









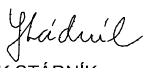



ČÁST B

VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK

<i>Investor:</i>  © ŘSD ČR	ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4	<i>Objednatel:</i>  © ŘSD ČR	ŘSD ČR, Správa Karlovy Vary Závodní 369/82, 360 06 Karlovy Vary 6
<i>Zhotovitel:</i> SUDOP GROUP - 2016 IV se sídlem Olšanská 2643/1a, 130 80 Praha 3			
			
<i>Hlavní inženýr projektu:</i> ING. MAREK STÁDNÍK 	<i>Koordinátor stavby:</i> ING. PETR HRADIL 		
<i>Vedoucí sdružení:</i> 		SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 tel.: +420 267 094 111 e-mail: praha@sudop.cz	
<i>Středisko:</i> SILNIC A DÁLNIC			
<i>Vedoucí střediska:</i> ING. LUKÁŠ JEŽEK 	<i>Odpovědný projektant SO, IO, PS:</i> DLE PŘÍLOH	<i>Vypracoval:</i> ING. MAREK STÁDNÍK 	<i>Kontroloval:</i> ING. PETR HRADIL 
<i>Název akce:</i> D6 ŽALMANOV - KNÍNICE		<i>Číslo smlouvy:</i> 20-029.202	<i>Projektový stupeň:</i> DÚR plus
<i>Část:</i> SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA		<i>Datum:</i> 8/2021	<i>Číslo části:</i> B

D6 Žalmanov – Knínice

Souhrnná technická zpráva

DUR plus

Obsah:

1.	Popis území stavby	5
1.1.	Charakteristika území a stavebního pozemku	5
1.2.	Údaje o souladu s podmínkami UR	5
1.3.	Geologické, geomorfologické a hydrogeologické charakteristiky	5
1.4.	Výčet a závěry provedených průzkumů a podkladů	7
1.5.	Stávající ochranná a bezpečnostní pásma	8
1.6.	Poloha vzhledem k záplavovému území	11
1.7.	Vliv stavby na okolní pozemky, ochrana okolí	11
1.8.	Požadavky na asanace, kácení, demolice	13
1.9.	Požadavky na zábory ZPF/PUPFL	14
1.10.	Územně technické podmínky, napojení na dopravní síť	14
1.11.	Věcné a časové vazby, související investice	14
1.12.	Seznam pozemků stavby – trvalý zábor	15
1.13.	Seznam pozemků stavby – ochranné pásmo	15
1.14.	Požadavky na monitoring a sledování	15
2.	Celkový popis stavby	15
2.1.	Celková koncepce řešení stavby	15
2.1.1.	Novostavba nebo rekonstrukce	15
2.1.2.	Účel užívání stavby	15
2.1.3.	Trvalá nebo dočasná stavba	15
2.1.4.	Vydané výjimky	15
2.1.5.	Závazné podmínky orgánů státní správy	15
2.1.6.	Základní parametry stavby, rychlosti	15
2.1.7.	Průzkumy	15
2.1.8.	Odpady a spotřeby	16
2.1.9.	Délka realizace	16
2.1.10.	Kulturní památky	16
2.1.11.	Orientační náklady	16
2.2.	Celkové urbanistické a architektonické řešení	16
2.3.	Celkové technické řešení	16
2.4.	Bezbariérové užívání stavby	17
2.5.	Bezpečnost při užívání stavby	17
2.6.	Základní charakteristika objektů	18
2.6.10.	Popis současného stavu	65
2.6.11.	Popis navrženého řešení – pozemní komunikace	65
2.6.12.	Mosty, zdi	65
2.6.13.	Odvodnění	66
2.6.14.	Obslužná zařízení, parkoviště, PHS	66
2.6.15.	Vybavení pozemní komunikace	66
2.6.16.	Ostatní skupiny SO	66
2.7.	Základní charakteristiky technologických zařízení	66
2.8.	Zásady požárního řešení	66
2.9.	Úspora energie a tepelná ochrana	66
2.10.	Hygienické požadavky na stavbu	66
2.11.	Zásady ochrany stavby před negativními účinky prostředí	67
2.11.1.	Ochrana před pronikáním radonu	67
2.11.2.	Ochrana před bludnými proudy	67
2.11.3.	Ochrana před technickou seismicitou	67
2.11.4.	Ochrana před hlukem	67

2.11.5.	Protipovodňová opatření	67
2.11.6.	Ochrana před sesuvy půdy	67
2.11.7.	Ochrana před vlivy poddolováním	67
2.11.8.	Ostatní negativní vlivy	67
3.	Připojení na technickou infrastrukturu	67
3.1.	Napojovací místa technické infrastruktury	67
3.2.	Připojovací rozměry, kapacity a délky	67
4.	Dopravní řešení	67
4.1.	Popis dopravního řešení	67
4.2.	Napojení na stávající infrastrukturu	68
4.3.	Doprava v klidu	68
4.4.	Pěší a cyklostezky	68
4.5.	Nadrozměrná přeprava	68
5.	Řešení vegetace a terénních úprav	68
5.1.	Terénní úpravy	68
5.2.	Použité vegetační prvky	69
5.3.	Protierozní opatření	70
6.	Popis vlivů stavby na ŽP a jejich ochrana	70
6.1.	Vliv na ŽP	70
6.2.	Vliv na přírodu a krajinu	71
6.3.	Způsob zohlednění závazného stanoviska EIA	81
6.4.	Zákon o integrované prevenci	92
7.	Ochrana obyvatelstva	92
7.1.	Splnění základních požadavků ochrany obyvatelstva	92
8.	Zásady organizace výstavby	94
9.	Bilance zemních hmot a kubatur	95
10.	Celkové vodohospodářské řešení	96

1. Popis území stavby

1.1. Charakteristika území a stavebního pozemku

Prostor staveniště stavby dálnice D6 v úseku Žalmanov – Knínice se nachází na parcelách v katastrálních územích Knínice u Žlutic, Vahaneč, Herstošice, Údrč, Těšetice u Bochova a Bochov.

Vesměs je celá trasa obchvatu vedena v extravilánu, k zástavbě se přibližuje v úsecích u lokality Zlatá Hvězda a u obcí Herstošice a Bochov.

Zhodnocení staveniště:

Územní podmínky:

Stavba se nachází v Karlovarském kraji v katastrálních územích Knínice u Žlutic, Vahaneč, Herstošice, Údrč, Těšetice u Bochova a Bochov.

Trasa tohoto tahu zajišťuje silniční propojení hlavního města Prahy s karlovarsko – chebskou průmyslovou aglomerací a s lázněmi mezinárodního významu – Karlovy Vary, Jáchymov, Mariánské Lázně, Františkovy Lázně. Po silnici I/6 je vedena i doprava směrem k hraničním přechodům Pomezí, Vojtanov a Aš. Je zde tedy silná doprava vnitrostátní, ale i mezinárodní, provozovaná všemi druhy silničních dopravních prostředků. Silnice I/6 je součástí mezinárodního tahu E 48 ze Spolkové republiky Německo do České republiky a spojuje města Schweinfurh – Bamberg – Bayreuth – Karlovy Vary – Praha.

Stavba úseku Žalmanov – Knínice je napojena na navazující stavby silnice D6 – úseky Bošov – Knínice a Žalmanov – Andělská Hora. V téměř celé délce je silnice D6 navržena v nové samostatné trase a stávající silnici I/6 bude ve výhledu příslušet statut doprovodné komunikace II/606.

1.2. Údaje o souladu s podmínkami UR

neobsazeno

1.3. Geologické, geomorfologické a hydrogeologické charakteristiky

Geomorfologie a geologie širšího okolí

Geomorfologicky patří území, do kterého je situován tento úsek projektované rychlostní komunikace, do okrajové části Doupovských hor, na rozhraní s Tepelskou vrchovinou. Charakteristickým krajinným rysem jsou široké mírně zvlněné ploché hřbety oddělené výraznými údolími Bochovského a Ratibořského potoka. Zájmové území je součástí Krušnohorské soustavy, nachází v Karlovarské vrchovině, Tepelské vrchovině, podcelku Žlutická vrchovina. Vlastní řešené území lze zařadit do Bochovské vrchoviny. Jedná se o členitou vrchovinu kerného typu, budovanou proterozoickými dvojslídnyými a granátickými svory s přechody do pararul a třetihorními čedičovými horninami.

Širší okolí projektované komunikace geologicky náleží do tepelského krystalinika, které se na SV noří pod sedimenty permokarbonu a vulkanity doupovského stratovulkánu, přesněji do tzv. metamorfní oblasti žlutické, která tvoří přechod mělce metamorfovaného středočeského proterozoika na jihovýchodě do hornin hlouběji metamorfovaných na severozápadě. Rozsáhlá tělesa ganodioritů až metatonalitů spodně paleozoického stáří, které pronikly do metamorfních hornin žlutické oblasti, se nacházejí především v jihovýchodní části zájmové oblasti. Intruze ganodioritů až metatonalitů jsou slabě deformované a pravděpodobně jsou geneticky příbuzné s tiským a petrohradským granodioritem. Výchozy granodioritů se nachází v trase projektované komunikace ve východním svahu Ratibořského potoka.

Téměř celá trasa komunikace je situována do různě zvětralých metamorfovaných hornin reprezentovaných jemnozrnnými pararulami, které se směrem severním noří pod bazaltoidy Doupovských hor. V přímém podloží bazaltoidů bývají krystalinické horniny často kaolinizovány. Čedičové tufy a brekcie pokrývají větší část širšího okolí projektované silnice. Mají proměnlivou mocnost od desítek metrů až po několik decimetrů.

Při povrchu bývají jílovitě zvětralé. Místy tufy chybí úplně a na metamorfované horniny žlutické zóny pak přímo nasedá čedičový příkrov. Terciární čedičové horniny rozmanitě zastoupené alkalickým bazaltem, alkalickým bazaltem s. s., tefritem, foiditem, nefelinitem, analcimitem, bazanitem, trachytem apod., tvoří příkrovy, sopouchy, místy žíly, které jsou obklopenými pyroklastiky - tufy, tufity a tufitickými jíly. Příkrovy mají často značné plošné rozšíření. Oblast Doupovských hor je geologickým fenoménem evropského významu. Tepelské krystalinikum je rozsáhlým megaantiklinoriem směru JZ-SV a má jednoduchou germanotypní stavbu. V našem případě je však širší okolí projektované komunikace intenzivněji tektonicky namoženo. Je to způsobeno tím, že území je nachází poblíž jižního svahu doupovského stratovulkánu. Např. výrazná tektonika S – J směru patří k radiální tektonice doupovského stratovulkánu. Kvartérní sedimenty jsou v okolí komunikace zastoupeny svahovými hlínami a hlinitokamenitými sutěmi. V údolí potoků vyskytují hlíny a hlinité šterky a písky.

Hydrogeologické poměry

Projektovanou stavbou budou lokálně ovlivněny hydrologické i hydrogeologické poměry především v trase komunikace a v jejím bezprostředním okolí. Hydrologické poměry budou ovlivněny především v důsledku zrychleného povrchového odtoku z povrchu komunikace, s následným možným zvýšením průtoků ve vodotečích. Trasa prochází ochranným pásmem II. stupně přehradní nádrže Žlutice, která je vodárensky využívána. Veškeré spalchy z povrchu komunikace budou sváděny do středové kanalizace a následně (přes usazovací jímky a odlučovače ropných látek) vypouštěny do povrchových vodotečí. Hydrogeologické poměry budou ovlivněny v důsledku trvalého snížení hladiny podzemní vody v místě projektovaných zářezů. Kvalita podzemní vody nebude při běžném provozu a funkčnosti odvodňovacího systému ovlivněna. Vyvolané snížení hladiny u jednotlivých zářezů bude dosahovat 3 m až 14 m. Přítok do jednotlivých zářezů bude od 0,13ls-1 až 1,58ls-1. Velikost celkových přítoků do zářezů i stavební jámy bude ovlivňována především klimatickými podmínkami a intenzitou srážek v období výstavby. Při výstavbě bude potřebné zajistit funkční odvodnění stavenišť, včetně možnosti odkalení vody vypouštěné do povrchových vodotečí.

V blízkosti trasy se kromě vodní nádrže Žlutice nacházejí i zdroje individuálního zásobování vodou, a to v obci Bečov, část Nový Dvůr (2 studny), Herstošice (1 studna) a Zlatá Hvězda (13 studní). Nelze vyloučit negativní ovlivnění vydatnosti studny v Herstošicích, která je využívána jako jediný zdroj vody pro objekt k bydlení č. p. 30. Vliv stavby na zdroj vody bude ověřen monitoringem. V případě negativního ovlivnění se jako ekonomicky nejvýhodnější varianta jeví vybudování náhradního zdroje vody.

Doporučení pro projektování a stavbu

Všechny výsledky geotechnického průzkumu jsou rozděleny pro jednotlivé objekty do pasportů. Součástí těchto pasportů jsou i všechny podklady a přílohy.

Korozní průzkum

Korozní průzkum měl za úkol zjistit intenzitu stejnosměrných bludných proudů a stanovit měrné odpory hornin v prostoru následujících mostních objektů:

- SO201 Most na R6 přes polní cestu v km 0,270
- SO203 Most na R6 přes silnici II/606 v km 1,900
- SO204 Most na R6 přes biokoridor v km 3,400
- SO205 Most na silnici II/198 v km 4,320
- SO206 Most na trati ČD v km 4,550
- SO208 Most na R6 přes silnici II/606 v km 6,070
- SO209 Most na R6 přes biokoridor v km 6,600

Mostní objekty SO202 a SO207 byly hodnoceny již v etapě předběžného průzkumu. V zájmovém prostoru bylo vytýčeno 11 registračních bodů, na kterých byla stanovena hustota bludných proudů, měrné odpory hornin a orientační mocnosti geoelektrických vrstev. Na základě získaných údajů byla posouzena korozní agresivita prostředí vůči ocelovým konstrukcím. Výsledky průzkumu poskytují podklad pro návrh protikorozních opatření, která jsou uvedena v závěrečné zprávě z korozního průzkumu.

1.4. Výčet a závěry provedených průzkumů a podkladů

Vstupní podklady

- Technické požadavky a zadávací podmínky zpracování dokumentace pro stavební povolení (ŘSD ČR, Správa Karlovy Vary, 4/2020)
- D6 – Karlovarský kraj, Dokumentace o vlivu stavby na životní prostředí – E.I.A. (EKOLA Praha, Ing. Ládyš, 1/2019)
- D6 – Karlovarský kraj, Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí (Ing. Přílepek, 6/2019)
- D6 – Karlovarský kraj, Závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (MŽP, 7/2019)
- Předběžný geotechnický průzkum, AZ Consult, 8/2005
- Podrobný geotechnický průzkum, AZ Consult, 4/2008
- Aktualizace Podrobného geotechnický průzkum, PUDIS, 11/2019
- R6 Žalmanov – Knínice, DUR, SUDOP Praha, 11/2005
- Závazné stanovisko KÚ Karlovarského kraje, OŽP k EIA, 7/2019
- Studie prověření přesunutí křižovatky MUK Bochovo, Pragoprojekt, 2/2016
- Studie R6 Bošov – Karlovy Vary, revize šířkového uspořádání komunikace, Pragoprojekt, 4/2015
- R6 Žalmanov – Knínice, Územní rozhodnutí, MěÚ Bochovo, 2/2012
- Průzkum stávajících inženýrských sítí, GRID, 4/2020
- Geodetické zaměření stávajícího stavu, GRID, 4/2020
- Mapové podklady
- Vzorové listy MD ČR, TP, TKP a příslušné normy
- Podmínky orgánů státní správy a zainteresovaných organizací
- Mapy evidence nemovitostí a pozemků dotčených katastrů
- Dendrologický průzkum
- Rozptylová studie
- Aktualizace hodnocení vlivu na ŽP dle § 67, zákona č. 114/1992 Sb.
- Posouzení vlivu na životní prostředí
- Posouzení vlivu na krajinný ráz
- Aktualizace posouzení vlivu na lokality Natura 2000 dle § 45i, zákona č. 114/1992 Sb.
- Doplnkový geotechnický průzkum, 8/2021

Dendrologický průzkum

Dendrologický průzkum byl zpracován jako součást projektové dokumentace DUR. V době odevzdání konceptu DSP probíhalo zpracování aktualizace dendrologického průzkumu a jeho závěry budou uvedeny v další fázi odevzdávání dokumentace.

Náhradní výsadba může být stanovena na základě požadavku vycházejícího z odboru životního prostředí. Případné náhradní výsadby za zeleň odstraněnou z důvodu stavby budou řešeny v rámci procesu o povolení ke kácení zeleně (§ 9 zák. č. 114/1992Sb., o ochraně přírody a krajiny).

Pedologický průzkum

Pedologický průzkum je zpracován v rámci této dokumentace – viz příloha F.6 Pedologický průzkum.

Zemědělská půda je v zájmové oblasti zastoupena převážně silně kyselými hnědými půdami a lokálně eutrofními hnědými půdami na deluviálních sedimentech, lokálně u vodotečí fluviálních sedimentech a proterozoických horninách.

Hnědé půdy jsou na území našeho státu nejrozšířenějším půdním typem. Jsou nejvíce vázány na členitý reliéf pahorkatin a vrchovin. Poměrně časté jsou však hnědé půdy i v nízkých rovinatých polohách, kde spočívají na terasových štěrcích a píscích.

Hlavním půdotvorným pochodem při vzniku hnědých půd je intenzivní vnitropůdní zvětrávání. Jde o vývojově mladé půdy, které by v méně členitém terénu po delším vývoji přešly v jiný půdní typ - např. hnědozem, illimerizovanou půdu, podzol, apod.

Stratigrafie hnědých půd vypadá takto: pod obvykle mělkým humusovým horizontem leží hnědě až rezavohnědě zbarvená poloha, ve které probíhá intenzivní vnitropůdní zvětrávání. Teprve hlouběji vystupuje matečný substrát, který je ve srovnání s předešlým horizontem odlišně zbarvený, většinou světlejší. V tomto horizontu zároveň obvykle přibývá skeletu.

