


OBJEDNATEL:

**KRAJSKÁ SPRÁVA A ÚDRŽBA SILNIC  
KARLOVARSKÉHO KRAJE**  
Chebská 282, 356 04, Sokolov



**Úprava křižovatky silnic II/220 Závodu Míru a III/2201 Vančurova, Stará Role**

<b>ZHOTOVITEL:</b>  <b>valbek</b> Valbek, spol s.r.o. Vaňurova 55/17 460 02 Liberec 3	navrhl:	Ing. B. Fišer		objednatel	KSÚS KK	
	vypracoval:	Ing. B. Fišer		zak. číslo	10UL11020	
	zodp. projektant:	Ing. B. Fišer		datum	11/2010	
	stavba:	<b>Úprava křižovatky silnic II/220 Závodu Míru a III/2201 Vančurova, Stará Role</b>			stupeň	DSP/PDPS
					měřítko	
STŘEDISKO ÚSTÍ NAD LABEM Děčínská 717/21 400 03 Ústí nad Labem tel/fax:475 531 077	<b>PRŮVODNÍ ZPRÁVA</b>			č. přílohy :	paré :	
				<b>A.</b>		

# Průvodní zpráva

## Obsah:

1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE .....	2
a)	Označení stavby .....	2
b)	Objednatel dokumentace DSP/PDPS .....	2
c)	Zhotovitelé DSP/PDPS .....	2
2.	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ .....	3
a)	Stručný popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění: .....	3
b)	Předpokládaný průběh stavby: .....	3
c)	Vazby na územní plán a územní rozhodnutí: .....	3
d)	Stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití: .....	3
e)	Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí: ..	3
f)	Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření: .....	4
3.	PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ .....	4
4.	ČLENĚNÍ STAVBY .....	5
a)	Způsob číslování a označení: .....	5
b)	Určení jednotlivých částí stavby: .....	5
c)	Členění stavby na stavební objekty: .....	5
5.	PODMÍNKY REALIZACE STAVBY .....	6
a)	Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků: .....	6
b)	Uvažovaný průběh výstavby a zajištění plynulosti a koordinovanosti: .....	6
c)	Zajištění přístupu na stavbu: .....	6
d)	Dopravní omezení, objížďky dopravy: .....	6
6.	PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ A SPRÁVCŮ .....	6
a)	Seznam známých nebo předpokládaných právnických a fyzických osob, které převezmou jednotlivé stavební objekty a provozní soubory po jejich ukončení do vlastnictví a osob, které je budou spravovat: .....	6
b)	Způsob užívání jednotlivých objektů stavby: .....	7
7.	PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ .....	7
a)	Možnosti postupného předávání části stavby do užívání: .....	7
b)	Zdůvodnění potřeb užívání stavby před dokončením celé stavby: .....	7
8.	SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS .....	7
8.1.	Celkový projektovaný rozsah stavby a technologické řešení: .....	7
8.2.	Technický popis jednotlivých objektů a jejich součástí: .....	8
8.2.1.	Pozemní komunikace .....	8
8.2.2.	Mostní objekty a zdi .....	16
8.2.3.	Odvodnění pozemní komunikace .....	16
8.2.4.	Tunely, podzemní stavby a galerie .....	16
8.2.5.	Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony .....	17
8.2.6.	Vybavení pozemní komunikace .....	17
8.2.7.	Objekty ostatních skupin objektů .....	17
9.	VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ .....	19
10.	DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMA, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY .....	20
11.	ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ .....	20
12.	NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY .....	21
13.	VLIV STAVBY A PROVOZU NA PK NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ .....	21
14.	OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI .....	23
15.	DALŠÍ POŽADAVKY .....	24

## 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

### a) Označení stavby

**Název stavby:** Úprava křižovatky silnic II/220 Závodu Míru a III/2201 Vančurova,  
Stará Role

**Místo stavby:**

**Kraj** CZ 041 Karlovarský

**Obec:** 554 961 Karlovy Vary

**Katastrální území:** 753 858 Stará Role

**Druh stavby:** přestavba stávající průsečné křižovatky silnic II/220 (ul. Závodu Míru)  
a III/2201 (ul. Vančurova) v části Stará Role v Karlových Varech

### b) Objednatel dokumentace DSP/PDPS

**Zadavatel:** **Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje p.o.**  
Chebská 282, pošta Dolní Rychnov  
356 04 SOKOLOV

### c) Zhotovitelé DSP/PDPS

**Projektant:** VALBEK spol. s r. o.  
středisko Ústí nad Labem  
Děčínská 717/21  
400 03 Ústí nad Labem  
tel. 475 531 077, 475 534 112  
IČO: 48266230, DIČ: CZ48266230

**Hlavní inženýr projektu:** Ing. Bohumil Fišer

**Odpovědní zhotovitelé:**

Průvodní zpráva - Ing. Fišer

Celková a koordinační situace – Ing. Janková

**Stavební objekty:**

Komunikace – Valbek s.r.o. – Ing. Fišer, Ing. Janková

Objekty řady 400 – Drahomír Holoubek-projekty elektro

### **Související dokumentace:**

Prověření inž. sítí – Valbek s.r.o. – pí. Sochorová  
Zásady organizace výstavby - Ing. Fišer  
Záborový elaborát – Ing. Janková

## **2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ**

### **a) Stručný popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění:**

Stavba řeší přestavbu stávající průsečné křižovatky silnic II/220 ul. Závodu Míru a III/2201 ul. Vančurova na okružní křižovatku v části Stará Role v Karlových Varech. Součástí stavby bude rovněž rozšíření parkoviště před budovou Policie ČR, úprava parkovacích pruhů, přechodů pro chodce a míst pro přecházení, včetně komunikací pro pěší, přeložka veřejného osvětlení, ochrana inženýrských sítí a úprava dopravního značení.

Přestavba křižovatky zajistí bezpečné napojení všech vedlejších komunikací (5 ramen), vyznačení parkovacích stání a pohyb pěších v dané lokalitě.

Řešená lokalita se nachází v intravilánu obce, v oboustranné zástavbě.

### **b) Předpokládaný průběh stavby:**

Postup výstavby je navržen v části E. – zásady organizace výstavby, projektové dokumentace. Realizace stavby se předpokládá ve třech etapách s celkovou dobou výstavby 4 měsíce. Stavba bude realizována jako celek a jako celek bude předána do užívání.

### **c) Vazby na územní plán a územní rozhodnutí:**

Na stavbu nebylo zažádáno o územní rozhodnutí, z důvodu umístění stavby na stávajících parcelách.

### **d) Stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití:**

Jedná se o lokalitu v oboustranné zástavbě v městské části Karlových Varů – Stará Role. V dané lokalitě jsou provozovny s komerčním využitím (obchody, restaurace), budova Policie ČR, speciální základní škola a současně obytné objekty.

Její poloha je zřejmá z výkresové části projektové dokumentace č. B.1 – Přehledná situace. Stavba zabírá pouze pozemky, na kterých v současnosti leží. Stavba je vždy napojena na stávající komunikace.

### **e) Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí:**

Stavba není předmětem posuzování vlivů na životní prostředí ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Jedná se o přestavbu průsečné křižovatky na okružní křižovatku s napojením všech pěti ramen. V místě napojení do okružní křižovatky dojde ke směrovému vychýlení ulic tak, aby se napojovaly přibližně kolmo na střed OK s úpravou šířkového uspořádání, výškové řešení zůstává s drobnou úpravou do  $\pm 10$  cm. Stavba se v navazujících ulicích napojuje na stávající

uspořádání. Stavba není ve střetu s chráněným územím. Stavba zasahuje do ochranného pásma dráhy, silnic nižších tříd a ochranných pásem inženýrských sítí.

V rámci stavby nedojde ke kácení vzrostlých stromů, pouze v části rozšiřovaného parkoviště na parcele č. 34/1 (k.ú. Stará Role) dojde k mýcení křovin.

**f) Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření:**

Stavba bude realizována na stávajících zpevněných plochách využívaných jako komunikace, trvalé užívání stavby nebude mít negativní dopad na okolí.

Stavba je koordinována se související stavbou:

„SENIOR RESORT – KARLOVY VARY (STARÁ ROLE)“, STUDIE (06/2009), Formica s.r.o.

**Z hlediska sítí technické infrastruktury nedochází při vzájemném křížení k zásadní úpravě nivelety ani změně charakteru krytu zpevněné plochy nad tímto zařízením, proto je ve stavbě navrženo případné prodloužení ochrany těchto zařízení.**

**3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ**

**a) Dokumentace záměru k žádosti o vydání rozhodnutí o umístění stavby nebo k oznámení záměru pro získání územního souhlasu nebo rozhodnutí o změně stavby**

Netýká se

**b) Regulační plány, územní plán, případně územně plánovací informace**

Není doloženo, jedná se o rekonstrukci na stávajících komunikacích.

