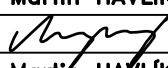
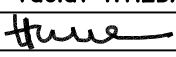
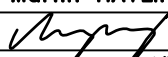
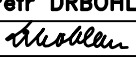
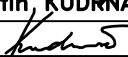


OBJEDNATEL:



Souřadnicový systém: S-JTSK
 Výškový systém: Bpv

Číslo zakázky:	10 269 00	HIP:	Ing. Martin HAVLÍK	 Praha 4, Bezová 1658, 147 14 tel: +420 244062215 fax: +420 244461038
Schválil:	Ing. Václav HVÍZDAL	244062234, mha@pontex.cz		
		Zodp. projektant:	Ing. Martin HAVLÍK	
		244062234, mha@pontex.cz		
Tech. kontrola:	Ing. Petr DRBOHLAV	Vypracoval:	Ing. Martin KUDRNÁČ	
244062241, pdr@pontex.cz		244062221, mku@pontex.cz		

Objednatel:	KSÚS Karlovarského kraje, p.o.	Obec:	Cheb	Kraj:	Karlovarský
Akce:	II/214 JIHOVÝCHODNÍ OBCHVAT CHEB			Datum	Stupeň
				04/2012	DSP/ZDS
Příloha:	PRŮVODNÍ ZPRÁVA			Souprava	Č. přílohy
					A

Obsah

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	3
1.1. Označení stavby	3
1.2. Objednatel dokumentace	3
1.3. Projektant (zhotovitel projektu)	3
2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ	4
2.1. Stručný popis stavby	4
2.2. Předpokládaný průběh stavby	5
2.3. Vazby na regulační plány, územní plán, na územní rozhodnutí	5
2.4. Stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití	5
2.5. Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životního prostředí	6
2.6. Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření	6
3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ	6
a) dokumentace záměru k žádosti o vydání rozhodnutí o umístění stavby	6
b) regulační plány, územní plán	7
c) mapové podklady, zaměření území	7
d) dopravní průzkum, dopravní údaje	7
e) geotechnický a hydrogeologický průzkum, základní korozní průzkum	11
f) hydrometeorologické a hydrologické údaje	11
f) ostatní průzkumy a studie	11
4. ČLENĚNÍ STAVBY	12
4.1. Způsob číslování a značení	12
4.2. Určení jednotlivých částí stavby	12
4.3. Členění stavby na stavební objekty	12
5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY	14
5.1. Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků	14
5.2. Uvažovaný průběh výstavby a zajištění plynulosti a koordinovanosti	15
5.3. Zajištění přístupu na stavbu	15
5.4. Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy	15
6. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ (SPRÁVCŮ)	15
7. PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ	17
7.1. Možnosti postupného předávání části stavby do užívání	17
7.2. Zdůvodnění potřeb užívání stavby před dokončením celé stavby	17
8. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY	18
8.1. Souhrnný technický popis	18
8.2. Technický popis stavebních objektů	18
8.2.0 Objekty přípravy staveniště	18
8.2.1 Pozemní komunikace	19
8.2.2 Mostní objekty a zdi	24
8.2.3 Odvodnění pozemní komunikace	27
8.2.4 Tunely, podzemní stavby a galerie	27
8.2.5 Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony	27
8.2.6 Vybavení pozemní komunikace	28
8.2.7 Objekty ostatních skupin objektů	28
9. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ	39
10. DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMA, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY	41
11. ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ	44
11.1 Bourací práce	44
11.2 Kácení mimolesní zeleně a její případná náhrada	44
11.3 Rozsah zemních prací a konečná úprava terénu	45
11.4 Ozelenění nebo jiné úpravy nezastavěných ploch	45
11.5 Zásah do zemědělského půdního fondu a případná rekultivace	45
11.6 Zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa	45
11.7 Zásah do jiných pozemků, vyvolané změny staveb (přeložky a úpravy) dopravní a technické infrastruktury a vodních toků	45

Průvodní zpráva

12. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY	45
13. VLIV STAVBY A PROVOZU NA POZEMNÍ KOMUNIKACI NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	45
Dlouhodobé vlivy umístění stavby a provozu na nové komunikaci.....	46
Vlivy provozu.....	46
Krátkodobé vlivy během výstavby komunikace.....	46
Bezpečnost při výstavbě	46
Nakládání s odpady.....	47
14. OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ POZEMNÍ KOMUNIKACE A UŽITNÉ VLASTNOSTI	47

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1. Označení stavby

Název stavby: II/214 Jihovýchodní obchvat Cheb
Místo stavby: Karlovarský kraj
Katastrální území: Háje u Chebu, Cheb
Druh stavby: novostavba
Stupeň projektu: dokumentace pro stavební povolení a zadání stavby

1.2. Objednatel dokumentace

Název objednatele: Krajská správa a údržba Karlovarského kraje, příspěvková organizace
Sídlo objednatele: Chebská 282, 356 04 Sokolov

1.3. Projektant (zhotovitel projektu)

Název projektanta: PONTEX spol. s r.o.
Adresa projektanta: Bezová 1658, Praha 4
IČO: 40763439
Hlavní inž. projektu: Ing. Martin Havlík, autorizovaný inž. pro mosty a inž. konstrukce

Zpracovatelský tým:

koordinace Ing. Martin Kudrnáč
silniční objekty Ing. Václav Honzík, autorizovaný inž. pro dopravní stavby
Hana Vilímková, Ing. Roman Vrzal
mostní objekty Ing. Ondřej Dědek, autorizovaný inž. pro mosty a inž. konstrukce
Ing. Petr Souček, autorizovaný inž. pro mosty a inž. konstrukce
Ing. Ivan Anděl, Ing. Petr Matoušek, Ing. Martin Kudrnáč
vodohospodářské objekty, přeložky plynovodů Ing. Aleš Voženílek, autorizovaný inž. pro
stavby vodního hospodářství a krajinného inženýrství, Ing. Matějková,
autorizovaný inž. pro městské inženýrství a vodohospodářské stavby
objekty elektro Ing. Pavel Holeček, autorizovaný inž. pro technologická zařízení staveb,
Ing. Jan Polívka, Ing. Lucie Pokorná

geologický průzkum PÚDIS a.s., RNDr. Josef Vorel, Mgr. Jakub Urban

geodetické zaměření GS-geodetické služby s.r.o., Ing. Jaromír Pinter, Bc. Kateřina Vogelová

záborový elaborát Ing. Iva Bolehovská

2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

2.1. Stručný popis stavby

Základní charakteristiky:

Druh stavby – liniová, dopravní.

Nová přeložka silnice II/214 je navržena v celkové délce 3,377 km. Hlavní trasa je rozdělena na dva úseky.

První úsek má délku 1,208 km a začíná okružní křižovatkou OK1 v obci Svatý Kříž a vede severozápadně k obci Háje, kde končí druhou okružní křižovatkou OK2 u obce Háje. Zde kříží silnici III/2143 Cheb – Slapany. Okružní křižovatka napojuje novou komunikaci II/214 i na místní komunikaci vedoucí na Podhrad.

Druhý úsek má délku 2,169 km a začíná okružní křižovatkou OK2 u obce Háje a dále vede severovýchodním směrem přes pastviny k údolí Hájského potoka. Přes údolí potoka je navržen most o šesti polích délky 150,4m (SO 202). Tento most také převádí plánovanou silnici přes místní komunikaci (ulice Dolní). Na most přes údolí navazují opěrné zdi délky 24,4m na obou stranách komunikace (SO 204). Za opěrnými zdmi trasa přechází přes zářez železniční tratě. Délka mostu přes železniční trať je 116,7m (SO 203). Konec plánovaného úseku je napojen v průmyslové zóně před obcí Maškov na silnici III/2148, kde je nově řešeno napojení silnice III/2148 od Podhradu.

Komunikace je plánována jako dvoupruhová komunikace funkční skupiny B v kategorijské třídě S 9,5/70. Šířka nové trasy v místech napojení respektuje současné uspořádání silnic. Nová silnice je od Svatého Kříže projektována v kategorijské třídě S9,5/70. Od napojení sjezdu do areálu Prefa-Beton v km 1,900 druhého úseku až do konce stavby trasa kopíruje stávající stav. Směrem od Maškova je zřízen odbočovací pruh vlevo na Podhrad v šířce 3,25m.

Výrazně se zlepší stav napojení areálu Prefa – Beton, v současné době je sjezd napojen do vnitřní strany oblouku o poloměru 200m. Projektant ve výše uvedeném úseku, kde nejsou dostatečné rozhledové poměry pro rychlost 90km/h. a současně se zde nacházejí 2 místa pro přecházení, navrhl v souladu se stanoviskem Policie ČR DI úpravu dopravního značení maximální povolené rychlosti na 70 km/h. Nově navržený stav zlepšuje rozhledové poměry napojení. Za tímto sjezdem je trasa napojena na stávající stav. V úseku km 1,900 00 až konec úseku je plánována výměna obrusné vrstvy a úprava napojení sjezdů. Pro zlepšení rozhledových poměrů sjezdu do Sokolovských strojíren je navržena zárubní gabionová zeď v km 1,900 00 až km 2,000 00 (SO 205). Pro rozhled od Svatého Kříže je navrženo osazení odrazového zrcadla. V případě neosazení odrazového zrcadla na výjezdu od Sokolovských strojíren by bylo nutné odstranit velkou část svahu a stávající gabionové zdi na vnitřní straně oblouku R=375m. Toto řešení by znamenalo významné navýšení investičních nákladů.

Pro další fázi úpravy obchvatové komunikace byla prověřena možnost rozšíření stávajícího stavu konce napojení na kategorijskou třídu S9,5/70. Dle výsledků bude nutné upravit sjezd v km 2,045 k zařízení Chevak Cheb. Na vnitřní straně oblouku R=375m v km 1,900 až km 2,045 bude nutné dobudovat dešťovou kanalizaci a levý příkop bude částečně upraven na mělký rigol. Pro zlepšení výškového řešení je doporučeno zvětšit údolnicový oblouk v místě napojení sjezdu od

Sokolovských strojíren. V následném úseku dojde pouze k posunutí levého příkopu o rozšíření komunikace. Rozšíření nebude mít vliv na vedení nově navrženého chodníku.

Členění stavebních objektů a jejich popis je součástí kapitoly 4.

2.2. Předpokládaný průběh stavby

- zahájení: předpoklad 03/2013
- dokončení stavby: předpoklad 11/2015

2.3. Vazby na regulační plány, územní plán, na územní rozhodnutí

Zpracovaný projekt „II/214 Jihovýchodní obchvat Cheb“ je v souladu s územním plánem města Cheb.

Pro stavbu byl zpracován projekt ve stupni DÚR v 01/2010. Územní rozhodnutí bylo vydáno 12. 1. 2012.

Pro území dotčeného stavbou jihovýchodního obchvatu Chebu je dle DÚR dále vydáno Rozhodnutí dokončení stavby Autobazaru Svatý Kříž u Chebu na pozemcích p.č.469/7 a 469/8 v k.ú. Háje u Chebu, obec Cheb (Městský úřad, stavební úřad Cheb).

2.4. Stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití

Zájmová oblast se nachází na katastrálním území Háje u Chebu a Cheb. S ohledem na území je trasa komunikace vymezena na jihozápadě (začátek úseku) novým napojením v obci Svatý Kříž (okružní křižovatka 1), na severovýchodě (konec úseku) napojením na silnici III/2148 před Maškovem. Rozmanitost terénu je v dotčené oblasti výrazná. Terén je na začátku úseku mírně zvlněný za křížením silnice III/2143 Háje - Slapany začíná mírně klesat až k Hájskému potoku, kde vytváří mělké údolí. Od potoka terén mírně stoupá k okružní křižovatce u obce Háje a poté začíná klesat k údolí Hájského potoka. Od Hájského potoka terén stoupá k hraně zářezu železniční trati. Za zářezem železniční trati se stoupání zmírňuje až k napojení silnice III/2148.

Přeložka silnice II/214 svou stopou jde mimo zastavěná území, pouze v napojení začátku, v místě přechodu železniční trati a konce trasy zasahuje do zastavěných území. Limitujícím prvkem navrhované stopy je překonání údolí Hájského potoka a přechod přes železniční trať, která v místě přechodu vytváří široký a hluboký zářez.

Z hlediska dosavadního využití prochází trasa od začátku v délce cca 2,4km po zemědělsky využívaných pozemcích, polích, pastvinách a loukách. Za železničním zářezem prochází okrajem průmyslové oblasti. Je zde několik drobných chatek a dále části areálů firem s drobnějšími stavebními objekty.

2.5. Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životního prostředí

Trasa obchvatu je vedena tak, aby se co možná nejvíce minimalizovala negativní dopady na okolí, zejména na obydlenou oblast Hájí u Chebu. Nedochází k žádné demolici trvale obývaného domu.

Vliv stavby na životní prostředí byl v rámci DÚR detailně posouzen ve zvláštní zprávě. V prostoru Hájského potoka stavba kříží lokální biokoridor a lokální biocentrum. Pro omezení dopadu na danou oblast je navrženo přemostění údolí Hájského potoka mostem narozdíl od předchozí studie, kde byl přechod přes údolí řešen násypem.

Hlukové zatížení obytných objektů v blízkosti trasy bylo posouzeno hlukovou studií v rámci DÚR. Celá trasa je z hlediska hlukové zátěže vyhovující bez zvláštních opatření s výjimkou oblasti mostů přes údolí Hájského potoka a přes železniční trať. Zde jsou navrženy po obou stranách protihlukové stěny, které dostatečně ochrání přilehlou oblast.

Byla prověřována i problematika hlukového zatížení v oblasti napajedel pro zvířata na pastvinách. Dle výsledků hlukové studie provedené v rámci DÚR je prokázáno, že hladina hluku v této oblasti je vyhovující i pro obytnou zástavbu, není tedy důvod zde dělat opatření pro zvířata, pro něž není stanoven limit hlukové zátěže.

2.6. Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření

Jedná se o novostavbu, takže využití území v rozsahu trvalého záboru pro komunikaci se samozřejmě změní. V dalším textu jsou zmíněny projektantovi známé dopady na okolní stavby stávající i výhledové.

V prvním poli mostu přes železniční trať (km 1,2 druhého úseku) je výhledově plánováno umístění cyklistické stezky. S ohledem na toto je terén snižen tak, aby stezka mohla pod mostem projít. Tomu jsou též přizpůsobeny přeložky sítí v dané oblasti.

V tomtéž prvním poli mostu je též prostor pro spojovací kolej podle studie „Propojení trati Plzeň - Cheb a Cheb - Schirdning“ dle studie vypracované v roce 2004. Most je navržen tak, že umístění trati umožňuje.

Na trati Plzeň – Cheb byla v roce 2010 dokončena stavba „Optimalizace trati Planá u Mar. Lázní (mimo) – Cheb (mimo)“. V rámci této stavby bylo mimo jiné zhotoveno nové trakční vedení, což poněkud komplikuje zřízení neutrálního pole pro stavbu mostu přes trať.

V oblasti přechodu přes pastviny pana Zimmermanna v km 0,0 až 0,5 druhého úseku bude po obou stranách komunikace vybudováno oplocení pastvin.

V nové poloze bude vybudováno oplocení pozemků či areálů, které bude stavbou dotčeno.

3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ

a) dokumentace záměru k žádosti o vydání rozhodnutí o umístění stavby

Pro stavbu byl zpracován projekt ve stupni DÚR v 01/2010. Ten navazoval na předchozí studii. Územní rozhodnutí bylo vydáno 12. 1. 2012.

b) regulační plány, územní plán

Zpracovaný projekt „II/214 Jihovýchodní obchvat Cheb“ je v souladu s územním plánem města Cheb.

c) mapové podklady, zaměření území

Pro zpracování projekčních prací bylo provedeno podrobné zaměření zájmového území, výškopis i polohopis. Dále byly dotazem u správců sítí zjištěny aktuální informace o průběhu inženýrských sítí. Tyto údaje byly upřesněny přímými konkrétními dotazy zpracovatelů přeložek na jednotlivé správce a majitele sítí. V projektu je použita aktuální katastrální mapa v digitální podobě včetně dosud realizovaných odkupů pro stavbu. Dále byly pro přehledné situace a podobně získány mapové podklady z internetu.

d) dopravní průzkum, dopravní údaje

Dopravní údaje o provozu na stávajících komunikacích byly získány z internetových stránek ŘSD. Předpokládané intenzity dopravy na novém úseku byly zpracovány ve studii zpracované firmou EDIP a citovány v DÚR.