Mocnost ornice se na zájmovém území pohybuje od 0,25 m do 0,40 m.

1.5. Stávající ochranná a bezpečnostní pásma

Dotčená ochranná pásma

V rámci stavby D6 Žalmanov - Knínice dojde k zásahu do ochranných.

Pozemní komunikace zákon č.13/1997 Sb., zák.č.102/2000 Sb. a Vyhl.č.365/2000 Sb

Dálnice	100 m od osy přilehlého jízdního pásu
Silnice I. třídy	50 m od osy vozovky

Silnice II a III. třídy a místní komunikace	15 m od osy vozovky
---	---------------------

Železniční trať zákon č.266/1994 Sb.

Železniční trať	60 m	od osy krajní koleje
Železniční vlečka	30 m	od osy krajní koleje

Vodohospodářství

zákon č.274/2001 Sb., Stokové sítě dle ČSN 766101, Vodovodní sítě dle ČSN 755401 a dle vyhlášených ochran. pásem vodních zdrojů (PHO).

Kanalizační potrubí do DN 500	1,5 m	od vnějšího okraje
Kanalizační potrubí nad DN 500	2,5 m	od vnějšího okraje
Vodovodní potrubí DN 50-150	1,5 m	od vnějšího okraje
Vodovodní potrubí DN 200-300	1,5 m	od vnějšího okraje

Elektroenergetika zákon č.458/2000 Sb.

nadzemní vedení do 1 kV včetně	1 m	od krajního vodiče
nadzemní vedení nad 1 kV do 35 kV včetně	7 m	od krajního vodiče
nadzemní vedení nad 35 kV do 110 kV včetně	12 m	od krajního vodiče
podzemní vedení 1 kV - 110 kV	1 m	

Sdělovací vedení Telekomunikační zařízení dle zák.č.127/2005 Sb v platném znění

sdělovací dálkové kabely	1,5 m
sdělovací místní kabely	1,5 m

Plynárenství zákon č.458/2000 Sb.

nízkotlaký a středotlaký plynovod v zastavěném území obce	1 m na obě strany od půdorysu
vysokotlaký plynovod v zastavěném území obce	4 m na obě strany od půdorysu

Zásah do ochranných pásem inženýrských sítí a způsob i rozsah jejich ochrany byl řešen s jejich jednotlivými správci (přeložky, chráničky).

Z hlediska ochranného pásma vodních toků se toto pásmo nachází 20 m od břehové čáry vodního toku.

Další ochranná pásma zde neuvedena (chráněná území a kulturní památky, vodní toky, lesní parcely, ložiska surovin, léčivé a minerální vody, atd.) jsou dána příslušnými zákony a předpisy.

Z hlediska ochranného pásma lesů se toto pásmo nachází 20 m od jeho okraje.

Před započítáním jakékoliv stavební činnosti je nezbytné veškeré sítě v obvodu staveniště prokazatelně vytýčit za účasti správce nebo jím určené osoby, viditelně označit a dodržovat podmínky pro práci v ochranných pásmech. Příslušní pracovníci musejí být s těmito podmínkami prokazatelně seznámeni a kontrolováni.

Při zjištění polohy stávající sítě odlišné od polohy, předpokládané v PD je zhotovitel povinen informovat projektanta, TDS a investora, svolat místní šetření a/nebo jiným způsobem zajistit adekvátní řešení situace. V opačném případě zpracovatel PD výslovně nenes odpovědnost za případné škody.

Vodohospodářsky chráněná území

Chráněná oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV)

Zájmové území stavby nezasahuje do CHOPAV, ve vzdálenosti cca 400 m od konce stavby se nachází CHOPAV Chebská pánev a Slavkovský les, ID 214 - stavbou nebude dotčen.

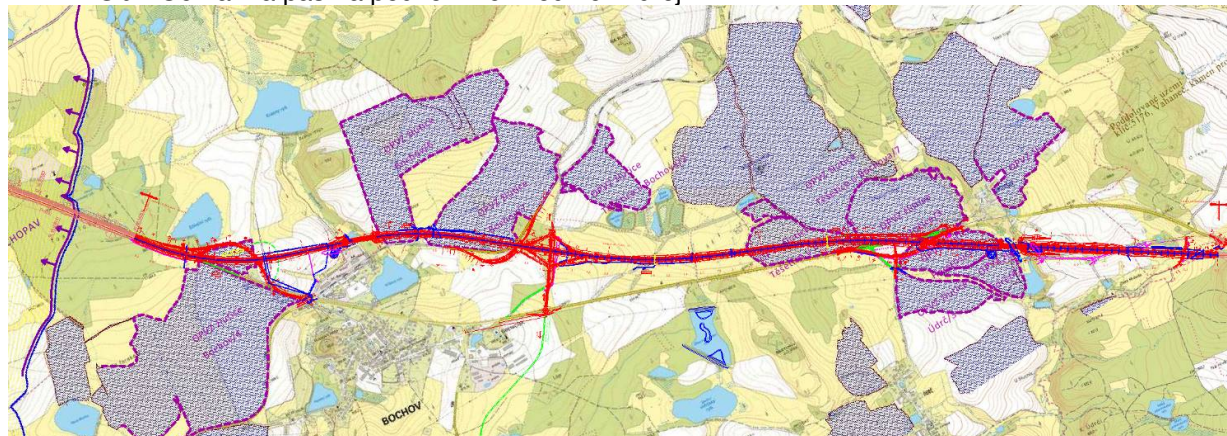
Ochranná pásma povrchových vodních zdrojů (OPVZ)

Zájmové území stavby nezasahuje do žádného ochranného pásma povrchového vodního zdroje.

Ochranná pásma podzemních vodních zdrojů (OPVZ)

Zájmové území stavby zasahuje do ochranných pásem podzemního vodního zdroje, viz následující obrázek:

Obr. Ochranná pásma podzemních vodních zdrojů



Stavba zasahuje do ochranného pásma vodních zdrojů vodní nádrže:

Název vodní nádrže k níž se váže vydané rozhodnutí:	Žlutice
Vodoprávní úřad, který vyhlásil rozhodnutí:	KÚKK Karlovy Vary
Číslo rozhodnutí o stanovení ochranného pásma:	719/ZZ/11-15
Stupeň ochranného pásma vodní nádrže:	2
Existence vodoprávního rozhodnutí:	ano
Vodní tok, na němž nádrž leží:	Střela

Stavba zasahuje do pásma hygienické ochrany druhého stupně,
Názvy objektu ochranného pásma hygienické ochrany:

OPVZ-2_Údrč/4 - v km 1,3-1,45
OPVZ-2_Herstošice/2 - v km 1,45-2,0
OPVZ-2_Herstošice/3 - v km 1,7-2,3
OPVZ-2_Těšice u Bochova/4 - v km 2,3-3,0
OPVZ-2_Bochov/7 - v km 4,45- 5,1
OPVZ-2_Bochov/6 - v km 5,1- 5,35
OPVZ-2_Bochov/4 - v km 6,15-6,5

Ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů (OPPLZ)

Zájmové území stavby nezasahuje do žádného ochranného pásma přírodního léčivého zdroje. Nejbližší ochranné pásmo přírodních léčivých zdrojů se nachází ve vzdálenosti cca 285m od konce stavby.

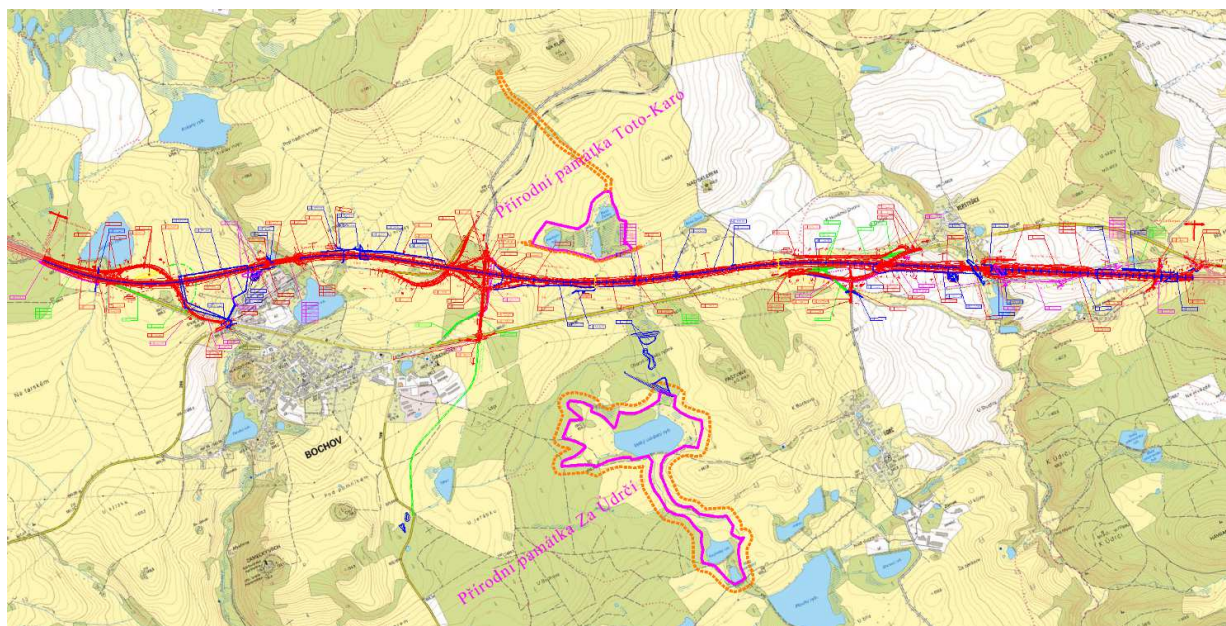
Kulturní památky

Akcí nedojde k zásahu do žádné kulturní památky

Chráněná území

Zvláště chráněná území přírody jsou definována zákonem č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Území přírodovědecky či esteticky velmi významná nebo jedinečná lze vyhlásit za zvláště chráněná. Kategorie zvláště chráněných území jsou: národní parky, chráněné krajinné oblasti, národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památky, přírodní památky (NP, CHKO, PR, NPR, PP, NPR).

Navrhovaný záměr stavby „D6 Žalmanov – Knínice“ neprochází žádným zvláště chráněným územím ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, nejbližší zvláště chráněné území je přírodní památka Za Údrčí, nacházející se cca 700m od záměru stavby, ve vzdálenosti cca 120m od plánované trasy dálnice D6 byla nově vyhlášena přírodní památka Toto-Karo, Jedná se o soustavu menších rybníků, kde hlavním předmětem ochrany jsou makrofytní společenstva.



Obr. vyznačení zvláště chráněných území - nejbližší jsou přírodní památka Toto-Kro, a přírodní památka Za Údrčí

Použité zkratky:

LBC	lokální biocentrum
LBK	lokální biokoridor
LPF	lesní půdní fond
PHS	protihluková stěna
PHO	pásmo hygienické ochrany
POV	plán organizace výstavby
ÚP	územní plán
ÚSES	územní systém ekologické stability
ÚTS	územně technická studie
VKP	významný krajinný prvek
ZS	zařízení staveniště
LBC	lokální biocentrum
LBK	lokální biokoridor

1.6. Poloha vzhledem k záplavovému území

Stavba prochází dvěma záplavovými územími v km 1,3 tvořeným Ratibořickým potokem, A v km 5,5 tvořeným Bochovským potokem.

1.7. Vliv stavby na okolní pozemky, ochrana okolí**Nakládání se závadnými látkami dle §39 zákona č.254/2001 sb.**

V období výstavby bude dodavatel stavby nakládat se závadnými látkami ve větším rozsahu v rámci stavebních činností. Současně bude zacházení s těmito látkami spojeno se zvýšeným nebezpečím pro povrchové vody a podzemní vody, stavba a její plochy zařízení staveniště se nacházejí v bezprostřední blízkosti vodního toku a ve stanoveném záplavovém území. Dodavatel stavby je dle zákona č. 254/2001 Sb. je povinen učinit odpovídající opatření, aby jím používané závadné látky nevnikly do povrchových nebo podzemních vod. Z tohoto důvodu je pro období výstavby vypracován plán opatření pro případ havárie, který splňuje náležitostí vyhlášky č. 450/2005 Sb. v platném znění.

Plán opatření podléhá odbornému stanovisku správců dotčených vodních toků a následně schválení vodoprávního úřadu.

Dodavatel stavby – uživatel závadných látek je v případě havarijního úniku povinen postupovat dle schváleného plánu opatření pro případ havárie.

Závadné látky	Nakládání se závadnými látkami
ropné látky a jejich deriváty (persistentní uhlovodíky ropného původu a persistentní minerální oleje)	- pohonné hmoty stavební mechanizace včetně drobné mechanizace - ostatní provozní kapaliny stavební mechanizace včetně drobné mechanizace - doplňování pohonných hmot - doplňování ostatních provozních kapalin
stavební chemie	- skladování stavební chemie - používání stavební chemie v jednotlivých stavebních objektech

Přibližný objem palivové nádrže velkých stavebních strojů činí cca 200 - 400 l motorové nafty, která by mohla být při poškození stroje zdrojem znečištění vodního prostředí.

Návrh preventivních opatření před kontaminací závadnými látkami
ZABEZPEČENÍ ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ

.	Zařízení staveniště budou vybavena skladovým kontejnerem určeným pro skladování látek závadných vodám – vodotěsný, nejlépe se záchytnou vanou
.	Zařízení staveniště, odstavné plochy stavebních mechanismů a nákladních vozidel a stanoviště určené pro doplňování pohonných hmot do stavebních strojů budou vybaveny prostředky pro odstranění případné havárie.
.	Skladový kontejner pro látky závadné vodám bude umístěn na zpevněném povrchu V areálu zařízení staveniště budou k dispozici úkapové nádoby a záchytná vana , která pojme celý objem provozní (palivové) nádrže stavebního mechanismu

NAKLÁDÁNÍ S POHONNÝMI HMOTAMI A PROVOZNÍMI KAPALINAMI MECHANIZACE V PROVOZNÍM ÚZEMÍ STAVBY

.	Doplňování pohonných hmot a ostatních provozních kapalin ropného původu do stavebních mechanismů z mobilních cisteren v provozním území stavby bude prováděno za stálého dozoru osádek obou vozidel.
.	Stáčení pohonných hmot z mobilních cisteren do stavebních mechanismů v provozním území stavby bude prováděno za použití úkapových nádob nebo pokud to bude možné na zpevněných plochách.
.	Nádrže stavebních mechanismů budou zabezpečeny proti krádežím pohonných hmot
.	Obsluhy vozidel , stavebních mechanismů a drobné mechanizace jsou povinny průběžně kontrolovat technický stav těchto strojů a zjištěné závady ihned odstraňovat.
.	Při odstavení mechanismů mimo vyhrazené plochy v případě závady či nehody, bude provedena prohlídka jejich stavu a podložení pohonných a hydraulických jednotek záchytnými vanami schopnými pojmout celý zásobní objem provozních nádrží
.	Pohonné hmoty a provozní kapaliny pro drobnou ruční mechanizaci budou skladovány v areálu ZS, v uzavřeném vodotěsném kontejneru.
.	Doplňování pohonných hmot a provozních kapalin do drobné mechanizace bude prováděno pokud možno na zpevněném povrchu nebo za použití úkapových nádob a sorbentů

PROVOZ MECHANIZACE V PROVOZNÍM ÚZEMÍ STAVBY

.	Provoz vozidel a mechanizace bude omezen pouze na určené staveništní komunikace a provozní území stavby.
.	Po ukončení pracovní směny bude stavební mechanizace ze staveniště odsunuta do areálu ZS.

NAKLÁDÁNÍ SE STAVEBNÍ CHEMIÍ

1.	Závadné látky – stavební chemie budou skladovány na ploše ZS nad úrovní Q_{100} v uzavřeném kontejneru vhodném pro skladování závadných látek (vodotěsný, s ocelovým roštem, se záchytnou vanou). Na staveniště bude dodávána pouze jednodenní zásoba .
2.	Pověřená osoba dodavatele stavby provádí pravidelnou senzorickou kontrolu stavu (těsnosti) obalů , ve kterých jsou skladovány závadné látky.
3.	Při rozdělování stavební chemie v kapalném skupenství do menších nádob nebo při míchání jednotlivých komponentů budou používány záchytné (úkapové) nádoby a textilní sorbenty.
4.	Nástřiky a nátěry na mostních konstrukcích budou prováděny pod ochranou sorpčních textilií .
5.	Po ukončení pracovní směny budou nádoby se stavební chemií uloženy do uzavřeného kontejneru v areálu ZS.
6.	Při aplikaci stavební chemie ze strojního zařízení bude dodržován technologický postup a návod obsluhy stroje . Obsluhu bude provádět proškolený pracovník .

