

# ZÁMĚR VÝSTAVBY CHODNÍKŮ V OBCI KYSELKA, část RADOŠOV

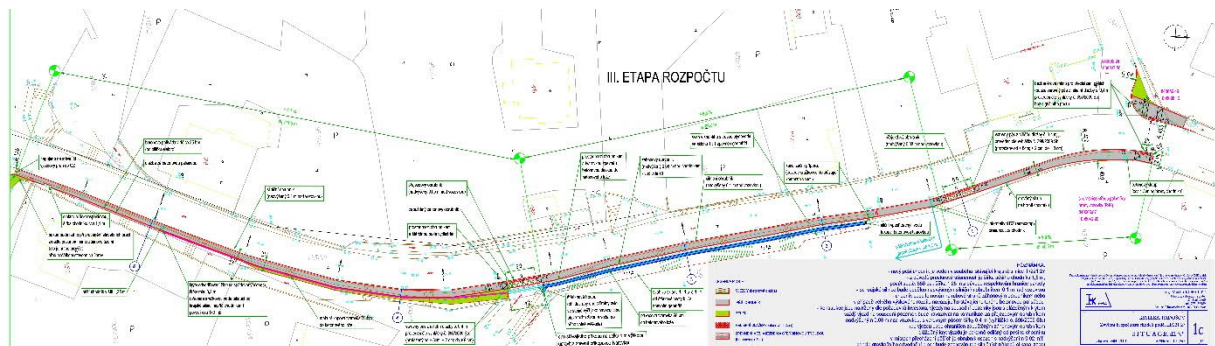
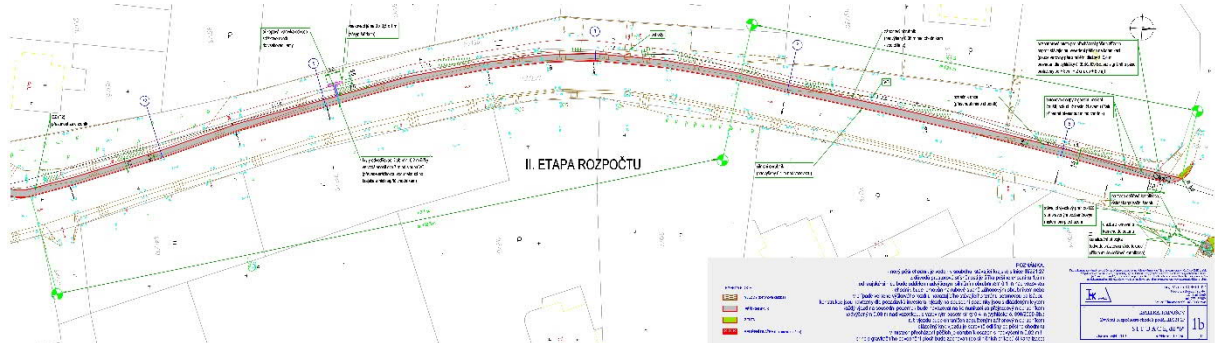
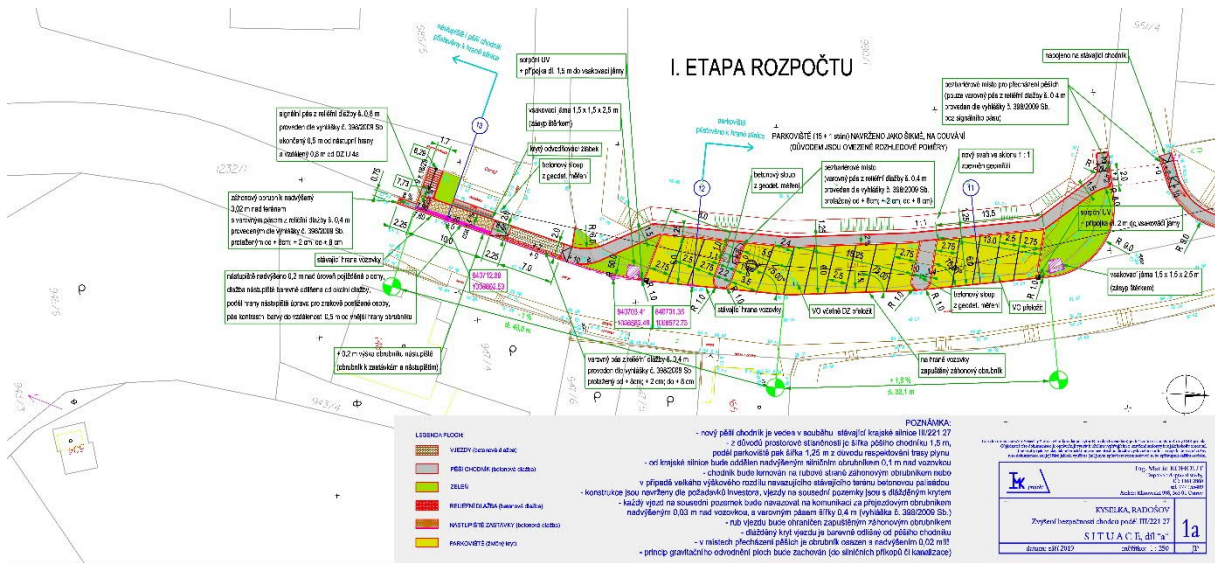
Projekt bude spolufinancován Evropskou unií Evropský fond pro regionální rozvoj z Integrovaného regionálního operačního programu s názvem MAS Krušné hory – IROP – Dobře udržovaný veřejný prostor a fungující dopravní a technická infrastruktura VI.