Dopravně-inženýrské údaje

Dopravní zatížení silniční sítě poskytují výsledky celostátních sčítání dopravy prováděné v intervalu 5 let. Poslední oficiálně publikované výsledky jsou z roku 2010:

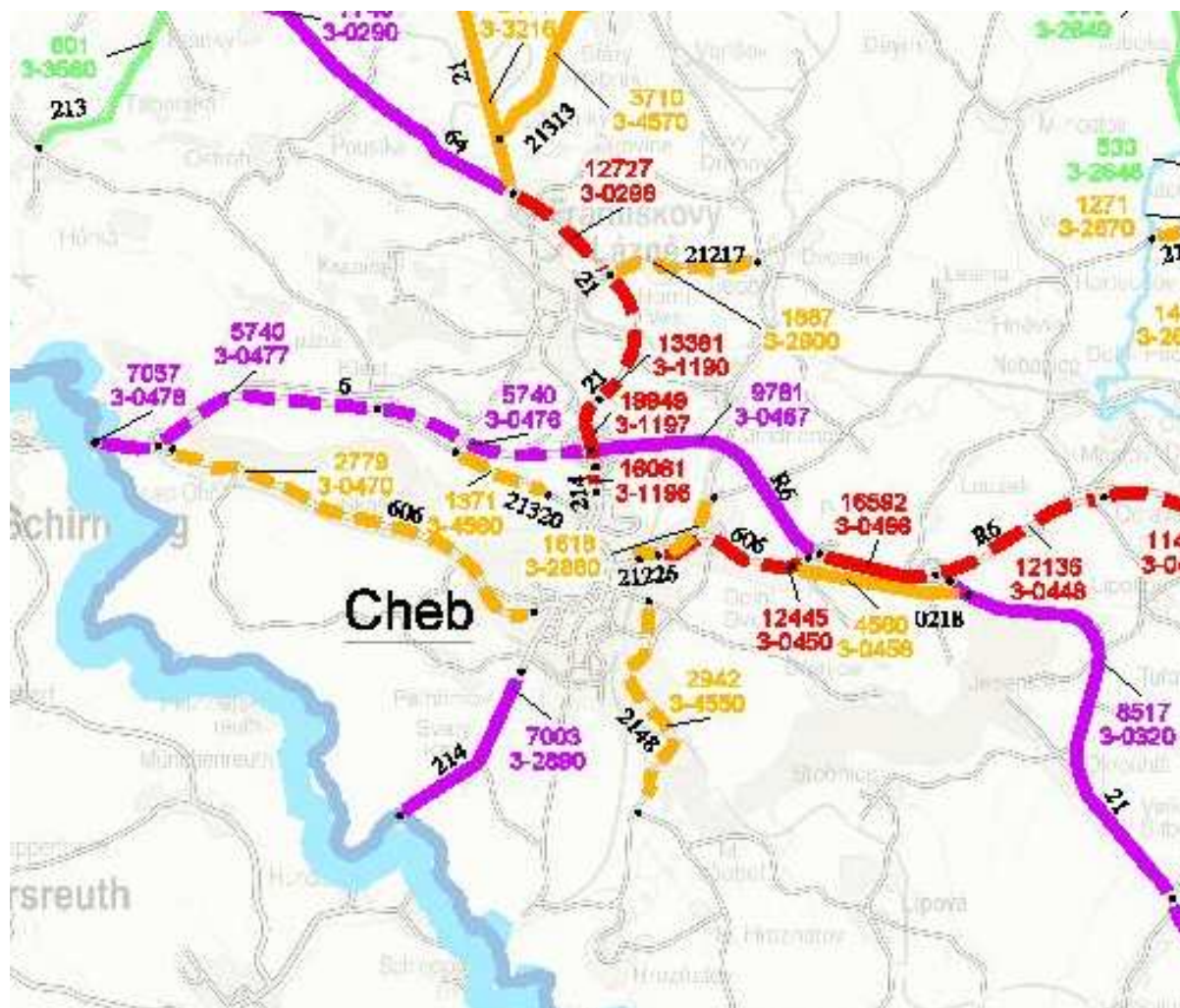
č. silnice	sčítací úsek	T	O	M	S	začátek úseku	konec úseku
2148	3-4550	210	2331	36	2577	vyústění2149	Podhrad zač.zástavby
214	3-2891	519	4976	59	5554	vyústění ze 606	Cheb konec zástavby
214	3-2890	519	4976	59	5554	Cheb konec zást.	státní hr.ČR – SRN
606	3-0461	1311	7025	53	8389	Cheb zač.zást.	zaústění 214
606	3-0462	1276	11870	83	13229	zaústění214	vyústění 214

Pro srovnání intenzity dle předchozího sčítání v roce 2005:

č. silnice	sčítací úsek	T	O	M	S	začátek úseku	konec úseku
2148	3-4550	390	2529	23	2942	vyústění2149	Podhrad zač.zástavby
214	3-2891	674	6280	49	7003	vyústění ze 606	Cheb konec zástavby
214	3-2890	674	6280	49	7003	Cheb konec zást.	státní hr.ČR – SRN
606	3-0461	2057	8920	54	11031	Cheb zač.zást.	zaústění 214
606	3-0462	1304	9688	67	11059	zaústění214	vyústění 214

VYSVĚTLIVKY:

T	těžká motorová vozidla a přívěsy
O	osobní a dodávkové automobily
M	jednostopá motorová vozidla
S	součet všech motorových vozidel a přívěsů



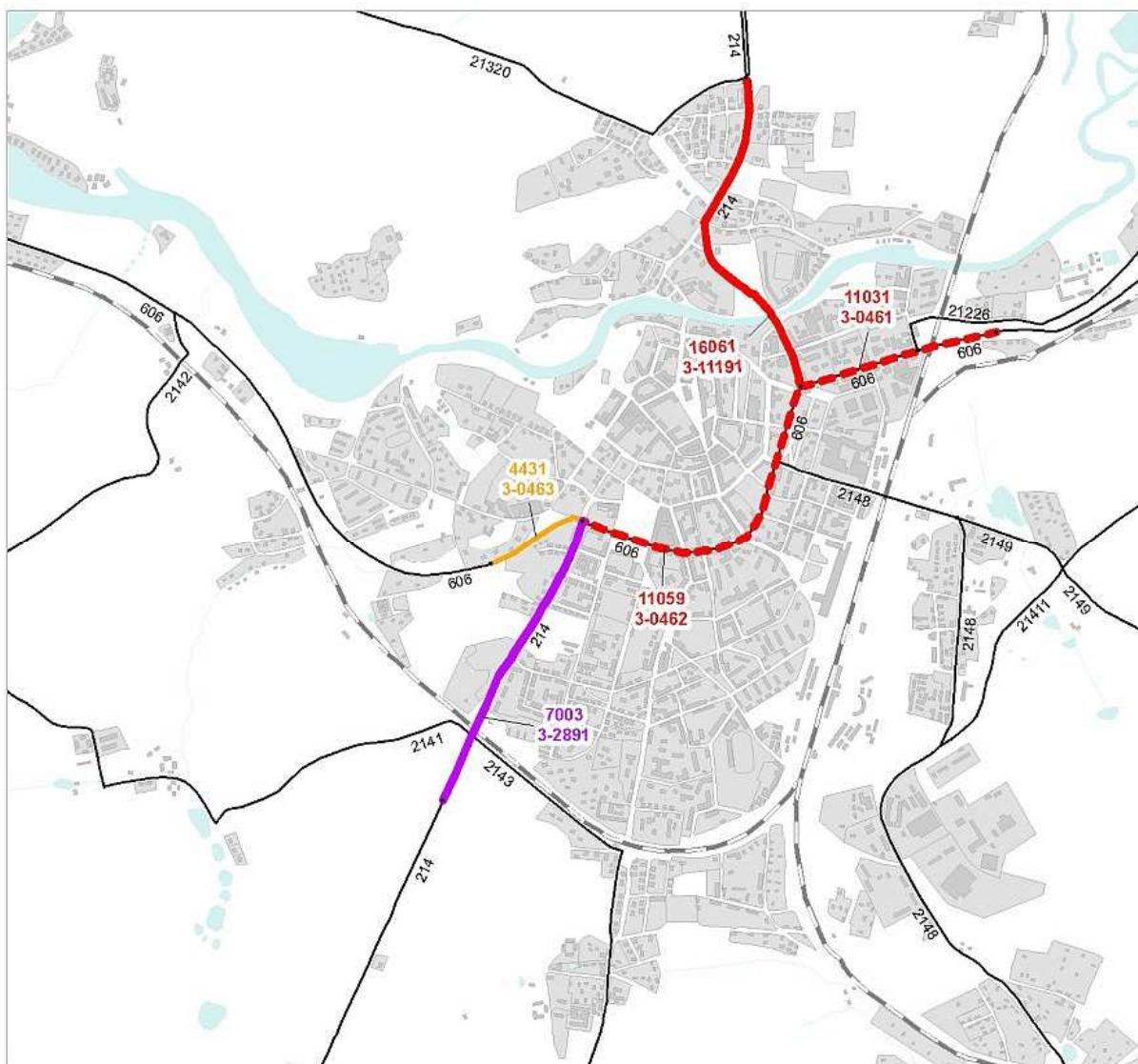
intenzity 2005



41-1

Cheb

CZ0411-CH-1



Výsledky sčítání dopravy na dálniční a silniční síti ČR
v roce 2005

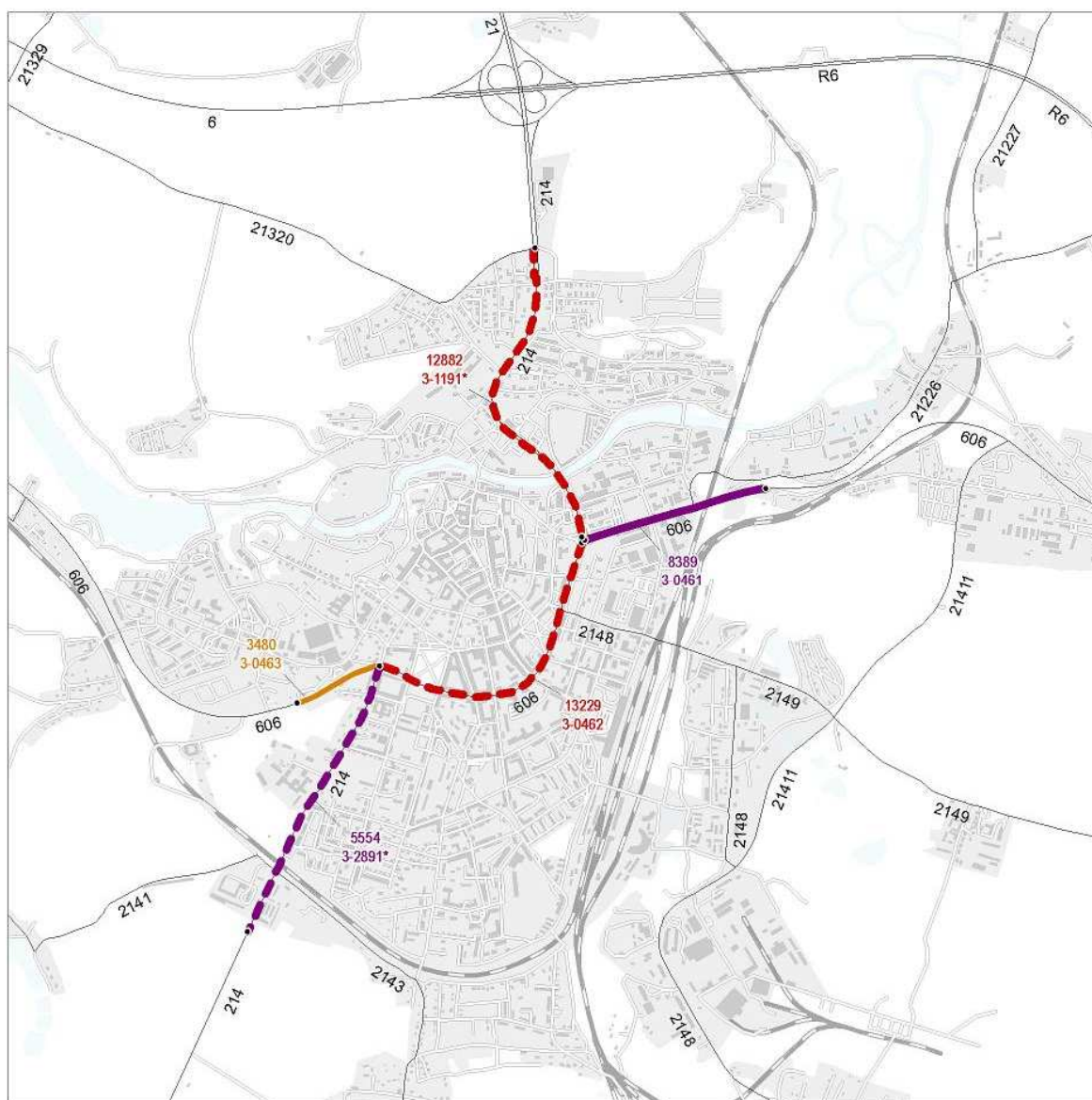


ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

41-1

Cheb

CZ0411-CH-1



Výsledky sčítání dopravy na dálniční a silniční síti ČR
v roce 2010

Tematické podklady z GlobalNetworku 1006 - zastavěná plocha, vodní plochy, železnice a silniční síť (1:25 000), ULS1007



edip

VARS



Předpokládané intenzity dopravy na novém úseku (převzato z DÚR):

Předpokládaná intenzita dopravy za 24 hodin bude v roce 2025 v nejzatíženějším úseku v prostoru průmyslové zóny jižně od Maškova (u výjezdu ze Sokolovských strojíren, a.s.) 9000 automobilů z toho 900 těžkých nákladních automobilů. Ve středním úseku (konec průmyslové zóny – Háje) bude předpokládaná intenzita dopravy za 24 hodin v roce 2025 ve výši 4800 automobilů z toho 360 těžkých nákladních a v úseku Háje – Svatý Kříž bude intenzita nejnižší ve výši 3500 automobilů z toho 310 těžkých nákladních automobilů.

e) geotechnický a hydrogeologický průzkum, základní korozní průzkum

Pro stavbu byly provedeny následující průzkumy:

- Předběžný geotechnický a hydrogeologický průzkum (PUDIS a.s., leden 2010)
- Doplnění geotechnického průzkumu (PUDIS a.s., duben 2011)
- Korozní průzkum (SUDOP Praha a.s., 01/2010)

f) hydrometeorologické a hydrologické údaje

V prostoru stavby se nachází pouze jeden drobný vodní tok, a to Hájský potok: číslo hydrologického povodí 1-13-01-060/02, jehož správa přešla ze ZVHS na Povodí Ohře, s.p. Trasa obchvatu přechází přes potok ve dvou místech, a to v km 0,67 prvního úseku, v pramenné oblasti potoka nad Hájským rybníkem a v km 1,05 druhého úseku. V prvním případě je navržen pod silnicí propustek profilu 80cm. V druhém případě překračuje údolí potoka most o 6 polích celkové délky 145m. V tomto profilu je stanoven $Q_{100} = 5,86 \text{ m}^3/\text{s}$. Vzhledem k parametrům mostu (překračuje celé údolí) je posouzení průtoku velké vody pod mostem prakticky bezpředmětné, jedná se tedy pouze o údaj informativní.

f) ostatní průzkumy a studie

Pro stavbu byly zpracovány další následující průzkumy a studie:

- Pedologický průzkum (SUDOP Praha a.s., 01/2010)
- Zemědělská příloha (SUDOP Praha a.s., 10/2009)
- Vliv stavby na životní prostředí (SUDOP Praha a.s., 10/2009)
- Hluková studie (SUDOP Praha a.s., 01/2010)
- Dendrologický průzkum (SUDOP Praha a.s., 10/2009)
- Rozptylová studie (SUDOP Praha a.s., 01/2010)

4. ČLENĚNÍ STAVBY

4.1. Způsob číslování a značení

řada 000 – příprava staveniště

řada 100 – pozemní komunikace

řada 200 – mosty a zdi

řada 300 – vodohospodářské objekty

řada 400 – elektro a sdělovací objekty

řada 500 – objekty trubních vedení

řada 650 – objekty drah

řada 700 – objekty pozemních staveb

řada 800 – objekty úpravy území

4.2. Určení jednotlivých částí stavby

Stavba není primárně rozdělena na části, je rozdělena pouze na stavební objekty. Hlavní trasu a tím i celou stavbu by bylo možno rozdělit v případě potřeby v místě rozděleného staničení – tedy v místě kruhové křižovatky OK2.

4.3. Členění stavby na stavební objekty

Celá stavby je rozdělena na stavební objekty podle jednotlivých řad.

SO řady 000

SO 001 Příprava území

SO 002 Dočasné oplocení pastviny p.č. 340/1, 340/9 a 340/17

SO 003 Demolice chaty na pozemku p.č. 3122

SO 004 Demolice chat na pozemku p.č. 1558 a 3093

SO 005 Demolice objektů na pozemcích p.č. 1576/3, 2544 a 3434

SO 006 Demolice objektů na pozemcích p.č. 1578/10 a 1578/11

SO 007 Demolice objektů na pozemku p.č. 211/8

SO řady 100

SO 101 OK1 Svatý Kříž

SO 102 Přeložka silnice II/214 mezi OK1 a OK2

SO 103 OK2 Háje

SO 104 Přeložka silnice II/214 OK2 – Maškov

SO 105 Napojení samoty

SO 106 Napojení Podhrad

SO 107 Napojení místní komunikace z OK2

SO 108 Sjezd v km 1,590

SO 109 Sjezd pozemní stavby

SO 110 Napojení chatové kolonie

SO 111 Přístup k usazovací nádrži

SO 120 Chodník pro pěší

- SO 140 Dopravně inženýrská opatření
- SO 150 Dopravní značení

SO řady 200

- SO 201 Most pastviny, km 0,200
- SO 202 Most přes údolí v km 1,095
- SO 203 Most přes železniční trať v km 1,248 70
- SO 204 Zeď v km 1,168 50 – 1,192 90
- SO 205 Zeď v km 1,900 – 2,000

SO řady 300

- SO 301 Usazovací nádrž Hájský rybník
- SO 302 Podchycení meliorací
- SO 303 Přeložka vodovodu Svatý Kříž
- SO 304 Přeložka kanalizace v km 1,110
- SO 305 Přeložka výtlačku v km 1,200
- SO 306 Přeložka kanalizace v km 1,580
- SO 307 Přeložka vodovodu v km 1,580
- SO 308 Přeložka vodovodu v km 1,800
- SO 309 Úprava kanalizace v km 1,800
- SO 310 Mokřad v km 1,110

SO řady 400

- SO 401 Úprava kabelového vedení nn ČEZ u OK1
- SO 402 Úprava vedení vn 22kV ČEZ km 0,110 – 0,200
- SO 403 Úprava vedení vn 22kV ČEZ km 0,190 – 0,700
- SO 404 Úprava vedení vn 22kV ČEZ km 1,350 – 1,970 včetně TS 22/0,4kV
 - část SO 404a Úprava vedení vn 22kV v km 1,350
 - část SO 404b Přeložka vedení 2x22kV v km 1,700 – 1,900
 - část SO 404c Transformační stanice 22/0,4kV CH 0250 - přeložka
- SO 405 Úprava kabelového vedení nn ČEZ km 1,550 – 1,700
- SO 406 Úprava kabelového vedení nn – areál KAVALLIER
- SO 407 Úprava kabelového vedení nn a osvětlení – areál Pozemní stavby
- SO 408 Úprava TS 22/0,4kV a kabelového vedení nn – areál ISŠ Cheb
- SO 410 Osvětlení křižovatky OK1
- SO 411 Úprava osvětlení v km 1,155, Dolní ulice
- SO 412 Osvětlení křižovatky II/214 a III/2148
- SO 413 Osvětlení chodníku – Podhradská ulice
- SO 420 Úprava kabelizace Telefonica O2 v km 0,000
- SO 421 Úprava kabelizace Telefonica O2 v km 0,517
- SO 422 Úprava DOK Telefonica O2 v km 0,517
- SO 423 Úprava kabelizace Telefonica O2 v km 1,657 – 2,169

SO řady 500

- SO 501 Přeložka STL plynovodu
- SO 502 Přeložka přípojného bodu

SO řady 650

- SO 651 Úprava kabelového vedení NN a osvětlení SŽDC
- SO 652 Přeložka zabezpečovacích kabelů
- SO 653 Úprava sdělovacího vedení

SO řady 700

- SO 701 Protihluková opatření
- SO 702 Oplocení objektů a pastvin

SO řady 800

- SO 801 Vegetační úpravy
- SO 802 Rekultivace

5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY

5.1. Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků

V době zpracování DSP/ZDS jsou projektantovi známy tyto vazby na stavby jiných stavebníků:

1. V prostoru u Svatého Kříže (začátek obchvatu – cca km 0,1 prvního úseku) je dle DÚR vydáno Rozhodnutí dokončení stavby Autobazaru Svatý Kříž u Chebu na pozemcích p.č.469/7 a 469/8 v k.ú. Háje u Chebu, obec Cheb (Městský úřad, stavební úřad Cheb). Stavba dle prohlídky v terénu zatím nebyla realizována. Zmíněný pozemek p.č. 469/7 je dotčen trvalým zábořem pro stavbu obchvatu, pozemek p.č. 469/8 je sousední.
2. V oblasti přechodu přes pastviny pana Zimmermanna v km 0,0 až 0,5 druhého úseku bude po obou stranách komunikace vybudováno oplocení pastvin. Je potřeba zajistit možnost využívání pastvin po celou dobu stavby.
3. V prvním poli mostu přes železniční trať (km 1,2 druhého úseku) je výhledově plánováno umístění cyklistické stezky. S ohledem na toto je terén snížen tak, aby stezka mohla pod mostem projít. Tomu jsou též přizpůsobeny přeložky sítí v dané oblasti.
4. V tomtéž prvním poli mostu je též prostor pro spojovací kolej podle studie „Propojení trati Plzeň - Cheb a Cheb - Schirnding“ dle studie vypracované v roce 2004. Most umožňuje umístění trati.
5. Na trati Plzeň – Cheb byla v roce 2010 dokončena stavba „Optimalizace trati Planá u Mar. Lázní (mimo) – Cheb (mimo)“. V rámci této stavby bylo mimo jiné zhotoveno nové trakční vedení, což komplikuje zřízení neutrálního pole pro stavbu mostu přes trať. Přes to bude nulové pole na trati pro výstavbu mostu SO202 zřízeno. Jeho provedení je požadováno zástupci SŽDC. Provedení nulového pole je součástí SO202 stejně jako další opatření nutná pro výstavbu nad tratí (zpřístupnění ploch pod mostem, ochranná konstrukce pro výstavbu nad tratí, výluky na trati atd.
6. V místě úrovněového přechodu pro pěší v km 1,850 požaduje město Cheb zpracovat alternativně mimoúrovňové křížení. Toto bude řešeno separátně jako zakázka pro město. Projekt zatím nebyl městem objednán.
7. Za koncem stavby obchvatu připravuje město Cheb realizaci veřejného osvětlení a další úpravy. Město Cheb poskytne podklady pro koordinaci obou staveb svému projektantovi.