NAKLÁDÁNÍ S NEBEZPEČNÝMI ODPADY V PROVOZNÍM ÚZEMÍ STAVBY

1.	<p>Prázdné obaly od závadných látek nebo jejich nevyužité zbytky budou ukládány do vodotěsného kontejneru a po skončení směny odstraněny ze staveniště. Totéž platí pro použité sorbenty a čisticí tkaniny.</p> <p>Jedná se o odpad ve smyslu zák.č.185/2001 Sb., o odpadech v platném znění, vyhl. 381/2001 Sb. v platném znění a zák. č.477/2001 Sb. o obalech v platném znění.</p> <p>Katalogové č. odpadu:</p> <p>15 01 10* – obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly těmito látkami znečištěné 08 01 11* - odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky 08 01 17* - odpady z odstraňování barev nebo laků obsahujících organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky 15 02 02* - absorpční činidla, filtrační materiály (včetně olejových filtrů jinak blíže neurčených), čisticí tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami</p> <p>Materiál předat oprávněné osobě (ve smyslu z. 185/2001, Sb. o odpadech) k likvidaci</p>
----	--

POUČENÍ PRACOVNÍKŮ STAVBY

1.	<p>Odpovědní TH pracovníci budou seznámeni s:</p> <ul style="list-style-type: none"> - vnitropodnikovými směnicemi k ochraně ŽP (EMS) - z. č. 254/2001 Sb. – vodní zákon, z. 185/2001 Sb. o odpadech, z. č. 114/1992 Sb. – o ochraně přírody, z. č. 356/2003 Sb. – o chemických látkách <p>Vybraní pracovníci dělnických profesí budou seznámeni se základními zásadami těchto zákonů</p>
2.	<p>S havarijním plánem budou seznámeni všichni pracovníci, kteří zacházejí se závadnými látkami, a to formou školení před zahájením stavby. S havarijním plánem budou seznámeni a zavázáni k plnění i subdodavatelé.</p>
3.	<p>Všichni pracovníci budou prokazatelně seznámeni se zásadami bezpečného zacházení se závadnými resp. chemickými látkami a bezpečného provozu technických zařízení, v nichž jsou tyto závadné látky umístěny.</p>
4.	<p>Odpovědný pracovník bude pravidelně kontrolovat úplnost obsahu havarijní soupravy a zajistí její případné doplnění.</p>
5.	<p>Všichni pracovníci budou obeznámeni s umístěním havarijní soupravy a jejím složením.</p>
6.	<p>Hlášení havárie a bezprostřední opatření po jejím vzniku bude řídit zodpovědný pracovník nebo jím pověřené odpovědné osoby.</p>
7.	<p>Pracovníci stavby budou seznámeni se zásadami bezpečnosti práce při havárii a její likvidaci.</p>

1.8. Požadavky na asanace, kácení, demolice

Demolice

Vzhledem k tomu, že je stavba situována mimo zástavbu, nebude nutno provést žádné demolice větších pozemních objektů.

Předpokládají se pouze bourací práce menšího rozsahu a charakteru. Například se bude jednat o demolici propustků včetně čel, betonového přístřešku zastávky BUS, betonových obrub, drobnějších betonových konstrukcí nebo základů apod.

Kácení a příprava staveniště

V rámci uvolnění prostoru staveniště se předpokládá odstranění stromového a keřového porostu včetně vytrhání pařezů v rozsahu trvalého a dočasného záboru. Dále se v rámci přípravy území předpokládá sejmutí ornice z ploch trvalého i dočasného záboru a její odvoz a uložení. Kvalitní vzrostlé stromy lze využít jako řezivo a smýcené keře a náletové dřeviny budou zpracovány štěpkovačem. Pařezy budou odvezeny na skládku. Rozsah popisované činnosti bude proveden v souladu se zjištěným rozsahem vzrostlé zeleně a pedologickým průzkumem. Manipulace s trvale i dočasně sejmutou ornici je podrobně popsána v Záborovém elaborátu pro vynětí ze ZPF (viz příloha F.1

Podklady pro vynětí ze ZPF). Likvidovaná mimolesní zeleň bude nahrazena vegetačními úpravami provedenými v rámci stavebních objektů SO 811 a 812.

1.9. Požadavky na zábory ZPF/PUPFL

Zásah do zemědělského půdního fondu (ZPF)

Problematika dotčení zemědělského půdního fondu je řešena v samostatné části dokumentace F.1 – Podklady pro vynětí ze ZPF. V dokumentaci je uvedeno vyhodnocení dopadu stavby na zemědělský půdní fond. Dle zákona č. 334/1992 Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu v platném znění, v souladu s §11 a, odst. 1a jsou stanoveny odvozy za trvale odňatou zemědělskou půdu ze ZPF – b) stavby pozemních komunikací ve vlastnictví státu 35), včetně jejich součástí a příslušenství. 35) §9 odst. 1 zákona č. 13/1997, o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

Zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL)

Na základě přílohy F.2 – Podklady pro vynětí z PUPFL je stanoveno, že předmětnou stavbou budou dotčeny pozemky určené k plnění funkce lesa.

Předmětná stavba se tedy dotýká pozemků do vzdálenosti 50 m od okraje lesa (§ 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů).

Zásadní snahou pro návrh dočasných záborů na pozemcích PUPFL bylo tyto zábory minimalizovat, aby pouze z důvodu potřeby manipulačních ploch pro realizaci stavby nebylo nutno kácet natrvalo lesní zeleň.

1.10. Územně technické podmínky, napojení na dopravní síť

Trasa přeložky je navržena v souladu s platnou územně plánovací dokumentací včetně její aktualizace v souvislosti s připravovanou průmyslovou zónou severně od obce Bočov. Základním podkladem pro vedení hlavní trasy dálnice D6 byla DUR z r. 2005.

Zájmové území se nachází asi 15 km jihovýchodně od Karlových Varů na katastrálních územích Knínice u Žlutic, Vahaneč, Herstošice, Údrč, Těšetice u Bochova a Bočov.

Napojení dálnice D6 na začátku a konci stavby je navrženo samostatnými stavebními objekty (SO 127 a 128) na stávající silnici I/6. V případě, že budou sousední stavby D6 (Knínice – Bošov a Olšová Vrata – Žalmanov) realizovány současně nebo dříve se stavbou D6 Žalmanov - Knínice bude tato stavba napojena přímo na sousední stavbu D6.

1.11. Věcné a časové vazby, související investice

Stavba je možné realizovat samostatně, bez návaznosti na případné další stavby na komunikační síti. Napojení D6 nastávající silniční síť je zajištěno pomocí samostatných stavebních objektů.

Předpokládané zahájení výstavby je uvažováno v roce 2023. Uvedený předpoklad závisí na postupu projekčních prací, projednávání projektové dokumentace a získání příslušných povolení. Stejně tak bude mít vliv na termín zahájení výstavby rychlost řešení majetko-právní dokumentace a samotného výkupu pozemků.

Předpokládaná doba trvání stavby jsou 3 stavební sezóny.

Sousedními plánovanými stavbami jsou D6 Knínice – Bošov a D6 Olšová Vrata – Žalmanov. Termíny realizace a dokončení staveb nejsou v době zpracování této dokumentace známy.

V zájmovém území stavby je plánována investiční akce ČEPS. Jedná se o akci V487/V488 Verněřov – Vítkov (VVN 400 kV). Tato stavba by nahradila stávající vedení VVN 2x220 kV. Toto stávající nadzemní vedení VVN kříží navrhovanou dálnicí tohoto úseku v km 0,620. S ohledem na neznámý začátek realizace akce V487/V488 Verněřov – Vítkov (VVN 400 kV) je ve stavbě D6, na základě předchozího projednání za účasti obou investorů, ponechána přeložka stávajícího nadzemního vedení 2x220 kV.

Stavba D6 Žalmanov – Knínice a všechny související stavby D6 Knínice – Bošov, D6 Olšová Vrata – Žalmanov a V487/V488 Verněřov – Vítkov jsou navzájem řádně koordinovány.

1.12. Seznam pozemků stavby – trvalý zábor

Seznam pozemků stavby je součástí samostatné přílohy této PD - E.4.2 Záborový elaborát.

1.13. Seznam pozemků stavby – ochranné pásmo

Rozsah ochranných pásem je podrobně uveden v odst. 1.5 této zprávy. Seznam pozemků stavby je součástí samostatné přílohy této PD – E.4.2 Záborový elaborát.

1.14. Požadavky na monitoring a sledování

Požadavky na případný monitoring a sledování budou stanoveny v dalších stupních projektové dokumentace.

2. Celkový popis stavby

2.1. Celková koncepce řešení stavby

2.1.1. Novostavba nebo rekonstrukce

Jedná se o novostavbu úseku dálnice D6.

2.1.2. Účel užívání stavby

Stavbu nového úseku dálnice D6 zajistí kvalitnější dopravní spojení na trase Karlovy Vary – Praha.

2.1.3. Trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o stavbu trvalou.

2.1.4. Vydané výjimky

Návrh polohy okružní křižovatky (část SO 123) na stávající silnici I/6 (budoucí II/606) byl projednán v době zpracování této dokumentace. Tato okružní křižovatky napojuje přeložku silnice II/198, která zajišťuje dopravní napojení D6 pomocí MUK Bochova. Návrh okružní křižovatky v daném místě zajistí rovněž budoucí napojení plánovaného pokračování přeložky II/198 (akce Karlovarského kraje) a to právě do této okružní křižovatky.

Vzdálenost této navržené okružní křižovatky od stávající stykové křižovatky (od začátku odbočovacího pruhu) silnic I/6 a II/198 (směr Toužim) činí 301 m.

S ohledem na tuto skutečnost bude pro navržené řešení okružní křižovatky požádáno o rozhodnutí o odchylném technickém řešení.

2.1.5. Závazné podmínky orgánů státní správy

Závazné podmínky DOSS budou zohledněny v příslušných částech projektu v celém rozsahu stavby.

2.1.6. Základní parametry stavby, rychlosti

Dálnice D6 je v souladu s platnou ČSN 73 6110 navržena v kategorii D 25,5/130 se středním dělicím pásem rozšířeným o 0,5 m tedy na celkovou šířku 3,5 m.

Návrhová rychlost pro D6 je tedy 130 km/h. Předpokládaná povolená rychlost na D6 činí rovněž 130 km/h.

2.1.7. Průzkumy

Pro akci byly v rámci této dokumentace postupně zpracovány následující průzkumy:

- F.5 PRŮZKUM INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ
- F.6 PEDOLOGICKÝ PRŮZKUM
- F.7 REŠERŠE GEOTECHNICKÉHO PRŮZKUMU
- F.8 POSOUZENÍ STÁVAJÍCÍCH OBJEKTŮ
- F.12 HLUKOVÁ STUDIE

GEODETICKÉ ZAMĚŘENÍ STÁVAJÍCÍ STAVU

2.1.8. Odpady a spotřeby

Stavba produkuje různé druhy odpadů.

Při realizaci stavby bude řešeno nakládání s odpady původcem odpadu v souladu s platnou legislativou v odpadovém hospodářství (v současné době platí zákon č.185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů).

Po dobu výstavby bude původcem odpadu (§ 4 odst. 1 písmena „x“ zákona) ve smyslu zákona zhotovitel stavby (dosud neurčen). Zadavatel stavby smluvně zajistí se zhotovitelem stavby odpovědnost v oblasti nakládání s odpady v plném rozsahu dle platné legislativy.

Původce odpadu je povinen odpady zařazovat podle Katalogu odpadů (vyhláška č. 93/2016 Sb., o Katalogu odpadů) a odpady, které nemůže sám využít nebo odstranit, převést do vlastnictví pouze osobě oprávněné k jejich převzetí. Zákon přitom zdůrazňuje povinnost zajistit přednostně využití odpadů (recyklace, kompostování apod.) před jejich odstraněním (uložení na skládku, spálení). Dále je původce odpadu povinen odpady shromažďovat utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií a kontrolovat, zda odpad nemá některou z nebezpečných vlastností.

Během výstavby (zhotovitel stavby) je původce odpadu povinen vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s odpady. Způsob vedení evidence je stanoven vyhláškou č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, v platném znění.

Původce odpadu je zodpovědný za nakládání s odpady do doby, než jsou předány oprávněné osobě.

Podrobně je problematika odpadového hospodářství řešena v samostatné části projektové dokumentace „F.3 – Projekt odpadového hospodářství“.

Hospodaření s vodou a dalšími médii během realizace je věcí zhotovitele a není předmětem této PD. Stavba po zprovoznění má minimální nároky na spotřebu energií. Předpokládá se odběr elektřiny pro proměnné dopravní značení, systém SOS, meteostanici, sčítače dopravy a kamerový systém.

2.1.9. Délka realizace

Celková doba výstavby se předpokládá 3 stavební sezóny.

2.1.10. Kulturní památky

Stavbou nebude dotčena žádná nemovitá kulturní památka.

Výčet kulturních památek v širším okolí stavby je uveden v odstavci 6.2 této zprávy.

2.1.11. Orientační náklady

Odhad nákladů stavby je stanoven na základě normativů ŘSD a je součástí samostatné přílohy F. 10. Odhad nákladů této PD.

2.2. Celkové urbanistické a architektonické řešení

Problematika se dané stavby netýká.

2.3. Celkové technické řešení

Navržená trasa dálnice D6 jde v celém úseku stavby v nové trase mimo stávající silnici I/6, která bude po dokončení stavby D6 sloužit jako doprovodná komunikace pro vozidla bez oprávnění pro dálnice a silnice pro motorová vozidla. Původní silnice I/6 přejde po zprovoznění tahu D6 do vlastnictví Karlovarského kraje jako silnice II/606.

Staničení hlavní trasy silnice D6 je orientováno ve směru Knínice – Žalmanov. V ZÚ navazuje hlavní trasa na stavbu úseku D6 Bošov – Knínice. Na konci stavby je napojena navazující stavba D6 Olšová Vrata – Žalmanov.

Termíny realizace a dokončení výše uvedených sousedních staveb nejsou v době zpracování této dokumentace známy.

Napojení dálnice D6 na začátku a konci stavby je tedy navrženo samostatnými stavebními objekty (SO 127 a 128) na stávající silnici I/6. V případě, že budou sousední stavby D6 (Knínice – Bošov a Olšová Vrata – Žalmanov) realizovány současně nebo dříve se stavbou D6 Žalmanov – Knínice, bude tato stavba napojena přímo na sousední stavbu D6.

Stavbu D6 Žalmanov - Knínice je tedy možné realizovat samostatně, bez návaznosti na případné další stavby na komunikační síti.

V počátečním úseku je navržena trasa D6 vlevo od stávající silnice I/6 – budoucí II/606. Křížení se stávající příjezdnou cestou k lokalitě Zlatá Hvězda je řešeno jednopólovým mostem přes tuto komunikaci. Údolí Ratibořského potoka překlenuje silnice R6 čtyřpólovou estakádou. Vykřížení silnice D6 s budoucí silnicí II/606 u Herstošic je řešeno třípólovým mostem na D6 přes přeložku původní silnice I/6 – budoucí II/606. Obě komunikace zde nejsou vzájemně propojeny křižovatkou, jedná se pouze o křížení.

V dalším úseku je navržena trasa vpravo od stávající silnice I/6 a pokračuje v poloze severovýchodního obchvatu obce Bočov.

V km 4,260 D6 je navržena mimoúrovňová křižovatka (MUK) Bočov. Napojení MUK na stávající silniční síť je zajištěno pomocí navržené přeložky silnice II/198 a to na stávající I/6 (budoucí II/606). MUK má tvar diamantové mimoúrovňové křižovatky. Napojení větví MUK na silnici II/198 je řešeno pomocí okružních křižovatek.

Křížení s železniční tratí ČD, která v současné době slouží především dřevařskému areálu v Bochově, je řešeno novým železničním mostem na přeložce trati přes zářez silnice D6. Za tímto mostem jde trasa R6 v souběhu s železniční tratí až k údolí Bočovského potoka, které překlenuje pětipólovou estakádou.

Hlavní trasa silnice D6 se v tomto závěrečném úseku stáčí zpět k trase původní silnice I/6. Doprovodná komunikace je v závěrečném úseku stavby navržena v nové trase, která se v KÚ stavby napojuje na stávající silnici I/6. Vykřížení doprovodné komunikace je navrženo nadjezdem nad D6 v km cca 6,15. Napojení doprovodné komunikace II/606 na stávající komunikaci je řešeno na západním okraji města Bočov pomocí nově navržené okružní křižovatky.

Navržená silnice D6 jde v KÚ stavby v souběhu vlevo od této silnice I/6.

2.4. Bezbariérové užívání stavby

Fáze realizace

Během realizace je třeba zamezit přístupu veřejnosti na staveniště. Otevřené výkopy chrání např. zábradlím nebo zábranami, v noci řádně osvětlit. Během provozu je třeba dodržovat ustanovení zákona o pozemních komunikacích. Zhotovitel je nicméně povinen zajistit možnost obsluhy objektů přilehlých ke stavbě i pro složky IZS.

Definitivní stav

Návrh stavby respektuje požadavky vyhlášky 398/2009 o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, ustanovení vyhl. č. 146/2008 Sb. a příslušných ČSN.

2.5. Bezpečnost při užívání stavby

Bezpečnost při užívání – návrh technického řešení stavby odpovídá příslušným ČSN, TP, VL, dalším předpisům a obecným požadavkům na bezpečnost.

Mechanická odolnost a stabilita – v rámci stavby jsou navrženy obecné technické specifikace výrobků, které splňují nároky na mechanickou odolnost a stabilitu, použití konkrétních výrobků je věcí zhotovitele stavby.

Požární bezpečnost – stavební uspořádání navržených komunikací umožňuje průjezd vozidel požární ochrany.

Nosné konstrukce mostních staveb jsou zcela řešeny z nehořlavých materiálů. V případě použití hořlavých materiálů nebo hořlavých kapalin (např. lepení izolací proti vodě při výstavbě mostních

staveb, použití asfaltů a hořlavých kapalin, apod.) musí být dodrženy všechny bezpečnostní požadavky vyplývající z platných předpisů a norem.

Dispoziční řešení protihlukových zábran je řešeno průchody, umožňující v případě nehody průchod osob touto zábranou. Po dobu výstavby musí být, při uzavírce části silnice nebo snížení její nosnosti v objízdné trase, operační středisko Hasičského záchranného sboru o těchto skutečnostech v dostatečném předstihu prokazatelně informováno.

Stavba dálnice včetně souvisejících objektů není požárně nebezpečným prostorem. Projektová dokumentace stavby neřeší zabezpečení požární vodou, odběrnými místy. Není navržen prostor vyžadující instalaci hasicích přístrojů. Technická nebo technologická zařízení stavby nemají z hlediska požární bezpečnosti zvláštní podmínky. Požárně bezpečnostní zařízení nejsou navržena.

Komunikace bude dostatečně únosná pro těžkou hasičskou techniku. Na celé trase komunikace bude zajištěn průjezdný profil výšky min. 4100 mm. Všechny navržené odbočky na pozemky mimo komunikaci budou mít šířku min. 3500 mm a budou mít zajištěn průjezdný profil výšky min. 4100 mm.

