přímými správci toků, které jsou dle doložených příloh projektové dokumentace prokazatelně splněny.

K podmínce 38: Podmínka je uložena na základě převzetí relevantních požadavků připomínky (námítky) účastníka řízení, které bylo uplatněno v průběhu řízení o povolení stavby.

K podmínce 39: Podmínka je uložena na základě převzetí relevantních požadavků vyjádření účastníka řízení, které bylo uplatněno v procesu projednávání projektové dokumentace v rámci přípravy stavby, a to vyjma požadavků, týkajících se majetkoprávní problematiky, o které stavebnímu úřadu nepřísluší rozhodovat.

K podmínce 40: Podmínka je uložena na základě požadavků dotčeného orgánu na úseku veřejného zdraví, který je integrován v rámci organizace Dopravní a energetický stavební úřad.

Při posuzování a rozhodování stavební úřad vycházel ze spolehlivě zjištěných důkazů, které posuzoval jednotlivě i ve vzájemných souvislostech. Dopravní a energetický stavební úřad posoudil stavbu podle stavebního zákona, a zjistil, že jeho uskutečněním nebo užíváním nejsou ohroženy zájmy chráněné stavebním zákonem, předpisy vydanými k jeho provedení a zvláštními předpisy. Projektová dokumentace stavby splňuje obecné požadavky na výstavbu. Stavební úřad v průběhu řízení neshledal důvody, které by bránily povolení stavby.

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

Odůvodnění k výrokům IV. – VII.

Pro povolení kácení a stanovení náhradní výsadby vycházel stavební úřad v souladu s ustanovením § 8 odst. 6 ZOPK z podkladového závazného stanoviska (ve znění jeho změny) příslušného dotčeného orgánu, kterým je Magistrát města Karlovy Vary, odbor životního prostředí. Na základě předmětného Stanoviska ke kácení dřevin stavebníkovi výrokem IV. podle ustanovení § 8 odst. 1 ZOPK povolil kácení dřevin a porostních skupin a výrokem č. V. stanovil podmínky pro toto kácení. Dále výrokem VI. podle ustanovení § 9 odst. 1 ZOPK a v návaznosti na výše citované stanovisko ke kácení dřevin stanovil ve smyslu ustanovení § 8 odst. 6 ZOPK stavebníkovi povinnost provedení náhradní výsadby a v rámci výroku č. VII. uložil pro tuto náhradní výsadbu stavebníkovi podmínky.

Na základě odůvodnění Stanoviska ke kácení dřevin stavební úřad konstatuje, že příslušný dotčený orgán ochrany přírody respektuje stavbu jako veřejný zájem zejména z těchto důvodů:

1. *Dálnice D6 je v souladu se Zásadami územního rozvoje Karlovarského kraje, v platném znění, kde je včetně obchvatu Karlových Varů vymezena jako plocha a koridor mezinárodního a republikového významu. Dálnice D6 je v tomto dokumentu vymezena jako civilizační hodnota nadmístního významu na území Karlovarského kraje. Stavba je vedena v osídlené krajině, zasáhne zemědělsky využívané pozemky, pozemky určené k plnění funkcí lesa, účelové lesní i nelesní komunikace.*

2. *Současná silnice I/6 je důležitou komunikací, která je součástí české, ale i evropské silniční sítě. Spojuje Prahu, Karlovy Vary a Cheb, naši republiku opouští na hraničním přechodu Pomezí nad Ohří-Schimding (ČR - SRN). Stavba „D6 - Karlovarský kraj“ je součástí plánované komunikace D6, která nahradí kapacitně a bezpečnostně nevyhovující silnici I/6. Vzhledem k důležitosti této komunikace a rostoucímu dopravnímu zatížení byla usnesením vlády České republiky ze dne 21. července 1999 č. 741 tato silnice zařazena do sítě budoucích rychlostních komunikací.*

3. *Vytvoření plně funkčního dálničního spojení mezi Karlovarským krajem a hlavním městem Prahou a Saskem a Bavorskem sníží dojezdové časy pro osobní i nákladní dopravu. Díky tomu se zvýší dostupnost pracovních míst pro obyvatele regionu, kteří budou schopni za prací dojíždět i na delší vzdálenosti, jak je tomu běžné v zemích s rozvinutou a funkční dálniční sítí, kterými jsou například sousední Německo a Rakousko. Dalším pozitivním aspektem dostavby D6 je lepší dopravní dostupnost pro nákladní dopravu, protože se zlepší podmínky pro potencionální investory, což nemá pro*

rozvoj regionu zanedbatelný vliv. To lze dovozovat z jiných regionů, kde po vybudování rychlého a kapacitního silničního napojení došlo k ekonomickému rozvoji.