**c) Mapové podklady, zaměření a další geodetické podklady**

Projekt „SENIOR RESORT–K.VARY (STARÁ ROLE)“, STUDIE (06/2009), Formica s.r.o.

Zaměření území, Ing. Václav Kellner, 05/2010, včetně digitální katastrální mapy.

Státní mapa M 1:5 000 (pro přehlednou situaci)

Katastrální mapa, mapový list 0-4/1, 1-4/2, PÚ 1618/2010, M 1:2000, 24.5.2010

Zjištění průběhu inženýrských sítí, Valbek spol. s r.o., 05/2010

**d) Dopravní průzkum (studie, dopravní údaje)**

Celostátní sčítání z roku 2000 a 2005.

„SENIOR RESORT – K.VARY (STARÁ ROLE)“, STUDIE (06/2009), Formica s.r.o.

**e) Geotechnický a hydrogeologický průzkum, základní korozní průzkum**

Nebyl zpracován.

**f) Diagnostický průzkum konstrukcí**

Nebyl zpracován.

**g) Hydrometeorologické a hydrologické údaje, plavební podmínky, inundace, kvalita vody v recipientech**

Nezjištěno.

**h) Klimatologické údaje**

Nezjištěno.

**i) Stavebně historický průzkum u stavby, která je kulturní památkou, je v památkové rezervaci nebo je v památkové zóně**

Netýká se.

**j) Ostatní**

ČSN, vzorové listy, TKP a další předpisy související.

Jednání s investorem a dalšími dotčenými stranami.

#### **4. ČLENĚNÍ STAVBY**

**a) Způsob číslování a označení:**

Stavba je rozdělena do 14 stavebních objektů, které jsou zařazeny podle technologie provádění a dále podle jejich investičního zajištění.

**b) Určení jednotlivých částí stavby:**

Součástí stavby jsou objekty řady:

100 – Pozemní komunikace

300 – Vodohospodářské objekty

400 – Elektro a sdělovací objekty

800 – Objekty úpravy území

**c) Členění stavby na stavební objekty:**

Objekty investičně zajišťující KSUS KK:

SO101 - Okružní křižovatka a ul. Závodu Míru

SO102 - Ulice Vančurova

SO131 - Dopravní značení KSUS KK

SO151 - Dopravně inženýrská opatření

SO301 - Odvodnění ul. Závodu Míru a Vančurova

Objekty investičně zajišťující Město Karlovy Vary:

SO103 - Ulice Rolavská

SO104 - Ulice Nádražní

SO105 - Parkoviště v ul. Rolavská

SO106 - Ulice V. Nezvala

SO111 - Komunikace pro pěší

SO121 - Parkovací pruhy podél ul. Závodu Míru

SO132 - Dopravní značení Město K.Vary

SO302 - Odvodnění místních komunikací

SO411 - Veřejné osvětlení

SO801 - Vegetační úpravy

## 5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY

### a) Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků:

Město Karlovy Vary připravuje stavbu:

„SENIOR RESORT – K.VARY (STARÁ ROLE)“, STUDIE (06/2009), Formica s.r.o.

Jiné stavby ostatních stavebníků nebyly v době zpracování dokumentaci známy.

### b) Uvažovaný průběh výstavby a zajištění plynulosti a koordinovanosti:

Harmonogram výstavby předloží zhotovitel stavby, který vzejde z výběrového řízení. Předběžný postup výstavby je navržen v části E. projektové dokumentace. Počítá s výstavbou během cca 4 měsíce.

### c) Zajištění přístupu na stavbu:

Jako přepravní a přístupové trasy slouží stávající silnice.

### d) Dopravní omezení, objížďky dopravy:

Postup výstavby a provádění stavebních prací je odvislý od podmínky minimálního omezení veřejného provozu na dotčených komunikacích. Vždy se bude jednat o omezení na části komunikace se zachováním provozu s vyloučením dopravy nad 3,5 t, která bude vedena po objížďné trase. Objížďná trasa bude vyznačena pouze po nezbytně nutnou dobu a je řešena v rámci SO 151 – Dopravně inženýrská opatření.

Před zahájením stavby je třeba požádat o zvláštní užívání komunikace.

## 6. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ A SPRÁVCŮ

### a) Seznam známých nebo předpokládaných právnických a fyzických osob, které převezmou jednotlivé stavební objekty a provozní soubory po jejich ukončení do vlastnictví a osob, které je budou spravovat:

SO101 - Okružní křižovatka a ul. Závodu Míru	KSÚS KK
SO102 - Ulice Vančurova	KSÚS KK
SO131 - Dopravní značení KSUS KK	KSÚS KK
SO151 - Dopravně inženýrská opatření	dočasný SO
SO301 - Odvodnění ul. Závodu Míru a Vančurova	KSÚS KK
SO103 - Ulice Rolavská	Město K. Vary
SO104 - Ulice Nádražní	Město K. Vary
SO105 - Parkoviště v ul. Rolavská	Město K. Vary
SO106 – Ulice V. Nezvala	Město K. Vary
SO111 - Komunikace pro pěší	Město K. Vary
SO121 - Parkovací pruhy podél ul. Závodu Míru	Město K. Vary
SO132 - Dopravní značení Město K.Vary	Město K. Vary
SO302 - Odvodnění místních komunikací	Město K. Vary
SO411 - Veřejné osvětlení	Město K. Vary
SO801 - Vegetační úpravy	Město K. Vary

## b) Způsob užívání jednotlivých objektů stavby:

Způsob užívání se po realizaci stavby nezmění, všechny objekty budou po dokončení rekonstrukce nadále sloužit svému účelu jako doposud.

Změní se pouze způsob v organizaci dopravy a to ulice Nádražní bude zjednosměrněna v celé délce od ul. Závodu Míru směrem k OK.

## 7. PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ

### a) Možnosti postupného předávání části stavby do užívání:

Etapizace stavby se nepředpokládá, stavba bude zprovozněna jako celek.

### b) Zdůvodnění potřeb užívání stavby před dokončením celé stavby:

Stavba nebude předávána do předčasného užívání před jejím dokončením.

## 8. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS

### 8.1. Celkový projektovaný rozsah stavby a technologické řešení:

Projektovaný rozsah stavby: přestavba úrovně průsečné křižovatky na okružní na silnici II/220 a III/2201 ulice Závodu Míru a Vančurova v Karlových Varech, městské části Stará Role.

Identifikační a základní údaje o předmětu výstavby: okružní křižovatka s pěti vjezdy, vnější průměr 24,0 m, šířka jednopruhového okružního pásu 6,0 m, šířka dlážděného prstence 3,0 m. Vjezdy náležící silnici II. třídy (ul. Závodu Míru) v kategorii MS2 13,5/8,5/30, silnice III. třídy (ul. Vančurova) v kategorii MS2 11,5/8,5/30, místní komunikaci ul. Rolavská v kategorii MO1 10,5/7,5/30 a místní komunikaci ul. Nádražní v kategorii MO1 8,5/5,5/30.

Technologie řešení stavby bude prováděna dle obecně platných předpisů.

<u>Rozsah stavby:</u>	plochy vozovek – živice NK	SO 101:	1030 m <sup>2</sup>
		SO 102:	139 m <sup>2</sup>
		SO 103:	311 m <sup>2</sup>
		SO 104:	38 m <sup>2</sup>
		SO 105:	647 m <sup>2</sup>
		SO 106:	24 m <sup>2</sup>
		SO 121:	20 m <sup>2</sup>
	<b>celkem:</b>	<b>2209 m<sup>2</sup></b>	
	plochy vozovek – živice rek.	SO 101:	650 m <sup>2</sup>
		SO 102:	204 m <sup>2</sup>
		SO 106:	103 m <sup>2</sup>
		<b>celkem:</b>	<b>957 m<sup>2</sup></b>
	plochy vozovek – dlažba	SO 101:	158 m <sup>2</sup>
		SO 121:	42 m <sup>2</sup>
		<b>celkem:</b>	<b>200 m<sup>2</sup></b>



## 8.2. Technický popis jednotlivých objektů a jejich součástí:

### 8.2.1. Pozemní komunikace

#### a) Výčet a označení jednotlivých pozemních komunikací

SO101 - Okružní křižovatka a ul. Závodu Míru

SO102 - Ulice Vančurova

SO103 - Ulice Rolavská

SO104 - Ulice Nádražní

SO105 - Parkoviště v ul. Rolavská

SO106 - Ulice V. Nezvala

SO111 - Komunikace pro pěší

SO121 - Parkovací pruhy podél ul. Závodu Míru

SO131 - Dopravní značení KSUS KK

SO132 - Dopravní značení Město K.Vary

SO151 - Dopravně inženýrská opatření

#### b) Základní charakteristiky objektu

##### SO 101 – Okružní křižovatka a ul. Závodu Míru

###### 1) popis stávajícího stavu

Stávající průsečná křižovatka ulic Závodu Míru (II/220), Vančurova (III/2201), Rolavská a Nádražní je řízená dopravním značením. Všechny ulice jsou obousměrné, kromě ul. Rolavská, která je jednosměrná ve směru od křižovatky. Hlavní komunikace ul. Závodu Míru prochází křižovatkou ve směru na Nejdeč levostranným obloukem o poloměru cca  $R = 25$  m. Ulice Vančurova a Rolavská se napojují přibližně kolmo, ul. Nádražní je od středu křižovatky odsazena. Současně je do křižovatky napojen vjezd na parkoviště před budovou Policie. Výškově je křižovatka umístěna v údolnicovém oblouku. V prostoru křižovatky je rovněž vedena řada inženýrských sítí.