## NÁZEV AKCE: „KYSELKA, RADOŠOV ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI CHODCŮ Podél III/221 27“

objednal:  
Obec Kyselka

zpracoval:  
ing. Martin Kohout  
Alena Kuželová





## A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

### Základní identifikační údaje

*název stavby: Kyselka, Radošov  
zvýšení bezpečnosti chodců podél III/22127  
dopravně-stavební řešení*

*investor: Obec Kyselka  
Radošov 118  
362 72 Kyselka IČ: 00254762  
DIČ: CZ 00254762*

*dopravní řešení: Ing. Martin Kohout – IMK projekt Ostrov  
Klínovecká 998, 363 01 Ostrov IČ: 11612860,  
Autorizace pro dopravní stavby č. 0300022  
telefonní spojení – 777155489*

*charakter stavby: novostavba chodníku a parkovacích ploch v úrovni  
sloučeného DUR a DSP*

*účel využití stavby: zvýšení bezpečnosti pohybu pěších podél  
vozovky krajské silnice a realizace parkovacího zázemí u školy*

*stupeň dokumentace: pro stavební řízení (členění dle přílohy č. 11  
vyhlášky 499/2006Sb., v platném znění a v kontextu vyhlášky č. 149/2008  
Sb. a novely 251/2018Sb., pro dopravní stavby)*

*vyšší dodavatel: vzejde z výběrového řízení*

### *majetkoprávní vztahy*

*výstavba parkovacích ploch proběhne na plochách v majetku kraje a  
investora, tj. v majetku obce, dotčený je i pozemek v majetku České republiky  
a i soukromý pozemek:*

	<i>Kat. čís. poz.</i>	<i>Kat. území</i>	<i>Vlastník</i>	<i>Druh pozemku</i>
<i>01</i>	<i>1300/2</i>	<i>Radošov u Kyselky</i>	<i>ČR</i>	<i>ostatní plocha, ostatní komunikace</i>
<i>02</i>	<i>838</i>	<i>Radošov u Kyselky</i>	<i>ČR</i>	<i>Trvalý travní porost/TTP</i>

	<i>Kat. čís. poz.</i>	<i>Kat. území</i>	<i>Vlastník</i>	<i>Druh pozemku</i>
<i>03</i>	<i>1311/1</i>	<i>Radošov u Kyselky</i>	<i>obec</i>	<i>ostatní plocha, ostatní komunikace</i>
<i>04</i>	<i>729/3</i>	<i>Radošov u Kyselky</i>	<i>obec</i>	<i>ostatní plocha, ostatní komunikace</i>
<i>05</i>	<i>928/3</i>	<i>Radošov u Kyselky</i>	<i>obec</i>	<i>ostatní plocha, ostatní komunikace</i>