4. *Zprovoznění úseku přinese snížení zatížení sídel automobilovým provozem. Zásadním přínosem záměru je odvedení tranzitní dopravy mimo města a obce, přičemž vážnost a neuspokojivý stav dopravní situace v Karlovarském kraji je dostatečně všeobecně a dlouhodobě znám, dále přinese snížení hlukosti a prašnosti, snížení počtu nehod, snížení ohrožení zdraví a zvýšení bezpečnosti obyvatel. Pro splnění hlavní, tedy dopravní funkce, je vybrána poloha, která vyhovuje z hlediska prostorového vedení rychlostní komunikace. Trasa splňuje požadavky kladené na směrové a výškové vedení komunikace této kategorie a důležitosti a dává předpoklady pro rychlou, bezpečnou a plynulou jízdu v tomto úseku.*

5. *Stavba významným způsobem přispěje ke zlepšení životního prostředí zvýšením jízdního komfortu a plynulosti dopravy, menším zatížením hlukem a exhalacemi. Pozitivní dopad na ovzduší spočívá v odvedení značné části tranzitní dopravy z obydlených částí na dálnici, čímž by mělo být docíleno snížení celkového množství emisí škodlivin. Za dnešního stavu plní funkci páteřní komunikace silnice I/6, po dostavbě předmětných úseků dálnice dojde k podstatnému snížení počtu přímo ovlivňovaných obyvatel. Budoucí situaci lze charakterizovat jako zlepšení stávajícího stavu (pozitivní vliv na hygienickou a dopravně-bezpečnostní situaci).*

Z těchto výše uvedených důvodů dotčený orgán odvodil veřejný zájem, spočívající v ochraně veřejného zdraví a veřejné bezpečnosti s uplatněním důvodů sociálního a ekonomického charakteru s příznivými důsledky pro životní prostředí, a proto lze za podmínek stanovených v rámci výroků V. – VII. kácení dřevin v rozsahu dle výroku IV. povolit.

Poučení účastníků:

Proti tomuto rozhodnutí se lze odvolat do 15 dnů ode dne jeho oznámení k Ministerstvu dopravy prostřednictvím Dopravního a energetického stavebního úřadu, Samostatného oddělení staveb pozemních komunikací I. podáním u zdejšího správního orgánu.

Odvoláním lze napadnout výrokovou část rozhodnutí, jednotlivý výrok nebo jeho vedlejší ustanovení. Odvolání jen proti odůvodnění rozhodnutí je nepřipustné.

Stavba nesmí být zahájena, dokud povolení stavby nenabude právní moci. Povolení stavby pozbývá platnosti, jestliže stavba nebyla zahájena do 5 let ode dne, kdy nabylo právní moci.

Odůvodnění stanovení platnosti rozhodnutí:

Stavební úřad stanovil dobu platnosti povolení stavby v délce 5 let od nabytí právní moci tohoto rozhodnutí v souladu s § 193 odst. 1 stavebního zákona. K tomuto postupu přistoupil s ohledem na povahu povolované liniové stavby, která je z hlediska rozsahu, technické a organizační náročnosti a nutnosti koordinace s dalšími záměry a dotčenými subjekty realizována v delším časovém horizontu.

Stanovená doba platnosti je přiměřená charakteru záměru a odpovídá reálným podmínkám jeho přípravy a realizace, přičemž zároveň přispívá k hospodárnosti řízení a právní jistotě stavebníka. Stavební úřad neshledal, že by stanovení doby platnosti povolení v délce 5 let bylo v rozporu s ochranou veřejných zájmů nebo právy účastníků řízení, neboť povolení je nadále vázáno na dodržení podmínek rozhodnutí a platných právních předpisů.

Příloha: tabulka - soupis souvislých keřových porostů a stromů, určených ke kácení

Ing. Alexandr Grof
vedoucí Samostatného oddělení staveb pozemních komunikací I.
Dopravní a energetický stavební úřad

„podepsáno elektronicky“

Poplatek:

Správní poplatek podle zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů je osvobozen.

Toto rozhodnutí musí být vyvěšeno po dobu nejméně 15 dnů na úředních deskách následujících úřadů:

- Dopravní a energetický stavební úřad – zde
- Obecní úřad Andělská Hora, Andělská Hora č.p. 18, 364 71 Bochov
- Magistrát města Karlovy Vary, Moskevská č.p. 2035/21, 360 01 Karlovy Vary I

Právní účinky má výhradně doručení veřejnou vyhláškou prostřednictvím úřední desky Dopravního a energetického stavebního úřadu.

Vyvěšeno dne:

Sejmuto dne:

(Razítko, podpis orgánu, který potvrzuje vyvěšení a sejmутí rozhodnutí.)