5.2. Uvažovaný průběh výstavby a zajištění plynulosti a koordinovanosti

V období vegetačního klidu před zahájením stavby nebo těsně po zahájení (bude-li termín zahájení ve vhodném období) bude provedeno kácení zeleně.

Těsně po zahájení stavby bude zahájena realizace těch přeložek inženýrských sítí, jejichž realizace není vázána na vybudování jiných částí stavby. Současně bude provedena příprava území, tedy demolice určených objektů. Před odstraněním oplocení a ohrazení dotčených areálů a oplocených pozemků bude provedeno oplocení nové nebo provizorní v projektované poloze.

Následně bude zahájena skřívka ornice a budování nebo úprava přístupových cest.

V průběhu stavby je třeba dbát na zajištění přístupu k objektům, ke kterým budou stávající přístupové cesty stavbou dotčeny. To se týká téměř výhradně prostoru mezi železniční tratí a stávající silnicí na Podhrad.

5.3. Zajištění přístupu na stavbu

Přístup na staveniště bude primárně zajištěn po stávajících komunikacích a dále provizorním způsobem po trase obchvatu.

Pro přístup k mostu přes železniční trať bude využita stávající cesta k samotám u trati a prostor vlečky Sokolovských strojíren. Tato trasa bude provizorně upravena pro přístup těžké techniky. V prvním případě půjde o zpevnění cesty. V druhém případě půjde o zapanelování koleje vlečky. Předpokládá se, že zpevnění cesty bude ponecháno i po ukončení stavby, zatímco zapanelování vlečky bude po realizaci stavby odstraněno. Je potřeba počítat s tím, že všechny přístupové komunikace a jiné plochy stavbou dotčené je nutno po skončení stavebních prací uvést do původního stavu. Pokud budou pro stavbu využity veřejné cesty a pod., je potřeba před zahájením stavebních prací provést jejich pasportizaci, aby se následně předešlo problémům po skončení stavby. Zajištění pasportizace a případné úpravy před zahájením stavby a opravy komunikací po skončení jsou plně věcí zhotovitele, nejsou vykázány jako samostatné položky soupisu prací. Zhotovitel je zahrne do cen položkových prací s nimiž přímo souvisí.

5.4 Dopravní omezení, objížd'ky a výluky dopravy

Přístup na staveniště bude primárně zajištěn po stávajících komunikacích a dále provizorním způsobem po trase obchvatu.

Obě okružní křižovatky budou budovány po částech tak, aby byl vždy zajištěn provizorní průjezd po stávajících komunikacích.

Stávající komunikace budou odstraněny až po přenesení dopravy na novou trasu (část stávající silnice na Podhrad). V některých případech bude nutné přístup k objektům zajistit po dobu stavby provizorně po trase obchvatu.

6. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ (SPRÁVCŮ)

SO	název SO	budoucí vlastník	budoucí správce
	SO řady 100		
SO 101	OK1 Svatý Kříž	Karlovarský kraj	KSÚS KK
SO 102	Přeložka silnice II/214 mezi OK1 a OK2	Karlovarský kraj	KSÚS KK
SO 103	OK2 Háje	Karlovarský kraj	KSÚS KK
SO 104	Přeložka silnice II/214 OK2 - Maškov	Karlovarský kraj	KSÚS KK
SO 105	Napojení samoty	Město Cheb	Město Cheb
SO 106	Napojení Podhrad	Karlovarský kraj	KSÚS KK

SO	název SO	budoucí vlastník	budoucí správce
SO 107	Napojení místní komunikace z OK2	Město Cheb	Město Cheb
SO 108	Sjezd v km 1,590 00	Město Cheb	Město Cheb
SO 109	Sjezd pozemní stavby	Město Cheb	Město Cheb
SO 110	Napojení chatové kolonie	Město Cheb	Město Cheb
SO 111	Přístup k usazovací nádrži	Karlovarský kraj	KSÚS KK
SO 120	Chodník pro pěší	Město Cheb	Město Cheb
SO 140	Dopravně inženýrská opatření	zhotovitel stavby	zhotovitel stavby
SO 150	Dopravní značení	Karlovarský kraj	KSÚS KK
	SO řady 200		
SO 201	Most pastviny v km 0,200 00	Karlovarský kraj	KSÚS KK
SO 202	Most přes údolí v km 1,095	Karlovarský kraj	KSÚS KK
SO 203	Most přes železniční trať v km 1,248 70	Karlovarský kraj	KSÚS KK
SO 204	Zed' v km 1,168 50- 1,192 90	Karlovarský kraj	KSÚS KK
SO 205	Zed' v km 1,900 00- 2,000 00	Karlovarský kraj	KSÚS KK
	SO řady 300		
SO 301	Usazovací nádrž Hájský Rybník	Karlovarský kraj	KSUS KK
SO 302	Podchycení meliorací	Vlastníci pozemků	Vlastníci pozemků
SO 303	Přeložka vodovodu Svatý Kříž	Ing. Alojz Vörös	Aqua servis MTM Cheb
SO 304	Přeložka kanalizace v km 1,110	Chevak	Chevak
SO 305	Přeložka výtlaku v km 1,200	Chevak	Chevak
SO 306	Přeložka kanalizace v km 1,580	HD Logistic s.r.o.	HD Logistic s.r.o.
SO 307	Přeložka vodovodu v km 1,580	Chevak	Chevak
SO 308	Přeložka vodovodu v km 1,800	Chevak	Chevak
SO 309	Úprava kanalizace v km 1,800	Chevak	Chevak
SO 310	Mokřad v km 1,110	Karlovarský kraj	KSUS KK
	SO řady 400		
SO 401	Úprava kabelového vedení nn ČEZ u OK1	ČEZ Distribuce a.s.	ČEZ Distribuce a.s.
SO 402	Úprava vedení vn 22kV ČEZ km 0,110-0,200	ČEZ Distribuce a.s.	ČEZ Distribuce a.s.
SO 403	Úprava vedení vn 22kV ČEZ km 0,190-0,700	ČEZ Distribuce a.s.	ČEZ Distribuce a.s.
SO 404	Úprava vedení vn 22kV ČEZ km 1,350-1,970 vč. TS 22/0.4kV	ČEZ Distribuce a.s.	ČEZ Distribuce a.s.
SO 405	Úprava kabelového vedení nn ČEZ km1,550-1,700	ČEZ Distribuce a.s.	ČEZ Distribuce a.s.
SO 406	Úprava kabelového vedení nn - areál KAVAILIER	Lagarde Spedition, s.r.o., HD Logistic s.r.o.	Lagarde Spedition, s.r.o., HD Logistic s.r.o.
SO 407	Úprava kabelového vedení nn a osvětlení - areál Pozemní stavby	Vladimír Florián RegmontMetal, s.r.o. bývalý areál Pozemní stavby Cheb	Vladimír Florián RegmontMetal, s.r.o. bývalý areál Pozemní stavby Cheb
SO 408	Úprava TS 22/0.4kV a kabelového vedení nn - areál ISŠ Cheb	ISŠ Cheb M. Pivoňka, výtahy Ing. Pivoňka,nábytek	ISŠ Cheb M. Pivoňka, výtahy Ing. Pivoňka,nábytek
SO 410	Osvětlení křižovatky OK1	Město Cheb	CHETES

SO	název SO	budoucí vlastník	budoucí správce
SO 411	Úprava osvětlení v km1.155, Dolní ulice	Město Cheb	CHETES
SO 412	Osvětlení křižovatky II/214 a III/2148	Město Cheb	CHETES
SO 413	Osvětlení chodníku - Podhradská ulice	Město Cheb	CHETES
SO 420	Úprava kabelizace Telefonica O2 v km 0,000	Telefonica O2	Telefonica O2
SO 421	Úprava kabelizace Telefonica O2 v km 0,517	Telefonica O2	Telefonica O2
SO 422	Úprava DOK Telefonica O2 v km 0,517	Telefonica O2	Telefonica O2
SO 423	Úprava kabelizace Telefonica O2 v km 1,657-2,169	Telefonica O2	Telefonica O2
	SO řady 500		
SO 501	Přeložka STL plynovodu	RWE a.s.	RWE a.s.
SO 502	Přeložka přípojného bodu	RWE a.s.	RWE a.s.
	SO řady 650		
SO 651	Úprava kabelového vedení NN a osvětlení SŽDC	SŽDC s.o.	SŽDC s.o.
SO 652	Přeložka zabezpečovacích kabelů	SŽDC s.o.	SŽDC s.o.
SO 653	Úprava sdělovacího vedení	ČD – Telematika a.s.	ČD – Telematika a.s.
	SO řady 700		
SO 701	Protihluková opatření	Karlovarský kraj	KSÚS KK
SO 702	Oplocení objektů a pastvin	vlastníci pozemků	vlastníci pozemků
	SO řady 800		
SO 801	Vegetační úpravy	dle vlastníka pozemku	dle vlastníka pozemku
SO 802	Rekultivace		

7. PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ

7.1. Možnosti postupného předávání části stavby do užívání

Stavba bude dána do provozu jako celek. Samostatné zprovoznění úseku 1 nebo úseku 2 není možné s ohledem na kapacitu stávajících navazujících komunikací.

V průběhu stavby je možné a i se předpokládá předčasné zprovoznění částí okružních křižovatek. Rovněž tak se předpokládá předčasné zprovoznění částí stavby v širším okruhu křižovatky na Podhrad s ohledem na zajištění dopravní obsluhy přilehlých areálů a zástavby u trati.

7.2. Zdůvodnění potřeb užívání stavby před dokončením celé stavby

Zprovoznění částí okružních křižovatek a částí stavby v prostoru křižovatky na Podhrad má vazbu na dokončení jiných částí stavby. Předpokládá se, že toto bude řešeno operativně zhotovitelem bez předávání těchto částí investorovi.

8. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY

8.1. Souhrnný technický popis

Celková délka nové přeložky je 3,377 km. Hlavní trasa je rozdělena na dva úseky. První úsek má délku 1,208 km a začíná okružní křižovatkou v obci Svatý Kříž a vede severozápadně k obci Háje, kde končí druhou okružní křižovatkou u obce Háje. Zde kříží silnici III/2143 Cheb – Slapany. Okružní křižovatka napojuje novou komunikaci II/214 i na místní komunikaci vedoucí na Podhrad. Druhý úsek má délku 2,169 km a začíná okružní křižovatkou u obce Háje a dále vede severozápadním směrem přes pastviny k údolí Hájského potoka. Přes údolí potoka je navržen most o šesti polích délky 150,4m. Tento most také převádí plánovanou silnici přes místní komunikaci (ulice Dolní). Na most přes údolí navazuje opěrná zeď délky 24,3m. Za opěrnou zdí trasa přechází přes zářez železniční tratě. Délka mostu přes železniční trať je 116,7m. Konec plánovaného úseku je napojen v průmyslové zóně před obcí Maškov na silnici III/2148, kde je nově řešeno napojení silnice III/2148 od Podhradu.

Nová silnice je plánována jako dvouproutá komunikace funkční skupiny B v kategorijské třídě S 9,5/70. Šířka nové trasy v místech napojení respektuje současné uspořádání silnic. Na konci úseku je od sjezdu v km 1,900 00 (Prefa – Beton) zachován stávající stav. Zde dojde pouze k výměně obrusné vrstvy. Směrem od Maškova je zřízen odbočovací pruh vlevo v šířce 3,25 m.

8.2. Technický popis stavebních objektů

8.2.0 Objekty přípravy staveniště

SO 001 Příprava území

Objekt zahrnuje přípravu staveniště, smýcení kácených dřevin, bourání a demontáže drobných stávajících objektů, které nejsou zahrnuty v následujících objektech demolice. Jedná se zejména o nutné demolice oplocení pozemků a areálů firem.

SO 002 Dočasné oplocení pastviny p.č. 340/1, 340/9, 340/17

Objekt zahrnuje dočasné oplocení pastvin během výstavby komunikace. Předpokládá se, že pastviny budou vůči stavbě oploceny převážně již definitivním plotem (SO 702). Pouze v místě výstavby okružní křižovatky a mostu SO 201 bude třeba provést dočasné oplocení. Součástí objektu je též dočasné oplocení pozemku p.č.291/24.

SO 003 Demolice chaty na pozemku p.č. 3122

Objekt zahrnuje odstranění zděného zahradního domku, přilehlých objektů a částí oplocení na předmětném pozemku. Oplocení zahrádek však nemá žádnou vazbu na hranice pozemků dle KN, proto u zachovávaného sousedního objektu bude obnoveno v nové poloze (SO 702).

SO 004 Demolice chat na pozemku p.č. 1558 a 3093

Objekt zahrnuje odstranění zděného zahradního domku, přilehlých objektů a částí oplocení na předmětném pozemku. Oplocení zahrádek však nemá žádnou vazbu na hranice pozemků dle KN, proto u zachovávaného sousedního objektu bude obnoveno v nové poloze (SO 702).

SO 005 Demolice objektů na pozemcích p.č. 1576/3, 2544 a 3434

Objekt zahrnuje odstranění drobných staveb a části oplocení na předmětných pozemcích.

SO 006 Demolice objektů na pozemcích p.č.1578/10 a 1578/11

Objekt zahrnuje odstranění drobných staveb a části oplocení na předmětných pozemcích.

SO 007 Demolice objektů na pozemku p.č. 211/8

Objekt zahrnuje odstranění zděného zahradního domku, přilehlých objektů a částí oplocení na předmětném pozemku.

8.2.1 Pozemní komunikace

SO 101 OK1 Svatý Kříž

Tento objekt zahrnuje napojení plánovaného obchvatu ve Svatém Kříži pomocí malé okružní křižovatky. Vnější průměr okružní křižovatky je 40m. Jízdní pruh na křižovatce je široký 5,5m a je rozšířený o pojezdný prstenec šířky 2m. Jízdní pruh lemují vodící proužky šířky 0,5m. Na vnějším okraji křižovatky je nezpevněná krajnice šířky 0,5m rozšířená o 0,25m pro osazení směrového sloupku. Příčný sklon vozovky je 2,5% od středu křižovatky. Zpevněný prstenec má sklon 6%. Tento prstenec bude pojezdný pouze pro těžká nákladní vozidla. Je oddělen sníženým obrubníkem, který stěžuje najetí osobních automobilů. Středový ostrov bude zřízen jako neprůhledný, aby zabránil vzájemnému oslňování vozidel přijíždějících k okružní křižovatce. Podélné sklony v okružní křižovatce jsou v rozsahu od -1,0% do 1,41% s výškovými zakružovacími oblouky $R=800\text{m}$ a $R=1200\text{m}$. Vjezdový poloměr okružní křižovatky má hodnotu 10m a výjezdový 15m.

Součástí objektu je i napojení stávajících komunikací. Jedná se o napojení stávající silnice II/214 Waldsassen – Cheb. Napojení je provedeno směrovými oblouky od Chebu 150m a od Waldsassenu 250m. Napojené komunikace zachovávají stávající šířkové uspořádání s šířkou jízdních pruhů $2x a=3,00\text{m}$. Na vjezdech budou instalovány dělicí ostrůvky.

Na okružní křižovatku je napojen sjezd na pozemek 615/10 (Casino). Tento sjezd byl navržen pro zajetí autobusů. Součástí objektu je i vybudování sjezdu na pozemek 469/8 (Autobazar).

Na větvi ke Casinu a ve směru na Waldsassen bude třeba sanovat stávající propustek.

Odvodnění vozovky je realizováno podélným a příčným sklonem vozovky podél silniční obruby, která je v místě skluzů přerušena. Jednotlivé skluzy jsou napojeny do stávajících příkopů.

Napojované komunikace jsou v obci řešeny v obrubách.

SO 102 Přeložka silnice II/214 mezi OK1 a OK2

Úsek 1 začíná na okružní křižovatce 1 ve Svatém Kříži a pokračuje směrem k obci Háje, kde se napojuje okružní křižovatkou 2, která kříží silnici III/2143 Cheb – Slapany. Šířkové uspořádání této části je S9,5/70 s šířkou jízdního pruhu $2x 3,5\text{ m}$. Napojení na okružní křižovatky budou vybaveny směrovými ostrůvky.