Podrobněji je problematika PBŘ řešena v samostatné části **D.1.1000 Požárně bezpečnostní řešení (PBŘ)** této PD.

2.6. Základní charakteristika objektů

2.6.1. OBJEKTY PŘÍPRAVY STAVENIŠTĚ

SO 801 - Příprava ploch trvalého a dočasného záboru

Předmětem tohoto stavebního objektu jsou přípravné práce na území stavby, tj. likvidace lesní a mimolesní vzrostlé zeleně se zpracováním dřevní hmoty, všeobecné vyklizení dotčených ploch před začátkem vlastní výstavby a skrývka humusových vrstev na trvalých a dočasných záborech, především ornice a podorničí na zemědělské půdě a lesní hrabanky na pozemcích určených k plnění funkcí lesa.

Před zahájením stavebních prací v rámci přípravy území budou vytyčeny a označeny podzemní i nadzemní inženýrské sítě a jejich ochranná pásma. Ochrana stávajících inženýrských sítí proběhne dle pokynů jednotlivých správců a dle všeobecně platných bezpečnostních předpisů pro práce v blízkosti inženýrských sítí.

2.6.2. OBJEKTY POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ

SO 101 - Silnice D6

- následným správcem bude ŘSD ČR, Správa Karlovy Vary

Návrh hlavní trasy stavby vychází ze předchozích stupňů PD a ze schváleného územního plánu. Staničení je po dohodě s objednatelem dokumentace orientováno ve směru od Knínic k Žalmanovu. Začátek řešeného úseku, km 0,000 00 je v místě konce úseku (= km 7,540 00) stavby úseku Bošov – Knínice. V konci úseku, km 6,950 00 navazuje trasa na stavbu úseku Žalmanov – Olšová Vrata.

Směrové řešení:

Návrh směrového řešení vychází z předchozího stupně PD. Trasa je navržena na návrhovou rychlost 130 km/h. Poloměry směrových oblouků jsou 3 250 m, 3 250 m, 1 900 m a 1 500 m. Délky přechodnic jsou od 150 m do 450 m.

Navázání na stavbu úseku Bošov – Knínice je v oblouku o poloměru 4 250 m. Počáteční úsek tvoří přechodnice délky 150 m. Následuje přímý úsek délky 1 749 m. Na tomto úseku se nacházejí dva mosty – přes údolí Ratibořského potoka (SO202) a přes přeložku silnice II/606 (SO203). Po vykřížení původní silnice I/6 se levotočivým obloukem o poloměru 3 250 m s přechodnicemi délek 450, resp. 400 m dostává do krátkého souběhu s touto silnicí. Po mezipřímé délky 61 m se vzápětí odklání pravotočivým obloukem o poloměru 3 250 m s přechodnicemi délek 400, resp. 450 m. Za křížením se silnicí II/198 následuje opět přímý úsek délky 552 m (křížení s železniční tratí) a poté jde trasa

obloukem o poloměru 1 900 m s přechodnicemi délek 280 m v souběhu s tratí a následně po estakádě přes údolí Bochovského potoka (SO207). Za mezipřímou délky 176 m pokračuje dálnice D6 pravotočivým obloukem o poloměru 1 500 m s přechodnicemi délek 210 m a dostává se tak do trasy původní silnice I/6. Na konci tohoto oblouku je zároveň konec řešeného úseku. Navazující přímý úsek je již součástí stavby Žalmanov – Olšová Vrata.

Výškové řešení:

Základní návrh nivelety vycházel původně rovněž z předchozího stupně PD. S ohledem na úpravu norem jsou zde však navrženy určité úpravy. Oproti předchozímu stupni dochází k úpravě v km cca 0,600 – 1,500, kde je niveleta vedena výše z důvodu snížení potřebného zářezu s ohledem na složité geologické poměry. Tato změna vyplývá ze studie Pragoprojektu „R6 Bošov – Karlovy Vary - Revize šířkového uspořádání komunikace „ z roku 2015. Další úprava nivelety se nachází ve staničení km cca 5,250 – 6,750, kde byla původně umístěna MÚK Bochov. Nyní je trasa vedena v tomto prostoru v zářezu.

Obecně lze konstatovat, že základním faktorem ovlivňujícím vedení nivelety byla potřeba vzájemného mimoúrovňově křížení některých komunikací – přeložku původní silnice I/6, silnici II/198 do Těšetic a železniční trať ČD.

Sklony nivelety ve směru staničení jsou postupně klesání 3,74 %, klesání 2,05 %, stoupání 1,15 %, stoupání 2,30 %, stoupání 0,89%, stoupání 1,41 %, stoupání 1,26 % a stoupání 1,41 %. Minimální poloměr vydatého výškového oblouku je 7 000 m, vypuklého oblouku 10 900 m.

Šířkové uspořádání:

Komunikace D 6 je navržena v kategorii D 25,5/130 s rozšířeným SDP o 0,5m. Základní volnou šířku komunikace tedy tvoří:

- střední dělicí pás	šířky	1 x 3,50+0,50 m
- vnitřní zpevněná krajnice	šířky	c2=2 x 0,50 m
- vnitřní jízdní pruhy	šířky	a2=2 x 3,50 m
- vnější jízdní pruhy	šířky	a1=2 x 3,75 m
- vnější zpevněná krajnice	šířky	c=2 x 3,00 m
- nezpevněná krajnice	šířky	e=2 x 0,75/1,50 m – do volné šířky počítáno 0,50m

Konstrukce vozovky:

- netuhá vozovka v tl. cca 55 cm

Odvodnění:

Veškeré vody ze zpevněného povrchu vozovky jsou sváděny do kanalizace vedené ve středním dělicím pásu (v rámci stavebních objektů řady 300). Před vypouštěním těchto vod dochází k jejich předčištění v sedimentačních nádržích (rovněž stavební objekty řady 300). Vody ze svahů silničního tělesa i z okolního terénu jsou odváděny pomocí příkopů do vodotečí přímo.

Přejezdy SDP:

km 0,280 – 0,400	120 m	přímá
km 1,005 – 1,125	120m	přímá
km 1,530 – 1,650	120m	přímá
km 1,990 – 2,110	120m	přímá
km 3,120 – 3,240	120m	přímá
km 3,825 – 3,960	135m	oblouk
km 4,520 – 4,640	120m	přímá
km 5,145 – 5,280	135m	oblouk
km 5,680 – 5,800	120m	přímá
km 6,240 – 6,375	135m	oblouk

Propustky:

Propustek v km 0,422 156

Trubní propustek v km 0,422 156 je navržen pro převedení bezejmenného potoka (L = 54,80 m, DN = 1200 mm, podélný sklon 2,82 %, žlb. hrdlové trouby).

Pro propustek budou použity železobetonové hrdlové trouby DN 1200. Trouby budou kladeny na betonové podkladky (pod každou troubou budou vždy dva podkladky), tyto podkladky budou osazeny na základové desce z betonu C 25/30 – XA2 vyztužené KARI sítí KY80 8/100/100. Krajiní trouby propustku budou seříznuty dle tvaru vtokového a výtokového čela, úprava bude provedena dodatečně na stavbě.

Propustek v km 2,490 000

Trubní propustek v km 2,490 000 je navržen pro účely migrace (L = 49,10 m, DN = 1200 mm, podélný sklon 2,64 %, žlb. hrdlové trouby).

Pro propustek budou použity železobetonové hrdlové trouby DN 1200. Trouby budou kladeny na betonové podkladky (pod každou troubou budou vždy dva podkladky), tyto podkladky budou osazeny na základové desce z betonu C 25/30 – XA2 vyztužené KARI sítí KY80 8/100/100. Krajiní trouby propustku budou seříznuty dle tvaru vtokového a výtokového čela, úprava bude provedena dodatečně na stavbě.

Propustek v km 3,593 000

Rámový propustek v km 3,593 000 je navržen pro převedení bezejmenného potoka a pro účely migrace (L = 43,9 m, rámový propustek = 2000x2000 mm, podélný sklon 3,47 %).

Pro propustek budou použity rámové propustky o rozměru 2000 x 2000 mm. Tyto budou osazeny na základové desce z betonu C 25/30 – XA2 vyztužené KARI sítí KY80 8/100/100. Krajiní rámy propustku budou seříznuty dle tvaru vtokového a výtokového čela, úprava bude provedena dodatečně na stavbě.

Propustek v km 5,110 000

Rámový propustek v km 5,110 000 je navržen pro převedení bezejmenného potoka a pro účely migrace (L = 45,91 m, rámový propustek = 2000x2000 mm, podélný sklon 3,2 %).

Pro propustek budou použity rámové propustky o rozměru 2000 x 2000 mm. Tyto budou osazeny na základové desce z betonu C 25/30 – XA2 vyztužené KARI sítí KY80 8/100/100. Krajiní rámy propustku budou seříznuty dle tvaru vtokového a výtokového čela, úprava bude provedena dodatečně na stavbě.

SO 111 - MÚK Bočov

- následným správcem bude ŘSD ČR, Správa Karlovy Vary

Jediná mimoúrovňová křižovatka na řešeném úseku je situována východně od obce Bočov. Jejím účelem je propojení nové dálnice D6 se stávající silnicí I/6 (= budoucí doprovodnou silnicí II/606) a se silnicí II/198 (směr Toužim). Touto křižovatkou je na dálnici D6 rovněž napojeno město Bočov.

Křižovatka je řešena jako kosodelníková s napojením křižovatkových větví na silnici II/198 pomocí dvou okružních křižovatek. Součástí stavebního objektu jsou celkem čtyři křižovatkové větve A, B, C, D, které přejdou do vlastnictví ŘSD. Doprovodná silnice II/198 včetně obou okružních křižovatek, které doplňují křižovátku do funkčního celku, přejdou do vlastnictví Krajské správy a údržby silnic Sokolov, řeší samostatný stavební objekt (SO 123).

Směrové řešení křižovatkových větví:

Větev A zajišťuje odbočení ze dálnice D6 ze směru od Prahy na silnici II/198. Je řešena jako jednosměrná přímá větev. Její celková délka je 260,133 m.

Směrové řešení je navrženo na návrhovou rychlost 60 km/h. Odbočení z hlavní trasy dálnice D6 je zajištěno pravotočivým obloukem o poloměru 150 m s přechodnicemi délek 60 m. Následuje přímý úsek délky 121,705 m.

Větev B zajišťuje připojení ze silnice II/198 na dálnici D6 ve směru na Karlovy Vary. Větev je přímá jednosměrná. Její celková délka je 241,212 m.

Směrové řešení je navrženo na návrhovou rychlost 60 km/h a je tvořeno přímou délky 96,653 m a navazujícím pravotočivým obloukem o poloměru 150 m s přechodnicemi délek 60 m.

Větev C zajišťuje odbočení z Dálnice D6 ze směru od Karlových Varů na silnici II/198. Větev je navržena jako přímá jednosměrná. Celková délka větve je 274,011 m.

Směrové řešení je navrženo na návrhovou rychlost 60 km/h. Odbočení z hlavní trasy dálnice D6 je provedeno pravotočivým směrovým obloukem o poloměru 150 m s přechodnicemi délek 60 m. Navazuje přímý úsek délky 108,761 m.

Větev D zajišťuje připojení na dálnici D6 ve směru na Prahu. Větev je navržena přímá jednosměrná. Její celková délka je 277,463 m.

Směrové řešení je navrženo na návrhovou rychlost 60 km/h a je tvořeno přímou délky 153,983 m a navazujícím pravotočivým obloukem o poloměru 160 m s přechodnicemi délek 60 m.

Výškové řešení křižovatkových větví:

Výškové řešení je vždy určeno úrovněmi napojení na začátku a na konci úseku a nikde nepřekračuje hodnotu 6,00 %. Maximální sklony nivelety u jednotlivých větví jsou následující:

Větev A – 5,00 % (ve stoupání)

Větev B – 2,50 % (v klesání)

Větev C – 6,00 % (ve stoupání)

Větev D – 6,00 % (v klesání)

Šířkové uspořádání křižovatkových větví:

Šířkové uspořádání je pro všechny navržené větve MÚK shodné.

Základní volnou šířku (tedy bez rozšíření jízdních pruhů ve směrovém oblouku) jednosměrné větve tvoří:

- jízdní pruh	šířky	1 x 3,50 m
- vodící proužky	šířky	2 x 0,25 m
- zpevněné krajnice vlevošířky		1 x 2,00 m
- zpevněná krajnice vpravo	šířky	1 x 0,25 m
- nezpevněné krajnice	šířky	2 x 0,50 m

Konstrukce vozovky křižovatkových větví:

- netuhá vozovka v tl. cca 58 cm

Odvodnění křižovatkových větví:

Odvedení povrchových vod je z větší části navrženo do odvodňovacích žlábků a odvedení vod z části zpevněného povrchu vozovky do středové kanalizace. V místech, kde vzhledem k výškovým poměrům, není odvedení vod ze zpevněného povrchu do středové kanalizace možné se předpokládá odvodnění pomocí příkopů.

SO 121 Přeložka silnice II/606 v km 1,900

– následným správcem bude Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje

Trasa rychlostní dálnice D6 je navržena převážně v nové trase. V blízkosti Herstošic kříží v ostrém úhlu stávající silnici I/6. Z důvodu příznivějšího úhlu křížení je navržena přeložka silnice I/6 (= budoucí II/606) celkové délky 847,603 m.

Směrové řešení:

Směrové řešení je navrženo na návrhovou i směrodatnou rychlost 80 km/h. Staničení komunikace je orientováno podobně jako u dálnice D6 ve směru od Prahy na Karlovy Vary. Na začátku řešeného úseku se navržená trasa napojuje za mostem přes Ratibořský potok v blízkosti obytného objektu č.p. 31 v k.ú. Herstošice na stávající silnici I/6. Obloukem o poloměru 325 m s přechodnicemi délek 80 m se vzápětí stáčí vlevo do podjezdu pod dálnicí D6 (SO 203). Za křížením s D6 se po mezipřímé délky 6,499 m vrací pravotočivým obloukem o poloměru 325 m s přechodnicemi délek 80 m k původní silnici I/6, na kterou se napojuje levotočivým obloukem o poloměru 325 m s přechodnicemi délek 80 m.

Výškové řešení:

Základními faktory ovlivňujícími návrh nivelety jsou úrovně napojení na původní silnici I/6 na začátku a na konci úseku. Mezi těmito úrovněmi je niveleta vedena v plynulém mírném stoupání. V úseku vedeném mimo stávající komunikaci se tak přeložka dostává do zářezu konstantní hloubky cca 2 m. Největší sklon nivelety řešené komunikace je 5,22 %. Minimální poloměr vypuklého výškového oblouku v širé trase je $R_v = 3300$ m. Minimální poloměr vydatého výškového oblouku je $R_u = 3500$ m.

Šířkové uspořádání:

Přeložka budoucí silnice II/606 je navržena v kategorii S 11,5/80. Základní volnou šířku komunikace (tedy bez rozšíření jízdních pruhů ve směrovém oblouku) tvoří:

- jízdní pruhy	šířky	2 x 3,50 m
- zpevněné krajnice	šířky	2 x 1,75 m
- nezpevněné krajnice	šířky	2 x 0,50 m

Konstrukce vozovky:

- netuhá vozovka v tl. cca 57 cm

Odvodnění:

Odvedení povrchových vod z vozovky, silničního tělesa, případně z okolního terénu je obecně navrženo do silničních příkopů, které jsou svedeny do stávajících vodotečí.

SO 122 Přeložka silnice III.tř na Údrč v km 2,100

– následným správcem bude Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje

V místě, kde se v současnosti napojuje silnice III. třídy od obce Údrč na silnici I/6 bude tato hlavní silnice přeložena do nové polohy. V souvislosti s touto přeložkou je přeložena i silnice III. třídy, a to v přímé délky 142,581 m s napojením v KÚ na přeložku silnice II/606 (SO 121).

Směrové řešení:

Směrové řešení tvoří přímá délky 142,581 m.

Výškové řešení:

Niveleta komunikace je dána úrovněmi napojení v ZÚ na stávající silnici III. třídy a napojení v KÚ na přeložku silnice II/606. Maximální podélný sklon je 1,98 %.

Šířkové uspořádání:

Komunikace je v tomto úseku navržena v kategorii S 7,5/90, která šířkově nejvíce odpovídá stávající silnici. Základní volnou šířku komunikace tedy tvoří:

- jízdní pruhy	šířky	2 x 3,00 m
- nezpevněné krajnice	šířky	2 x 0,75 m

Konstrukce vozovky:

- netuhá vozovka v tl. cca 47 cm

Odvodnění:

Odvedení povrchových vod z vozovky, silničního tělesa, případně z okolního terénu je obecně navrženo do silničních příkopů, které jsou svedeny do stávajících vodotečí.

SO 123 Přeložka silnice II/198 v km 4,320

– následným správcem bude Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje

Nově navržená dálnice D6 kříží stávající silnici II/198 vedoucí z Bochova do Těšetic. Vzhledem k příznivému úhlu křížení (84°) a hlubokému zářezu rychlostní dálnice D6 je směrová i výšková úprava silnice oproti stávající trase minimální. Komunikace přechází zářez po mostním objektu, který je řešen v rámci SO 205. Celková délka úpravy včetně úseku na mostě činí 516,476 m.

Jedná se o komunikaci zajišťující napojení MÚK a stávající I/6 před Bochovem. Součástí přeložky jsou také 3 okružní křižovatky, dvě které propojují jednotlivé větve MÚK a II/198 a jedna okružní křižovatka, která je navržena na I/6, umožňuje projení přeložky a stávající I/6. Dle uzemního plánu se v budoucnu přepokládá napojení další větve v této OK, která II/198 prodlouží až za Bochov směrem na Toužim.

Navržená přeložka se skládá z přímého úseku dl. 195,650m, prostého kružnicového oblouku R=1500m a navazujícího přímého úseku dl. 252,437m.