###### 2) návrh řešení

Vzhledem k počtu napojujících se větví křižovatky a směrovému vedení hlavní trasy je zvolena přestavba stávající průsečné křižovatky na křižovátku okružní (dále jen OK), včetně částečné úpravy v organizaci dopravy v dané lokalitě. Jedná se o zrušení vjezdu na parkoviště z ul. Závodu Míru (náhradní vjezd z ul. Rolavská) a zjednosměrnění ul. Nádražní v celé délce od ul. Závodu Míru do OK.

OK je navržena s jednopruhovými vjezdy a výjezdy a jednopruhovým okružním pásem. Středový ostrov je řešen jako nepřejezdný (v. 0,50 m nad povrch prstence) ze zvýšené chodníkové obruby (nášlap 0,20 m nad dlážděný prsteneček) s dosypáním ze zeminy do vrchlíku do celkové výšky 0,50 m nad dlážděný prsteneček, který bude osázen keři s výškou min.0,50 m s malým kořenovým systémem. Středový ostrov je tvořen poloměrem o  $R = 2$  m, dlážděný prsteneček o poloměru  $R = 6,0$  m ohraničený chodníkovým betonovým obrubníkem s výškou nášlapu 5 cm. Dláždění prsteneček bude zřízen jako částečně pojížděný pro průjezd

rozměrnějších vozidel. Návrhová rychlost pro pohyb vozidel v křižovatce vychází z TP 135 a byla stanovena na 30 km/hod. Okružní jízdní pás je navržen v šířce 6,00 m, vnější poloměr celé OK činí 12,0 m. Ve vjezdech v napojení na okružní pás, budou vybudovány dělicí dlážděné ostrůvky, které budou přejezdné (kamenná dlažba 160 x 160 mm) ve tvaru kulovitého vrchlíku, bez ohraničujícího obrubníku. V celém úseku bude osazen nový betonový chodníkový obrubník s výškou nášlapu 0,15 m nad vozovkou a v místech přechodů pro chodce a místech pro přecházení bude snížen na 0,02 m. Na rozhraní povrchu asphalt a dlažba mezi větví křižovatky a parkovacím pruhem bude osazen betonový krajník.

Vzhledem k prostorovým nárokům křižovatky a k zajištění přibližně kolmého napojení osy vjezdů na kruhový objezd dojde k minimálnímu směrovému odsunutí všech vjezdů. Šířky jednopruhových vjezdů a výjezdů jsou 4,50 m šířky zpevnění komunikace. Šířka obousměrných komunikací bude upravena na 7,50 m mezi obrubami a zachováním parkovacích pruhů. Šířka jednosměrných ulic Rolavská a Nádražní bude upravena na 4,50 m. Úprava jednotlivých větví křižovatky řeší jednotlivé stavební objekty, rozhraní mezi jednotlivými objekty vyplývá z prováděcí vyhlášky č. 104/1997 Sb. k zákonu č.13/1997 Sb., viz. příloha č.3, obr.5. V rámci úprav bude v nezbytném rozsahu vybudována nová konstrukce vozovky s napojením na stávající stav. K zajištění průjezdnosti okružní křižovatkou rozměrnějších vozidel budou kromě dlážděného prstence doplněny rovněž srpovitě krajnice. Srpovitá krajnice bude mezi větví B (ul. Závodu Míru) a větví C (ul. Rolavská) vnitřní poloměr  $R = 8$  m, vnější poloměr  $R = 11$  m a dále mezi větví A (ul. Závodu Míru) a větví E (ul. Nádražní) – výjezd z jednosměrné komunikace vnitřní poloměr  $R = 2$  m, vnější poloměr  $R = 4,5$  m. Stavební uspořádání srpovitá krajnice bude totožné s dlážděným prstencem, tj. povrch kamenná dlažba (160 x 160 mm), oddělená od komunikace betonovým chodníkovým obrubníkem s nášlapem 5 cm.

Z důvodu omezeného prostorového uspořádání vlivem stávající zástavby a zároveň přestavbou na malou okružní křižovatku nebude nadále možný pohyb pěších z ul. Závodu Míru do ul. Rolavská ve směru na Nejdeček vlevo podél rohu budovy Policie ČR. Ostatní pohyby pěších zůstávají zachovány (řeší SO 111). Křížení pěších s komunikacemi jsou navržena přechody pro chodce a místy pro přecházení. Veškeré zpevněné plochy, které nebudou po přestavbě využívány ke svému předchozímu využití, budou rekultivovány a ozeleněny, příp. zde budou vysazeny nízké dřeviny (řeší SO 801). V rámci stavby bude upraveno veřejné osvětlení (řeší SO 411) k novým hranám OK, včetně případné rekonstrukce navazujících úseků ohraničených rozsahem stavby. Současně budou posunuty uliční vpusti k upraveným hranám křižovatky, příp. budou doplněny nové (řeší SO 301, resp. SO 302).

Přestavba křižovatky si vyžádá drobné korekce ve stávajícím systému odvodnění, tj. budou posunuty příp. doplněny stávající uliční vpusti k novým hranám komunikace (řeší SO 301, resp. SO 302). Přestavba křižovatky si nevyžádá zvětšení rozsahu zpevněných ploch.

Změny nivelet jednotlivých větví jsou zakresleny v podélných profilech. Podélný sklon je dán snahou o bezproblémové připojení na okružní pás a napojením na stávající niveletu komunikace. V rámci úprav nedojde k zásadním změnám ve výškovém uspořádání křižovatky ( $\pm 10$  cm). Niveleta okruhu je přizpůsobena stávajícím výškovým dispozicím křižovatky a podřízena bezproblémovému napojení všech větví a respektuje stávající zástavbu.

Příčný sklon asphaltové vozovky okružního pásu je proměnný od  $-2,0\%$  do  $+2,0\%$ . Proměnný sklon je volen s ohledem na umístění křižovatky v terénu, příčný sklon dlážděného prstence bude jednotný  $6,0\%$  od středu křižovatky. Dlážděný prsteneček bude od asphaltového krytu výškově odsazen o 50 mm. Základní příčný sklon vjezdů je střešovitý  $2,5\%$ , který přechází v oblouku na jednostranný.

Ulice Závodu Míru (větev A od centra, větev C směrem na Nejdek) bude upravena v kategorii MS2 13,5/8,5/30 v rozsahu nezbytně nutném pro napojení na stávající stav. Šířka jízdních pruhů bude 3,25 m, vodících proužků 0,50 m, tzn. celková šířka mezi obrubníky bude činit 7,50 m. Součástí větví bude levostranný, resp. pravostranný (ve směru na Nejdek) parkovací pruh v šířce 2,00 m a oboustranný chodník (řeší SO 111) v proměnné šířce min. 2,00 m.

Na větví A, u vyústění ul. Spojovací, je navržen přechod pro chodce, který bude současně sloužit k propojení cyklotrasy č. 209. V místě přechodu bude komunikace zúžena na šířku mezi obrubníky na 6,50 m. Cyklotrasa je vedena z ul. Nádražní přes ul. Závodu Míru do ul. Spojovací a dále ul. Rolavskou. Cyklista bude upozorněn dopravním značením, aby před vyústěním ul. Nádražní do ul. Závodu Míru sesedl z kola a dále vedl kolo k přechodu pro chodce. Ulici Závodu Míru překoná jako pěší a v ul. Spojovací bude opět pokračovat jako cyklista. Vzhledem k tomu, že ul. Spojovací je jednosměrná směrem k ul. Závodu Míru bude pohyb cyklistů vyznačen (svislé + vodorovné dopravní značení řeší SO 132) v protisměru, šířka vyznačeného pruhu 1,00 m, se současným zrušením podélného parkování v této ulici. Pohyb cyklistů ve směru od ul. Rolavská bude ve společném dopravním prostoru s vozidly.

Na větví C ve směru na Nejdek bude ve vzdálenosti 10 m od hrany OK vybudováno pouze místo pro přecházení.