	<i>Kat. čís. poz.</i>	<i>Kat. území</i>	<i>Vlastník</i>	<i>Druh pozemku</i>
06	951/4	Radošov u Kyselky	obec	ostatní plocha, ostatní komunikace
07	951/2	Radošov u Kyselky	obec	Trvalý travní porost/TTP
08	980/1	Radošov u Kyselky	obec	Trvalý travní porost/TTP
09	986/6	Radošov u Kyselky	obec	ostatní plocha, ostatní komunikace

	<i>Kat. čís. poz.</i>	<i>Kat. území</i>	<i>Vlastník</i>	<i>Druh pozemku</i>
10	1232/1	Radošov u Kyselky	KK-KSÚS Sokolov	ostatní plocha, silnice
11	939/5	Radošov u Kyselky	Marizin	ostatní plocha, jiná plocha

*Vysvětlivky:*

ČR = Česká republika; příslušnost hospodařit s majetkem státu; Státní pozemkový úřad, Husinecká 1024/11a, 130 00 Praha 3-Žižkov  
 obec = Obec Kyselka, Radošov 118, 362 72 Kyselka  
 KK-KSÚS Sokolov = Karlovarský kraj, Závodní 353/88, 360 06 Karlovy Vary-Dvory; správa nemovitostí ve vlastnictví kraje; Karlovarská správa a údržba silnic Karlovarského kraje, příspěvková organizace, Chebská 282, 356 01 Sokolov  
 Marizin = Marizin Maksym; Groenstraat 318, 9300 Aalst, Belgie

*Sousední pozemky a domy jsou vešměs v soukromém vlastnictví, stavební práce se jich ale přímo nedotýkají.*

*Průzkumy a výchozí podklady*

- investiční záměr v úrovni studie s vymezením technického rozsahu prací
  - informace o průběhu inženýrských sítí
  - geodetické zaměření daného prostoru (M 1 : 500)
  - základní katastrální údaje (stav k roku 2020)

*Seznam použitých norem:*

ČSN 736100      *Názvosloví silničních komunikací*  
 ČSN 73 6101      *Projektování silnic a dálnic*  
 ČSN 73 6102      *Projektování křižovatek na silnicích*  
 ČSN 73 6110      *Projektování místních komunikací*  
 ČSN 73 3050      *Zemní práce*  
 ČSN 73 6056      *Odstavné a parkovací plochy*  
 ČSN 30 0026      *Rozměry vozidel*



na couvání do jednotlivých stání, důvodem je snazší a hlavně bezpečnější vyjíždění vozidel z jednotlivých stání, protože řidič lépe vidí na příjíždějící vozidla v hlavním směru a necouvá tzv. do tmy).

Počet parkovacích míst, tj. velikost plochy parkoviště, de facto vymezuje její geometrický tvar omezený z jedné strany pozemkem školy a z druhé stávající místní komunikací.

Odvodnění chodníku bude pod obrubník do vozovky a dále bude využito stávající odvodňovací systém. Přestože chodník ruší na několika místech stávající příkop podélného odvodnění, nebude silniční příkop doplněn o dešťovou kanalizaci (důvodem jsou jednak problematické stísněné prostorové poměry, které jsou navíc umocněny ještě o stávající sítě, které již v minulosti nebylo možno uložit jinak než do dna silničního příkopu!), je zvoleno jiné řešení (viz dále).

U příčného řezu č. 9 v situaci 1b jsou srážkové vody příčné převedeny přes chodník do vsakovací jámy, což je řešeno pomocí krytého odvodňovacího žlabu.

Další místo převedení srážkových vod krytým odvodňovacím žlabem napříč chodníkem je u příčného řezu č. 5 (v situaci 1c), kde je nutno vodu převést do malé žlabovky za obrubníkem, která pokračuje až ke šterbinové troubě.

Výstavba chodníku vyvolává i potřebu řešit jiným způsobem odvodnění území u vjezdu do obytné zóny (dále již jen OZ). Propust bude zrušen, vody tekoucí do propustu budou odvedeny kanalizační přípojkou do nově zřízené kanalizační šachty (tato bude zřízena v trase dešťové kanalizace).