Výškově je trasa vedena obecně v úrovni stávajícího terénu s ohledem na napojení jednotlivých okružních křižovatek na větve MÚK. Maximální podélný sklon je 5,38%. Minimální poloměr vypuklého oblouku je o poloměru R=600m a vydatého R=800m.

Šířkové uspořádání:

Komunikace je navržena v kategorii S 7,5/90, která šířkově nejvíce odpovídá stávající silnici. Základní volnou šířku komunikace tedy tvoří:

- jízdní pruhy	šířky	2 x 3,00 m
- zpevněná krajnice	šířky	2 x 0,25 m
- nezpevněné krajnice	šířky	2 x 0,50 m

Celková šířka nezpevněné krajnice je 0,75 m.

Okružní křižovatky:

Jsou navrženy tři okružní křižovatky o základním průměru 30,00 m

Šířkové uspořádání obou je následující:

- nezpevněná krajnice	0,50 m
- vnější zpevněná krajnice	0,50 m
- jízdní pruh	5,50 m
- vodící proužek	0,25 m
- prstenec	2,50 m
- zvýšený travnatý ostrůvek	

Konstrukce vozovky:

- netuhá vozovka v tl. cca 57 cm

SO 125 Okružní křižovatka na II/606

– následným správcem bude Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje

V souvislosti s navrhovanou přeložkou silnice I/6 – následně II/606 je navržena na okraji obce Bochov okružní křižovatka. Její poloha je navržena s ohledem na stávající křížení I/6 a I/208. V rámci této okružní křižovatky jsou napojeny i místní komunikace, které vyžadají netypický tvar této okružní křižovatky.

Směrové řešení:

Křižovatka je navržena jako eliptická s hlavní osou $a=28,00\text{m}$ a vedlejší osou $b=22,00\text{m}$.

Výškové řešení:

Výškové vedení je ovlivněno především stávajícími komunikacemi, které se do této OK napojují a také přeložkou I/6 (SO126).

Šířkové uspořádání:

Šířkové uspořádání okružní křižovatky je navrženo:

- jízdní pruh	šířky	1 x 5,50 m
- vnější zpevněná krajnice	šířky	1 x 0,50 m
- vodící proužek	šířky	1 x 0,25 m
- zvýšený pojízdný prstenec	šířky	1 x 2,50 m
- nezpevněná krajnice	šířky	1 x 0,50 m
- zvýšený travnatý ostrůvek		

Celková šířka nezpevněné krajnice je 0,75 m.

Konstrukce vozovky:

- netuhá vozovka v tl. cca 57 cm

SO 126 Doprovozná silnice II/606 u KÚ

– následným správcem bude Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje

Původní silnice I/6 vedoucí za obcí Bochov bude šířkově upravena na kategorii S 7,5/90 a po zprovoznění dálnice D6 přejde do sítě silnic II. ve vlastnictví Karlovarského kraje. Stavební objekt zahrnuje úsek, kterým se tato komunikace napojuje do okružní křižovatky (SO125). Staničení je orientováno od napojení u Bochova směrem ke konci stavby, kde se napojuje na původní silnici I/6. Celková délka řešeného úseku činí 1207,181 m.

Směrové řešení:

Směrové řešení je navrženo na návrhovou rychlost 90 km/h, nicméně v místě křížení a mostu SO208 jsou navrženy oblouky pro rychlost 70 km/h. Toto omezení je navrženo z prostorových nároků této přeložky.

Úprava začíná přímým úsekem dl. 40,867m vedený ve stopě původní I/6. Následně se pravostranným obloukem $R=205\text{ m}$ s přechodnicemi dl. 70m odklání od své původní trasy. Následuje 74,863 m dlouhý přímý úsek a dále pak přeložka křížuje navrhovanou D6 pomocí mostního objektu SO208. Směrově je tento mostní objekt navrženo v přechodnici na kterou navazuje oblouk $R=205$. Směrově se pak trasa vrací do své původní polohy I/6, kde v km 1,207 je napojena.

Výškové řešení:

Návrh nivelety je dán úrovní napojení v ZÚ a v KÚ a konfigurací terénu. Maximální podélný sklon činí 6,00 % a to v přímém úseku na začátku přeložky. Minimální poloměr výškového vydatého oblouku 3 000 m, vypuklého 2 000 m.

Šířkové uspořádání:

Komunikace je navržena v kategorii S 7,5/90 s lokálními omezeními na $V=70\text{km/h}$, která šířkově nejvíce odpovídá stávající silnici. Základní volnou šířku komunikace tedy tvoří:

- | | | |
|-----------------------|-------|------------|
| - jízdní pruhy | šířky | 2 x 3,00 m |
| - zpevněná krajnice | šířky | 2 x 0,25 m |
| - nezpevněné krajnice | šířky | 2 x 0,50 m |

Celková šířka nezpevněné krajnice je 0,75 m.

Konstrukce vozovky:

- netuhá vozovka v tl. cca 57 cm

SO 127 Napojení D6 na silnici I/6 v ZU

Jedná se o provizorní napojení mezi stávající I/6 a ZÚ nové D6 Žalmanov - Knínice. Směrově je trasa vedena dvěma protisměrnými oblouky o poloměru $R=150\text{m}$ s přechodnicemi délky 60m. Výškové řešení je ovlivněno v místě ZÚ, kde se trasa napojuje na stávající I/6 a výškou v KÚ, kde je trasa vedena ve stopě dálnice. Součástí je také odbočná větev směrem do Herstošic.

Šířkové uspořádání:

- | | | |
|-----------------------|-------|------------|
| - jízdní pruhy | šířky | 2 x 3,50 m |
| - zpevněné krajnice | šířky | 2 x 1,75 m |
| - nezpevněné krajnice | šířky | 2 x 0,50 m |

SO 128 Napojení D6 na silnici I/6 v KU

Jedná se o provizorní napojení mezi stávající I/6 a KÚ nové D6 Žalmanov - Knínice. Směrově je trasa vedena dvěma protisměrnými oblouky o poloměru $R=250\text{m}$ s přechodnicemi délky 60m. Výškové řešení je ovlivněno v místě KÚ, kde se trasa napojuje na stávající I/6 a výškou v ZÚ, kde je trasa vedena ve stopě dálnice. Součástí je také odbočná větev směrem do Bochova.

Šířkové uspořádání:

- | | | |
|-----------------------|-------|------------|
| - jízdní pruhy | šířky | 2 x 3,50 m |
| - zpevněné krajnice | šířky | 2 x 1,75 m |
| - nezpevněné krajnice | šířky | 2 x 0,50 m |

SO 131 Přeložka polní cesty v km 0,220

- následným správcem bude vlastník stávající cesty, tj. Pozemkový fond ČR

V km 0,220 kříží navržená dálnice D6 jednopruhouvou příjezdnou komunikaci k lokalitě Zlatá Hvězda. Teleso dálnice D6 je v daném úseku v násypu. Je navržena přeložka příjezdné komunikace, která podchází dálnici pod přesýpaným mostním objektem (SO 201). Trasa je upravena směrově i výškově, z důvodu zajištění podjezdné výšky pod mostem jde ve většině úseku v zářezu. Celková délka přeložky činí 224,969 m.

Komunikace je navržena v šířkové kategorii jednopruhé polní cesty P 4/30. Jízdní pruh šířky 3,00 m je lemován nezpevněnými krajnicemi šířky 0,50 m. Vzhledem k malé délce nejsou na řešeném úseku navrženy výhybny.

SO 132 Přeložka polní cesty v km 1,000 - 1,260

- následným správcem bude vlastník přilehlých pozemků, tj. Farma Údrč s.r.o.

V km 0,870 bude zářezem nové rychlostní silnice přerušena stávající polní cesta, která je vyčleněna jako samostatná parcela (p.č. 918 v k.ú. Herstošice). Na základě požadavku vlastníka pozemků přilehlých z obou stran k dálnici je navržena polní cesta, která využitím podjezdu pod mostní estakádou (SO 202) propojí dotčené parcely. Předmětná komunikace proto není na koncích úpravy přímo napojena na stávající cestu, nýbrž jen na úroveň terénu příslušných pozemků. Celková délka řešeného úseku činí 506,149 m.

Vzhledem ke konfiguraci terénu a potřebě podchodu cesty pod mostem jsou na daném úseku navrženy strmé podélné sklony nivelety – 13,00 %

Komunikace je navržena jako jednopruhová polní cesta v kategorii P 4/20. Jízdní pruh šířky 3,00 m je lemován nezpevněnými krajnicemi šířky 0,50 m. Na základě projednání s budoucím vlastníkem bude intenzita provozu na komunikaci nízká a proto nejsou na řešeném úseku navrženy výhybny.

SO 133 Přeložka polní cesty v km 1,700 - 2,400

- následným správcem bude vlastník stávající cesty, tj. město Bochov

V úseku u Herstošic kříží navržena trasa dálnice D6 ve velmi šikmém úhlu stávající silnici I/6. Úsek stávající silnice I/6, na kterém se napojuje polní cesta (vstřičně proti napojení silnice III. třídy od obce Údrč), se vlivem křížení s rychlostní komunikací překládá do nové trasy (SO 121). V této souvislosti je nutné přeložit polní cestu a napojit ji na budoucí silnici II/606 v jiném místě.

Navržená přeložka polní cesty je vedena na většině úseku v těsném souběhu s tělesem dálnice v konci úpravy je napojena kolmo na přeložku silnice II/606 (v jejím km 0,084). Celková délka přeložky činí 714,157 m.

Komunikace je navržena jako jednopruhová polní cesta v kategorii P 4/20. Jízdní pruh šířky 3,00 m je lemován nezpevněnými krajnicemi šířky 0,50 m. Na řešeném úseku nejsou navrženy výhybny.

SO 134 Přeložka polní cesty v km 5,350 - 5,500

- následným správcem bude vlastník stávající cesty, tj. město Bochov

Navržená trasa dálnice D6 přerušuje v km cca 5,3 stávající polní cestu, která přechází úrovnovým přejezdem železniční trať. Mostní estakáda přes údolí Bochovského potoka (SO 207) navíc zasahuje svými pilíři stávající komunikaci vedoucí podél rybníků. Z tohoto důvodu a v zájmu propojení pozemků po obou stranách dálnice je v rámci objektu navržena přeložka polní cesty pod mostem.

Přeložka polní cesty pod mostem se směrově uhybá mostním pilířům. Délka této přeložky činí 162,815 m.

Komunikace jsou navrženy jako jednopruhové polní cesta v kategorii P 4/20. Jízdní pruh šířky 3,00 m je lemován nezpevněnými krajnicemi šířky 0,50 m. Na řešených úsecích nejsou navrženy výhybny. Součástí SO je sjezd šířky 5,0m k pilíři mostu SO 207 pro zajištění údržby.

SO 135 Přeložka polní cesty v km 5,570

- následným správcem bude vlastník stávající cesty, tj. Vojenské lesy a statky ČR, s.p.

Navržená trasa dálnice D6 a mostní opěry SO207 přerušují v km cca 5,6 stávající polní cestu. Z tohoto důvodu je navržena nové přeložka polní cesty pod mostem.

Přeložka polní cesty obchází mostní pilíř a za mostem se napojuje do své původní stopy. Celková délka úpravy je 143,278 m.

Komunikace jsou navrženy jako jednopruhové polní cesta v kategorii P 4/20. Jízdní pruh šířky 3,00 m je lemován nezpevněnými krajnicemi šířky 0,50 m. Vzhledem k délce úpravy nejsou navrženy výhybny. Součástí SO je sjezd šířky 5,0m k pilíři mostu SO 207 pro zajištění údržby.

SO 136 **Přeložka polní cesty v km 6,550**

- následným správcem bude Státní pozemkový úřad, ČR.

Navržená polní cesta zajišťuje napojení stávající polní cesty a opuštěnou část původní silnice I/6, která je dále napojena na silnici II/606.

Přeložka polní cesty obchází mostní pilíř a za mostem se napojuje do své původní stopy. Celková délka úpravy je 10 m.

Komunikace jsou navrženy jako jednopruhové polní cesty v kategorii P 4/20. Jízdní pruh šířky 3,00 m je lemován nezpevněnými krajnicemi šířky 0,50 m. Vzhledem k délce úpravy nejsou navrženy výhybny.

SO 137 **Přístupová komunikace k retenční nádrži č. 2**

- následným správcem bude ŘSD ČR, Správa Karlovy Vary

Jedná se o komunikaci zajišťující přístup k retenční nádrži. Komunikace je napojena na SO 121 – silnice II/606.

Celková délka úpravy je 385,004 m.

Komunikace je navržena jako jednopruhové polní cesty v kategorii P 4/20. Jízdní pruh šířky 3,00 m je lemován nezpevněnými krajnicemi šířky 0,50 m. Vzhledem k naprosto minimální intenzitě dopravy nejsou navrženy výhybny.

SO 141 **Sjezdy na pozemky**

- následnými správci budou jednotliví vlastníci přilehlých pozemků

Výstavbou dálnice D6 a dalších přeložek komunikací dojde k výraznému zásahu do stávajícího uspořádání pozemků a do přístupů na ně. Nové sjezdy na pozemky jsou řešeny jako samostatné stavební objekty. Šířka sjezdů je navržena 3,00 m + 2 x 0,50 m nezpevněná krajnice. V případě sjezdu na pole délka zpevnění min. 20 m.

Skladba vozovek sjezdů je následující:

• Dvouvrstvý asf.nátěr	N DV	20 mm
• Penetrační makadam hrubý	PMH	100 mm
• štěrkokodř	ŠD	250 mm

V rámci stavby jsou navrženy následující hospodářské sjezdy:

- 141.1 v km 0,043 přeložky silnice II/606 (SO 121) vpravo
- 141.2 v km 0,078 přeložky silnice III. třídy na Údrč (SO 122) vpravo
- 141.3 v km 0,068 přeložky silnice II/128 (SO 123) vlevo
- 141.4 v km 0,068 přeložky silnice II/128 (SO 123) vpravo
- 141.5 v km 0,203 přeložky silnice II/128 (SO 123) vlevo
- 141.6 v km 0,203 přeložky silnice II/128 (SO 123) vpravo
- 141.7 v km 0,347 přeložky silnice II/128 (SO 123) vlevo
- 141.8 v km 0,348 přeložky silnice II/128 (SO 123) vpravo
- 141.9 v km 4,760 dálnice D6 (SO101) vpravo – přejezd otevřeného odpadu
- 141.10 v km 4,800 dálnice D6 (SO101) vlevo – přejezd otevřeného odpadu
- 141.11 v km 5,160 dálnice D6 (SO101) vpravo – přejezd otevřeného odpadu
- 141.12 v km 0,078 přeložky polní cesty (SO135) vpravo
- 141.13 v km 158 přeložky II/606 (SO126) vlevo
- 141.14 v km 6,290 dálnice D6 (SO101) vpravo – přejezd příkopu
- 141.15 v km 0,592 přeložky silnice II/606 u KÚ (SO 126) vpravo
- 141.16 v km 0,592 přeložky silnice II/606 u KÚ (SO 126) vlevo
- 141.17 v km 0,893 přeložky silnice II/606 u KÚ (SO 126) vpravo

SO 151 **Provizorní sjezd v km 2,060**

- správcem bude zhotovitel stavby

V souvislosti s postupem realizace stavby v prostoru křížení navržené dálnice D6 se stávajícími silnicemi I/6 a III. třídy u Herstošic je v zájmu zachování nepřetržitého provozu na odbočce do Údrče navržen dočasný sjezd z přeložky silnice II/606 (SO 121) na stávající silnici I/6. Předmětem tohoto stavebního objektu je vybudování sjezdu a rovněž jeho odstranění. Provizorní komunikace je navržena jako dvoupruhová s jízdními pruhy šířky 3,00 m. Její celková délka činí 87 m a celý úsek je v přímé. Konstrukce vozovky je navržena shodně s přeložkami silnic II. tříd. Po pozbytí nutnosti převedení provozu bude provizorní komunikace odstraněna.

SO 152 **Provizorní objížďka v km 2,400**

- správcem bude zhotovitel stavby

Po dobu realizace napojení přeložky silnice II/606 (SO 121) u Herstošic na původní silnici I/6 do směru na Karlovy Vary bude provoz převeden na provizorní komunikaci. Předmětem tohoto stavebního objektu je vybudování zmíněné provizorní objížďky a posléze její odstranění. Provizorní komunikace je navržena jako dvoupruhová s jízdními pruhy šířky 3,00 m. Její celková délka činí 156 m. Konstrukce vozovky je navržena shodně s přeložkami silnic II. tříd. Po pozbytí nutnosti převedení provozu bude provizorní komunikace odstraněna.

SO 153 **Provizorní objížďka v km 4,240**

- správcem bude zhotovitel stavby

Po dobu realizace přeložky silnice II/198 (SO 123) Bochov – Těšetice včetně mostního objektu přes dálnici D6 bude provoz převeden na provizorní komunikaci. Předmětem tohoto stavebního objektu je vybudování zmíněné provizorní objížďky a posléze její odstranění. Provizorní komunikace je navržena jako dvoupruhová s jízdními pruhy šířky 3,00 m. Její celková délka činí 454 m. Konstrukce vozovky je navržena shodně s přeložkami silnic II. tříd. Po pozbytí nutnosti převedení provozu bude provizorní komunikace odstraněna.

SO 154 **Provizorní objížďka u silnice I/6**

- správcem bude zhotovitel stavby

Po dobu realizace napojení přeložky silnice II/198 (SO 123) a převážně po dobu výstavby OK, které spojení umožňuje bude vybudována tato provizorní objížďka pro zachování obousměrného provozu po dobu výstavby. Začátek i konec objížďky je na I/6.

Předmětem tohoto stavebního objektu je vybudování zmíněné provizorní objížďky a posléze její odstranění. Provizorní komunikace je navržena jako dvoupruhová s jízdními pruhy šířky 3,00 m. Její celková délka činí 237 m. Konstrukce vozovky je navržena shodně s přeložkami silnic II. tříd. Po pozbytí nutnosti převedení provozu bude provizorní komunikace odstraněna.