Trasa se stáčí levým obloukem o $R=600\text{m}$ směrem k Hájskému rybníku a dále se vrací pravým obloukem o $R=600\text{m}$ k OK2. Výškově trasa klesá se sklonem $s=2\%$ k Hájskému rybníku. Pak mírně stoupá ve sklonu 0,6% a opět klesá k OK2 ve sklonu 2,5%.

Odvodnění **komunikace** je do příkopů, ve kterých budou osazena hradítka pro případný výskyt ropné havárie. Příkopy jsou navrženy podle možnosti s nezpevněným dnem. V úsecích, kde podélný sklon příkopu je 0,5%, bude dno zpevněno betonovou žlabovou tvárnici do betonového lože C 12/15.

V prostoru přítoku do Hájského rybníka budou příkopy opatřeny svislou betonovou zídka, která zamezí pohybu živočichů směrem k povrchu vozovky. Svislá betonová zídka je v rozsahu km 0,520 až km 0,880 (oboustranně)

V příkopech budou osazena hradítka pro případ ropné havárie v km 0,595 a km 0,700 (oboustranně).

V úseku od okružní křižovatky ve Svatém Kříži až do km 0,640 vpravo a km 0,64437 vlevo jsou příkopy svedeny do SO 301 (Usazovací nádrž Hájský rybník) pomocí horských vpustí.

Odvodnění **pláně** v zářezových partiích je zajištěno do přilehlého příkopu.

Součástí objektu jsou i sjezdy na pozemky.

SO 103 OK2 Háje

Druhá okružní křižovatka je navržena ve stejných parametrech jako první okružní křižovatka. Součástí tohoto objektu je i napojení stávající komunikace III/2143 Cheb-Slapany. Napojované komunikace jsou upraveny na kategorii S6,5/50 s šířkou jízdního pruhu $2x a=3m$ a příslušným normovým rozšířením v oblouku. Délky napojovaných úseku jsou 40 m resp. 35 m. Do křižovatky je napojena také místní komunikace na Podhrad délky 90m a je součástí objektu SO 107. Základní šířka komunikace je S6,5/50 s šířkou jízdních pruhů $2x 3m$ s rozšířením v oblouku.

Součástí objektu SO103 je i sjezd na soukromý pozemek na Chebské větvi. Sjezd je v šířkovém uspořádání $2x 3m$ zpevněné plochy.

Na vjezdových paprscích obchvatové komunikace jsou navrženy směrové ostrůvky. Na ostatních parcích křižovatky nebude zřízen směrové ostrůvky.

SO 104 Přeložka silnice II/214 OK2 – Maškov

Úsek 2 začíná na OK2 u Hájů a klesá severovýchodním směrem k údolí Hájského potoka. Údolí je přemostěno šestipolovým mostem. Na most navazuje opěrná zeď a následuje další most přes železniční trať. Za zářezem trati trasa jde v přímé směrem k průmyslové zóně a napojuje se na silnici III/2148 Cheb – Podhrad. Trasa je navržena v šířkovém uspořádání S9,5/70 až k sjezdu do areálu Prefy-Beton s šířkou jízdních pruhů $2x 3,5m$. Od sjezdu do Prefy se šířkové uspořádání mění na stávající profil tj. S7,5/70 s šířkou jízdních pruhů $2x 3m$. Za napojením do areálu Prefy je navržena pouze výměna stávajících obrusných vrstev. Stavební úpravy navazujícího úseku budou zapracovány v další fázi úpravy obchvatu Chebu.

Směrově je trasa řešena oblouky a přímými. Od OK2 je levostranný oblouk $R=400m$ pravostranný $R=600m$ levostranný $R=600m$ následuje přímý úsek s obloukem $R=5000m$. Napojení na stávající komunikaci na konci úseku je pomocí oblouku o $R=375m$. Oblouky jsou s přechodnicemi, kromě $R=5000m$. Délka přechodnic je volena v souladu s normami.

Výškově trasa klesá od OK2 k údolí Hájského potoka maximálním sklonem 4,5%. Následující mosty jsou ve stoupání max. 3,20%. Za zářezem železniční trati je trasa v minimálním sklonu 0,36%. Za křižovatkou na Pohrad trasa kopíruje stávající výškové vedení stávající komunikace. Minimální výškový vypuklý oblouk je 3200m a minimální údolnicový 1998m.

Výrazně se zlepší stav napojení areálu Prefa – Beton, v současné době je sjezd napojen do vnitřní strany oblouku o poloměru 200m. Projektant ve výše uvedeném úseku, kde nejsou dostatečné rozhledové poměry a současně se zde nacházejí 2 místa pro přecházení upravuje dopravním značením maximální povolenou rychlost na 70 km/h. .

Odvodnění západní části SO 104 od okružní křižovatky (SO 103) až po SO 202 je zajištěno příkopy, které budou svedeny do Hájského potoka. Dno příkopu bude opatřeno betonovou žlabovou tvárnici do betonového lože C 12/15. Před úsekem, kdy se terén relativně strmě svažuje k Hájskému potoku bude osazeno **hradítka** do dna příkopu (km 0,910). **Hradítka** budou osazena v obou příkopech. Před vyústěním do vodoteče (Hájského potoka) jsou v příkopech navržena vývařiště (km 1,026725 vpravo a km 1,042964 vlevo).

Úsek komunikace za železniční tratí (km 1,309 – 1,640) bude odvodněn pomocí patních příkopů. Dno příkopů bude opatřeno betonovou žlabovou tvárnici do betonového lože C 12/15. V příkopech budou umístěny horské vpusti, které budou převedeny pomocí potrubí. Toto potrubí bude umístěno pod nosnou konstrukcí SO 202 a SO 204 s následným vyústěním přes sedimentační prostor do Hájského rybníka. Mezi prostorem horských vpustí a SO 204 bude pro odvodnění dešťových vod z komunikace sloužit betonový rigol. Před opěrou mostu budou umístěny uliční vpusti. Před horskými vpustmi budou umístěna hradítka (km 1,360) pro případ ropné havárie.

Na trase jsou mostní objekty a zdi jejichž parametry jsou popsány v příslušných objektech mostů dále.

Součástí objektu je i vybudování autobusové zastávky na konci úseku a sjezdy na pozemky.

SO 105 Napojení samoty

Tento objekt řeší napojení samot v blízkosti železniční tratě Plzeň – Cheb. Komunikace je navržena v kategorii **S 7,5/50**.

Celková délka úpravy SO 105 je 65,75 m.

SO 106 Napojení Podhrad

Předmětný SO řeší napojení sil. III/2148 do Podhradu. Začátek úpravy je situován v nové křižovatce přeložky sil. II/214 (SO 104) a sil. III/2148 na Podhrad. V části úseku za integrovanou školou má komunikace intravilánový charakter, zde jsou navrženy autobusové zálivy s přímou návazností na doprovodné chodníky (SO 120).

Komunikace odpovídá kategorii **MO2k 7,5/7,5/40** v prostoru, kde se nenachází doprovodné chodníky. V místě s doprovodnými chodníky je kategorie **MO2 16/7,5/40**.

Celková délka úpravy SO 106 je 168,09 m (od hranice křižovatky).

Úsek km 0,007 – 0,075 je odvodněn do příkopů podél komunikace. V km 0,017 je umístěn propustek DN 600, který zajišťuje svedení vod do pravostranného příkopu podél SO 104.

Úsek km 0,075 – 0,175 je v obrubách a odvodnění je zajištěno pomocí uličních vpustí. Ve výše zmíněném úseku je navržen lokální dešťový kanalizační řad DN 250, do kterého jsou napojeny jednotlivé uliční vpusti. Za koncem úpravy, tj. v km 0,175 bude vlevo za chodníkem umístěna uliční vpust a vpravo horská vpust. Dešťový řad bude zaústěn do levostranného příkopu za vjezdem do integrované školy.

SO 107 Napojení místní komunikace z OK2

Tento objekt řeší napojení na stávající místní komunikaci, která vede do obce Podhrad. Stávající asfaltová vozovka je šířky cca 4,5 m. Komunikace je navržena v kategorii S 7,5/50.

Celková délka úpravy SO 107 je 89,94 m.

SO 108 Sjezd v km 1,590 00

Tento objekt zajišťuje sjezd severozápadně od přeložky sil. II/214. Jedná se o napojení komunikace, která pokračuje za areálem fy LA GARDE. Komunikace je navržena v šířce zpevnění 7,0 m.

Celková délka úpravy SO 108 je 85,75 m.

SO 109 Sjezd Pozemní stavby

Tento stavební objekt řeší příjezd do prostoru areálu bývalých Pozemních staveb.

Celková délka úpravy SO 109 je 49,88 m.

SO 110 Napojení chatové kolonie

Tento stavební objekt řeší napojení do prostoru chatové kolonie. Trasa je rozdělena na 2 části. **Větev A** je navržena s živičným povrchem a od km 0,057 70 z panelů, **větev B** je řešena jako panelová vozovka.

Celkový rozsah:

větev A dl. 123,44 m

větev B dl. 118,54 m

Celková délka úpravy SO 110 je 241,98 m.

SO 111 Přístup k usazovací nádrži

Tento stavební objekt řeší přístup k sedimentační nádrži z přeložky sil. II/214. Zpevněná část komunikace je navržena v šířce 4,0 m, v obratišti v šířce 7,0 m.

Celková délka úpravy SO 111 je 137,07 m.

SO 120 Chodník pro pěší

SO 120 zajišťuje propojení chodníků ze sil. III/2148 na Podhrad na přeložku sil. II/214 ve směru na Dolní Dvory.

Celková délka úpravy SO 120 je 662,9 m.

SO 140 Dopravně inženýrská opatření

Při realizaci stavby dojde k zásahu do silničního provozu.

Vedení provozu po dobu výstavby:

SO 101: OK1 Svatý Kříž – *výstavba bude probíhat za částečné uzavírky, kdy provoz bude řízen SSZ dle schémat B/4 nebo B/6. Tímto způsobem se zároveň zajistí obslužnost areálu Casina.*

SO 102: Přeložka silnice II/214 mezi OK1 a OK2 - *stavebními pracemi není žádným způsobem omezen provoz na pozemních komunikacích.*

SO 103: OK2 Háje – *výstavba bude probíhat za úplné uzavírky, kdy provoz bude směřován na provizorní panelovou komunikaci.*

Max. povolená rychlost při průjezdu okolo staveniště bude 50 km/h.

SO 104: Přeložka silnice II/214 OK2 – Maškov

- úsek ZÚ – km 1,400 - stavebními pracemi není žádným způsobem omezen provoz na pozemních komunikacích.

- úsek km 1,400 – KÚ - výstavba bude probíhat za částečné uzavírky, kdy provoz bude řízen SSZ dle schéma C/5. Tímto způsobem se zajistí obslužnost areálů společností Prefa a Sokolovských strojíren.

Max. povolená rychlost při průjezdu okolo staveniště bude 30 km/h.

SO 105, 106, 108, 109, 110, 111, : *- stavebními pracemi bude provoz na pozemních komunikacích částečně omezen. Výstavba bude probíhat za částečné uzavírky.*

SO 107: Napojení místní komunikace z OK2 - *výstavba bude probíhat za úplné uzavírky, kdy provoz bude směřován na provizorní panelovou komunikaci.*

Max. povolená rychlost při průjezdu okolo staveniště bude 50 km/h.

SO 120: Chodník pro pěší - *stavebními pracemi není žádným způsobem omezen provoz na pozemních komunikacích. Při budování chodníků se vymezí prostor pro bezpečný průchod pěších, šířka bude min. 1,5m. Tyto průchody se opatří mobilními zábranami a je potřeba je udržovat ve schůdném stavu.*

SO 201, 202, 203: - *viz. příslušná dokumentace jednotlivých stavebních objektů.*

Pracovní místo bude odděleno osazením obousměrných směrovacích desek Z 4. Směrovací deska se upevní do podkladní desky a bude doplněna výstražnými světly. Zábrany Z 2 budou také doplněny výstražnými světly typu 1 – režim současného blikání všech světel.

Návrh dopravního značení byl zpracován podle TP 66 – Zásady pro přechodné dopravní značení na pozemních komunikacích – listopad 1996 s přihlédnutím ke změnám plynoucích ze Sb. č. 30/2001.

SO 150 Dopravní značení

Objekt řeší provedení vodorovného a svislého dopravního značení v rámci stavby II/214 Jihovýchodní obchvat Cheb.

Provedení a umístění svislých dopravních značek a vodorovného dopravního značení je zřejmé ze situace.

Návrh dopravního značení byl zpracován dle TP 65 – Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích (II. vydání) schválených Ministerstvem dopravy a spojů ČR v r. 2002 a dle TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích (II. vydání) schválených Ministerstvem dopravy a spojů ČR v r. 2005.

8.2.2 Mostní objekty a zdi

SO 201 Most pastviny, km 0,200

Základní údaje:

Charakteristika mostu:	přesypaný trvalý silniční most, nosná konstrukce je navržena jako uzavřený železobetonový monolitický rám
Délka přemostění (světlost):	4,00 m
Výška průchozího prostoru:	2,50 m
Šikmost mostu:	90°
Šířka mezi svodidly:	9,50 m
Šířka mostu:	27,60 m
Výška mostu nad terénem:	3,797 m (rozdíl nivelet v místě křížení)
Stavební výška:	0,35 m + přesypávka 0,767 m (v místě křížení)
Plocha nosné konstrukce:	4,60 x 14,70= 67,62 m ²
Zatížení mostu:	podle EN 1991-1-1, -1-4 až -1-6, -2

Technické řešení:

Nosná konstrukce mostu je navržena jako uzavřený přesypaný rám ze železobetonu. Tloušťka stěn je navržena 300 mm, spodní deska v tloušťce 300 mm a horní deska v proměnné tloušťce 300- 350 mm. Svahová křídla jsou kolmá, tvoří železobetonovou konstrukci tvaru U.

Přesypaná rámová konstrukce s navazujícími kolmými svahovými křídly přirozeně zapadá do násypového tělesa projektované komunikace a v kombinaci s odlážděním z přírodního kamene má na rozdíl od mohutného betonového čela s rovnoběžnými křídly přírodní ráz.

Most bude založen plošně.

Hydroizolace z NAIP bude provedena na horní desce a na stěnách. V místě dilatačních spár bude zesílena.

Horní deska rámu bude po obou stranách mostu zakončena železobetonovou monolitickou římsou o rozměrech 300x 200 mm. Na římsách bude osazeno ocelové silniční zábradlí, které plynule přejde do svahových křídel. Na nich bude osazeno do vzdálenosti, kde výška horní hrany křídla nad dnem podchodu klesne pod 1,5m.

SO 202 Most přes údolí v km 1,095 31

Základní údaje:

Charakteristika mostu:	Trvalý silniční most Dvoutrámová nosná konstrukce z předpjatého betonu o 6 polích. Uložení na pilířích s dvojicí betonových sloupů, na elastomerových ložiskách. Dvojice sloupů na společném základu je založena na vrtaných VP pilotách.
Délka přemostění (světlost):	142,50 m
Rozpětí:	20,00+4x26,00+20,00 m
Výška průchozího prostoru:	neomezená
Šikmost mostu:	90°
Šířka mezi svodidly:	9,50 m
Šířka mezi zábradlími:	12,00 m
Šířka mostu:	12,70 m
Výška mostu nad potokem:	14,20 m
Výška mostu nad místní kom:	6,25 m

Stavební výška: 1,515 m
Plocha nosné konstrukce: 12,00x145,50= 1746 m²
Zatížení mostu: podle EN 1991-1-1, -1-4 až -1-6, -2

Technické řešení:

Vozovka na mostě bude provedena jako trojvrstvá celkové tloušťky 135 mm. Izolace nosné konstrukce bude celoplošná z natavovacích asfaltových pásů na pečetící vrstvu.

Římsy na mostě mají šířku 1,6 m a bude na nich osazeno ocelová zábradelní svodidlo a PHS výšky 1,50 m (součást SO 701). Na obou římsách je veden nouzový chodník šířky 0,75 m. Římsy budou monolitické, železobetonové s nášlapem 0,15 m.

Nosná konstrukce je navržena jako spojitý nosník o šesti polích s dvoutrámovým příčným řezem. Hlavní rozměry nosné konstrukce jsou výška 1,38 m, šířka 12,0 m, šířka trámů od 1,5 do 1,80 m a vzdálenost trámů 6,20 m. Předpokládá se výstavba nosné konstrukce ve třech etapách, vždy po dvou polích s konzolou přesahující do následujícího pole.

Opěra O1 je železobetonový úložný práh na základové desce s krátkými rovnoběžnými křídly. Opěru O7 tvoří železobetonový masivní dřík bez křídel vzhledem k přímému napojení opěry na opěrné zdi z armované zeminy (SO 204). Pilíře tvoří dvojice železobetonových sloupů konstantního průřezu o rozměrech 1,00 x 1,80 m se zkosenými rohy. Je počítáno s možností osazení hydraulických lisů na hlavách pilířů.

Všechny podpěry budou založeny hlubinně na vrtaných velkopřůměrových pilotách průměru 0,9 m.

S ohledem na geologické podmínky budou za opěrou O1 provedeny geodreny délky 5 m, resp. 6 m v trojúhelníkovém rastru 5 m, resp. 3 m. V maximálním možném časovém předstihu před zahájením prací na mostním objektu SO 202 bude zhotoven násyp silničního tělesa, který bude přesypán do výšky 1,0 m nad úroveň nivelety. Přechodová oblast u opěry O1 bude provedena v délce 10 m a bude tvořena lehčeným zásypovým materiálem.

Zásyp za opěrou O7 je součástí objektu SO 204.

SO 203 Most přes železniční trať v km 1,248 70

Základní údaje:

Charakteristika mostu:	Trvalý silniční most s horní mostovkou a neomezenou volnou výškou, ocelobetonová sprážená NK o 3 polích, tvořena ocelovými I nosníky spráženými s železobetonovou deskou. Pilíře – masivní dříky s konzolovým stativem. Opěry masivní žb s rovnoběžnými křídly. Založení mostu provedeno na VP vrtaných pilotách
Délka přemostění (světlost):	107,80 m
Výška průjezdního prostoru:	7,80 m (u kolejí s trakcí včetně bezpečnostních vzdáleností)
Šikmost mostu:	90°
Šířka mezi svodidly:	9,50 m
Šířka mostu:	12,70 m
Výška mostu nad terénem:	10,40 m (rozdíl nivelet v místě křížení)
Stavební výška:	0,35 m + přesypávka 0,767 m (v místě křížení)
Plocha nosné konstrukce:	4,60 x 14,70= 67,62 m ²
Zatížení mostu:	podle EN 1991-1-1, -1-4 až -1-6, -2

Technické řešení:

Nosná konstrukce – prostá pole 31.95 + 42.90 + 31.95 m se spojitou spřaženou deskou. Nad pilířem (v ose pilíře) je v desce vrubový kloub. Na každý pilíř je NK uložena na dvě řady ložisek.