Stejně budou podchyceny i vody tekoucí podélným příkopem komunikace v OZ, kanalizační přípojkou budou opět odvedeny do dešťové kanalizace.

Před místem napojení MK (vedoucí od kempu Ontario) na krajskou silnici, bude napříč vozovkou položena šterbinová trouba, která zamezí stékání srážkové vody na krajskou silnici, a odvedou ji do otevřeného žlábků položeného za rubem chodníku. Tento bude zakončen uliční vpustí, vodu z UV kanalizační přípojka odvede do stávající kamenné vpusti.

Osvětlení dopravních ploch je zachováno stávající a není měněno.

#### **splnění požadavků dotčených orgánů**

Veškeré připomínky orgánů státní správy byly zpracovány do dokumentace, stavba splňuje platnou legislativu.

#### **související a podmiňující stavby a omezení**

Jak bylo zmíněno výše, tak stavba chodníku musí respektovat stávající inženýrské sítě.

V předstihu je rovněž nutno přemístit stožáry v majetku firmy ČEZ a.s. (řeší nezávislá dokumentace, kterou zadal a zpracovává ČEZ) a VO. CETIN také požaduje v místě navrhovaného parkoviště u ZŠ přeložku svých sítí mimo zpevněné plochy.

*Tyto přeložky budou provedeny na základě objednávky investora (OÚ Kyselka) jednotlivými správci sítí.*

*Ihůty výstavby, kontrolní prohlídky a statistické údaje,  
navrhované kapacity*

*Z finančních důvodů bude realizace chodníku rozdělena do několika  
dílčích etap výstavby tak, aby každá etapa mohla být postavena vždy zhruba  
dle následujícího harmonogramu.*

*Ihůta výstavby: maximálně 12 týdnů (každá etapa)*

*zahájení stavby: není určeno (optimální doba je podzim 2021), závisí  
na finančních možnostech investora, tj. obce*

*dokončení stavby: nejpozději podzim v roce 2025*

*kontrolní prohlídky*

*Podmínkou výstavby, v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb. „O  
územním plánování a stavebním řádu“, stavební zákon, jsou i kontrolní  
prohlídky tak, jak toto upravuje § 132 a 136. Zejména je nutno, aby investor,  
případně stavební dozor, pozval zástupce stavebního úřadu.*

*Stavební úřad provádí kontrolní prohlídku rozestavěné stavby ve fázi  
vedené v podmínkách stavebního povolení a dle plánu kontrolních prohlídek  
stavby, případně před vydáním kolaudačního souhlasu a v případech, kdy má  
být nařízeno neodkladné odstranění stavby, nutné zabezpečovací práce,  
nezbytné úpravy nebo vyklizení stavby; může provést kontrolní prohlídku též u  
nařízených udržovacích prací, u odstraňované stavby a v jiných případech,  
kdy je to pro plnění úkolů stavebního řádu potřebné<sup>1</sup>.*

*V našem případě je nutno, aby byl vyzván stavební úřad ke kontrolní  
prohlídce zejména při přebírání plně zpevněných ploch a dále pak i  
jednotlivých podkladních vrstev, případně dalších nosných konstrukcí  
řešených ploch.*

*U inženýrských sítí pak v okamžiku před zásypem kabelů nebo trubních  
rozvodů.*

*statistické údaje, navrhované kapacity*

*- nová parkovací plocha zajistí možnost parkování pro 15+1 parkovací  
místo, nový chodník je o délce cca 610 bm (staničení silnice cca 10,810-11,420  
km).*

<sup>1</sup> *Kontrolované údaje jsou: bezpečnostní předpisy, vytýčení inženýrských sítí, použité  
materiály a technologie, hodnocení materiálů a hutnění dílčích vrstev, provedení průkazných  
kontrol konstrukcí vozovek, atd.*

## B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

### *Celkový popis stavby a území*

*Nově navržený chodník a parkovací plocha jsou rozpočtově rozděleny do 3 realizačních větví tak, jak je toto patrné z grafických příloh.*

*Výstavba proběhne na plochách v souběhu s vozovkou krajské silnice s tím, že zde budou dotčeny i jiné pozemky, což vyplývá z prostorového uspořádání a ze stísněnosti pozemku krajské silnice.*