SO 161 **Provizorní dopravní značení**

Vlastníkem bude zhotovitel stavby.

Předmětem objektu je provizorní dopravní značení zajišťující a usměrňující provoz na stávající silniční síti po dobu dopravních omezení v rámci výstavby D6 Žalmanov - Knínice. Během provádění stavby nebude vyloučen silniční provoz v žádné obci, příjezd do některých míst bude v určitých etapách stavby omezen. Veškeré přístupy na staveniště budou opatřeny dopravní značkou B1 „Zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech“ s dodatkovou tabulkou E13 „Mimo vozidel stavby“.

SO 162 Definitivní dopravní značení silnice D6

Předmětem objektu je definitivní svislé i vodorovné dopravní značení, které jsou ve správě ŘSD.

Navržené svislé i vodorovné dopravní značení odpovídá ustanovením zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a vyhlášce MD č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích.

Cíle orientačního dopravního značení celé stavby byly navrženy a odsouhlaseny Policií ČR a zástupci ŘSD ČR. Velkoplošné značky ODZ jsou umístěny vedle vozovky, nebo na portálových konstrukcích. Tabule ODZ umístěné vedle vozovky budou osazeny na příhradové konstrukce vyrobené dle ČSN EN 12899-1.

SO 163 Definitivní dopravní značení ostatních komunikací

Předmětem objektu je definitivní svislé i vodorovné dopravní značení, které jsou ve správě Karlovarského kraje.

Navržené svislé i vodorovné dopravní značení odpovídá ustanovením zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a vyhlášce MD č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích.

Cíle orientačního dopravního značení celé stavby byly navrženy a odsouhlaseny Policií ČR a zástupci ŘSD ČR. Velkoplošné značky ODZ jsou umístěny vedle vozovky. Tabule ODZ umístěné vedle vozovky budou osazeny na příhradové konstrukce vyrobené dle ČSN EN 12899-1.

SO 171 Rekonstrukce komunikací užívaných stavbou

Vlivem provozu staveništní dopravy po dobu realizace stavby, která bude vedena po stávající komunikační síti, dojde k poškození stávajících vozovek. Z tohoto důvodu bude nutno po dokončení stavby tato poškození opravit a stávající komunikace uvést do původního stavu. Je nutné, aby před zahájením stavby, kdy již bude znám zhotovitel stavby a jeho přesné příjezdné trasy, proběhlo za přítomnosti zástupců objednatele, zhotovitele a správců příslušných komunikací (ŘSD ČR, Správa Karlovy Vary, Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje, Obec Bochoř atd.) zdokumentování stavu těchto tras. Totéž bude provedeno po dokončení stavby a na základě vyhodnocení obou pasportů (fotodokumentace, videozáznam) bude rozhodnuto o přesném rozsahu stavebního objektu.

Předpokládá se položení 2 asfaltových vrstev po předchozím odfrézování. Po odfrézování budou v případě potřeby nejprve opraveny lokální poruchy.

2.6.3. MOSTNÍ OBJEKTY A ZDI**SO 201 - Most na D6 přes polní cestu v km 0,220**

Druh převáděné komunikace	D6
Kategorie komunikace	D 25,5/130 (SDP šířky 3,0 + 0,5 = 3,5 m)
Druh přemostované překážky	Přeložka polní cesty
Staničení křížení na D6	km 0,219 441
Úhel křížení	$\alpha = 74,527^\circ$
Požadovaná výška pod mostem	4,5 m
Volná výška mostu	4,869 m
Výška mostu	8,55 m

Charakteristika mostu:	Trvalý mostní objekt přes polní cestu ze čtyřech samostatných nosných konstrukcí – vnitřní dvě konstrukce pod každým pásem dálnice D6 a krajní dva díly se šikmými čely. Oblouková přesýpaná konstrukce z monolitického železobetonu, se šikmými čely. Založení mostu hlubinné na vrtných pilotách.
Délka přemostění:	10,843 m (v ose dálnice D11)
Délka mostu:	14,786 m
Délka nosné konstrukce:	12,503 m
Rozpětí nosné konstrukce:	11,250 m (kolmo k ose konstrukce)
Šikmost mostu:	Kolmý, $\alpha = 74,527^\circ$
Volná šířka mostu:	26,000 m (mezi svodidly)
Šířka mostu:	37,713 m
Výška mostu nad terénem:	8,550 m
Stavební výška:	3,107 m
Plocha nosné konstrukce mostu:	$12,503 \times 37,713 = 471,526 \text{ m}^2$
Zatížení mostu:	dle ČSN EN 1991-2 ed. 2 v platném znění 12/2018 LM1 pro skupinu pozemních komunikací 1 (tab. NA.1 ČSN EN 1991-2 ed.2) LM3 uvažovaná vozidla 1800/200 a 3000/240 (tab. NA.2 ČSN EN 1991-2 ed.2)

Účelem mostu je převedení dálnice D6 přes přeložku polní cesty SO 131. Most je přesýpaný a je navržen pro šířkové uspořádání hlavní trasy D 25,5/130. Most je situován v extravilánu obce Vahaleč. Dálnice D6 je vedena v násypu Hlavní trasa dálnice na mostě je v přímé a v konstantním klesání 3,74%. Rozpětí mostu je navrženo tak, aby zohledňovalo přemostěvanou překážku pod mostem a geologické poměry, které se nacházejí pod mostem. Klenbová konstrukce mostu je zvolena z důvodu ekonomického návrhu konstrukce a minimálních nákladů na údržbu mostu.

Jedná se o trvalý přesýpaný mostní objekt přes polní cestu složený ze čtyřech samostatných nosných konstrukcí. Oblouková (parabolická) monolitická konstrukce ze železobetonu proměnné tloušťky stěny. Základy mostu jsou založeny na velkopřůměrových pilotách.

Nosná konstrukce tvořená obloukovou stěnou proměnné tloušťky je v místě vetknutí do základu tloušťky 800 mm, ve vrcholu 500 mm. Do základů šířky 3,0 m a výšky 1,0 m je vetknuta dvojice pilot průměru 900 mm délky 20 m. V příčném směru mostu je nosná konstrukce rozdělena na 4 dilatační celky, každý z těchto celků je rozdělen dvěma smršťovacími spárami na 3 dílčí části.

Na vnějším okraji krajních dílů je umístěna monolitická železobetonová římsa šířky 500 mm, na které je umístěno kompozitní lankové zábradlí.

Na začátku mostu je navrženo služební schodiště šířky 750 mm (po obou stranách ve směru jízdy).

Na přesýpaném mostě probíhá konstrukce vozovky dálnice v plné tloušťce (SO 101). Na vnějších okrajích dálnice probíhají silniční ocelová svodidla pro úroveň zadržení H2, ve středním dělicím pásu dálnice probíhá oboustranné silniční ocelové svodidlo pro úroveň zadržení H3. Silniční svodidla jsou součástí SO 101.

SO 202 - Most na D6 přes Ratibořský potok v km 1,300

Druh převáděné komunikace	Dálnice D6 úsek Žalmanov - Knínice
Kategorie komunikace	D 25,5/130 (SDP šířky 3,0 + 0,5 = 3,5 m)

Druh přemostované překážky	Přeložka polní cesty, Ratibořský potok a funkční lokální biokoridor.
Staničení křížení	km 1,247 898 s polní cestou (SO 132) km 1,322 277 s Ratibořským potokem
Úhel křížení	78,10° s polní cestou 68,07° s potokem Drahyně
Volná výška pod mostem	5,3 – 12,3 m
Charakteristika mostu:	Trvalý mostní objekt ze dvou samostatných nosných konstrukcí – každá pro jeden pás dálnice D6. Spojité dvoutrámová konstrukce o 4 polích z předpjatého betonu, o konstantní výšce průřezu, uložení kolmé na kalotových ložiskách na opěrách i pilířích. Opěry masivní, tížné, mostní křídla rovnoběžná. Vnitřní podpěry mostu tvoří vždy dvojice obdélníkových pilířů se zkosenými rohy. Založení mostu je plošné (O1, P2 a P4) a částečně i hlubinné na velkopřůměrových vrtaných pilotách (P3 a O5).
Délka přemostění:	154,500 m
Délka mostu:	170,300 m
Délka nosné konstrukce:	157,500 m
Rozpětí jednotlivých polí:	36,000+42,000+42,000+36,000 m
Šikmost mostu:	$\alpha = 90,000^\circ$ (kolmý)
Volná šířka mostu:	11,750 m – levý most 11,750 m – pravý most
Šířka průchozího prostoru:	2 x 0,75 m (revizní chodník u levého i pravého mostu)
Šířka mostu:	29,700 m
Výška mostu nad terénem:	15,6 m (levý most) 15,0 m (pravý most)
Stavební výška:	2,630 m (levý most) 2,630 m (pravý most)
Plocha nosné konstrukce mostu:	14,150 x 157,500 x 2 = 4457,3 m ²
Zatížení mostu:	dle ČSN EN 1991-2 ed. 2 v platném znění 12/2018

Účelem mostu je převedení dálnice D6 přes přeložku polní cesty (SO 132), přes přeložku Ratibořského potoka (SO 331) a jeho nivu s lokálním biokoridorem (LBK 78).

Most je navržen se šířkovým uspořádáním odpovídajícím kategorii D 25,5/130 (SDP šířky 3,0 + 0,5 = 3,5 m. Rozpětí mostu je navrženo tak, aby zohledňovalo všechny překážky vedoucí pod mostem a geologické poměry, které se nacházejí pod mostem.

Most se skládá ze dvou samostatných nosných konstrukcí, každá mostní konstrukce je navržena pro jeden jízdní směr. Nosnou konstrukcí levého i pravého mostu tvoří spojitá dvoutrámová konstrukce z monolitického předpjatého betonu o 4 polích s koncovými příčnicíky.

V příčném řezu má nosná konstrukce konstantní šířku 14,15 m a je tvořena dvoutrámovým průřezem s deskovou mostovkou. Osová vzdálenost trámů je 6,75 m, jejich šířka při spodním povrchu je 1300 mm, při vetknutí do mostovky 1550 mm, výška trámů 2300 mm. Deska mezi trámy má šířku 5,20 m a tloušťku 300 mm, v šířce 1,40 m od trámů je zesílená náběhy, tloušťka ve vetknutí do trámu je 450 mm. Krajiní konzoly mají šířku vyložení 2,75 m resp. 3,10 m, tloušťka je proměnná, od 250 mm pod římsou až 500 mm ve vetknutí do trámu.

Horní povrch desky je v jednostranném sklonu 2,5%, s protispádem pod římsou na nižším okraji mostu 4%. Nosná konstrukce mostu je směrově v přímé, v podélném směru niveleta stoupá, na začátku mostu v zakružovacím oblouku vyduťtém R = 7 000 m, a dále v konstantním podélném sklonu +1,15%.

Na opěrách na vnitřních podpěrách je nosná konstrukce uložena vždy na dvojicích kalotových ložisek kotvených do nosné konstrukce i spodní stavby přes ložiskové bloky.

Opěry O1 a O5 jsou masivní, s rovnoběžnými konzolovými křídly a přechodovými deskami, závěrné zídky s vybráním pro osazení mostních závěrů. Vnitřní podpěry P2, P3 a P4 tvoří základové desky a dvojice sloupových dřívků obdélníkového průřezu se zkosenými hranami.

Opěry a pilíře jsou s přihlédnutím k závěrům podrobného inženýrsko-geologického průzkumu založené buď plošně (O1, P2, P4) nebo hlubíně na velkopřůměrových pilotách Ø 1200 mm (P3, O5).

Římsy jsou navrženy monolitické železobetonové, vnější římsy mají šířku 1850 mm a vnitřní 1250 mm. Horní povrch je veden ve sklonu 4% směrem k vozovce. Svislé plochy vnějších říms mají výšku 650 mm, a přesahují 300 mm přes boční líc nosné konstrukce. Horní povrch vnějších říms je v místě nouzových chodníků opatřen příčnou striáží v šířce 500 mm. Svislé plochy vnitřních říms mají výšku 700 mm, a přesahují 300 mm přes boční líc nosné konstrukce. Výška obrubníku říms je 150 mm.

Na vnějších římsách mostu jsou osazena ocelová svodidla svodnicového typu pro úroveň zadržení H3, a za nouzovým chodníkem je osazena bariéra proti ptactvu výšky 2,0 m (levý most) resp. protihluková stěna výšky 4,0 m (vše součástí SO 202). Ve středním dělicím pase jsou na vnitřní římsách mostu osazena ocelová svodidla svodnicového typu pro úroveň zadržení H3, která před i za mostem přecházejí v oboustranná silniční svodidla.

Vozovka na mostě je navržena v tloušťce 90 mm, ve skladbě SMA 11 S tl. 40 mm a MA 16 IV tl. 45 mm.

SO 203 - Most na D6 přes silnici II/606 v km 1,840

Druh převáděné komunikace	Dálnice D6
Kategorie komunikace	D 25,5/130 (SDP šířky 3,0 + 0,5 = 3,5 m)

Druh přemostované překážky	Silnice (II/606)
Staničení křížení na D6	km 1,840 28
Úhel křížení	39,16° (43,51g)
Požadovaná podjezdná výška	4,80 m
Volná výška pod mostem	5,746 m

Charakteristika mostu:	Trvalý mostní objekt tvořen dvěma samostatnými mostními konstrukcemi, pro každý jízdní pás jedna mostní konstrukce. Nosné konstrukce jsou identické, opěry a pilíře podobné (liší se pouze výškou). Obě mostní konstrukce jsou kolmé, vzájemně podélně odsunuté o 18,0m. Monolitické spojitě deskové konstrukce z dodatečně předpjatého betonu. Opěry masivní železobetonové s klasickým uspořádáním. Opěra O1 založená plošně, opěra O4 hlubíně na velkopřůměrových pilotách. Střední podpěry stěnové pilíře na plošném základu.
------------------------	---

Délka přemostění:	74,6 m
Délka mostu:	96,2 m
Délka nosné konstrukce:	77,4 m
Rozpětí jednotlivých polí:	22,5+31,0+22,5 m
Šikmost mostu:	$\alpha = 90,000^\circ$
Volná šířka mostu:	2x11,75 m
Šířka průch. prostoru veřejného:	most bez veřejného chodníku
Šířka mostu:	2x13,00 m (mezi svodidly, resp. zábradlím) 2x14,45 m + spára mezi mosty 0,20m (celková šířka mostu vč. krajních říms)
Výška mostu nad terénem:	7,136 m u levého mostu 7,284 m u pravého mostu
Stavební výška:	1,451 m (bez započtení průhybů)
Plocha nosné konstrukce mostu:	2x13,85x77,40 = 2143,98 m ² (celkem pro obě konstrukce)

Zatížení mostu: dle ČSN EN 1991-2 ed. 2 v platném znění 12/2018

Mostní objekt SO 203 je součástí dálnice D6 v úseku Žalmanov – Knínice. Účelem mostu je převedení dálnice D6 přes přeložku silnice II/606 (SO 121). Most je navržen se šířkovým uspořádáním odpovídajícím kategorii R25,5/130 s krajními nouzovými chodníky š. 0,75m. Most je navržen pro modely zatížení skupiny 1 dle ČSN EN 1991-2 ed. 2 vč. zatěžovacích schémat LM3 1800/200 a 3000/240.

Dálniční mostní objekt SO 203 je tvořen dvěma samostatnými mostními konstrukcemi, pro každý jízdní pás jedna mostní konstrukce. Nosné konstrukce jsou identické, opěry a pilíře podobné (liší se pouze výškou). Obě mostní konstrukce jsou kolmé, vzájemně podélně odsunuté o 18,0m. Nosnou konstrukci tvoří spojitá předpjatá betonová deska s vyloženými konzolami. Nosná konstrukce je 3-polová s rozpětím polí 22,5+31,0+22,5m a šířkou 13,85m.

Deska je uložena na každé podpěře pomocí dvojice kalotových ložisek s pevným uložením na pilíři P2. Opěry jsou masivní železobetonové s klasickým uspořádáním (základ, dřík, ložiskové bloky, závěrná zídka). Přejížděvací oblasti jsou s přechodovými deskami dl. 5,0m uloženými kloubově na závěrné zídce. Opěra O1 je založena plošně, opěra O4 na dvojici velkopříměrových pilot. Mezi závěrnými zídками a opěrami jsou navrženy mostní závěry, u opěry O1 s jednoduchým těsněním spáry, u opěry O4 lamelové. Střední podpěry tvoří stěnové pilíře s rozšířenou hlavicí. Pilíře jsou založeny plošně. Opěry mají různě dlouhá křídla, částečně zavěšená na opěrách. Mezi odsunutými opěrami mostů jsou navržena křídla podélně s osou dálnice jako úhlové zdi.

Na obou nosných konstrukcích jsou na vnější straně revizní chodníky a na vnitřní straně římsy ze železobetonu. Revizní chodníky mají šířku 1,55m a jsou vybaveny na vnější straně mostním ocelovým zábradlím se svislou výplní, na vnitřní straně ocelovým mostním svodidlem. Římsy mají šířku 1,15m a jsou vybaveny ocelovým jednostranným mostním svodidlem umístěným vždy nad odraznou hranou římsy. Mezi římsami je volná spára 0,20m. V římsách jsou osazeny chráničky 110/94mm, celkem 6ks pro sdělovací kabely systému SOS.

Vozovka na mostě je dvouvrstvá a vychází z vozovky na předmostích (dle SO 101). Na celoplošné izolaci nosné konstrukce je provedena ochrana izolace z litého asfaltu, na které je obrusná vrstva z mastixového koberce. Celková tloušťka vozovky je 90 mm.

Odvodnění mostu je zajištěno pomocí mostních odvodňovačů a odvodňovacích trubiček izolace zaústěných do svodného potrubí. Vše je situováno na vnější straně jízdních pásů před revizními chodníky. Svodná potrubí jsou vedena skrz závěrné zídky opěry O1 se zaústěním do uličních vpustí na předmostích. Odvodnění vozovky na předmostích je zajištěno uličními vpustmi, které jsou součástí objektu SO 302.