Příčný řez NK – 4 ocelové nosníky tvaru nesymetrického I spřažené s žb deskou.. Horní povrch desky sleduje konstantní střešovitý příčný sklon vozovky 2,5 %. Hlavní rozměry nosné konstrukce jsou : výška HN 1.70 m, osová vzdálenost HN 2.80 m, šířka desky 12.20 m, tl. desky 0.30 m.

Spodní stavba tvořená masivními opěrami a pilíři. OP1 - Železobetonový úložný práh se závěrnou zídou na jedné řadě pilot bez křídel (na opěru bezprostředně navazuje SO204 – armovaná zemina) a s přechodovou deskou dl. 4.30 m. OP4 – žb úložný práh se závěrnou zídou a masivním stěnovým dřikem vetknutým do základu. Křídla jsou rovnoběžná, levé křídlo (ve směru staničení) je tvořeno stěnou vetknutou do základu. Pravé křídlo je rovnoběžné zavěšené. Na levé křídlo navazuje zeď z armované zeminy. Základový blok opěry je ve tvaru L (pod dřikem a levým křídlem) na dvou řadách pilot. Pilíře – s vykonzolovaným stativem (podpora pro uložení NK) a stěnovým dřikem tl. 1.60m. Dříky jsou vetknuty do základového bloku. Základový blok je pootočený, rovnoběžný s osou koleje.

Založení mostu na VP vrtaných pilotách.

SO 204 Zeď v km 1,168 50 – 1,192 90

Základní údaje:

Charakteristika objektu:

opěrné zdi z armované zeminy – konstrukce tvořena zhutněným vyztuženým násypem mezi dvojicí lících zdí z prefabrikátů, na prefabrikáty jsou osazeny opěrné zídky – vyrovnávají výškový spád komunikace a řeší převedení kanalizace pod komunikací (v místě kanalizační trouby není možno provést geomříže)

Délka zdí:

2 x 24,40 m

Šířka mezi líci zdí:

12,00 m

Výška zdí:

3,50 - 6,10 m

Šířka mezi zábradlími:

12,00 m

Šířka průjezdního prostoru:

9,50 m

Šířka průchozího prostoru:

2x 0,75 m – nouzové chodníky

Plocha zdí:

2x68,8 = 137,6 m² (pohledová plocha prefabrikátů)

2x(68,8+34,8) = 207,2 m² (pohledová plocha včetně opěrných zídek)

Zatížení zdí:

podle EN 1991-1-1, -1-4 až -1-6, -2

Důležité upozornění:

protihluková stěna výšky 1,5 m (SO 701) na obou římsách

Technické řešení:

Nosný systém zdí je tvořen zhutněným vyztuženým násypem zeminy v kombinaci s vnějšími prvky z betonových tvárnic, zabraňující povrchové erozi.

Princip armované zeminy (AZ) je založen na vyztužení bloku zeminy pásy geomříží, které zajistí vnitřní stabilitu bloku vyztužené zeminy. V případě zdi s čelními prefabrikáty jsou geomříže zakotveny do těchto prefabrikátů. V našem případě se postavené řady tvarovek zasypou hutněným násypem, na který se položí natažená tuhá geomříž, zakotvená do řady tvarovek. Na zakotvenou geomříž se postaví další řady tvarovek, zasypou se a tento jednoduchý proces se stále opakuje.

Prefabrikáty, geomříže a případné prvky vzájemného spojení tvoří kompletní **Certifikovaný systém**. Nelze různé samostatné certifikované materiály spojit do systému, protože v tom případě není zajištěna kompatibilita, spolupůsobení, neplatí záruky a hrozí deformace konstrukce.

V horní části budou provedeny monolitické železobetonové úhlové zídky, za kterými bude umístěno vedení kanalizace. Do zídek budou přikotveny železobetonové římsy. Na římsách jsou umístěny nouzové chodníky šířky 750 mm.

Římsy jsou osazeny záchytným systémem dle ČSN EN 1317- 1,2,3 a TP 114 pro úroveň zadržení minimálně H2 a protihlukovou stěnou výšky 1 500 mm (SO 701).

SO 205 Zed' v km 1,900 – 2,000

Základní údaje:

Charakteristika zdi:	gabionová opěrná zed'
Délka zdi:	99,70 m
Šířka zdi:	0,50-1,50 m
Výška zdi (pohledová):	1,70- 2,80 m
Plocha zdi (pohledová):	221,94 m ²
Zatížení zdi:	Zemní tlak dle ČSN 73 0037

Technické řešení:

Opěrná zed' se zakládá na štěrkovém podsypu o min. tloušťce 200 mm. Dolní hrana bude spádována ve 3% sklonu. Horní hrana podsypu bude ve sklonu 1:10. Základová spára bude odvodněna drenáží profilu 150mm, která bude zaústěna do uličních vpustí komunikace (SO 104).

Systém zdi je tvořen z drátěných košů, které jsou chráněny před povrchovou korozí. Koše se vyplňují kamenivem větší zrnitosti, líc bude skládán ručně.

V horní části opěrné zdi bude po dokončení výstavby uveden terén do přibližně stejného stavu jako před začátkem výstavby.

Do opěrné zdi budou kotveny ocelové plotové sloupky drátěného plotu, které budou osazeny do PVC trouby a zabetonovány. Plot bude součástí tohoto objektu.

8.2.3 Odvodnění pozemní komunikace

Srážkové vody z komunikace jsou odvedeny převážně do otevřených příkopů. Řešení odvodnění je součástí příslušných objektů řady 100.

Část komunikace za železničním zářezem je odvodněna potrubím přes mostní objekty do Hájského potoka. Voda z otevřených příkopů je zaústěna do horských vpustí a krátkým potrubím převedena do odvodňovacího potrubí zavěšeného na mostech SO 203 a SO 202.

8.2.4 Tunely, podzemní stavby a galerie

Nejsou součástí této stavby.

8.2.5 Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony

SO 701 Protihluková opatření

Protihlukové stěny budou provedeny po obou stranách komunikace na mostě SO 202, opěrných zdech SO 204 a mostě SO 203, tj. v km 1,018 – 1,309. Budou mít výšku 1,5m (od horního povrchu římsy). Umístění a výška zdí byla stanovena v hlukové studii, která je součástí DÚR.

Vzhledem k tomu, že budou umístěny výhradně na mostech nebo obdobných objektech (opěrné zdi mezi mosty) budou provedeny z odrazivého – průhledného materiálu na bázi organického skla. Průhledná výplň bude vyrobena z Polymethylacrylátu o tloušťce 15 mm a bude

osazena do obvodového rámu. Podél obvodu bude použito gumové těsnění ve tvaru písmene „U“. Stupeň tlumení hluku: B3.

Součástí protihlukové stěny bude též zabezpečení funkce zábradlí pro případ poškození výplně protihlukové stěny.

8.2.6 Vybavení pozemní komunikace

Součástí stavebních objektů řady 100 jsou jednostranná ocelová svodidla navržená podle ČSN 73 6101.

Stejně tak součástí SO řady 100 je nové dopravní značení – svislé i vodorovné.

Zařízení pro provozní informace a telematiku nejsou součástí této akce.

Z oblasti ochrany proti vniku volně žijících živočichů na silnici jsou součástí stavby zábrany proti přechodu obojživelníků přes komunikaci v sousedství Hájského rybníka. Tyto zábrany jsou součástí příslušného objektu řady 100 (SO 102).

Clony ani sítě proti oslnění také nejsou součástí této akce.

8.2.7 Objekty ostatních skupin objektů

SO řady 300 - Vodohospodářské objekty

SO 301 Usazovací nádrž Hájský rybník

Navrhovaný obchvat bude odvodněn povrchově, do příkopů vedených podél silnice. Příkopy budou zaústěny do Hájského potoka (č.hydrol. pořadí 1-13-01-060/02), který je ve správě Zemědělské vodohospodářské správy Cheb. Do Hájského potoka budou příkopy vyústěny ve dvou profilech. V km 0,7 úseku 1, do Hájského rybníka a v km 1,05 úseku 2, pod mostem přes potok.

Hájský rybník, vodní plocha na pozemku č.546 je v majetku Českého rybářského svazu. ČRS požaduje aby dešťové vody ze silničních příkopů byly před vyústěním do Hájského rybníka předčištěny v **dešťové usazovací nádrži** (DUN). Dešťová nádrž bude také plnit funkci havarijní pro zachycení eventuelního havarijního úniku lehkých kapalin (ropných látek). Užitný prostor nádrže je navržen 40 m³. V nádrži je umístěn práh pro zadržení sedimentu. Na odtoku z nádrže bude umístěna nerez norná stěna. Nádrž je navržena jako uzavřená obdélníková, monolitická nebo prefabrikovaná jímka, se svislými stěnami, s velikostí dna 13 m x 2,64 m a výškou 3,16 m. Nádrž je navržena v zakryté podobě, je to výhodnější než otevřená nádrž zejména proto, že nádrž nezamrzá, není z ní odpadkový koš, není nutné udržovat zábradlí atd. Vyčištění nádrže se dnes provádí sacími bagry. Vstup do nádrže je navržen třemi poklopy o průměru 625 mm.

Do DUN budou příkopy napojeny přes horské vpusti dešťovou kanalizací DN 300. Kanalizace bude podcházet pod silnicí, vyústěna bude do Hájského potoka nad rybníkem. Vyústění potrubí z nádrží do vodoteče bude provedeno se dnem potrubí umístěným 20cm nad běžnou úrovní vody v potoce.

Na silničních příkopech, které budou vyústěny do Hájského potoka bez předčištění v DUN budou umístěny norné stěny.

V příloze TZ (DUR) jsou výpočty ovlivnění Hájského potoka dle požadavků nařízení vlády 229/2007 Sb.

SO 302 Podchycení meliorací

Podklady o stávajících melioracích byly získány od Zemědělské vodohospodářské správy Cheb. ZVHS tuto drenáž neprovozuje. Systematická drenáž, která se v trase silnice nachází je v majetku vlastníků pozemků.

Stávající, narušený systém svodných a záchytných drenů bude podchycen navrhovaným svodným potrubím vedeným souběžně s trasou silnice. Drenážní potrubí je uvažováno ohebné, z PVC děrovaného potrubí DN150 bez filtrační vrstvy. Potrubí bude uloženo na dno vykopané rýhy šířky 60cm. Potrubí bude obsypáno drceným kamenivem frakce 8/32 30cm nad potrubí a zasypáno výkopovým propustným materiálem. Před výkopem rýhy bude sejmuta ornice, která po položení drenáží bude zpětně rozprostřena. Na svodném potrubí jsou navrženy typové drenážní šachtice Šn-80 s komínem průměru 0,8m, s poklopem uloženým pod vrstvou ornice cca 60cm. Na soutoku více svodných potrubí a ve význačných lomech trasy jsou navrženy kontrolní šachtice Šk-80/4, s komínem průměru 0,8m, s poklopem vyvedeným 0,5m nad okolní terén.

Hloubka výkopu je od 1,0 m do 1,5 m . Drény jsou v hloubce cca 1.2 m pod terénem – přizpůsobí se hloubce stávajících per a drenů.

Podélný sklon potrubí je proměnný od 0,5 % do 2 % . Hloubka uložení a podélné sklony se přizpůsobí stávajícím drenům a dna vodoteče v místě vyústění drenáží.

Vyústění drenáží bude potrubím PVC DN 150, nade dnem potoka. Na konci potrubí budou zhotoveny výústní objekty. Opevnění výústního objektu bude provedeno lomovým kamenem do cementové malty XF3 s vyklínováním o rozměrech min. 1 x 1 m. Výústní objekt nebude snižovat průtočný profil a bude plynule navazovat na svah koryta.

SO 303 Přeložka vodovodu Svatý Kříž

Novou okružní křižovatkou bude ve Svatém Kříži stavbou dotčen stávající vodovod PVC 110 mm. Vodovod bude přeložen v délce 137m. Na přeložce budou umístěny 2 podzemní hydranty, nacházející se na stávajícím vodovodu. Na přeložený vodovod musí být přepojeny všechny stávající vodovodní přípojky.

SO 304 Přeložka kanalizace v km 1,110

Kanalizace UR2 PP DN250 bude narušena výstavbou pilíře mostu SO 203. Kanalizace bude přeložena v délce 27m. Na přeložce budou umístěny tři nové revizní šachty. Pod projektovaným mostem podchází také kanalizace KT DN 600 a vodovod LT DN 80. Tyto sítě, provozované rovněž CHEVAKem podchází pod mostem, mezi pilíři a nebudou stavbou dotčeny.

SO 305 Přeložka výtlaku v km 1,200

Výtlačný řad splaškové kanalizace PE 110 je umístěn asi 1,5m od rohu pilíře navrhovaného mostu SO 203. Při hloubení jámy pro základ mostu by mohl být přerušen. Výtlak bude přeložen v délce 45m.

SO 306 Přeložka kanalizace v km 1,580

Kanalizace DN 200 je vedena v příkopu podél polní cesty. Je vyústěna do příkopu. Kanalizace bude narušena příkopem nové silnice a musí být přeložena. Délka přeložky je 26 m.

SO 307 Přeložka vodovodu v km 1,580

Vodovod PVC 160 podchází pod navrhovanou silnicí. Silnice bude umístěna na násypu výšky 2,5m. Za projektovanou silnicí je z řadu napojena pouze 1 přípojka, pak je řad ukončen.

Stávající řad PVC 160 bude před novou komunikací ukončen, bude zde vysazen hydrant H80 a napojena nová přeložka vodovodu PE 90 délky 138 m. Dále bude na přeložce osazena nová vodoměrná šachta, přepojena přípojka PE63 délky 22 m a přepojeny další stávající přípojky.

Vodovod bude přeložen v trase vedené v souběhu s navrhovanou silnicí. Úsek řadu pod silnicí délky 35 m bude zrušen.

SO 308 Přeložka vodovodu v km 1,800

Stavenišťem prochází dva v souběhu uložené vodovody 2 x PVC 160. Vodovody budou ve dvou místech kříženy navrhovanými silnicemi, trasou obchvatu a přeložkou stávající silnice.

Křížení pod silnicemi bude řešeno dvěma přeložkami 2 x PE 160 (materiál PE HD 100 SDR11) délkou 52 a 53m a 48 a 47m. Pod silnicí bude vodovod uložen v chráničkách PE 250.

V km silnice 2,04 jsou umístěny vodovody 2 x PVC 225 v prostoru nově navrhovaného sjezdu ze silnice (příjezd k vodojemu Chevaku). Komunikace bude situována v úrovni stávajícího terénu, vodovody nebudou stavbou dotčeny.

V km silnice 2,08 podchází pod stávající silnicí vodovod LT 200. V tomto místě se napojuje navrhovaná silnice na stávající. Dispozičně i výškově bude přibližně zachován současný stav. Vodovod nebude překládán.

SO 309 Úprava kanalizace v km 1,800

Objekt vychází z DÚR a respektuje podmínky vydaného územního rozhodnutí. Koncepce objektu je zachována.

Stávající kanalizace (beton 500/750) je ukončena šachtou umístěnou v příkopu projektované silnice. Hloubka stoky a její trasa není přesně známa, protože se nepodařilo najít některé šachty. Proto bude trasa stoky a její hloubka včetně připojení všech funkčních přípojek upřesněna po odkrytí stoky při realizaci. Do kanalizace jsou zaústěny přípojky z okolních objektů. Stávající kanalizace bude ukončena novou šachtou Šn, tím dojde ke zkrácení stoky o cca 2m. Nová koncová šachta bude umístěna ve svahu silničního příkopu. Do šachty bude přepojena stávající přípojka DN 200 délky 27 m. Stávající stoky pod novou silnicí budou odkopány, obnaženy a staticky zajištěny obetonováním 30cm nad vrchol konstrukce v délce 27 m a 15 m. Dále bude do stávající stoky přepojena přípojka DN 200 délky 31 m ukončená šachtou Š1.

SO 310 Mokřad v km 1,110

Nutnost zřízení mokřadu vychází z rozhodnutí odboru životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Karlovarského kraje ze dne 08. 02. 2010. Jedná se o kompenzační opatření za destrukci částí biotopů (2 rybníků) cca v km 1,4 (za tratí).

Nový mokřad – tůň bude mít rozměry 40 m², hloubku max. 80cm ve střední části, u břehů 20 cm. Svahování 1:3. Tůň bude osázena vlhkomilnými rostlinami.

Umístění tůně bylo uvažováno ve výše zmíněném vyjádření na pozemku města p.č. 291/30. Vzhledem k tomu, že investor bude vykupovat celý sousední pozemek p.č. 291/25 (podmínka vlastníka), bude tůň vybudována na tomto sousedním pozemku.

Před zahájením destrukčních prací zajistí zhotovitel cestou odborně způsobilé osoby vysbírání a přenos zvláště chráněných živočichů z trasy záměru. Provede záchranný odlov a transfer obojživelníků ze zasažených rybníků na jiné vhodné stanoviště, případně již do nové tůně.

SO řady 400 – elektro a sdělovací objekty

SO 401 Úprava kabelového vedení nn ČEZ u OK1

Tento stavební objekt zavedl projektant pro případnou ochranu kabelového vedení v majetku ČEZ Distribuce. Důvodem je možnost krátké kabelové chráničky v místě sjezdu z nové okružní křižovatky (OK1). Po ověření této skutečnosti pomocí kopaných sond po stranách vozovky bude rozhodnuto ještě před plným odtěžením konstrukcí vozovky o vlastní ochraně a o jejím případném

postupu. V každém případě bude však v těsné blízkosti vybudován spolu s komunikací rezervní kabelový prostup určený pro možnou výměnu kabelového vedení ČEZ.