Hrany vozovky budou ohraničeny chodníkovými obrubníky s výškou nášlapu 0,15 m. V místě přechodu pro chodce a místech pro přecházení budou provedeny obrubníky snížené výška nášlapu 0,02 m. U chodníkových přejezdů snížené s výškou nášlapu 0,05 m.

Konstrukce vozovky vjezdů i okružního pásu je navržena na třídu dopravního zatížení II, návrhová úroveň porušení D0 dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací (D0-N-3-II-PIII) jako netuhá vozovka ve složení:

Asfaltový beton střednězrný	ACO11S	50/70	ČSN EN 13 108-1	<b>40mm</b>
Spoj. postřík emulzí	PSE	C50B5	ČSN 73 6129	<b>0,20kg/m<sup>2</sup></b>
Asfaltový beton hrubozrný	ACL16S	50/70	ČSN EN 13 108-1	<b>70mm</b>
Spoj. postřík emulzí	PSE	C50B5	ČSN 73 6129	<b>0,30kg/m<sup>2</sup></b>
Obalované kamenivo hrubozrné	ACP22S	50/70	ČSN EN 13 108-1	<b>80mm</b>
Infiltrační postřík asfaltový	PI, A	C50B5	ČSN 73 6129	<b>0,80kg/m<sup>2</sup></b>
Kamenivo zpevněné cementem	KSC I		ČSN EN 14 227-1	<b>170mm</b>
Štěrkodrt'	ŠD		ČSN EN 13 285	<b>250mm</b>
<b>Konstrukce celkem</b>				<b>590mm</b>

Hutnění pláně bude provedeno na hodnotu  $E_{def,2} = \min. 45 \text{ MPa}$ .

Rekonstrukce krytu ve vjezdech bude provedena ve složení:

Asfaltový beton střednězrný	ACO11S	50/70	ČSN EN 13 108-1	<b>40mm</b>
Spoj. postřík emulzí	PSE	C50B5	ČSN 73 6129	<b>0,20kg/m<sup>2</sup></b>
Asfaltový beton hrubozrný	ACL16S	50/70	ČSN EN 13 108-1	<b>70mm</b>
Spoj. postřík emulzí	PSE	C50B5	ČSN 73 6129	<b>0,30kg/m<sup>2</sup></b>
<b>Konstrukce celkem</b>				<b>110mm</b>

PSE bude pokládán na odfrézovaný kryt vozovky, tloušťka frézování bude max. 100 mm.

Dlážděný prsteneček okruhu a srpovité krajnice budou provedeny ve složení:

Dlažba žulová	DL I	ČSN 73 6131-1	<b>160 mm</b>
Ložní vrstva (kamenivo)	L		<b>60 mm</b>
Kamenivo zpevněné cementem	KSC I	ČSN EN 14 227-1	<b>170mm</b>
Štěrkodrt'	ŠD	ČSN EN 13 285	<b>250mm</b>
<b>Konstrukce celkem</b>			<b>640mm</b>

Hutnění pláňe bude provedeno na hodnotu  $E_{def,2} = \min. 45 \text{ MPa}$ .

V místě budované křižovatky se nachází řada podzemních inženýrských sítí, protože jsou sítě již dnes uloženy ve zpevněných plochách (v komunikacích), předpokládáme jejich normové uložení. Vzhledem k nerozšiřování zpevněných ploch nad vedení inženýrských sítí a zároveň zachovávání krytí bude v rámci stavby řešena pouze jejich ochrana (výměna, příp. doplnění). Z hlediska soupisu prací budou tyto úpravy vykážány v rámci silničních objektů.

## **SO 102 – Ulice Vančurova**

### 1) popis stávajícího stavu

Jedná se o silnici III/2201 na Čankov, která se napojuje přibližně kolmo na silnici II/220 (ul. Závodu Míru). Komunikace prochází zastavěnou částí, v blízkosti křižovatky se nachází speciální základní škola a objekty s komerčním využitím. Komunikace je obousměrná, šířkové uspořádání je proměnné. V napojení do křižovatky je komunikace značně rozlehlá a usměrněná pouze vodorovným dopravním značením (V13a). Směrově je ul. Vančurova vedena v pravostranném oblouku ve směru na Čankov o poloměru cca 50 m. Přibližně ve vzdálenosti 50 m od křižovatky s ul. Závodu Míru se z levé strany napojuje do ul. Vančurova jednosměrná ul. V. Nezvala (výjezd do ul. Vančurova – SO 106), která tak tvoří stykovou křižovatku.

### 2) návrh řešení

Silnice III/2201 (ul. Vančurova) bude upravena tak, aby v budoucnu tvořila vedlejší větev okružní křižovatky (větev D). Komunikace bude upravena před napojením do OK na kategorii MS2 11,5/8,5/30. Šířka jízdních pruhů bude 3,25 m, vodících proužků 0,50 m, tzn. celková šířka mezi obrubníky bude činit 7,50 m. Úprava ul. Vančurova spočívá ve vybudování nové konstrukce v délce 28,50 m, v rekonstrukci povrchu v délce 25,50 m, dále bude upraveno směrové vedení s šířkovým uspořádáním, včetně výškového napojení na OK a stávající stav s ohledem na okolní zástavbu a rovněž bude doplněn přechod pro chodce, který bude odsazen 5 m od hrany OK.

Úpravu rozjezdových poloměrů v napojení ul. V. Nezvala řeší samostatný stavební objekt SO 106.

Směrové a výškové uspořádání je zaneseno ve výkresové části projektové dokumentace. Směrové řešení je tvořeno prostými protisměrnými oblouky o poloměru  $R1 = 50 \text{ m}$ , resp.  $R2 = 52 \text{ m}$  s napojením na přímou v pokračování ul. Vančurova. Výškové řešení je přizpůsobeno napojení na stávající stav a okolní zástavbě a v celé délce od hrany OK klesá ve sklonu 0,50 % směrem do ul. Vančurova. Příčný sklon komunikace bude jednostranný dostředný 2,50 %.

Hrany vozovky budou ohraničeny chodníkovými obrubníky s výškou nášlapu 0,15 m. V místě přechodu pro chodce a místech pro přecházení budou provedeny obrubníky snížené výška nášlapu 0,02 m. U chodníkových přejezdů snížené s výškou nášlapu 0,05 m.

Konstrukce vozovky bude totožná s konstrukcí vozovky v ul. Závodu Míru (SO 101).

### **SO 103 – Ulice Rolavská**

#### 1) popis stávajícího stavu

Jedná se o jednosměrnou (ve směru od křižovatky) místní komunikaci, která se napojuje přibližně kolmo na silnici II/220 (ul. Závodu Míru). Komunikace prochází podél budovy Policie ČR a parkovištěm (řeší SO 105). Komunikace je až k ul. Spojovací jednosměrná a dále pokračuje jako obousměrná komunikace. Šířkové uspořádání je proměnné, před budovou Policie jsou vytvořeny podélné parkovací pruhy, které jsou vyhrazeny pro potřeby Policie. Směrově je ul. Rolavská vedena v levostranném oblouku ve směru k ul. Spojovací o velkém poloměru. Přibližně ve vzdálenosti 50 m od křižovatky s ul. Závodu Míru se z levé strany napojuje ul. Spojovací a z pravé strany výjezd z parkoviště (průsečná křižovatka).

#### 2) návrh řešení

Místní komunikace ul. Rolavská bude upravena tak, aby v budoucnu tvořila vedlejší větev okružní křižovatky (větev B). Komunikace v úseku OK – ul. Spojovací zůstane jednosměrná v kategorii M01 10,5/7,5/30, v dalším pokračování bude obousměrná s napojením na stávající šířkové uspořádání. Šířka jízdního pruhu bude 3,50 m, vodících proužků 0,50 m, tzn. celková šířka mezi obrubníky bude činit 4,50 m. Šířka parkovacího pruhu před budovou Policie činí 2,00 m. Úprava komunikace spočívá ve vybudování nové konstrukce v celé délce, tj. 66 m, dále bude upraveno směrové vedení s šířkovým uspořádáním, včetně výškového napojení na OK a stávající stav s ohledem na okolní zástavbu, bude zachováno levostranné podélné parkování pro potřeby Policie a doplněno místo pro přecházení před vstupem do budovy Policie.

Součástí stavby bude rovněž úprava rozjezdových poloměrů v napojení ul. Spojovací, poloměry  $R = 3,5$  m.

Směrové a výškové uspořádání je zaneseno ve výkresové části projektové dokumentace. Směrové řešení je tvořeno prostými protisměrnými oblouky o poloměru  $R_1 = 250$  m, resp.  $R_2 = 140$  m, které jsou doplněny mezipřímou. Výškové řešení je přizpůsobeno napojení na stávající stav a okolní zástavbě, od OK klesá ve sklonu 0,50 % až k ul. Spojovací od které stoupá ve sklonu 0,50 % až po napojení na stáv. stav. Příčný sklon komunikace bude jednostranný 2,50 %.