Součástí objektu mostu jsou zádlazby ve středním dělicím páse a na konci křídel. Podél všech křídel mostu jsou navržena služební schodiště na úroveň opevnění před opěrou a na úroveň původního terénu pod mostem.

SO 204 - Most na D6 přes biokoridor v km 3,340

Druh převáděné komunikace	D6
Kategorie komunikace	D 25,5/130 (SDP šířky 3,0 + 0,5 = 3,5 m)
Druh přemostované překážky	Migrační biokoridor, přírodní strouha
Staničení křížení na D6	km 3,340 000
Úhel křížení	$\alpha = 90,000^\circ$
Požadovaná výška pod mostem	---
Volná výška mostu	2,715 m (v ose mostu - nátok)
Výška mostu	3,410 m

Charakteristika mostu:	Trvalý přesýpaný mostní objekt ze čtyřech samostatných nosných konstrukcí. Jedná se o migrační objekt (regionální biokoridor) pro zajištění průchodnosti dálnice pro volně žijící živočichy Polorámová monolitická konstrukce ze železobetonu s náběhy. Stojiny polorámu založeny na velkopřůměrových pilotách.
Délka přemostění:	6,000 m
Délka mostu:	20,677 m
Délka nosné konstrukce:	7,000 m
Rozpětí nosné konstrukce:	6,500 m
Šikmost mostu:	Kolmý, $\alpha = 90,000^\circ$
Volná šířka mostu:	26,000 m
Šířka mostu:	38,560 m
Výška mostu nad terénem:	5,860 m
Stavební výška:	2450 m
Plocha nosné konstrukce mostu:	7,000 x 38,560 = 269,920 m ²
Zatížení mostu:	dle ČSN EN 1991-2 ed. 2 v platném znění 12/2018 LM1 pro skupinu pozemních komunikací 1 (tab. NA.1 ČSN EN 1991-2 ed.2) LM3 uvažovaná vozidla 1800/200 a 3000/240 (tab. NA.2 ČSN EN 1991-2 ed.2)

Účelem mostu je převedení dálnice D6 přes biokoridor. Most je navržen se šířkovým uspořádáním odpovídajícím kategorii D 26/130. Most je situován v extravilánu obce Bochov. Dálnice D6 je vedena v násypu. Most se půdorysně nachází v přechodnici. Rozpětí mostu je navrženo tak, aby zohledňovalo přemostěvanou překážku pod mostem a geologické poměry, které se nacházejí pod mostem.

Jedná se o trvalý přesýpaný mostní objekt ze čtyřech samostatných nosných konstrukcí, migrační objekt pro zajištění průchodnosti dálnice pro volně žijící živočichy. Polorámová monolitická konstrukce ze železobetonu s náběhy. Stojiny polorámu založeny na velkopřůměrových pilotách.

Nosná konstrukce je tvořena příčlím s náběhy, která je vetknuta do stojin. Stojiny jsou vetknuty do základů, které jsou založeny na velkopřůměrových pilotách \varnothing 900 mm délky 10,000 m. Rozpětí nosné konstrukce je 6,500 m. Mostní konstrukce je rozdělena dilatačními spárami na čtyři samostatné celky délky 9,500 m. Spodní stavbu tvoří obsypané opěry s rovnoběžnými zavěšenými křídly a šikmá křídla z gabionů.

Příčel mostu tvoří deska s náběhy z monolitického železobetonu. Výška nosné konstrukce je 0,450 m v polovině rozpětí a 0,690 m ve vetknutí do stojin. Sklon horního povrchu desky je střešovitý 3,0 %. Příčel polorámu je vetknuta do svislých stojin šířky 0,500 m. Základy stojin jsou tvořeny železobetonovými pasy ve tvaru obdélníku o šířce 1,300 m a výšce 0,600 m. Do stojin jsou zavěšená rovnoběžná křídla šířky 0,425 m a délky 3,000 m.

Římsy jsou navrženy monolitické železobetonové a mají šířku 0,50 m. Horní povrch je ve sklonu 4% směrem k odvodňovacímu žlábků. Do říms je zakotveno kompozitní lanové zábradlí.

Na začátku mostu je navrženo služební schodiště šířky 750 mm (po obou stranách ve směru staničení). Koryto biokoridoru bude na vtoku, pod mostem a na výtoku bude odlážděno lomovým kamenem.

Na přesýpaném mostě probíhá konstrukce vozovky dálnice v plné tloušťce (SO 101). Na vnějších okrajích dálnice probíhají silniční ocelová svodidla pro úroveň zadržení H2, ve středním dělicím pásu

dálnice probíhá oboustranné silniční ocelové svodidlo pro úroveň zadržení H3. Silniční svodidla jsou součástí SO 101.

SO 205 - Most na silnici II/198 v km 4,260

Základní údaje o novém mostu

Druh převáděné komunikace	Silnice II/198
Kategorie komunikace	S7,5/90
Druh přemostované překážky	Dálnice D6
Staničení křížení na D6	km 4,260 32
Úhel křížení	84,05° (93,39g)
Požadovaná podjezdná výška	4,80 m
Volná výška pod mostem	5,00 m
Charakteristika mostu:	Trvalý mostní objekt, rámová integrální konstrukce z ocelových nosníků spřažených monolitickou deskou. Rámové stojky ze železobetonu založené hlubinně na velkopřůměrových pilotách.
Délka přemostění:	34,40 m
Délka mostu:	63,20 m
Délka nosné konstrukce:	39,40 m
Rozpětí jednotlivých polí:	38,00 m
Šikmost mostu:	$\alpha = 90,000^\circ$
Volná šířka mostu:	7,50 m
Šířka průch. prostoru veřejného:	most bez veřejného chodníku
Šířka mostu:	7,50 m (mezi svodidly)
Výška mostu nad terénem:	9,10 m (celková šířka mostu vč. říms)
Stavební výška:	6,823 m
Plocha nosné konstrukce mostu:	1,369-1,760 m (bez započtení průhybů)
Zatížení mostu:	8,50x39,40 = 334,90 m ²
	dle ČSN EN 1991-2 ed. 2 v platném znění 12/2018

Mostní objekt SO 205 je součástí komunikace II/198, stavba nadjezdu dálnice je součástí stavby dálnice D6 v úseku Žalmanov – Knínice. Účelem mostu je převedení přeložky komunikace II/198 (SO 123) přes dálnici D6. Most je navržen se šířkovým uspořádáním odpovídajícím kategorii S7,5/90. Most je navržen pro modely zatížení skupiny 1 dle ČSN EN 1991-2 ed. 2 vč. zatěžovacích schémat LM3 1800/200.

Most je navržen jako rámová integrální konstrukce. Rámová příčel je jedno-polová s rozpětím pole 38,0m a šířkou 8,50m. Rámová příčel je tvořena ze šestice ocelových nosníků spřažených monolitickou deskou. Nosníky mají proměnnou výšku 0,9-1,3m. Nosníky jsou vetknuty do rámových stojek.

Stojky jsou monolitické ze železobetonu a mají proměnnou tloušťku po výšce od 1,40m v patě po 2,50m u vetknutí. Stojky mají různou výšku, 8,19m u O1 a 8,17 u O2. Přečlové oblasti jsou s vlečenými přečlovými deskami dl. 6,0m uloženými vrubovými klouby na rubu rámových stojek. Přečlová oblast včetně detailů řešeno dle TP 261. Do stojek jsou vetknuty velkopřůměrové piloty pr. 1200mm. Stojky mají zavěšená křídla. Na zavěšená křídla navazují samostatná oddílovaná křídla navržená jako úhlové zdi. Celková délka křídel u O1 je 10,80m a u O2 je 13,0m.

Na mostě jsou římsy z železobetonu šířky 0,80m. Římsy jsou vybaveny zábradelními svodidly s plnou výplní. V římsách jsou osazeny vždy 2 chráničky 110/94mm, celkem 4ks navržené jako revizní pro případné budoucí použití.

Vozovka na mostě je třívrstvá a vychází z vozovky na předmostích (dle SO 123). Na celoplošné izolaci nosné konstrukce je provedena ochrana izolace z litého asfaltu, na které je ložná a obrusná vrstva z asfaltového betonu. Celková tloušťka vozovky je 130 mm.

Odvodnění mostu je zajištěno pomocí mostních odvodňovačů a odvodňovacích trubiček izolace zaústěných do svodného potrubí. Vše je situováno na obou stranách mostu před římsami. Svodná potrubí jsou vedena mezi ocelovými nosníky se zaústěním do příkopu podél dálnice. Odvodnění vozovky na předmostí před mostem je zajištěno skluzy do vsakovacích objektů v patě silničního náspu.. Součástí objektu mostu jsou základy na konci křídel a opevnění svahů podél křídel a před opěrami. Podél levých křídel mostu jsou navržena služební schodiště na úroveň příkopu podél dálnice D6.

SO 206 - Most na trati SŽ v km 4,460

Druh převáděné komunikace	Železniční trať Protivec – Bochoř
Traťový úsek	0531 Protivec (mimo) – Bochoř (včetně)
Definiční úsek	02 Protivec - Bochoř
Staničení trati	km 15 393,539
Přemostovaná překážka	Dálnice D6 úsek Žalmanov – Knínice (SO 101)
Kategorie komunikace	D 25,5/130 (SDP šířky 3,0 + 0,5 = 3,5 m)
Staničení křížení komunikace	km 4,464 812 (SO 101)
Úhel křížení	57,15°
Volná výška pod mostem	5,782 m

Charakteristika mostu: Trvalý železniční jednokolejný mostní objekt o jednom poli.

Prostě uložená nosná konstrukce je tvořena trámovou ocelovou nosnou konstrukcí se dvěma hlavními příhradovými nosníky a dolní spřaženou železobetonovou mostovkou. Uložení konstrukce kolmé na kalotových ložiscích. Opěry masivní založeny hlubinně na velkopřůměrových pilotách, mostní křídla rovnoběžná.

Délka přemostění:	52,100 m
Délka mostu:	74,200 m
Délka nosné konstrukce:	55,000 m
Rozpětí mostu:	54,000 m
Šikmost mostu:	$\alpha = 90,000^\circ$ (kolmý)
Volná šířka mostu:	5,320 m
Šířka mostu:	6,670 m
Výška mostu nad terénem:	7,5 m
Stavební výška:	1,700 m
Plocha nosné konstrukce mostu:	6,670 x 55,000 = 366,85 m ²
Zatížení mostu:	dle ČSN EN 1991-2 ed. 2 v platném znění 12/2018

Účelem mostu je převedení přeložky železniční trati Protivec-Bochoř (SO 651) přes novostavbu Dálnice D6 úsek Žalmanov – Knínice (SO 101). Přeložka železniční trati je použita z důvodu minimalizace délky výluky na trati. Převáděná trať není elektrifikována.

Most je navržen jako jednokolejný s šířkovým uspořádáním odpovídajícím VMP 2,5. Na mostě je převedeno uzavřené šterkové lože. Rozpětí mostu je navrženo tak, aby zohledňovalo výrazně šikmé křížení s překonanou dálniční komunikací.

Most je navržen s prostě uloženou nosnou konstrukcí o jednom poli. Nosná konstrukce je tvořena trámovou ocelovou konstrukcí se dvěma hlavními příhradovými nosníky a dolní spřaženou železobetonovou mostovkou.

Nosná konstrukce je přímá stejně jako osa koleje na mostě. V podélném směru niveleta koleje stoupá sklonem 1,013‰.

Horní pás příhradových nosníků je navržen z uzavřeného průřezu, diagonály a spodní pás jsou navrženy z průřezů tvaru I.

V příčném řezu má konstrukce šířku 6,67 m s rozšířením nad ložisky. Osová vzdálenost hlavních nosníků je 5,97 m. Nosníky jsou spojeny dolní spřaženou mostovkou tvořenou ocelovými příčnicí tvaru I s proměnou výškou a železobetonovou deskou tloušťky 300 mm. Deska mezi nosníky má oboustranný příčný dostředný sklon 3,0%. Odvodňovače jsou umístěny uprostřed vzdáleností příčnicí a jsou svedeny do podélného nerezového svodu odvodnění o sklonu 1%. Zábradlí na mostě je vedeno v rovině hlavních nosníků.

Na opěrách je nosná konstrukce uložena vždy na dvojici kalotových ložisek kotvených do spodní stavby přes ložiskové bloky. Obě opěry jsou masivní železobetonové s rovnoběžnými křídly. Opěry jsou založeny hlubinně na velkopřůměrových pilotách Ø 900 mm. Na opěrách je osazeno úhelníkové zábradlí.

SO 207 - Most na D6 přes Bochovský potok v km 5,500

Druh převáděné komunikace	Dálnice D6 – úsek Žalmanov - Knínice
Kategorie komunikace	D 25,5/130 (SDP 3,0 + 0,5) v základním šířkovém uspořádání mezi svodidly 11,25 + 3,5 + 11,25 = 26 m
Druh přemostované překážky	Přeložka polní cesty SO 134, Bochovský potok a přeložka polní cesty SO 135.
Staničení křížení	Křížení s SO 134 - km 5,406 821 Bochovský potok - km 5,531 756 Křížení s SO 135 - km 5,565 788
Úhel křížení	Křížení s SO 134 – 82,8° Bochovský potok – 52,1° Křížení s SO 135 – 79,8°
Volná výška pod mostem	2,5 – 11,6 m
Charakteristika mostu:	Trvalý mostní objekt ze dvou samostatných nosných konstrukcí – každá pro jeden pás dálnice D6. Spojitá dvoutrámová konstrukce o 5 polích z předpjatého betonu, o konstantní výšce průřezu, uložení kolmé na kalotových ložiskách na opěrách i pilířích. Opěry masivní, tížné, mostní křídla rovnoběžná. Vnitřní podpěry mostu tvoří vždy dvojice obdélníkových pilířů se zkosenými rohy. Založení mostu je u opěr a pilířů P3-P5 hlubinné na velkopřůměrových vrtaných pilotách. Pilíř P2 je založen plošně.
Délka přemostění:	196,500 m (v ose dálnice D6)
Délka mostu:	211,758 m (délka levého mostu) 212,842 m (délka pravého mostu)
Délka nosné konstrukce:	198,958 m (v ose levého mostu) 200,042 m (v ose pravého mostu)
Rozpětí jednotlivých polí:	35,867+41,852+41,892+41,916+35,936 m (v ose levého mostu) 36,0+42,0+42,0+42,0+36,0 m (v ose dálnice) 36,133+42,148+42,108+42,084+36,063 m (v ose pravého mostu)
Šikmost mostu:	$\alpha = 90,000^\circ$ (kolmý)
Volná šířka mostu:	11,750 m – levý most 11,750 m – pravý most
Šířka průchozího prostoru:	2 x 0,75 m (revizní chodník u levého i pravého mostu)

Šířka mostu:	29,700 m
Výška mostu nad terénem:	5 až 13,0 m
Stavební výška:	2,630 m (levý most) 2,352 m (pravý most)
Plocha nosné konstrukce mostu:	14,20 x (198,958 + 200,042) = 5 665,8 m ²
Zatížení mostu:	dle ČSN EN 1991-2 ed. 2 v platném znění 12/2018

Účelem mostu je převedení dálnice D6 přes přeložku polní cesty (SO 134), přes Bochovský potok a přeložku polní cesty SO 135. Z hlediska vegetace se jedná o mokřad Bochovského potoka. Doprovodná vegetace je i podél toku Bochovského potoka.

Most je navržen se šířkovým uspořádáním odpovídajícím kategorii D 25,5/130. Rozpětí mostu je navrženo tak, aby zohledňovalo všechny překážky vedoucí pod mostem a heterogenní geologické poměry, které se nacházejí pod mostem.

Most se skládá ze dvou samostatných nosných konstrukcí, každá mostní konstrukce je navržena pro jeden jízdní směr. Nosnou konstrukci levého i pravého mostu tvoří spojitá dvoutrámová konstrukce z monolitického předpjatého betonu o 6 polích s koncovými příčnicí.

V příčném řezu má nosná konstrukce konstantní šířku 14,2 m a je tvořena dvoutrámovým průřezem s deskovou mostovkou. Osová vzdálenost trámů je 6,75 m, jejich šířka při spodním povrchu je 1300 mm, při vetknutí do mostovky 1550 mm, výška trámů 2300 mm. Deska mezi trámy má šířku 5,20 m a tloušťku 300 mm, v šířce 1,4 m od trámů je zesílená náběhy, tloušťka ve vetknutí do trámu je 450 mm. Krajiní konzoly mají šířku vyložení 2,75 m resp. 3,1 m, tloušťka je proměnná, od 250 mm pod římsou až 500 mm ve vetknutí do trámu.

Horní povrch desky je v jednostranném sklonu 2,5%, s protispádem pod římsou na nižším okraji mostu, 4% u levého a 6% u pravého mostu. Nosná konstrukce mostu je z části v pravostranném oblouku R = 1900 m, který přechází na mostě v přechodnici L = 280 m. V podélném směru most stoupá, konstantní podélný sklon +1,26%.

Na opěrách na vnitřních podpěrách je nosná konstrukce uložena vždy na dvojicích kalotových ložisek kotvených do nosné konstrukce i spodní stavby přes ložiskové bloky.

Opěry O1 a O6 jsou masivní, s rovnoběžnými konzolovými křídly a přechodovými deskami, závěrné zídky s vybráním pro osazení mostních závěrů. Vnitřní podpěry P2, P3, P4 a P5 tvoří základové desky a dvojice sloupových dřiků obdélníkového průřezu se zkosenými hranami. Opěry a vnitřní podpěry P3-P5 jsou založené hlubině na velkopřůměrových pilotách Ø 1200 mm. Pilíř P2 je založen plošně z důvodu skalního podloží v základové spáře.