SO 402 Úprava vedení vn 22kV ČEZ km 0,110 – 0,200 (SO 102)

Při výstavbě nové silnice dojde v uvedené kilometrácii k úpravě venkovního vedení tak, aby bylo nově vytvořeno pouze jedno křižovatkové pole vedení se zmíněnou komunikací. Dojde tedy k výměně jednoho výztužného odbočného příhradového stožáru. Dále budou nahrazeny dva podpěrné body vedení (stožáry) novými železobetonovými stožáry s lomen na stávajícím vedení (viz zachování původních vodičů). Zrušen bude stožár, který je přímo v ose nové silnice a bude nahrazen stožárem novým mezi krajnicí a oploceným pozemkem. Obdobně bude zrušen stožár s úsečníkem a nahrazen novým. Stávající vodiče budou přeneseny v délce cca 2×150m, nové vodiče budou pak v délce cca 200 a 45 m. Součástí prací objektu bude i provedení výchozí revize před uvedením zařízení do trvalého provozu, stejně jako geodetická dokumentace skutečného stavu úpravy. Při stavbě nutno uvažovat rovněž s náklady na vypínání vedení a dozor provozovatele. Technické řešení přeložky tohoto stupně PD bylo zpracováno dle předcházejícího stupně DÚR s úpravou řešení tak, aby nedocházelo k dalším věcným břemenům vůči okolním pozemkům. Předpokládá se, že bude využito této PD objektu v souladu s následně uzavřenou smlouvou k zajištění přeložky distribuční soustavy ve smyslu §47 zák.č.458/2000 prostřednictvím investice majitele zařízení (ČEZ Distribuce, prac. Cheb).

SO 403 Úprava vedení vn 22kV ČEZ km 0,190 – 0,700 (SO 104)

V rámci tohoto stavebního objektu se řeší styk jednoduchého venkovního vedení 22kV ve třech samostatných místech s novou komunikací. První (bez úpravy) je v místě odbočujícího venkovního vedení (Jindřichov - okružní) v křižovatce s novou sil. II/214 mezi stožárem č. 13 a úsečníkem US_CH_1496. Uvedenou silnicí je dále dotčeno i hlavní vedení (Jindřichov – Podhrad) mezi stožáry č.9 až 13. Vzhledem k šikmému křížení jsou přímo dotčeny dva podpěrné body (č. 10 a 11) a třetí (č.12) nevyhoví z důvodu zvýšené bezpečnosti křižovatky. Přeložka s křížením sil. II/214 je navržena mimo původní trasu vedení. Samostatným místem na hlavním vedení (Jindřichov–Podhrad) je nakonec i kolmé křížení s novou sil. II/214 mezi stožáry č. 8 a 9 vedení. S ohledem na zvýšenou bezpečnost křižovatkového pole dojde k výměně stávajícího stožáru č.8 ve vedení. Technické řešení přeložky tohoto stupně PD bylo zpracováno dle předcházejícího stupně DÚR s úpravou řešení tak, aby nedocházelo k dalším rozsáhlým věcným břemenům vůči okolním pozemkům. Realizace objektu se bude řešit uzavřenou smlouvou s ČEZ , jak zdůvodněno u předcházejícího SO.

SO 404 Úprava vedení vn 22kV ČEZ km 1,350–1,970 (SO 104) vč. TS 22/0,4kV

SO 404a Úprava vedení 22kV v km 1,350

Tato část stavebního objektu řeší úpravu jednoduchého venkovního vedení 22 kV v jeho původní trase ve styku s trasou nové silnice II/214. V její trase nové silnice (v příkopu) by se nacházel jeden původní podpěrný bod (č.57) vedení Jindřichov-Podhrad. Tento je tedy nutno nahradit stožárem novým „vloženým do vedení“ (posunutí o cca 4m). Technické řešení PD této části úpravy vedení v daném SO bylo zpracováno dle předcházejícího stupně DÚR s úpravou (zjednodušením) řešení na základě provedených měření na místě stavby a následného zhotovení podélného řezu nového křižovatkového pole.

SO 404b Přeložka vedení 2×22kV v km 1,700 až 1,900

Část stavebního objektu řeší styk dvojitého venkovního vedení 22kV ve dvou místech křížení s novou sil. II/214. V prvním případě je nutná výměna nosného příhradového stožáru za stožár nový větší výšky. V druhém případě se jedná o přeložku kotevního úseku o dvou polích vedení, kdy bude postaven mimo stávající trasu vedení jeden nový stožár příhradový RV, jež nahradí stávající stožár RV (č. 50). Technické řešení přeložky tohoto stupně PD bylo zpracováno dle předcházejícího stupně DÚR s úpravou (zjednodušení) řešení tak, aby přeložka bylo zkoordinována s úpravami v PD silničního řešení komunikace.

SO 404c Transformační stanice 22/0,4kV CH 0250 - přeložka

Projektová dokumentace na přeložku stožárové trafostanice byla zpracována na základě původního návrhu DÚR s tím, že dochází ke změně umístění stanice, resp. stavbou silnice dotčená a přeložená stožárová trafostanice 22/0,4kV s označením CH 0250 v majetku ČEZ Distribuce nahradí svým výkonem i polohou blízkou i trafostanici CH 0261, která je v majetku ISS Cheb. K nově zřízené stožárové trafostanici bude postavena přípojka venkovního vedení vn s vloženým úsečníkem v rámci přeložky venkovního vedení vn (viz SO 404b) a bude souřasně demontována přípojka původní. V rámci prací objektu SO 404c bude provedena demontáž původní příhradové TS CH_0250 (Staviva).

Realizace objektu se bude řešit uzavřenou smlouvou s ČEZ, jak zdůvodněno u předcházejícího SO.

SO 405 Úprava kabelového vedení nn ČEZ, km 1,550 – 1,700

Tento stavební objekt neřeší úpravu, ale zabývá se hlavně výstavbou nové rozvodné distribuční sítě vedení nn v prostoru stavbou dotčených stožárových trafostanic (původní značení CH_0250 Staviva a CH_0261 Učňovské dílny STS). V rámci majetku ČEZ je evidován pouze krátký vývod nn mezi TS CH_0261 a pilířem měření pro fy Regmont Metal a Florián. Ostatní (vnitřní) přívodní vedení odběratelů el. energie jsou v jejich majetku a jejich přeložky řeší SO 406, 407 a 408 této stavby. Výstavbu nové stožárové TS řeší SO 404c. Předpokládá se, že se bude stavební objekt realizovat v souladu s následně uzavřenou smlouvou o přeložce zařízení distribuční soustavy ve smyslu §47 zák.č.458/2000 prostřednictvím investice majitele zařízení (ČEZ Distribuce, prac. Cheb). Též projektant předpokládá se, že převážnou část nákladů tohoto SO, z důvodu minimálního objemu stávající sítě, uhradí a.s. ČEZ Distribuce.

SO 406 Úprava kabelového vedení nn – areál KAVALLIER

Tento stavební objekt řeší úpravu, resp. výstavbu části nové odběratelské sítě vedení nn s měřením v prostoru stavbou dotčené stožárové transformační stanice (původní značení CH_0250 Staviva). Jedná se o výstavbu nových elektroměrových pilířů pro firmy HD Logistic a Lagarde Spedition a jejich připojení na distribuční rozvodnou síť nn a.s. ČEZ Distribuce.

SO 407 Úprava kabelového vedení nn a osvětlení – areál Pozemní stavby

Tento stavební objekt řeší úpravu kabelových rozvodů nn v prostoru stavbou dotčeného areálu Pozemních staveb, resp. v současné době ve vlastnictví dvou majitelů (Regmont Metal a Florián) a zbývající část pak v likvidaci (ve správě Krajského soudu Plzeň). Jedná se o instalaci nových elektroměrových rozvaděčů a zapojení, resp. obnovení stavbou dotčených vnitřních kabelových rozvodů. Vzhledem nefunkčnosti původního osvětlení areálu býv. PS dojde v rámci objektu k demontáži jednoho dotčeného osvětlovacího stožáru bez jeho další náhrady.

SO 408 Úprava TS 22/0,4kV a kabelového vedení nn – areál ISŠ Cheb

Předmětem objektu je výstavba kabelové sítě vnitřního areálu ISŠ vč. připojení areálů firem Pivoňka-nábytek a Pivoňka-výtahy. V rámci těchto kabelových rozvodů budou zřízeny nové elektroměrové rozvaděče, připojena původní odběrná místa a provedena demontáž vlastní stožárové trafostanice i venkovního vývodu nn z původní TS CH_0261 do Integrované školy. Součástí prací objektu bude i provedení revize, geodetického zaměření a polohopisného plánu.

SO 410 Osvětlení křižovatky OK1

Zpracování projektové dokumentace na výstavbu nové osvětlovací soustavy navržené okružní křižovatky na sil. II/214 v lokalitě Svatý Kříž je vyvoláno výstavbou nového silničního obchvatu. Ve smyslu platné ČSN EN CEN/TR 13201-1 bude vybudována nová osvětlovací soustava. Bude osvětlena nová okružní křižovatka a část trasy ve zbývajících dvou směrech. Stávající osvětlení v dané lokalitě v současné době není a vyžádá si jeho prodloužení do místa možného připojení ze stávající křižovatky sil. II/214 se sil. III.tř. směr Krásná Lípa (Slapany). Přitom podmínkou provozování nového části vyprojektovaného osvětlení OK je výměna (zesílení) přívodního kabelového vedení od zapínacího bodu v.o. Svatý Kříž (zajistí provozovatel v rámci údržby v.o.).

SO 411 Úprava osvětlení v km1.155, Dolní ulice

Zpracování projektové dokumentace na přeložku části osvětlovací soustavy v ulici Dolní bylo vyvoláno výstavbou nového silničního mostu (SO 202), jež je součástí silničního obchvatu. Stavbou je dotčen jeden světelný bod (vysoký osvětlovací stožár). Dotčena nebude ale napájecí osvětlovací trasa. S ohledem na charakter komunikace bylo při jednání se správcem zařízení zvolena varianta výměny, resp. náhrady stávajícího stožáru pod mostovkou novým stožárem sadovým s výbojkovým svítidlem o jmenovité výšce 4m.

SO 412 Osvětlení křižovatky II/214 a III/2148

V rámci objektu byla ve smyslu platné ČSN EN CEN/TR 13201-1 vybudována nová jednostranná osvětlovací soustavou se zařazením ME4a. Celková délka výstavby v.o. bude cca 510m. Postaveno bude 13 nových světelných bodů a zřízen napájecí rozvaděč s měřením odběru. Objekt jako celek zahrnuje dále i výstavbu kabelových prostupů v přechodu vozovek, zřízení betonových základů, provedení kabelových rýh, pokládku vlastních kabelů a zemničů, osazení a zapojení stožárů, provedení revize, vyhotovení polohopisu i geodetického zaměření nové kabelové trasy.

SO 413 Osvětlení chodníku – Podhradská ulice

V přímé vazbě na výstavbu chodníku pro pěší bude ve smyslu platné ČSN EN CEN/TR 13201-1 vybudována nová osvětlovací soustavou se zařazením S5. Navržená rozteč světelných bodů (sadových stožárů bez výložníku) nepřesáhne 44m. Celková délka výstavby v.o. bude cca 570m. Postaveno bude 13 nových světelných bodů. Objekt jako celek zahrnuje dále i výstavbu kabelových prostupů v přechodu vozovek, zřízení betonových základů, provedení kabelových rýh, pokládku vlastních kabelů a zemničů, osazení a zapojení stožárů, provedení revize, vyhotovení polohopisu i geodetického zaměření nové kabelové trasy.

SO 420 Úprava kabelizace Telefonica O2 v km 0,000 (Svatý kříž)

Předmětem projektu je vynucená přeložka jednoho metalického kabelu primární telekomunikační sítě v celkové délce cca 152m. K tomu bylo proti původní DÚR přidána i náhrada nadzemního účastnického vedení provedením „výpichu“ (28m) z výše zmíněného kabelu při současném zřízení nového účastnického rozvaděče a přepojení stávajících účastnických stanic v lokalitě u benzinové čerpací stanice Svatý Kříž. Součástí prací objektu bude vybudování kabelového prostupu i protlaku v místě křížení nové i stávající silnice. Součástí prací objektu bude mimo zemních prací a pokládky, také provedení elektrických měření kabelové trasy, geodetické zaměření, vč. zhotovení polohopisného plánu a demontáže původního kabelu i části účastnického vedení.

SO 421 Úprava kabelizace Telefonica O2 v km 0,517

Obsahem prací objektu v návaznosti na předchozí DÚR stavby, je ochrana metalické kabelové trasy (1×MK, 2×HDPE) v rozsahu cca 51m. Ochrana spočívá v opatrném odkrytí kabelové trasy, vyvěšením kabelu i optotrubek ve výkopu a následném uložení do půlené kabelové chráničky. Součástí prací objektu bude mimo zemních prací a pokládky, také provedení elektrických kontrolních měření metalického kabelu, geodetické zaměření vč. zhotovení polohopisného plánu.

SO 422 Úprava DOK Telefonica O2 v km 0,517

Předmětem projektu navazujícího na předchozí DÚR stavby, je výše popsaná ochrana optické kabelové trasy v rozsahu cca 51m. Ochrana spočívá v opatrném odkrytí kabelové trasy (3×HDPE, 2×DOK), jejím vyvěšení ve výkopu a následném uložení do půlené kabelové chráničky. S ohledem na nevhodně umístěnou stávající trasu DOK v kraji místní komunikace se náhradní vstup v křížení nové sil. II/245 pro O2 umísťuje mimo křižovatku. Součástí prací objektu bude mimo zemních prací a pokládky, také provedení nového polohopisu na základě geodetického zaměření.

SO 423 Úprava kabelizace Telefonica O2 v km 1,657 – 2,169 (Podhradská)

Obsahem prací objektu navazujícího na předchozí DÚR stavby, je vynucená přeložka kabelů primární i sekundární sítě (v délkách 339m a 49m) spolu výstavbou nových účastnických rozvaděčů (2ks) i přepojení účastnických stanic. Dále objekt zahrnuje i stavební úpravy zmíněných sítí spočívajících jak v mechanické ochraně kabelové trasy (32m, 37m, 8,5m), tak její stranové přemístění (15m, 85m, 25m), a to v jednom případě i se síťovým rozvaděčem (30m). Součástí prací objektu bude i vybudování kabelových prostupů v místě křížení nové i stávající silnice. Součástí prací objektu bude mimo zemních prací a pokládky, také provedení elektrických měření kabelové trasy, geodetické zaměření, vč. zhotovení polohopisného plánu a demontáže kabelů původních.

SO řady 500 – objekty trubních vedení

SO 501 Přeložka STL plynovodu

Přeložka plynovodu SO 501 bude provedena ve dvou úsecích potrubím PE 100 Ø160 mm. Přechody projektované silnice II/214 i stávající silnice na Podhrad budou provedeny v ochranných trubkách PE 100 Ø315 mm.

Napojení obou přeložek na stávající plynovod vzhledem k zokruhování lze provést za odstavení plynovodu z provozu. To se provede snížením tlaku ve stávajícím plynovodu na max. 200 kPa a uzavřením odstavovaných úseků dvojitým zabalónováním na obou stranách každé přeložky. Napojení bude provedeno přes přechodové spoje PE/ocel dn 160/DN 150.

S panem V. Kratochvílem (tel. 606628794) bylo konzultováno zásobování lokality Švédský Vrch, které je možné snížením tlaku plynu a obráceným tokem plynu přes posilovací RS umístěnou pod Švédským Vrchem, tj. není nutné provádět bypas.

Součástí SO 501 bude i odstranění stávajícího potrubí plynovodu odstaveného z provozu ze země a odstranění stávajícího trasového uzávěru DN 150 ze země.

SO 502 Přeložka přípojného bodu

Prodloužení stávající přípojky DN 32 k novému oplocení areálu Pozemních staveb bude provedeno potrubím PE 100 ø40 mm s ochranným pláštěm v délce 35,0 m. Přechod budoucí silnice II/214 bude v jejím staničení km 1,759 a bude proveden v ochranné trubce PE ø90 mm dlouhé 20,0 m.

Součástí SO 502 bude i vybudování nového plynoměrného pilířku v linii budoucího oplocení areálu Pozemních staveb a jeho osazení spojkou ISYFLO s hlavním uzávěrem a regulátorem tlaku plynu. Součástí tohoto stavebního objektu bude dále propojení nového ukončení plynovodní přípojky na stávající plynovodní rozvod v areálu Pozemních staveb Cheb a likvidace stávajícího pilířku HUP.

SO řady 650 – objekty drah

SO 651 Úprava kabelového vedení nn a osvětlení SŽDC

Předmětem projektu jsou úpravy (přeložky) osvětlení kolejiště a kabelové trasy pro dálkové ovládání trakčních (trolejových) odpínačů z důvodu výstavby mostního objektu v křížení s železniční tratí Planá u M.L. – Cheb (žkm 453,533). V případě osvětlení se jedná o výměnu (přeložku) napájecího kabelu v délce cca 42m z důvodu dotčení původní trasy při zakládání mostního pilíře u 2.traťové koleje. Z důvodu umístění stožáru pod mostovkou dojde též k výměně stožáru č. 8. Přepokládá se využití stávajícího základu. Pouze v případě vložení původního stožáru při betonáži se uvažuje s ubouráním základu a jeho dobetonováním pro nový pouzdrový základ. Z důvodu stavby druhého mostního pilíře u 1.traťové koleje je nutno přeložit v délce cca 45m tři kabely DOÚO (dálkové ovládání trakčních odpojovačů). Pro přechod vlečkové koleje se využije kabelového překopu SO 653.

SO 652 Přeložka zabezpečovacích kabelů

Obsahem prací objektu je úprava (přeložka) kabelových tras v jedné samostatné lokalitě u 1.traťové koleje (žkm 453,515), kde dojde v rámci silniční stavby ke stavbě pilíře nového mostního objektu. Vzhledem k rozhodnutí o přenesení dálkové optické kabelové trasy v tomto místě (SO 653) přiklonil se projektant na základě výrobního výboru dne 18.3.2011 k variantě odkrytí a definitivnímu přenesení trasy všech sdělovacích a zabezpečovacích kabelů (20ks) v potřebné délce (cca 20m) mimo půdorys jámy určené k založení mostního pilíře. V trase je přiložen i jeden silový napájecí kabel. Pro případ, že by bylo nutno některý kabel v nutném případě přerušit nebo nastavit pro přenesení, je v soupisové části PD s tímto počítáno. Součástí prací bude mimo zemních prací, přenesení kabelů a případné montáže kabelových vložek vč. spojek i provedení kontrolních měření izolačního odporu kabelového pláště. V případě provádění vložky nutno počítat s výlukou na zabezpečovacím zařízení a s tím souvisejícími úpravami provozu na železniční trati. Nové kabelové trasy budou geodeticky zaměřeny a bude vyhotoven polohopis skutečného provedení přeložek.