Hrany vozovky budou ohraničeny chodníkovými obrubníky s výškou nášlapu 0,15 m. V místě přechodu pro chodce a místech pro přecházení budou provedeny obrubníky snížené výška nášlapu 0,02 m. U chodníkových přejezdů snížené s výškou nášlapu 0,05 m.

Konstrukce vozovky bude totožná s konstrukcí vozovky v ul. Závodu Míru (SO 101).

### **SO 104 – Ulice Nádražní**

#### 1) popis stávajícího stavu

Jedná se o místní komunikaci, která se napojuje odsazeně na silnici II/220 (ul. Závodu Míru) a vytváří tak společně s ostatními komunikacemi nepřehlednou průsečnou křižovatku s velkou plochou, která je usměrněna pouze vodorovným dopr. značením. Komunikace je obousměrná a prochází zastavěnou částí. Šířkové uspořádání je proměnné, směrově je celá trasa v oblouku a z obou stran se napojuje na ul. Závodu Míru.

## 2) návrh řešení

Místní komunikace ul. Nádražní bude upravena tak, aby v budoucnu tvořila vedlejší větev okružní křižovatky (větev E). Vzhledem ke složitosti v organizaci dané lokality bude ul. Nádražní v celé délce zjednosměrněna ve směru k OK. V rámci stavby pak bude řešena pouze v omezené délce nutné pro její zaústění do OK a napojením na stávající stav. Komunikace bude v řešeném úseku, tj. v délce 14 m, upravena na kategorii M01 8,5/5,5/30. Šířka jízdního pruhu bude 3,50 m, vodičích proužků 0,50 m, tzn. celková šířka mezi obrubníky bude činit 4,50 m. Úprava komunikace spočívá ve vybudování nové konstrukce v celé délce, dále bude upraveno směrové vedení s šířkovým uspořádáním, včetně výškového napojení na OK a stávající stav s ohledem na okolní zástavbu.

Směrové a výškové uspořádání je zaneseno ve výkresové části projektové dokumentace. Napojení do OK je řešeno přímou, na stávající stav prostým obloukem o poloměru  $R = 27$  m. Výškové řešení je přizpůsobeno napojení na stávající stav a okolní zástavbě, od OK klesá ve sklonu 4,50 %. Příčný sklon komunikace bude jednostranný 2,50 %.

Hrany vozovky budou ohraničeny chodníkovými obrubníky s výškou nášlapu 0,15 m. V místě přechodu pro chodce a místech pro přecházení budou provedeny obrubníky snížené výška nášlapu 0,02 m. U chodníkových přejezdů snížené s výškou nášlapu 0,05 m.

Konstrukce vozovky bude totožná s konstrukcí vozovky v ul. Závodu Míru (SO 101).

## **SO 105 – Parkoviště ulice Rolavská**

### 1) popis stávajícího stavu

Jedná se o stávající parkoviště před budovou Policie. Vjezd do parkoviště je z ul. Závodu Míru, výjezd do ul. Rolavská. Zpevněná plocha parkoviště je proměnná. Počet míst max. 24 při vyznačené šířce stání 2,00 m, bez vyznačeného stání pro osoby sníženou schopností pohybu.

### 2) návrh řešení

Parkoviště bude upraveno do pravidelného obdélníkového tvaru a rozšířeno na úkor nezpevněné části na severní straně. Zároveň bude zrušen stávající vjezd, který bude nahrazen společným vjezdem a výjezdem v ul. Rolavská v šířce 5,50 m a přibližně v poloze stávajícího výjezdu.

Parkoviště bude zachováno s kolmým stáním o rozměrech (skupina O2) šířka 2,40 m, délka 5,30 m v počtu 26 míst, z toho 2 místa pro osoby s omezenou schopností pohybu v šířce 3,50 m, včetně doplnění chodníku v šířce 2,00 m na jižní straně parkoviště s napojením na chodník v ul. Závodu Míru (směr Nejdek, řeší SO 111) a vybudováním místa pro přecházení před vstupem do budovy Policie. Na severní straně budou parkovací místa vyhrazena pro potřeby Policie.

Obvod parkoviště bude ohraničen betonovým chodníkovým obrubníkem s výškou nášlapu 0,15 m, v čele vyhrazeného stání pro osoby se sníženou schopností pohybu bude obrubník snížený na 0,02 m a doplněný varovným pásem v šířce 0,40 m.

Konstrukce vozovky parkoviště je navržena na třídu dopravního zatížení VI, návrhová úroveň porušení D1 dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací (D1-N-6-VI-PIII) jako netuhá vozovka ve složení:

Asfaltový beton střednězrný	ACO11	50/70	ČSN EN 13 108-1	<b>40mm</b>
Spoj. postřik emulzí	PSE	C50B5	ČSN 73 6129	<b>0,20kg/m<sup>2</sup></b>
Obalované kamenivo střednězrné	ACL16	50/70	ČSN EN 13 108-1	<b>50mm</b>
Infiltrační postřik asfaltový	PI, A	C50B5	ČSN 73 6129	<b>0,80kg/m<sup>2</sup></b>
Kamenivo zpevněné cementem	KSC I		ČSN EN 14 227-1	<b>120mm</b>
Štěrkodrt'	ŠD		ČSN EN 13 285	<b>150mm</b>
<b>Konstrukce celkem</b>				<b>360mm</b>

Hutnění pláně bude provedeno na hodnotu  $E_{def,2} = \min. 30 \text{ MPa}$ .

## SO 106 – Ulice V. Nezvala

### 1) popis stávajícího stavu

Jedná se o místní komunikaci ulici V. Nezvala, která propojuje ul. Vančurova (III/2201) a ul. Závodu Míru (II/220). Komunikace je jednosměrná ve směru od ul. Závodu Míru s jednostranným podélným parkovacím stáním vlevo. Prochází zastavěnou částí a přibližně na úrovni školy se napojuje na ul. Vančurova (SO 102 – km 0,050), tím vytváří společně s ul. Vančurova stykovou křižovatku s poměrně rozlehlou a neusměrněnou zpevněnou plochu. Ulice V. Nezvala je vedlejší komunikací. Směrově je ul. V. Nezvala vedena v přímé.

### 2) návrh řešení

Styková křižovatka ulic V. Nezvala a Vančurova SO 102 (III/2201) bude upravena tak, aby odpovídala upraveným hranám SO 102 se současnou úpravou rozjezdových poloměrů s napojením na stávající hrany v ul. V. Nezvala.

Rozjezdové poloměry budou upraveny na hodnoty v napojení směrem k OK na  $R = 6 \text{ m}$  a směrem na Čankov  $R = 22 \text{ m}$ .

Směrové řešení nebude měněno, výškově se napojení řídí napojením na stávající stav v ul. V. Nezvala a upravenou hranou v ul. Vančurova. Rovněž příčný sklon bude proměnný a přizpůsoben průběhu nové hrany v ul. Vančurova.

Hrany vozovky budou ohraničeny chodníkovými obrubníky s výškou nášlapu 0,15 m. V místě chodníkového přejezdu snížení na 0,05 m.

Konstrukce a rekonstrukce vozovky budou totožné s ul. Vančurova (SO 102).

## SO 111 – Komunikace pro pěší

Objekt v sobě zahrnuje úpravu nebo doplnění stávajících komunikací pro pěší s ohledem na nové hrany v rámci úpravy křižovatky. Chodníky jsou vedeny podél komunikace. Chodníky budou kryty zámkovou dlažbou přírodní barvy do lože z kameniva. Lemovány budou betonovými chodníkovými obrubníky na straně k vozovce (nášlap nad vozovkou 0,15 m) a betonovými záhonovými obrubníky na styku s terénem s výškovým nášlapem 0,06 m, příp. ukončeny u fasády budov či podezdívky oplocení.

V místě přechodu pro chodce a míst pro přecházení budou obrubníky provedeny ve snížené úpravě s výškou nášlapu 0,02 m. V místě přechodů pro chodce i míst pro přecházení bude vytvořen signální pás šířky 0,80 m a varovný pás šířky 0,40 m pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, v místech pro přecházení bude signální pás odsazen od varovného pásu o 0,3 – 0,5 m. V místech tzv. chodníkových přejezdů bude vybudována

zámková dlažba v tl. 80 mm, chodníkový obrubník bude snížen na nášlap 0,05 m nad vozovkou s doplněním varovného pásu v šířce 0,40 m.

Detailní uspořádání je součástí přílohy č. B.4 – Bezbariérové užívání, které odpovídá platné vyhlášce č. 398/2009 Sb.