Obdrží:

Ve smyslu ustanovení § 188 odst. 4 věty druhé stavebního zákona se ostatní písemnosti v řízení doručují jednotlivě pouze žadateli, obci, na jejímž území má být záměr uskutečněn a dotčeným orgánům:

Ředitelství silnic a dálnic s. p., zastoupené spol. DOPRAVOPROJEKT Ostrava a.s., IDDS: 953zkzj
sídlo: Masarykovo náměstí č.p. 5/5, Moravská Ostrava, 702 00 Ostrava 2

Obec Andělská Hora, IDDS: tjtb453
sídlo: Andělská Hora č.p. 18, 364 71 Bochov

Statutární město Karlovy Vary, IDDS: a89bwi8
sídlo: Moskevská č.p. 2035/21, 360 01 Karlovy Vary 1

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Reg. pracoviště Správa CHKO Slavkovský les, IDDS: w9kdyqm
sídlo: Hlavní č.p. 504, 353 01 Mariánské Lázně 1

Dopravní a energetický stavební úřad, Samostatné oddělení ochrany veřejného zdraví, nábřeží Ludvíka Svobody č.p. 1222/12, 110 00 Praha 1-Nové Město

Krajské ředitelství policie Karlovarského kraje, IDDS: upshp5u
sídlo: Závodní č.p. 386/100, Dvory, 360 06 Karlovy Vary 6

Krajský úřad Karlovarského kraje, Odbor dopravy a silničního hospodářství, IDDS: siqbxt2
sídlo: Závodní č.p. 353/88, Dvory, 360 06 Karlovy Vary 6

Krajský úřad Karlovarského kraje, Odbor kultury, památkové péče, lázeňství a cest. ruchu, IDDS: siqbxt2
sídlo: Závodní č.p. 353/88, Dvory, 360 06 Karlovy Vary 6

Krajský úřad Karlovarského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství, IDDS: siqbxt2
sídlo: Závodní č.p. 353/88, Dvory, 360 06 Karlovy Vary 6

Magistrát města Karlovy Vary, Odbor dopravy, IDDS: a89bwi8
sídlo: Moskevská č.p. 2035/21, 360 01 Karlovy Vary 1

Magistrát města Karlovy Vary, odbor územního plánování a stavební úřad, IDDS: a89bwi8
sídlo: Moskevská č.p. 2035/21, 360 01 Karlovy Vary 1

Magistrát města Karlovy Vary, Odbor životního prostředí, IDDS: a89bwi8
sídlo: Moskevská č.p. 2035/21, 360 01 Karlovy Vary 1

Magistrát města Karlovy Vary, Odbor památkové péče, IDDS: a89bwi8
sídlo: Moskevská č.p. 2035/21, 360 01 Karlovy Vary 1

Ministerstvo obrany, IDDS: hjyaavk
sídlo: Tychonova č.p. 221/1, 160 00 Praha 6-Hradčany

Ministerstvo vnitra, Odbor bezpečnostní politiky, IDDS: 6bnaawp
sídlo: Nad štolou č.p. 936/3, 170 00 Praha 7-Holešovice

Ministerstvo zdravotnictví, Český inspektorát lázní a zřídels, IDDS: pv8aaxd
sídlo: Palackého náměstí č.p. 375/4, Praha 2-Nové Město, 128 00 Praha 28

Ministerstvo zemědělství, IDDS: yphaax8
sídlo: Těšnov č.p. 65/17, 110 00 Praha 1-Nové Město

Ministerstvo životního prostředí, IDDS: 9gsaax4
sídlo: Vršovická č.p. 1442/65, 100 00 Praha 10-Vršovice

Úřad pro civilní letectví, IDDS: v8gaaz5
sídlo: K letišti č.p. 1149/23, Praha 6-Ruzyně, 161 00 Praha 614

Ve smyslu ustanovení § 188 odst. 4 stavebního zákona se dalším účastníkům řízení doručuje toto rozhodnutí veřejnou vyhláškou, vyvěšenou na úřední desce níže uvedeného úřadu:

Dopravní a energetický stavební úřad – zde

Ve smyslu ustanovení § 25 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb., ve znění pozdějších předpisů, se veřejná vyhláška zasílá též následujícím úřadům s žádostí o zveřejnění na úřední desce po dobu 15 dnů:

Magistrát města Karlovy Vary, IDDS: a89bwi8
sídlo: Moskevská č.p. 2035/21, 360 01 Karlovy Vary 1

Obecní úřad Andělská Hora, IDDS: tjtb453
sídlo: Andělská Hora č.p. 18, 364 71 Bochov