SO 653 Úprava sdělovacích vedení

Tento stavební objekt zahrnuje práce ve dvou samostatných lokalitách a samostatných zařízeních v majetku ČD Telematika a TÚDC Praha.

První důležitou částí je dálková optická trasa (3×HDPE vč. 2×DOK Dolní Žandov-Cheb) v majetku ČD Telematika, jež je dotčena výstavbou pilíře silničního mostu poblíž 1.traťové koleje (žkm 453,515). Na základě jednání 18.3.2011 bylo rozhodnuto o přenesení této kabelové trasy bez přerušení v celkové délce cca 20m. Její podmínkou je však provedení překopu vlečkové koleje k OTV za dočasného odstranění obou kolejnic a pražce (obsahem prací tohoto SO). V souběžné trase je přiložen sdělovací kabel mezi žst. Cheb a OTV. Jeho přenesení poloha současná poloha neumožňuje. V místě kolem jámy pro pilíř (z druhé strany) bude provedena přeložka kabelovou vložkou v délce cca 25m.

Druhým místem je prostor kolem budované mostní opěry (směr Svatý Kříž). Výkopem pro její zakládání bude dotčena trasa stávajícího DK Planá (Lipová) – Cheb. Důvodem pro přeložku DK zcela mimo původní trasu v délce cca 100m je pak i skutečnost potřebného snížení nivelety terénu pro možný průchod pod budoucím mostem. V trase DK je přiložen v místě přeložky i starý nefunkční místní metalický kabel 1XN0,8 na OTV Cheb. Majitel souhlasí s jeho zrušením bez náhrady.

Součástí prací objektu bude mimo zemních prací, pokládky, montáže i provedení kontrolních měření, jakož i geodetické zaměření nových tras vč. zhotovení polohopisu a opravy v dokumentaci provozovatele zařízení.

SO řady 700 – objekty pozemních staveb

SO 701 Protihluková opatření

Objekt byl popsán v části 8.2.5.

SO 702 Oplocení objektů a pastvin

Součástí tohoto objektu je definitivní oplocení pastvin v majetku pana Zimmermanna (p.č. 340/1, 340/9, 340/17) vůči tělesu nové pozemní komunikace. Toto oplocení bude dostatečně masivní - nikoli pouhé ohradníky. Předpokládá se drátěné pletivo s PVC povlakem výšky 1,5 m s ocelovými sloupky.

Dále jsou součástí tohoto objektu oplocení pozemků a areálů firem, která budou stavbou narušena. Zde se předpokládá obdobná konstrukce plotu s výškou 1,8 m.

SO řady 800 – objekty úpravy území

SO 801 Vegetační úpravy

SO 801 Vegetační úpravy zahrnuje výsadbu dřevin a dokončovací péči o výsadby před předáním správcí. Zatrávnění silničních svahů je součástí jednotlivých SO komunikací. Výsadby budou realizovány na svazích nové dvoupruhové silnice II/214, v prostoru úrovnových křížení, podél souvisejících přeložek silnic nižších tříd a na dalších pozemcích města Chebu.

Výsadby byly navrženy dle pokynů, uvedených v „otevřeném dopise projektantům“ (Ing. Švédová, 6/2009, ŘSD ČR), na zajištění bezpečnosti provozu na silnici a umožnění péče o výsadby a ČSN 73 6101. Limitujícím faktorem jsou dále ochranná pásma inženýrských sítí.

Druhové složení

Pro vegetační úpravy budou použity domácí druhy dřevin. Výsadby budou realizovány plošně na svazích tělesa komunikace všude tam, kde to umožní situace. Pro výsadbu byly preferovány odolné, rychle rostoucí druhy dřevin, které za krátkou dobu zpevní svým kořenovým systémem zemní těleso, doplněné výsadbou stromořadí. Z křovin jsou navrženy druhy nebo kultivary, které nejsou příliš vysoké, ale spíše husté a nebudou náročné na údržbu. Stromy budou vysázeny v místech, kde to umožní situace.

Osázení svahů zemního tělesa nové stavby umožní začlenění komunikace do současné krajiny a částečně zmírní negativní vliv provozu motorových vozidel na této komunikaci (především zachycení prachových částic a exhalací). Nově vysazená zeleň částečně nahradí vegetaci, kterou bylo nutné pro stavbu vykácet. Vegetační úpravy jsou navrhovány na plochách trvalého záboru stavby. Dřeviny budou sázeny mimo ochranná pásma stávajících i nových inženýrských sítí.

Navržená druhová skladba

český název	latinský název
borovice lesní	<i>Pinus sylvestris</i>
bříza bělokorá	<i>Betula pendula</i>
Buk lesní	<i>Fagus sylvatica</i>
dub zimní	<i>Quercus petraea</i>
jasan ztepilý	<i>Fraxinus excelsior</i>
javor babyka	<i>Acer campestre</i>
javor klen	<i>Acer pseudoplatanus</i>
jeřáb ptačí	<i>Sorbus aucuparia</i>
Jilm horský	<i>Ulmus glabra</i>
jírovec maďal	<i>Aesculus hippocastanum</i>
lípa srdčitá	<i>Tilia cordata</i>
modřín opadavý	<i>Larix decidua</i>
olše lepkavá	<i>Alnus glutinosa</i>
střemcha obecná	<i>Prunus padus</i>
topol osika	<i>Populus tremula</i>
třešeň ptačí	<i>Prunus avium</i>
bez hroznatý	<i>Sambucus racemosa</i>
brslen evropský	<i>Euonymus europaea</i>
kalina obecná	<i>Viburnum opulus</i>
krušina olšová	<i>Frangula alnus</i>
líška obecná	<i>Corylus avellana</i>
rybíz alpský	<i>Ribes alpinum</i>
mahalebka obecná	<i>Prunus mahaleb</i>
svída krvavá	<i>Cornus sanguinea</i>
trnka obecná	<i>Prunus spinosa</i>
vrba jíva	<i>Salix caprea</i>
zimolez černý	<i>Lonicera nigra</i>
zimolez pyřitý	<i>Lonicera xylosteum</i>

Odbor životního prostředí Městského úřadu města Cheb nemá k navržené druhové skladbě dřevin výhrady, za méně výhodnou považuje výsadbu borovice lesní a modřínu opadavého.

Zatravnění

Zatravnění svahů nového silničního tělesa bude provedeno ihned po jeho vybudování. Svahy budou osety hydroosevem. Komunikace je navržena v místech výskytu neofytních druhů rostlin, a proto zatravnění svahů bude provedeno ihned po provedení zemních prací.

Doporučené složení travní směsi.

20% lipnice luční	10% jilek vytrvalý
25% kostřava červená výběžkatá	15% bojínek cibulkatý
7% kostřava červená krátce výběžkatá	10% psineček tenký
8% kostřava červená trsnatá	5% trojštět žlutavý

Doporučený výsevek 20g na 1m².

Technologie výsadby

Navržené vegetační úpravy budou navazovat na zemní práce, při převzetí staveniště pro vegetační úpravy musí dokončení zemních prací odpovídat ČSN 73 3050 a TKP4. Plochy musí být nezaplevelené, bez odpadů, stavebních zbytků a s vysbíranými kameny o průměru větším než 5cm.

Při výsadbě dřevin budou dodržovány normy:

ČSN 83 9011 Technologie vegetačních úprav v krajině – Práce s půdou

ČSN 83 9021 Technologie vegetačních úprav v krajině – Rostliny a jejich výsadba

ČSN 83 9031 Technologie vegetačních úprav v krajině – Trávníky a jejich zakládání ČSN

ČSN 83 9041 Technologie vegetačních úprav v krajině – Technicko-biologické způsoby stabilizace terénu – Stabilizace výsevy, výsadbami, konstrukcemi ze živých a neživých materiálů a stavebních prvků, kombinované konstrukce

ČSN 83 9051 Technologie vegetačních úprav v krajině – Rozvojová a udržovací péče o vegetační plochy

Výsadba dřevin

Stromy budou sázeny na svahy předem zatravněné (ihned po vybudování zemního tělesa). Při hloubení jamek je nutné vyhloubit prostor odpovídající 1,5 násobku průměru kořenového systému. U svažitých ploch je třeba vytvořit závlahové mísy tak, aby voda stékala k rostlině. Pro výsadbu solitérních stromů je třeba strhnout drn v průměru 1m², pro výsadbu v pásech je třeba nakopat terásku o šířce 0,5m. Vzdálenost mezi jednotlivými stromy a keři je volena tak, aby umožňovala optimální vzrůst rostlin. Vysokokmeny budou sázeny ve vzdálenosti 8m, keře pak ve sponu 0,7m. Výsadba dřevin musí splňovat prostorové podmínky vyplývající z normy ČSN 73 6101.

Všechny stromy budou opatřeny kulem. Při výsadbě bude k sazenicím přidáno minerální hnojivo, půdní kondicionér a příp. kompost (Vitahum). Stromy budou chráněny proti okusu chráničkou a keře nátěrem. Stromy budou po výsadbě zality v množství 40 l / vysokokmen. Keře v množství: 10 l / keř. Všechny výsadby budou namulčovány. Výsadby stromů a keřů na svazích v pásech šířky 0,5m, solitérní stromy okolo kmínku na ploše ca 0,5m².

Sazenice budou dodány v těchto parametrech:

- vysokokmeny – obv. kmínku 10 – 12, výška kmene nejm. 180cm, s balem
- keře – kontejnerované (objem min. 2l), 3 výhony, výška min. 60cm

V projektu je uvažováno s ošetřováním výsadeb před předáním správcí celkem 4x, závlivka bude aplikována dle povětrnostních podmínek celkem 8x ve stejném množství jako po výsadbě.

Celkem má být v souladu s DÚR vysazeno 194ks stromů a 12.815ks keřů.

NÁHRADNÍ VÝSADBY NA POZEMCÍCH OBCE

Obce mohou dle §9 zák. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, uložit náhradní výsadby za zeleň kácenou v rámci stavby. Náhradní výsadby budou provedeny na pozemcích obce, popř. na jiných pozemcích v územním obvodu obce, vedených v přehledu pozemků dle odst.2 §9 zák.

114/1992 Sb. Seznam pozemků určených pro náhradní výsadbu bude součástí vyjádření příslušného obecního úřadu k žádosti o povolení ke kácení mimolesní zeleně. V daném případě se připravuje náhradní výstavba pro město Cheb.

SO 802 Rekultivace

Rekultivace zbylé komunikace po napojení II/214

Z komunikace budou odstraněny vrstvy živice v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. (zákon o odpadech), příkopy budou zasypany a srovnány s terénem. Dle normy ČSN 83 9011 bude instalována navážka o tloušťce cca 10-20cm.

Tato plocha bude následně zatravněna, přičemž trávník bude založen suchým výsevem. V travní směsi doporučujeme maximálně zohlednit původní druhy trav. Komunikace je rekultivována v místech výskytu neofytních druhů rostlin a proto zatravnění bude provedeno ihned po provedení zemních prací.

9. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ

V roce 2010 pro projekt DÚR byly vypracovány podklady a průzkumy :

Geodetické zaměření (GS-geodetické služby s r.o., 09/2009, doměření 02/2011)

Průzkum inženýrských sítí (SUDOP Praha a.s. 01/2010, aktualizace PONTEX 02-04/2011)

Inženýrsko-geologický průzkum (PUDIS a.s., 01/2010, doplnění 04/2011)

Korozní průzkum (SUDOP Praha a.s., 01/2010)

Pedologický průzkum (SUDOP Praha a.s., 01/2010)

Zemědělská příloha (SUDOP Praha a.s., 10/2009)

Vliv stavby na životní prostředí (SUDOP Praha a.s., 10/2009)

Hluková studie (SUDOP Praha a.s., 01/2010)

Dendrologický průzkum (SUDOP Praha a.s., 10/2009)

Odpadové hospodářství (SUDOP Praha a.s., 10/2009)

Rozptylová studie (SUDOP Praha a.s., 01/2010)

Geodetické zaměření

Polohopis a výškopis předmětného území slouží jako podklad pro technický návrh stavby.

Průzkum inženýrských sítí

Byl zjišťován písemným dotazem u jednotlivých správců. Získané podklady byly zakresleny do situace stávajících sítí. Jedná se o zákresy orientační, před zahájením stavby je nutno zajistit jejich vytyčení u jednotlivých správců.

Písemné, v některých případech i digitální podklady, byly získány od následujících organizací:

- RWE Distribuční služby, s.r.o., Plynářská 499/1, 657 02 Brno
- Telefónica O2 Czech Republic, a.s., Za Brumlovkou 266/2, 140 22 Praha 4 - Michle
- NET4GAS, s.r.o., Na Hřebenkách II 1718/8 140 21 Praha 4 - Nusle
- ČEZ ICT Services, a.s., Slovanská Alej 33, 326 00 Plzeň
- ČEZ Distribuce, a.s., Teplická 874/8, 405 02 Děčín 4

- CHEVAK Cheb, a.s., Tršnická 11, 350 11 Cheb
- SŽDC, a.s., Správa dopravní cesty Karlovy Vary, Západní 2080/2A, 360 01 Karlovy Vary
- ČD – Telematika a.s., Na Sklárně 1, 301 52 Plzeň
- TERE A Cheb s.r.o., Májová 33, 350 48 Cheb
- CHETES s.r.o., Pelhřimovská 1, 350 02 Cheb
- UPC ČR, a.s., Závěšova 5, 140 00 Praha 4
- České Radiokomunikace, a.s., OTO Strahov, Skokanská 1, 169 00 Praha 6 – Břevnov

Písemně se nevyjádřily tyto oslovené organizace:

- Aqua servis MTM Cheb, 17. listopadu 302/22, 350 02 Cheb
- HD Logistic s.r.o., Karlovarská 147/22, 350 02 Cheb

Další informace o stávajících sítích byly získány přímo zpracovateli jednotlivých přeložek. V některých případech se podklady nepodařilo získat (napojení areálů na sítě apod.), proto bude nutno před provedením přeložek provést sondážní práce.

Inženýrsko-geologický průzkum

Předběžný geotechnický a hydrogeologický průzkum byl proveden firmou PUDIS a.s. pro DÚR s datem vyskladnění 01/2010.

Pro DSP byl proveden stejnou firmou doplňující průzkum. Doplnění se týká upřesnění údajů pro most SO 202 přes údolí Hájského potoka. V této oblasti jsou složité geologické poměry, neboť zde dochází k přechodu podloží trasy z oblasti ordovických fylitů do oblasti pánevních terciérních sedimentů, jejichž mocnost prudce narůstá. Skalní podloží zde prudce klesá a v blízkém archivním vrtu nebylo do hloubky 78 m vůbec dokumentováno.

Rozsah průzkumu byl omezen možnostmi vstupu na pozemky. Proto se předpokládá, že v rámci stavby bude tento IGP dále doplněn a výsledky tohoto doplnění budou zahrnuty do upřesnění založení mostů v rámci RDS. K tomuto účelu jsou v soupise prací zavedeny pro založení určité rezervy, které je možno čerpat jen na základě DIGP, RDS a se souhlasem TDI.

Korozní průzkum

Korozní průzkum byl vypracován v rámci DÚR. V oblasti hlavních mostů SO 202 a SO 203 byla diagnostikována velmi vysoká agresivita prostředí stupně 4 dle TP 124.

Pedologický průzkum

Pedologický průzkum byl vypracován v rámci DÚR. V rámci průzkumu bylo provedeno celkem 16 sond, na základě kterých byl proveden návrh skryvky kulturních vrstev půdy.

Zemědělská příloha

Zemědělská příloha byla vypracována v rámci DÚR. Zabývá se vyhodnocením důsledků stavby na zemědělský půdní fond (ZPF). Součástí je též výpočet odvodů za odnětí půdy ze ZPF.

Vliv stavby na životní prostředí

Příloha byla vypracována v rámci DÚR. Zabývá se přírodními podmínkami v oblasti stavby, chráněnými územími, významnými krajinnými prvky (VKP), územními systémy ekologické stability (ÚSES), vlivem stavby na flóru a faunu, na krajinný ráz, ovzduší a ochranou vod. Jsou zde specifikována opatření k omezení negativních vlivů stavby na životní prostředí, a to jak ve fázi výstavby, tak ve fázi provozu. Mj. je navrženo v lokalitách Svatý Kříž (studny společností MAVEX

a Danvit express, s.r.o.) a Maškov (studny u rodinných domů v ulici U Vlečky č.p. 2 a 4) provést monitoring stávajících zdrojů podzemních vod.

Závěrem je konstatováno, že společenský přínos stavby kompenzuje negativní vlivy na životní prostředí.

Hluková studie

Hluková studie se zabývá přehledovým posouzením výhledové akustické situace v přilehlém okolí této nově budované komunikace a předkládá možnosti řešení snížení hlukového zatížení přilehlé obytné zástavby.

Pro omezení hluku na obytné objekty je navržena výstavba protihlukových stěn na mostech SO 202 a SO 203. Toto opatření vedou k významnému snížení hluku v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru. I po realizaci navržených protihlukových opatření nelze jednoznačně dodržet hygienický limit 50 dB v noční době pro jeden chráněný objekt, respektive v jeho nejvyšším podlaží. Hygienický limit v chráněném vnitřním prostoru tohoto objektu však bude dodržen i bez individuálních protihlukových opatření.

Dendrologický průzkum

Dendrologický průzkum byla vypracován v rámci DÚR, terénní průzkum byl proveden v září a říjnu 2009. Příloha byla zpracována jako podklad pro žádost o povolení ke kácení mimolesní zeleně. Je zde navrženo k odstranění celkem 5152 ks stromů a 24615m² křovin. Tento rozsah je upřesněn v rámci DSP v SO 001 Příprava území.

Odpadové hospodářství

V příloze Plán organizace výstavby jsou vyspecifikovány jednotlivé druhy odpadů, které mohou vzniknout při demoličních pracích v souvislosti se stavbou. Je zde uveden přehled zařízení k využívání odpadů v daném regionu. Odpady na stavbě obchvatu vzniknou v omezené míře, neboť se jedná o novostavbu. Bude se jednat stávající povrch rekonstruovaných komunikací nebo zpevněných ploch areálů (živice, v menší míře beton). Dále zde dojde k demolicím menších objektů (zahradní domky, zděné nebo plechové přístřešky, dřevěné přístřešky) a oplocení (drátěné nebo dřevěné ploty, oplocení z vlnitého plechu) či ohrazení (zděné, betonové).