Konstrukce komunikací pro pěší:

Zámková dlažba betonová	DL I	ČSN 73 6131-1	<b>60mm</b>
Ložní vrstva, kamenivo	L		<b>30mm</b>
Štěrkodř	ŠD	ČSN EN 13 285	<b>150mm</b>
<b>Konstrukce celkem</b>			<b>240mm</b>

Konstrukce chodníkových přejezdů:

Zámková dlažba betonová	DL I	ČSN 73 6131-1	<b>80mm</b>
Ložní vrstva, kamenivo	L		<b>30mm</b>
Štěrkodř	ŠD	ČSN EN 13 285	<b>150mm</b>
<b>Konstrukce celkem</b>			<b>260mm</b>

Hutnění pláně bude provedeno na hodnotu  $E_{def,2}=\min. 30$  MPa.

### SO 121 – Parkovací pruhy podél ul. Závodu Míru

V rámci objektu budou zřízeny parkovací pruhy podél hrany silnice II/220 (ul. Závodu Míru):

- o před OK ve směru na Nejdek vlevo podél budovy Policie, dl. 20 m
- o za OK ve směru na Nejdek vpravo, začátek za místem pro přecházení

Parkovací pruh před OK bude vybudován v šířce 2,00 m, povrch stání bude dlážděný (kamenná dlažba 100 x 100 mm). Za OK bude upraven ve stávajícím uspořádání a povrchu (živice) z důvodu jeho pouze částečné úpravy. Všechny parkovací zálivy budou ukončeny náběhy výklonu 1:1. Hrany vozovky budou ohraničeny chodníkovými obrubníky s výškou nášlapu 150 mm, na které bude navazovat komunikace pro pěší (SO 1111). Příčný sklon bude v případě park.pruhu před OK 3,0% směrem od komunikace II/220, za OK bude ve stejném sklonu jako přilehlá komunikace II/220. Odvodnění povrchu vozovky je řešeno uličními vpustěmi se zaústěním do stávající kanalizace (řeší SO 301). Odvodnění pláně je zajištěno travivody, které budou zaústěny do šachet uličních vpustí.

Nová konstrukce vozovky vlevo u budovy Policie ČR:

Dlažba žulová	DL I	ČSN 73 6131-1	<b>100 mm</b>
Ložní vrstva (kamenivo)	L		<b>50 mm</b>
Štěrkodř	ŠD	ČSN EN 13 285	<b>250mm</b>
<b>Konstrukce celkem</b>			<b>400mm</b>

Hutnění pláně bude provedeno na hodnotu  $E_{def,2}=\min. 45$  MPa.

Konstrukce vozovky vpravo ve směru na Nejdek bude totožná s konstrukcí vozovky v ul. Závodu Míru (SO 101).



### **SO 131 – Dopravní značení KSÚS KK**

### **SO 132 – Dopravní značení Město K. Vary**

Objekty obsahují svislé a vodorovné dopravní značení. Značení je zakresleno v situacích.

Veškeré svislé dopravní značky budou odpovídat platné ČSN EN 12 899-1 a ČSN EN 14 36.

Vodorovné dopravní značení bude provedeno z dlouhoživotných materiálů (dvousložkový plast), v reflexní úpravě, profilované, nehlukné.

Tvar a rozměry dopravního značení se bude řídit platnými předpisy v době stavby.

### **SO 151 – Dopravně inženýrská opatření**

Objekt bude řešit dopravní opatření a úpravy v organizaci dopravy po dobu rekonstrukce dálnice. Volba případných objízdných tras pro náhradní vedení dopravy bude provedena v době realizace a bude závislá na konkrétních potřebách stavby využitelné komunikační sítě. Postup a organizaci výstavby řeší samostatná příloha této projektové dokumentace, příloha E - zásady organizace výstavby.

Nezbytná dopravní opatření budou realizována úpravou stávajícího dopravního značení a užitím přechodného dopravního značení. Návrh konkrétních dopravních opatření bude proveden v souladu s TP66 (II.vydání):“Zásady pro přechodné dopravní značení na pozemních komunikacích (II. vydání)” nebo podle jiného v době realizace platného předpisu.

Postup a organizace výstavby řeší časovou návaznost výstavby s organizací dopravy.

Úprava křižovatky je rozdělena do třech na sobě navazujících etap. Celková doba výstavby je odhadována na 6 měsíců.

#### **8.2.2. Mostní objekty a zdi**

Netýká se.

#### **8.2.3. Odvodnění pozemní komunikace**

Stávající systém odvodnění, tj. uliční vpusti zaústěné do kanalizace, zůstane zachován. Vzhledem k úpravám hran komunikací budou uliční vpusti posunuty k novým hranám, v případě OK budou doplněny nové uliční vpusti. Objekt kanalizace řeší samostatný objekt SO 301, resp. SO 302.

Pláně, v případě budování nových konstrukcí vozovek, budou odvodněny trativody, které jsou vyústěny do šachet uličních vpustí.

#### **8.2.4. Tunely, podzemní stavby a galerie**

Netýká se.

### **8.2.5. Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony**

V rámci stavby bude upraveno stávající parkoviště a parkovací pruhy, které jsou řešeny samostatnými objekty SO 105 a SO 121.

### **8.2.6. Vybavení pozemní komunikace**

#### **a) Záchytná bezpečnostní zařízení**

Podél větve D a E bude v komunikaci pro pěší osazeno zábradlí z důvodu zamezení pohybu pěších mimo přechod pro chodce. Jedná se o místo před vstupem do speciální základní školy a jejího okolí v křížení s ul. Nádražní. Zábradlí bude ocelové, trojmadlové s výškou min. 1,10 m.

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

Dopravní značení je řešeno v rámci samostatného objektu SO 131, resp. SO 132.

#### **c) Veřejné osvětlení – z důvodu změny dispozice stávající křižovatky a úpravy navazujících hran komunikací bude v rámci stavby řešen objekt SO 411 – veřejné osvětlení v rámci, kterého budou posunuty, příp. vybudovány nové osvětlovací body s napojením na stávající zařízení.**

#### **d) Ochrany proti vniku volně žijících živočichů na komunikace a umožnění jejich migrace přes komunikace – netýká se.**

#### **e) Clony a sítě proti oslnění – netýká se.**

### **8.2.7. Objekty ostatních skupin objektů**

#### **a) Výčet objektů**

SO 301 - Odvodnění ul. Závodu Míru a Vančurova

SO 302 – Odvodnění místních komunikací

SO 411 – Veřejné osvětlení

SO 801 – Vegetační úpravy

#### **b) Základní charakteristiky jednotlivých objektů**

**SO 301 – Odvodnění ul. Závodu Míru a Vančurova**

**SO 302 - Odvodnění místních komunikací**

Realizace objektů je vyvolána úpravou hran řešených komunikací a vyrovnáním příčných sklonů komunikací.

Předmětem objektů je rekonstrukce stávajícího odvodnění. Odvodnění je řešeno pomocí uličních vpustí s napojením do stávající kanalizace. Přípojky od uličních vpustí a dešťových svodů jsou navrženy v dimenzi DN 200.

#### **TRASY:**

Odvodnění a napojení dešťových svodů je řešeno ve zpevněných plochách.

#### **TECHNICKÉ ŘEŠENÍ:**

Odvodnění je navrženo pomocí uličních vpustí s napojením do kanalizace. Přípojky jsou navrženy z plastového potrubí DN200. Potrubí bude opatřeno integrovanými spoji. Přípojky budou, v případě posunutí UV do nové polohy, přednostně napojeny do původních přípojek, případně budou napojeny do revizních šachet nebo přímo do potrubí pomocí tvarovek. V případě, že je uliční vpust navržena ve stávající uliční vpusti, bude tato vyměněna za novou a přípojka bude přepojena.

Napojení přípojek od uličních vpustí na stávající potrubí, bude řešeno buď využitím stávajících otvorů od přípojek, nebo vysazením odbočky a napojení plastového potrubí PP DN 200 na tuto odbočku.

#### MATERIÁL:

- plastové korugované potrubí PP je navrženo v dimenzi DN 200 s min. kruhovou tuhostí SN8.
- uliční vpusti budou provedeny jako celoprefabrikované.
- uliční vpusti budou osazeny mříží pro třídu zatížení D400 z tvárné litiny.
- uliční vpusti budou opatřeny košem na bahno.

Minimální třída betonu pro prefabrikované výrobky je C 30/37 - XF4.

#### ULOŽENÍ POTRUBÍ: (dle ČSN EN 1610)

- plastové potrubí PP bude uloženo do pažené rýhy min.šířky 0,80 m (DN 200) na 10 cm pískový podsyp a obsypáno štěrkopískem (zrna do 10 mm) 30 cm nad vrchol potrubí. Zásyp rýhy je navržen hutněný při použití tříděného materiálu s vyloučením kamenů vhodného pro zásyp dle ČSN 721002.
- Uliční vpusti budou osazeny na 10 cm vrstvu podkladní vrstvu z kameniva.