### *Urbanistické, architektonické a stavebně technické řešení*

*Z pohledu urbanistického nedojde v řešeném území k žádné zásadní změně – stávající dopravní plochy (vozovka) budou doplněny novou dopravní plochou (chodník).*

*Stavební provedení dopravních ploch je charakteru dopravně technického.*

*Rovněž po stránce architektonické nejsou na řešený prostor (dopravní plochy) kladeny žádné speciální požadavky. Odvodnění dopravních ploch bude v principu nezměněno, popsáno výše.*

*Z hlediska stavebně-technického řešení projektová dokumentace vychází z potřeby zajistit prostor pro dostavbu chodníku v daném prostoru a tak výrazně zvýšit bezpečnostní hledisko z pohledu pohybu chodců.*

### *Připojení na technickou infrastrukturu*

*Parkovací plochy navazují na stávající přístupovou krajskou silnici. Chodník navazuje na stávající pěší chodník končící u restaurace Na Špicí a končí u stávajícího schodiště (bude přestavěno) u základní školy.*

### *Dopravní řešení*

*Nové dopravní řešení v cílové podobě se omezuje na realizaci chodníku v úseku výše zmíněného a na dostavbu parkovací plochy.*

*Dotčené svahy okolo chodníku a parkoviště budou bezodkladně ozeleněny, případně budou ochráněny geomříží (svahy 1 : 1 a 1 : 1,5, naznačeno v situaci).*

*Úpravy tras sítí v řešeném prostoru není předmětem a součástí tohoto dopravního řešení, bude řešeno separátně a v předstihu.*

*Dotčení stávajících sítí se bude řídit pokyny jejich správců na vytýčení a jejich ochranu, viz dokladová část.*

### *Popis vlivů stavby na životní prostředí*

*Stavba v cílové podobě nemá negativní vlivy na životní prostředí.*

*Pouze při vlastním provádění stavebních prací je nutno dodržovat základní předpisy a pravidla daná platnou legislativou tak, aby životní prostředí nebylo zbytečně zatěžováno prováděním této stavby.*

*Z hlediska životního prostředí je nutno, aby si investor před realizací smluvně zajistil s vyšším dodavatelem stavby „nakládání s odpady vzniklými v průběhu realizace stavby“. Znamená to, že veškeré odpady budou*



*organizovaně odvezeny na skládku nebo do recyklačního centra, což bude prokazatelně dokladováno a doloženo nejpozději ke kolaudaci.*

#### *Bezpečnost při užívání a ochrana obyvatelstva*

*Ochrana proti hluku je dána tím, že stroje a pracovní postupy užívané při výstavbě musí splňovat podmínky, za nichž byly schváleny do provozu a užívání.*

*Stavební práce je nutno rozvrhnout tak, aby hlučné činnosti časově nezasahovaly do ranních nebo naopak večerních hodin.*

*Zejména prašnost a hlučnost je nutno omezit na minimum a zbytečně neobtěžovat okolí.*

*Po dobu výstavby je nutno dodržovat veškeré příslušné bezpečnostní normy a předpisy (zejména celkové zajištění stavby a případných překopů, bude-li to nutné k zajištění přístupnosti, pak je třeba přes překopy realizovat lávky pro pěší nebo stanovit trasy, které umožní obejítí daného nebezpečného prostoru dotčeného stavbou).*

#### *Bezpečnost při užívání*

*V následném provozu je pouze nutno dodržovat základní platnou legislativu, zejména platná pravidla silničního provozu a zásady slušné jízdy a chůze (což je často problém).*

*V běžném užívání nemá stavba, sama o sobě, negativní vlivy na vnější prostředí.*

#### *Požární bezpečnost*

*Stavba svým charakterem nevyžaduje řešit speciální protipožární zabezpečení.*

*Přístupy k objektům v okolí stavby nebudou měněny, případně pouze výškově upraveny v návaznosti na tuto novou stavbu chodníku.*

*Užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace*

*Stavba ve své konečné podobě bude splňovat platnou legislativu z pohledu řešení bezbariérových přístupů (výšky nášlapů, varovné a signální pásy apod.).*

*Aleš Labík – starosta obce Kyselka*