Rozptylová studie

Studie obsahuje posouzení míry možného znečištění v lokalitě předpokládanými zdroji emisí, zařazení zdrojů, určení jejich velikosti a emisní vydatnosti (charakteristika zdrojů emisí), inventarizaci emitovaných látek, posouzení míry možného imisního znečištění ovzduší v okolí zdrojů. V závěru je konstatováno, že automobilový provoz na posuzovaném úseku silnice nebude pro své okolí příčinou překračování závazných imisních limitů u sledovaných znečišťujících látek a nepovede ke zhoršení stávající situace. Převezením dopravy z centra mimo město Cheb se naopak imisní situace ve městě zlepší.

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

Stavba se nalézá v ochranných pásmech inženýrských sítí. Zákres inženýrských sítí je patrný z koordinační situace a z vyjádření jednotlivých správců – příloha E.4. Případné podmínky správců jednotlivých inženýrských sítí jsou uvedeny jako součást jejich vyjádření.

Stavba nezasahuje do chráněných ani do zátopových území. Výstavbou nejsou dotčeny žádné kulturní památky.

Zvláště chráněná území přírody jsou definována dle § 14 zákona č. 114/92 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.

Navrhovaná stavba **nezasahuje** do zvláště chráněných oblastí. Nejbližší území tohoto typu jsou:

- **Velkoplošné chráněné území** (CHKO Slavkovský les) – cca 1,2km východně od záměru;
- **Národní přírodní památka** (Komorní hůrka) - cca 4,8km severozápadně od záměru;
- **Přírodní rezervace** (Amerika) - cca 6,1km severozápadně od záměru;
- **Přírodní park** (Smrčiny) – cca 0,3km západně od záměru.

Ochranná pásma

Ochranné pásmo je ohraničené území v němž je zakázána jiná činnost než ta, pro kterou bylo toto území vymezeno. Ochranné pásma jsou zřizována:

- podél dopravních staveb (silnic, železnic, lanovek, leteckých koridorů)
- podél tras inženýrských sítí (elektrických rozvodů, plynovodů, ropovodů, vodovodů, kanalizace, teplovodů apod.)
- podél tras telekomunikačních sítí
- v okolí vodních zdrojů
- podél hranic zvláště chráněných území, tj. významných přírodních útvarů (národních parků, chráněných krajinných oblastí, přírodních rezervací apod.)
- v okolí nemovitých kulturních památek, památkových rezervací, památkových zón apod.
- v blízkosti přírodních léčivých zdrojů a zdrojů nerostného bohatství

Ochranná pásma podél dopravních staveb

Ochranná pásma týkající se ochrany dopravy jsou stanovena v jednotlivých zákonech vydávaných většinou Ministerstvem dopravy.

Ochranné pásmo drah železničních, tramvajových, trolejbusových a lanových je vymezeno svislou plochou vedenou takto:

- u celostátní a regionální dráhy 60 m od osy krajní koleje, nejméně však 30 m od hranice obvodu dráhy
- u celostátních drah vybudovaných pro rychlost vyšší jak 160 km/h – 100 m od osy krajní koleje, nejméně však 30 m od hranice obvodu dráhy
- u vlečky 30 m od osy krajní koleje
- u speciální dráhy 30 m od hranic obvodu dráhy
- u tunelů speciální dráhy 35 m od osy krajní koleje
- u lanové dráhy 10 m od nosného lana, dopravního lana nebo osy krajní koleje
- u dráhy tramvajové a trolejbusové 30 m od osy krajní koleje nebo krajního trolejového drátu

Pro dráhy vedené na pozemních komunikacích a vlečku v uzavřeném prostoru provozovny nebo v obvodu přístavu se ochranné pásmo nezřizuje.

V ochranném pásmu dráhy lze veškeré stavby zřizovat pouze se souhlasem drážního správního úřadu a za podmínek jím stanovených.

Vymezení ochranných pásem u silnic, dálnic a místních komunikací stanovuje zákon číslo 13/1997 sb. o pozemních komunikacích (silniční zákon – v aktuálně platném znění zákona č.

347/2009 Sb.) k ochraně dálnice, silnice a místní komunikace I. nebo II. třídy a provozu na nich mimo souvisle zastavěné území obcí.

Silničním ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m po obou stranách komunikace ve vzdálenosti:

- 100 m od osy vozovky přilehlého jízdního pásu dálnice, rychlostní silnice nebo rychlostní místní komunikace anebo od osy větve jejich křižovatek
- 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu ostatních silnic I. třídy a ostatních místních komunikací I. třídy
- 15 m od osy vozovky nebo osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy

Souvisle zastavěným územím obce (dále jen „území“) je pro účely určení silničního ochranného pásma podle tohoto zákona území, které splňuje tyto podmínky:

- na území je postaveno pět a více staveb
- mezi jednotlivými stavbami, jejichž půdorys se pro tyto účely zvětší po celém obvodu o 5 m, nebude spojnice delší než 75 m. Spojnice tvoří rohy zvětšeného půdorysu jednotlivých staveb, spolu se stranami upravených půdorysů staveb, tvoří území.

Ochranné pásmo může být zřízeno s ohledem na stanovené podmínky pouze po jedné straně dálnice, silnice nebo místní komunikace I. a II. třídy.

V silničních ochranných pásmech je zakázáno provádět jakoukoliv stavební činnost, která vyžaduje ohlášení stavebnímu úřadu nebo povolení stavby s výjimkou některých staveb (např. úpravy odtokových poměrů, stavby sloužící obraně státu apod.). O případné výjimky se žádá při územním řízení.

Ochranná pásma zajišťující bezpečnost **leteckého provozu** jsou stanovována rozhodnutím Státní letecké inspekce v rámci územního řízení pro stavbu pozemního leteckého zařízení. Jinak je třeba žádat o souhlas Státní letecké inspekce i v případě staveb mimo ochranná pásma, pokud jde o:

- stavby či zařízení vysoké 100 m a více nad terénem
- stavby a zařízení vysoké 30 m a více umístěné na přirozených nebo umělých vyvýšeninách, které vyčnívají 100 m a výše nad okolní krajinu

Ochranná pásma podél tras inženýrských sítí

Ochranná pásma v energetických odvětvích jsou stanovena zákonem č. 458/ 2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů.

Ochranné pásmo **venkovního vedení** elektrické energie je vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení od krajních vodičů a mění se podle napětí:

- nad 1kV do 35 kV.....7m
- nad 35 kV do 110 kV.....12 m
- nad 110 kV do 220kV..... 15 m
- nad 220 kV do 440 kV.....20 m
- nad 440 kV..... 30 m

V ochranném pásmu venkovního vedení je zakázáno zřizovat stavby, umisťovat konstrukce, uskláňovat hořlavé a výbušné látky, vysazovat chmelnice a nechávat růst porosty nad 3 m.

U podzemních elektrických vedení je vymezeno ochranné pásmo svislou rovinou po obou stranách krajního kabelu ve vzdálenosti:

- do 110 kV.....1 m
- nad 110 kV.....3 m

V ochranném pásmu podzemního vedení je zakázáno provádět bez souhlasu zemní práce, zřizovat stavby a umisťovat konstrukce, které by znemožňovaly přístup k vedení, vysazovat trvalé porosty a přejíždět mechanismy nad 3 tuny.

Elektrické stanice mají ochranné pásmo ve vodorovné vzdálenosti 20 m kolmo na oplocení či obezdění objektu.

Výjimky z výše uvedených ochranných pásem uděluje Ministerstvo obchodu a průmyslu.

Ochranná pásma **plynárenských zařízení** určuje zákon č. 458/ 2000 Sb. U plynovodů a plynárenských zařízení se ochranným pásmem rozumí prostor ve vodorovné vzdálenosti od půdorysu plynárenského zařízení, měřeno kolmo na jeho obrys.

Ochranná pásma činí:

- u plynovodů a přípojek
 - * nad průměr 500 mm.....12 m
 - * od průměru 200 mm do 500 mm.....8 m
 - * do průměru 200 mm včetně.....4 m
- nízkotlakých a středotlakých plynovodů a přípojek v zastavěném území obce.....1 m
- u technologických objektů.....4 m
- u vysokotlakých a velmi vysokotlakých plynovodů v lesních průsecích musí být udržován volný pruh pozemků o šířce 2 m na obě strany od osy plynovodu

Pro plynová zařízení jsou vymazována kromě ochranných pásem také bezpečnostní pásma, která energetický zákon v příloze odstupňovává podle povahy a velikosti zařízení v rozmezí 10 až 300 m.

Šířka ochranných pásem v blízkosti zařízení **pro výrobu a rozvod tepla** je vymezena svislými rovinami vedenými po obou stranách těchto zařízení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo k obrysu zařízení a činí 2,5 metru.

Ochranná pásma **pro vedení vodovodů a kanalizací** jsou vymezena dle průměru potrubí:

- do DN 500 mm1,5 m na obě strany
- nad DN 500 mm.....2,5 m na obě strany

Pro vedení rozvodů vody a kanalizace v zastavěných územích a pod komunikacemi platí hodnoty stanovené ČSN 73 6005 – Prostorové uspořádání sítí technického vybavení.

Ochranná pásma podél tras telekomunikačních sítí

Ochranná pásma jsou stanovena zákonem č. 151/ 2000 Sb., o telekomunikacích a o změně dalších zákonů“.

Ochranné pásmo podzemních telekomunikačních vedení činí **1,5 m** po stranách krajního vedení.

11. ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ

11.1 Bourací práce

V rámci stavby dojde k demolicím menších objektů (zahradní domky, zděné nebo plechové přístřešky, dřevěné přístřešky) a oplocení (drátěné nebo dřevěné ploty, oplocení z vlnitého plechu) či ohrazení (zděné, betonové).

11.2 Kácení mimolesní zeleně a její případná náhrada

V rámci stavby dojde ke kácení mimolesní zeleně v trase komunikace. Rozsah kácení je stanoven v dendrologickém průzkumu. Náhradní výsadba bude realizována na svazích nové dvoupruhové silnice II/214, v prostoru úrovnových křížení a podél souvisejících přeložek silnic

nižších tříd. Dále bude provedena náhradní výsadba na určených pozemcích obcí. V daném případě se připravuje náhradní výstavba pro město Cheb, která bude následně zahrnuta do soupisu prací.

11.3 Rozsah zemních prací a konečná úprava terénu

Rozsah zemních prací je patrný z jednotlivých stavebních objektů, zejména objektů řady 100a řady 200. Nezpevněný upravený terén bude překryt ohumusováním.

11.4 Ozelenění nebo jiné úpravy nezastavěných ploch.

Nezpevněný upravený terén bude překryt ohumusováním a zatravněním, které bude doplněno v určeném rozsahu náhradní výsadbou.

11.5 Zásah do zemědělského půdního fondu a případná rekultivace

Rozsah záboru zemědělského je patrný ze záborového elaborátu. Jedná se převážně o pole, pastviny a travní porosty s různou intenzitou obhospodařování.

Rekultivace se týká části stávající komunikace v prostoru křižovatky na Podhrad. Je předmětem SO 802.

11.6 Zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa

Pozemky určené k plnění funkce lesa se v trase obchvatu nevyskytují.

11.7 Zásah do jiných pozemků, vyvolané změny staveb (přeložky a úpravy) dopravní a technické infrastruktury a vodních toků

Stavbou dojde v menší míře k záboru jiných pozemků. Jedná se převážně o neplodnou půdu nebo manipulační plochy areálů firem. Rozsah záborů je patrný ze záborového elaborátu.

K zásahu do dopravní infrastruktury dojde v místě okružních křižovatek Svatý Kříž a Háje, kde budou stávající komunikace napojeny na nové okružní křižovatky. Dále dojde k zásahu do stávající dopravní infrastruktury před koncem úseku v širším okolí napojení na stávající komunikaci na Podhrad. Stávající komunikace bude nově zaústěna do budované trasy průsečnou křižovatkou. Dojde rovněž ke změně napojení místních komunikací a areálů v širším okolí této křižovatky.

Technická infrastruktura bude dotčena v různé intenzitě dle stávajícího vybavení území prakticky v celé délce. Kolidující inženýrské sítě budou přeloženy do nových poloh.

Vodních toků se stavba dotkne minimálně. Zdrojnice Hájského potoka nad Hájským rybníkem bude zatrubněna do nově budovaného propustku (cca km 0,7 úseku 1). Údolí Hájského potoka cca v km 1,1 úseku 2 bude překročeno mostem, takže vlastní koryto potoka nebude upravováno vyjma zaústění dešťových vod z nové komunikace.

12. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY

Nároky stavby na zdroje a potřeby dodávek energií budou vycházet z možností a požadavků konkrétního vybraného zhotovitele stavby. Možné plochy zařízení staveniště a plochy pro zřízení zemníků jsou naznačeny v koordinační situaci a projednávány jako dočasný zábor pro stavbu.

13. VLIV STAVBY A PROVOZU NA POZEMNÍ KOMUNIKACI NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Podrobně byla tato tematika zpracována v příloze Vliv stavby na životní prostředí.

Dlouhodobé vlivy umístění stavby a provozu na nové komunikaci

Vlivy umístění stavby

Negativní

- kácení volně rostoucích dřevin
- úbytek zelených ploch
- zásah do drobných vodních ploch (biotop čolka horského a skokana skřehotavého, cca 1,4km úseku 2)
- křížení lokálního biokoridoru a lokálního biocentra (cca 1,06km úseku 2);
- zásah do biotopů živočichů §2 a §3 zákona č.114/1992 Sb (bramborníček hnědý, koroptev polní, skokan skřehotavý, čolek horský, ještěrka obecná a veverka obecná);
- zásah do biotopů ostatních volně žijících živočichů;
- zábor zemědělského půdního fondu
- demolice drobných objektů
- hluk z provozované komunikace

Pozitivní

- odvedení tranzitní dopravy ze směru Waldssasen mimo obytnou část města na obchvat
- zlepšení průjezdnosti území
- větší komfort cestování
- zvýšení bezpečnosti
- zvýšení cestovní rychlosti
- odstranění některých invazivních druhů (křídlatka, bolševník velkolepý);
- začlenění komunikace do současné krajiny osázením a zatravněním svahů zemního tělesa nové stavby
- odstranění černé skládky TKO v nivě tzv. Hájského potoka na hranici lokálního biocentra a lokálního biokoridoru (parc. č. 291/25 v k.ú. Háje);

Vlivy provozu

Negativní

- hluk z provozované komunikace v blízkosti obydlí

Pozitivní

- převedení tranzitní dopravy mimo město

Krátkodobé vlivy během výstavby komunikace

Během výstavby bude provádění prací zatěžovat obyvatele lokality:

- prachem
- hlukem
- zvýšením intenzity dopravy těžkých nákladních vozidel
- ovlivněním běžného provozu v lokalitě (objížďky, doprava materiálů)

Během výstavby lze předpokládat:

- odkrytí svrchní vrstvy stávajícího terénu, čímž se zvýší zranitelnost podzemních i povrchových vod
- zvýšení hladiny hluku v okolí stavby
- zvýšení prašnosti v okolí stavby

Bezpečnost při výstavbě

Při realizaci stavby musí být dodržovány veškeré zákonné a podzákonné právní a ostatní předpisy upravující bezpečnost a ochranu zdraví při práci a protipožární ochranu (BOZP a PO), aktuálně platné v době realizace práce.

Stavba se nachází v ochranných pásmech inženýrských sítí a železniční trati. Stavební práce je proto třeba provádět v souladu s podmínkami správců, které jsou uvedeny v příslušných vyjádřeních.

Zvláště zdůrazňujeme, že stavba bude probíhat na několika místech v **blízkosti venkovního vedení VN**. Zhotovitel je povinen zohlednit všechny dopady na postup výstavby (práce v ochranném pásmu dle zákona č. 458/2000 Sb. v souladu s ČSN 343108 a dle podmínek provozovatele vedení distribuční rozvodné soustavy) a projednat stavební práce s provozovatelem vedení.

Zvláštní pozornost bezpečnostním opatřením při provádění stavby je třeba věnovat při pracích v prostoru železniční trati Plzeň – Cheb, tedy při výstavbě mostu přes trať – SO 203.

Nakládání s odpady

V průběhu realizace stavby vzniknou odpady, se kterými je povinností původce odpadu nakládat dle platné legislativy na úseku odpadového hospodářství. Dle této legislativy je třeba postupovat při nakládání s odpady, tzn. vyřešení způsobu jejich skladování, dopravy, uložení, využívání, případného odstraňování.

V rámci výstavby bude odstraněna černá skládka TKO z prostoru nivy tzv. Hájského potoka na hranici lokálního biocentra a lokálního biokoridoru (parc. č. 291/25 v k. ú. Háje u Chebu). V souladu s platnou legislativou by měl tyto odpady (cca 50t) na své náklady odklidit současný majitel pozemku.

Zhotovitel stavby vypracuje program odpadového hospodářství, který předloží k odsouhlasení investorovi akce. Skládky pro jednotlivé druhy materiálů vybere zhotovitel.

14. OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ POZEMNÍ KOMUNIKACE A UŽITNÉ VLASTNOSTI

Výstavbou nového úseku silnice II/214 zlepší dopravní obslužnost v oblasti a hlavně odvede významnou část dopravní zátěže z města Chebu. Doprava bude plynulejší a bezpečnější pro všechny účastníky silničního provozu.

Předkládaná projektová dokumentace je navržena v souladu s podmínkami vyhl.č. 369/2001 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Návrh technického řešení splňuje veškeré podmínky dané touto vyhláškou. Veškeré chodníky jsou navrženy v podélném sklonu maximálně 1:12 (8,33%). Jsou opatřeny alespoň po jedné straně záhonovým obrubníkem min. 0,06 m nad úroveň pokrytí chodníku. Tím je zajištěna vodící linie pro nevidomé a slabozraké. Chodníky jsou v potřebných místech ukončeny varovnými pásy š. 0,4m. Signální pásy se navrhují v šířce 0,8m. Varovné a signální pásy se navrhují z barevně kontrastního materiálu (dlažba s výstupky).

Navržená místa pro přecházení budou provedena s varovnými pásy šířky 0,4m z tzv. slepecké dlažby při dodržení barevného kontrastu vůči okolí a snížený obrubník na výškový rozdíl 0,02m oproti vozovce.

Stavba bude provedena v maximální možné míře v souladu s platnými normami a předpisy, Technickými a kvalitativními podmínkami. Stejně tak musí vyhovět příslušným předpisům a normám i jednotlivé materiály. Které budou při realizaci použity. Zejména pak musí být v rámci prací přípravných i prováděcích a následně po zprovoznění stavby dodržována Vyhláška č.104/1997 Sb. , kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích a Vyhláška č.137/1998 Sb., o obecných technických požadavcích na výstavbu.

Vypracoval : Ing. Kudrnáč s přispěním členů zpracovatelského týmu