#### ORGANIZACE VÝSTAVBY:

Objekty SO 301, resp. 302 budou prováděny současně s budováním nové konstrukce vozovky dotčené komunikace. Rozebrání konstrukce vozovky bude součástí objektů řady 100.

Stávající uliční vpusti budou vybourány.

Po skončení výstavby bude provedena zkouška vodotěsnosti a TV prohlídka přípojek (dle ČSN EN 1610).

### **SO 411 – Veřejné osvětlení**

Objekt řeší vybudování nového VO pro novou okružní křižovatku s napojením na stávající rozvody VO.

Stávající světelné body relevantní oblasti budou demontována a křižovatka bude osvětlena novými svítidly vč.stožárů VO. Pouze dvě stávající parková svítidla v prostoru parkoviště budou přeložena mimo parkovací plochu. Přechody pro chodce budou osvětlena svítidly pro přechody.

Na žádost investora budou použita svítidla Artechnic Schröder MC2-100W SHC pro komunikaci a svítidla MC2-Zebra-150W HQI pro přechody chodců.. Tyto svítidla jsou shodná se stávajícími svítidly VO. Výpočet osvětlení a rozmístění je přiložen v samostatné příloze PD.

Napájení nových svítidel bude provedeno napojením na stávající rozvody VO z ulice Vančurova a z ulice Rolavská. Tyto obvody nebudou v žádném místě propojeny.

Pro osvětlení okružní křižovatky budou použity 4 ks nových osvětlovacích bodů, včetně doplnění 2 ks osvětlovacích bodů v ul. Závodu Míru, resp. u parkoviště (S1, SK1 – SK4),

umístěných ve výšce 9 m na bezpaticových stožárech s výbojkovými svítidly 150W na výložnicích. Stožáry budou usazeny v chodníku min. 0,50 m od hrany vozovky. Jednotlivé stožáry budou ukotveny v betonových základech o velikosti a typu betonu doporučených dodavatelem (výrobcem) stožárů. Dvojice stožárů budou propojeny zemnicím páskem FeZn Rd10mm. V celé délce trasy kabelového vedení CYKY J 4x16 mm<sup>2</sup> bude položena výstražná folie. V celé délce přechodu pod vozovkou bude kabelové vedení uloženo v kabelové rýze hluboké 1,2 m v betonované kabelové chráničce např. PVC – KF90110. Současně bude přiložena 1x rezervní chránička shodného typu.

V místech nově budovaných přechodů pro chodce a místech pro přecházení budou osazeny přechodové svítidla P01 – P08 (150W) umístěných ve výšce 6 m. U obousměrných komunikací vždy dvojice, u jednosměrných pouze jednostranné svítidlo.

V místě rozšiřovaného parkoviště budou posunuty dvě parková svítidla do vzdálenosti 0,50 m za novou hranu.

Stožáry nového VO budou vybaveny stožárovou rozvodnicí s příslušným počtem jištěných okruhů. Ze stožárových rozvodnic budou jednotlivá svítidla připojena kabelem CYKY 3Cx 1,5 mm<sup>2</sup> uloženým ve stožáru. Nové rozvody VO budou připojeny ve stávajících osvětlovacích bodech.

Z důvodů výstavby nové okružní křižovatky bude nutné demontovat 6 ks stávajících osvětlovacích bodů v ul. Závodu Míru a Vančurova, které zasahují do profilu nové okružní křižovatky, příp. její upravené větve. Tento osvětlovací bod bude nahrazen novým VO pro okružní křižovátku navrženým v této PD. Demontovaný materiál bude očištěn a předán správci.

### SO 801 – Vegetační úpravy

Po dokončení veškerých stavebních prací bude na ploše určené k výsadbám rozprostřena ornice ve vrstvě cca 15 cm s osetím (mimo části s výsadbou křovin). Součástí vegetačních úprav je pokrytí plochy mulčem. Výsadba bude realizována pouze na ploše středového ostrova okružní křižovatky a v části rekultivovaných vozovek, kde jsou navrženy dále uvedené jednoduché výsadby okrasných nízkých keřových porostů, s ohledem na umístění v intravilánu města a s přihlédnutím ke zhoršeným podmínkám (imise, prašnost, zasolení apod.).

#### KEŘE

K1	Microbiota křížolistá (Microbiota decussata )	41 ks
K2	Jalovec chvojka (Juniperus sabina)	41 ks
K3	Růže (Rosa Satina)	25 ks

## 9. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ

V rámci zpracování dokumentace nebyly zpracovány ani předány žádné průzkumy či měření.

## 10. DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMA, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY

- a) Rozsah dotčení - stavba zasahuje do ochranného pásma silnic II. a III. třídy, místních komunikací, dráhy a inženýrských sítí.
- b) Podmínky pro zásah - rozsah jednotlivých ochranných pásem:
- silnice II., III. třídy a místní komunikace - 15 m od osy vozovky
  - dráha – 60 m od krajní koleje
  - elektro podzemní vedení do 110 kV - 1 m od krajního vodiče
  - elektro nadzemní vedení od 1 kV do 35 kV - 7 m od krajního vodiče
  - sdělovací kabely - 1,5 m po stranách krajního vedení
  - vodovod a kanalizace do DN500 - 1,5 m od vnějšího povrchu potrubí
  - vodovod a kanalizace nad DN500 - 2,5 m od vnějšího povrchu potrubí
  - NTL a STL plynovod v zastavěném území – 1 m na obě strany od půdorysu
- c) Způsob ochrany nebo úpravy – bude zachován stávající, v případě poškození bude vyměněn, případně prodloužen.
- d) Vliv na stavebně technické řešení stavby – u veškerých inženýrských sítí se jedná v případě rekonstrukce vozovky pouze o výměnu krytu bez zásadního zásahu do jejich krytí, při stavbě budou vzhledem k možnému střetu používány technologie doporučené dle vyjádření jednotlivých správců a jejich ochranných pásem

## 11. ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ

Jde o přestavbu stávající průsečné křižovatky na okružní s částečnou úpravou napojujících se komunikací v intravilánu města Karlovy Vary, městská část Stará Role.

- a) Bourací práce – v rámci bouracích prací budou pouze rozebrány konstrukce stávajících komunikací.
- b) Kácení mimoletní zeleně a její případná náhrada – z důvodu rozšíření stávajícího parkoviště před budovou Policie ČR bude nutné mýtit keře, ke kácení vzrostlých stromů nedojde.
- c) Rozsah zemních prací a konečná úprava terénu – zemní práce budou především v místě rozšíření parkoviště a ve středovém ostrově. Po jejich dokončení bude původní povrch upraven pokrytím ornice v tloušťce 15 cm a následně oset travním semenem.
- d) Ozelenění nebo jiné úpravy nezastavěných ploch – v rámci stavby dojde pouze k osetí travním semenem v části s upravovaným povrchem a výsadbě nízkých křovin v částech s rekultivací vozovky a středovém ostrově (řeší SO 801).
- e) Zásah do ZPF a případné rekultivace – netýká se.
- f) Zásah do LPF – netýká se.
- g) Zásah do jiných pozemků – stavba zasahuje pouze do silničních pozemků (ostatní plocha), na kterých je umístěna v současné době.
- h) Vyvolané změny staveb (přeložky a úpravy) dopravní a technické infrastruktury a vodních toků – netýká se.

## 12. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY

- a) Všechny druhy energií - stavba nemá nároky na nové zdroje energií, řešená přeložka veřejného osvětlení (SO 411) je úpravou stávajícího vedení.
- b) Telekomunikace – v rámci stavby je řešena pouze ochrana těchto zařízení (řeší silniční objekty).
- c) Vodní hospodářství – netýká se.
- d) Připojení na dopravní infrastrukturu a parkování – v rámci stavby bude zrušen vjezd do parkoviště před budovou Policie ČR z ul. Závodu Míru a bude nahrazen společným vjezdem a výjezdem v místě stávajícího výjezdu v ul. Rolavská.
- e) Možnosti napojení na technickou infrastrukturu – netýká se.
- f) Druh, množství a nakládání s odpady vznikající užíváním stavby - při používání stavby budou vznikat odpady související s provozem motorových vozidel, a to jak primárního, tak sekundárního charakteru (použité pneumatiky, akumulátory, vraky vozidel, exhalace). Dále budou vznikat odpady související s běžnou údržbou komunikace (posečená tráva, odpad z dřevin, a pod.). Za původce odpadu je požadován správce komunikace, který zajistí jeho likvidaci nebo další využití.

## 13. VLIV STAVBY A PROVOZU NA PK NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

- a) Ochrana krajiny a přírody - stavba nemá negativní vliv na životní prostředí. Stavba není předmětem posuzování vlivů na životní prostředí ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.
- b) Hluk - stavba nemá negativní vliv na zdraví, stavba nemění stávající uspořádání ani organizaci dopravy s výjimkou ul. Nádražní, kde bude nově vyznačena jednosměrná ulice ve směru k OK.
- c) Emise z dopravy - stavba nemá negativní vliv na zdraví, stavba nemění stávající uspořádání ani organizaci dopravy s výjimkou ul. Nádražní, kde bude nově vyznačena jednosměrná ulice ve směru k OK.
- d) Vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje – netýká se.
- e) Ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě a při užívání stavby – zhotovitel se musí při stavbě řídit platnými právními předpisy bezpečnosti práce a zároveň zpracovaným plánem BOZP
- f) Nakládání s odpady:

Při realizaci stavby bude řešeno nakládání s odpady s původcem odpadu v souladu se zákonem č.185/2001 Sb. o odpadech. Po dobu výstavby bude původcem odpadu ve smyslu zákona zhotovitel stavby (dosud neurčen), po jejím uvedení do provozu to bude správce příslušné komunikace. Původce odpadu (podle §4 odst. „p“ zákona) je povinen odpady zařazovat podle Katalogu odpadů (vyhláška č.381/2001 Sb.) a odpady, které nemůže sám využít, trvale nabízet k využití jiné právnické nebo fyzické osobě. Nelze-li odpady využít, potom zajistit zneškodnění odpadů. Zákon přitom zdůrazňuje povinnost zajistit přednostně využití odpadů (recyklace, kompostování apod.) před jejich odstraněním (uložení na skládku, spálení). Dále je původce odpadu povinen odpad třídit a kontrolovat, zda odpad nemá některou z nebezpečných vlastností. Během výstavby

í po uvedení do provozu je povinen vést evidenci o množství odpadu a způsobu nakládání s ním. Způsob vedení evidence je stanoven vyhláškou MŽP č.383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady. Pro nakládání s nebezpečnými odpady je nutný souhlas příslušného obecního úřadu (zákon č.185/2001 Sb. o odpadech, §16, odst.3), který musí být vydán před zahájením stavebních prací. Původce odpadu je zodpovědný za nakládání s odpady do doby, než jsou předány oprávněné osobě.

Množství a přesná specifikace jednotlivých druhů odpadů bude ovlivněno použitím jednotlivých zařízení a strojů, včetně zvolené technologie, která je věcí konkrétního dodavatele stavby. V době zpracování dokumentace nebyl dodavatel stavby znám.

### Souhrnný přehled, zatřídění a způsob likvidace odpadů vznikajících při výstavbě a provozu

Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu	Kateg. odpadu	Způsob nakládání s odpadem	Druh odpadu
01 05 00	<i>Vrtné kaly a ostatní vrtné odpady*</i>			
01 05 99	odpad druhově blíže neurčený – vrtné kaly	O	uložení na skládku (po vysušení)	vrtnání hlubinných základů
05 01 00	<i>Odpady s obsahem ropných látek</i>			
05 01 05	únik ropných látek	N	Biodegradace	útky, havárie
08 01 00	<i>Odpady z výroby, ze zpracování, z distribuce a používání barev a laků*</i>			<i>používané nátěrové materiály</i>
13 01 00	<i>Hydraulické oleje, brzdové kapaliny*</i>		<i>zneškodnění oprávněnou osobou</i>	<i>ze stavebních strojů</i>
13 02 00	<i>Motorové, převodové a mazací oleje</i>			
13 02 03	ostatní motorové, převodové a/nebo mazací oleje	N	deponování, spalování	olej, Vapex, znečištěné piliny
15 01 00	<i>Odpady obalů</i>			
15 01 06	směs obalových materiálů	O, N	deponování, spalování	
15 02 00	<i>Sorbenty, čistící tkaniny, filtrační materiály a ochranné tkaniny</i>			
15 02 01	Sorbent, upotřebená čistící tkanina	N	spalování	dřevní piliny, písek, hadry, fibroil – útky, havárie
16 01 00	<i>Vyřazená vozidla</i>			
16 01 03	pneumatika	O	recyklace, skládkování	
16 06 00	<i>Galvanické články</i>			
16 06 01	sekundární: olovený akumulátor	N	recyklace	baterie z aut a stav. strojů
17 00 00	<i>Stavební a demoliční odpady</i>			
17 01 00	<i>Beton, hrubá a jemná keramika a výrobky ze sádry a azbestu</i>			
17 01 01	beton	O	recyklace	
17 02 00	<i>Dřevo, sklo, plasty</i>			
17 02 01	dřevo	O	štěpkování	stromy – kácení
17 02 02	sklo	O	recyklace	
17 02 03	plast	O	recyklace, skládkování	směrové sloupky apod.
17 03 00	<i>Asfalt, dehet, výrobky z dehtu</i>			
17 03 02	asfalt bez dehtu	O	recyklace	materiál z demolice vozovky
17 04 00	<i>Kovy, slitiny kovů</i>			
17 04 05	železo a nebo ocel	O	recyklace	výztuž
17 04 08	kabely	O	recyklace, skládkování	přeložky sítí
17 05 00	<i>Zemina vytěžená</i>			

Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu	Kateg. odpadu	Způsob nakládání s odpadem	Druh odpadu
17 05 01	zemina a/nebo kameny	O	deponování	výkopová zemina nevhodná do násypu, sejmutá ornice, rozebíraný podsyp vozovky
19 08 00	<i>Odpady z čistíren odpadních vod jinde neuvedené</i>			
19 08 01	shrabky z česlí	O	deponování, spalování, kompostování	odpad z vpustí
20 01 00	<i>Odpad získaný odděleným sběrem</i>			
20 01 01	papír a/nebo lepenka	O	recyklace	sběrový papír (ZS)
20 01 07	dřevo	O	štěpkování	dřevní odřezky
20 01 12	barva, lepidlo, pryskyřice	N	spalování, deponování	nátěrové hmoty a odpad z nich
20 01 21	zářivka a/nebo ostatní odpad s obsahem rtuti	N	recyklace, deponování	výbojky a zářivky (ZS)
20 02 00	<i>Odpady z údržby zeleně v zahradách a parcích - údržba zeleně podél komunikace</i>			
20 02 01	kompostovatelný odpad	O	kompostování	údržba zeleně
20 02 02	zemina a nebo kameny	O	deponování	údržba krajnice
20 02 03	ostatní nekompostovatelný odpad	O	deponování	odpad z údržby zeleně, nevhodný pro kompostování
20 03 00	<i>Ostatní odpad z obcí</i>			
20 03 01	směsný komunální odpad	O	skládkování, spalování	údržba komunikace, ZS
20 03 03	uliční smetky	O	skládkování, spalování	údržba komunikace

Pozn.: O - ostatní odpad  
 N - nebezpečný odpad  
 \* - není možné zařadit podle Katalogu odpadů, bude podrobně zaříděno původcem odpadu  
 ZS - zařízení staveniště

#### 14. OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI

Návrh technického řešení stavby odpovídá příslušným předpisům a obecným požadavkům na bezpečnost.

- Mechanická odolnost a stabilita – v rámci stavby jsou navrženy obecné technické specifikace výrobků, které splňují nároky na mechanickou odolnost a stabilitu, použití konkrétních výrobků je věcí zhotovitele stavby
- Požární bezpečnost – stavební uspořádání komunikací umožňuje průjezd vozidel požární ochrany.
- Ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí - stavba nemá negativní vliv na životní prostředí.
- Ochrana proti hluku – součástí zadání nebylo měření stávající hlukové zátěže, v rámci stavby dojde ke krátkodobému zhoršení vlivem používání stavební mechanizace. Stavba po svém dokončení nemění stávající charakter a využití komunikací.
- Bezpečnost při užívání – přestavbou křižovatky dojde ke zlepšení plynulosti dopravy, vozidla při dávání přednosti ve většině případů nezastaví, ale pouze zpomalí. Zároveň byly upraveny z hlediska bezpečnosti pohybu pěších s nově navrženými přechody pro chodce a místy pro přecházení, které respektují rozhledové poměry. V rámci stavby jsou doplněny prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace dle vyhlášky č. 398/2009 Sb.
- Úspora energie a ochrana tepla – netýká se, zvolené technologie při výstavbě jsou věcí nabídky zhotovitele stavby.



## **15. DALŠÍ POŽADAVKY**

- a) Dodržení užitných vlastností stavby - technické řešení stavby je v souladu s platnými předpisy v době zpracování dokumentace a splňuje obecné technické požadavky na výstavbu.
- b) Zajištění přístupu a podmínek pro užívání stavby – veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností pohybu a orientace – stavba řeší úpravy pro osoby se sníženou schopností a orientace dle platné vyhlášky č. 398/2009.
- c) Ochrana stavby před škodlivými účinky vnějšího prostředí – netýká se.

V Ústí nad Labem, listopad 2010

Vypracoval: Ing. Bohumil Fišer