Římsy jsou navrženy monolitické železobetonové, vnější římsy mají šířku 1850 mm a vnitřní 1200 mm. Horní povrch je veden ve sklonu 4% směrem k vozovce, resp. 7% u vnitřní římsy s přejezdným obrubníkem. Svislé plochy vnějších říms mají výšku 650 mm (resp. 700 mm u vnitřních říms) a přesahují 300 mm přes boční líc nosné konstrukce. Horní povrch vnějších říms je v místě nouzových chodníků opatřen příčnou striáží v šířce 500 mm. Výška obrubníku říms je 150 mm, resp. 70 mm u pravé vnitřní římsy s přejezdným obrubníkem.

Na vnějších římsách mostu jsou osazena ocelová svodidla svodnicového typu pro úroveň zadrženi H3, a za nouzovým chodníkem je osazena protihluková stěna výšky 2,5 m na levém mostě resp. 2,0 m zábrana proti létajícímu ptactvu na pravém mostě. Protihlukové stěny a zábrany proti ptactvu na mostě jsou součástí mostního objektu, PHS za mostem jsou součástí SO 704. Ve středním dělicím pase je na vnitřní římsě levého mostu osazeno oboustranné ocelové svodidlo pro úroveň zadrženi H3.

Vozovka na mostě je navržena v tloušťce 90 mm, ve skladbě SMA 11 S tl. 40 mm a MA 16 IV tl. 45 mm.

SO 208 - Most na silnici II/606 v km 6,152

Druh převáděné komunikace	Silnice II/606
Kategorie komunikace	S 11,5/80 (odpovídá S 11,5/90 dle platné ČSN)
Druh přemostované překážky	D 25,5/130 (SDP šířky 3,0 + 0,5 = 3,5 m)
Staničení křížení na II/606	km 0,373 715
Staničení křížení na D6	km 6,152 294

Úhel křížení	$\alpha = 62,385^\circ$
Požadovaná podjezdová výška	4,8 m
Volná výška pod mostem	6,28 m (od povrchu komunikace směr Pha)
Charakteristika mostu:	6,79 m (od povrchu komunikace směr K. Vary) Trvalý rámový dvoupólový mostní objekt přes dálnici D6.
	Monolitická rámová konstrukce o 2 polích z předpjatého betonu, o proměnné výšce průřezu. Mostní objekt je půdorysně veden v přechodnici. Nosná konstrukce je vetknuta do žlb opěr a středového pilíře, mostní křídla jsou navržena jako rovnoběžná. Založení mostu vycházející z IGP je plošné na základových pasech.
Délka přemostění:	48,000 m (v ose mostu)
Délka mostu:	73,796 m
Délka nosné konstrukce:	55,500 m (v ose mostu)
Rozpětí jednotlivých polí:	50,000 m (25,000 m na každé pole v ose mostu)
Šikmost mostu:	$\alpha = 62,385^\circ$
Volná šířka mostu:	8,000 m
Šířka průch. prostoru:	2 x 0,75 m (revizní chodník na obou stranách mostu)
Šířka mostu:	11,100 m
Výška mostu nad terénem:	6,26 až 7,77 m (výška mezi komunikací a lícem nk)
Stavební výška:	Proměnná (930 mm - 1430 mm)
Plocha nosné konstrukce mostu:	10,50 x 55,50 = 582,75 m ²
Zatížení mostu:	dle ČSN EN 1991-2 ed. 2 v platném znění 12/2018
	- LM1 pro skupinu pozemních komunikací 1 (tab. NA.1 ČSN EN 1991-2 ed.2)
	- LM3 uvažovaná vozidla 1800/200 a 3000/240 (tab. NA.2 ČSN EN 1991-2 ed.2)

Účelem mostu je napojení SO 126, silnice II/606 na dálnici D6. Stavební objekt SO 208 v místě stavby přemostňuje dálnici D6 a převádí tak komunikaci II/606, která se dále na dálnici napojuje. Most se půdorysně nachází v přechodnici.

Most je navržen se šířkovým uspořádáním odpovídajícím kategorii D 7,5/90, po celém mostě je pak konstantní rozšíření 0,5 m, volná šířka mostu, šíře mezi zvýšenými obrubami je po celé délce mostu 8,0 m. Rozpětí mostu je navrženo tak, aby zohledňovalo přemostňovanou komunikaci pod mostem a heterogenní geologické poměry, které se nacházejí pod mostem.

Rozsah mostního objektu je dán nutností převedení silnice II/606 přes dálnici D6. Niveleta silnice II/606 se v místě mostu nachází circa 7,2 – 8,8 m nad jízdními pruhy dálnice D6. Pro návrh mostu byla zvolena monolitická rámová konstrukce o 2 polích z předpjatého betonu, o proměnné výšce průřezu. Nosná konstrukce je vetknuta do žlb opěr a středového pilíře, mostní křídla jsou navržena jako rovnoběžná. Založení mostu vycházející z IGP je plošné na základových pasech.

Nosnou konstrukci mostu tvoří monolitická rámová konstrukce o 2 polích z předpjatého betonu, o proměnné výšce průřezu 800 mm – 1300 mm. Rozpětí polí nosné konstrukce mostu je shodné, každé o délce 25,0 m. V příčném řezu má nosná konstrukce konstantní šířku 10,5 m a je tvořena trémovým T-

průřezem s proměnným náběhem. Deska (konzoly) T-průřezu je náběhovaná proměnné tloušťky 500 mm v místě vetknutí do trámu a 250 mm na obou koncích pod římsami. Délka vykonzolování je po celé délce mostu stejná o hodnotě 2,75 m. Tvar příčného řezu je v celé délce nosné konstrukce mezi podpěrami proměnný. Horní povrch desky je v jednostranném sklonu a je proměnný v hodnotách 2,5% - 6%, s protispádem 4% pod římsou na nižším okraji mostu. Nosná konstrukce mostu je v levostranné přechodnici. V podélném směru most stoupá o proměnné hodnotě. Před mostem je konstantní podélný sklon +4,4% a na mostě přechází do výškového zakružovací oblouku $R = 3000$ m.

Opěry a pilíře jsou plošně založené na základových pasech. Základové pasy opěr budou o šíři 4,0 m a výšce 1,38 m. Pas pilíře bude šířky 4,4 m a výšky taktéž 1,38 m. Horní povrch základových pasů bude vyspádován směrem od opěr, pilíře. Opěry: tvoří svíslé stojiny s po výšce proměnnou tloušťkou 750 mm – 1500 mm s výstupkem (rozšířením) pro osazení přechodové desky. Do stojin jsou zavěšená rovnoběžná křídla, na která dále navazují samostatné výběhové zídky plnící funkci křídel. Vetknutí stojek do základových pasů je provedeno pomocí vrubového kloubu – kyvná podpora. Pilíř: je šikmý ($62,385^\circ$) o půdorysných rozměrech 4,52 m x 0,9 m a výšky 7,74 m

Římsy jsou navrženy monolitické železobetonové a mají šířku 1550 mm. Horní povrch je veden ve sklonu 4% směrem k vozovce. Svíslé plochy vnějších říms mají výšku 650 mm a přesahují 300 mm přes boční líc nosné konstrukce. Horní povrch vnějších říms je v místě nouzových chodníků opatřen příčnou striáží v šířce 500 mm. Výška obrubníku říms je 150 mm. Podél vozovky jsou na římsách navržena ocelová svodidla svodnicového typu pro úroveň zadržení H2 dle TP 114. Výška svodnice nad povrchem vozovky je min. 0,75 m. Na římsách mostu jsou po obou stranách mostu osazena ocelová svodidla svodnicového typu pro úroveň zadržení H2 dle TP 114, a za nouzovými chodníky je osazeno mostní ocelové zábradlí výšky 1,1 m

Na mostě je navržena vozovka třívrstvá celkové tl. 130 mm (vč. izolace) ve složení dle ČSN 73 6242 s ohledem na navazující komunikaci. Vozovka nad přechodovou oblastí je navržena v celkové tl. min. 660 mm a ve shodném složení jako v přilehlém úseku silnice II/606.

U obou opěr je podél křídel (ve směru jízdy) navrženo služební schodiště šířky 750 mm.

SO 209 - Most přes vodní tok a biokoridor v km 6,600

Druh převáděné komunikace	D6
Kategorie komunikace	D 25,5/130 s rozšířením SDP o 0,5m
Druh přemostované překážky	Migrační biokoridor, vodní tok
Staničení křížení na D6	km 6,605 963
Úhel křížení	$\alpha = 90,000^\circ$
Požadovaná výška pod mostem	---
Volná výška pod mostem	2,835 m (v ose mostu - nátok)
Výška mostu	3,335 m
Charakteristika mostu:	<ul style="list-style-type: none"> - trvalý přesýpaný mostní objekt - složen se ze čtyř samostatných nosných konstrukcí - migrační objekt (regionální biokoridor) pro zajištění průchodnosti dálnice pro volně žijící živočichy - konstrukce polorámová monolitická ze železobetonu s náběhy - stojiny polorámu založeny na velkopřůměrových pilotách.
Délka přemostění:	7,000 m
Délka mostu:	19,100 m
Délka nosné konstrukce:	8,200 m

Rozpětí nosné konstrukce:	7,600 m
Šikmost mostu:	Kolmý, $\alpha = 90,000^\circ$
Volná šířka mostu:	26,500 m
Šířka mostu:	37,960 m
Výška mostu nad terénem:	5,330 m
Stavební výška:	2,500 m
Plocha nosné konstrukce mostu:	$8,20 \times 37,96 = 311,27 \text{ m}^2$
Zatížení mostu:	dle ČSN EN 1991-2 ed. 2 v platném znění 12/2018 LM1 pro skupinu pozemních komunikací 1 (tab. NA.1 ČSN EN 1991-2 ed.2) LM3 uvažovaná vozidla 1800/200 a 3000/240 (tab. NA.2 ČSN EN 1991-2 ed.2)

Účelem mostu je převedení dálnice D6 přes potok ústící ze Silničního rybníka. Most je navržen se šířkovým uspořádáním odpovídajícím kategorii R 25,5 / 130 s rozšířeným SDP o 0,5 m. Rozpětí mostu je navrženo tak, aby umožňovalo křížení koryta potoka s dálnicí D6 a byla umožněna migrace volně žijících živočichů v dotčeném území.

Jedná se o trvalý přesýpaný mostní objekt složený ze čtyř samostatných nosných konstrukcí. Migrační objekt zajišťuje průchodnost dálnice pro volně žijící živočichy. Polorámová monolitická konstrukce je železobetonová, s náběhy. Stojiny polorámu jsou založeny na velkopřůměrových pilotách.

Nosná konstrukce mostu je složena ze dvou stojin a rámové příčle s rozpětím 7,6 m. Výška příčle je proměnná 0,44 – 0,60 m. Sklon horního povrchu desky je střechovitý 3,0 %. Stojiny jsou na spodní straně vetknuty do základu, na straně vrchní jsou vetknuty do rámové příčle. Stojiny mají konstantní tloušťku stěny.

Římsy jsou navrženy monolitické železobetonové, široké 0,5 m s horním povrchem ve sklonu 4% směrem k vozovce. Svislá plocha vnějších říms má výšku 0,70 m. Do římsy je zakotveno lankové zábradlí z taženého kompozitu.

Na začátku mostu po obou stranách je navrženo služební schodiště šířky 750 mm na tělese náspu. Koryto biokoridoru bude na vtoku, pod mostem, a na výtoku odlážděno lomovým kamenem.

Na přesýpaném mostě probíhá konstrukce vozovky dálnice v plné tloušťce (SO 101). Na vnějších okrajích dálnice probíhají silniční ocelová svodidla pro úroveň zadržení N2, ve středním dělicím pásu dálnice probíhá oboustranné silniční ocelové svodidlo pro úroveň zadržení H3. Silniční svodidla jsou součástí SO 101.

SO 250 - Opěrná zeď v okružní křižovatce

Charakteristika objektu:	Trvalá úhlová opěrná zeď z monolitického železového betonu, s železobetonovou monolitickou římsou. Založení zdi se předpokládá plošné.
Délka zdi:	44,0 m (měřeno v líci zdi)
Výška zdi nad terénem:	max. 1,5 m
Výška zdi (včetně římsy):	0,87 – 3,055 m
Plocha zdi:	85,4 m ²
Zatížení zdi:	dle ČSN EN 1991-2 ed. 2 v platném znění 12/2018 - LM1 pro skupinu pozemních komunikací 1 (tab. NA.1 ČSN EN 1991-2 ed.2) - LM3 uvažovaná vozidla 1800/200 a 3000/240

(tab. NA.2 ČSN EN 1991-2 ed.2)

V souvislosti s navrhovanou přeložkou silnice I/6 – následně II/606 je navržena na okraji obce Bochov okružní křižovatka. Její poloha je navržena s ohledem na stávající křížení I/6 a I/208. V rámci této okružní křižovatky jsou napojeny i místní komunikace, které vyžadují netypický tvar této okružní křižovatky.

Opěrná zeď vede podél stávajícího stání pro automobily u domu č.p. 312 a 313 v ulici Karlovarská, mezi odbočkou na silnici II/208 směr Bečov nad Teplou a odbočkou na místní komunikaci do Bochova (ulice Karlovarská).

Opěrná úhlová zeď je navržena z monolitického železového betonu, s železobetonovou monolitickou římsou. Založení zdi se předpokládá plošné, případně může být upraveno v dalším projekčním stupni, a to na základě provedeného geotechnického průzkumu.

Opěrná zeď je rozdělena dilatačními spárami na šest dilatačních dílů, základová spára jednotlivých dílů je výškově uskočená podle průběhu přilehlého terénu.

Na římsě zdi je osazeno ocelové svodidlo s úrovní zadržení H2 dle TP 114, na konci zdi je umístěno betonové monolitické svodidlo z důvodu plynulého náběhu.

2.6.4. VODOHOSPODÁŘSKÉ OBJEKTY

Obecně

Dešťové vody z hlavní komunikace jsou odvedeny samostatně a odděleně od vod z přilehlých povodí středovou kanalizací do recipientů s předčištěním v sedimentačních nádržích. Aby byly eliminovány zvýšené odtoky zachycených vod z komunikace, navrhuje se před vyústěním stok do vodotečí ještě nádrže retenční, řešené jako suché poldry nebo nádrže podzemní.

V místech komunikace D6, kde je malý podélný sklon žlábků, je navržen štěrbínový žlab, který je včetně odtokových vpustí součástí objektu komunikace.

Křižovatkové větve jsou odvodněny do středové kanalizace.

Kanalizace je dimenzována v souladu s ČSN 736101 na odtokové množství z návrhového 15-ti minutového deště s periodicitou $n = 2$ ($i_{15} = 92,8$ l/s ha – pro stanici Podbořany). Pro odtok z mostů je uvažováno s návrhovým 10-ti minutovým deštěm s periodicitou $n=0,5$ pro stanici Podbořany, $i_{10} = 207$ l/s.ha. Pro stoky s dobou dotoku větší než 15 minut je provedena redukce návrhové intenzity Bartoškovou metodou.

Sedimentační nádrže (DUN) jsou navrženy v souladu s ČSN 75 6551 Odvádění a čištění odpadních vod s obsahem ropných látek, ČSN EN 858-1, 2 Odlučovače lehkých kapalin a TP 83 Odvodnění pozemních komunikací. Návrh technologie čištění odpovídá třídě odlučovače I, tab. 1 ČSN 75 6551 a ČSN EN 858-1, maximální přípustný obsah zbytkového oleje < 5 mg/l, sestava odlučovacího zařízení S-I-P dle ČSN EN 858-2, tab. B.1 a B.2.

DUN jsou řešeny jako podzemní prefabrikované nádrže. Zařízení jsou vybavena dostatečně velkými sedimentačními částmi, kde dochází k usazení kalových částic a částmi s osazenými koalescenčními filtry pro odloučení ropných látek. Minimální objem lapáku kalu odpovídá dle ČSN EN 858-2 hodnotě $200 \cdot NS$. Nádrže jsou svou kapacitou schopny zachytit i celý objem cisternového vozu při případné havárii.

Součástí objektů sedimentačních nádrží jsou i odpadní potrubí, zaústěná do retenčních nádrží.

Retenční nádrže jsou stejně jako předchozí objekty dimenzovány v souladu s obecnými požadavky dle doporučení TP83. Velikost retenčního objemu je stanovena výpočtem dle ČSN 75 9010 pro řadu srážkových úhrnů vyskytujících se s dobou opakování $1x$ za 5 let, $n = 0,2$, pro místně nejbližší srážkoměrnou stanici Mariánské Lázně.

Vedle objemu odtoku vyvolaného srážkou je druhým zásadním kritériem návrhu volba přípustného odtoku do recipientu. Jako výchozí kritérium byla pro návrh prázdnění retencí použita hodnota specifického odtoku $q = 3$ l/s/ha.

Retenční nádrže budou vybaveny regulačním zařízením pro řízené vypouštění vody, bezpečnostním přelivem a spodní výpustí umožňující vypuštění veškerého objemu zachytitelného v nádrži. Odtok z retenčního objektu do recipientu je součástí návrhu retenčního objektu.

Jako recipient bude sloužit Ratibořský potok (celkové vypouštěné množství je 46,8 l/s) a Bochovský potok (vypouštěné množství je 12,8 l/s).

Všechny objekty kanalizací, sedimentačních a retenčních nádrží budou ve správě ŘSD.

SO 301 - Středová kanalizace v km 0,000 - 1,210

Kanalizace objektu řeší odvodnění v úseku od začátku přeložky v km 0,000 do km cca 1,120, včetně mostního objektu SO 202 a mostu SO 201, přes který je kanalizace převedena v nadnásypu. Tento úsek je zaústěn do sedimentační nádrže (SO 311). Z ní zachycené dešťové vody odtékají přes prefabrikovanou podzemní retenční nádrž (SO 361) do silničního příkopu, který je následně zaústěn do Ratibořského potoka. Do této kanalizace je výhledově uvažováno se zaústěním cca 212 m kanalizace ze stavebního úseku „D6 Knínice-Bošov“ (jedná se o cca 30 l/s).

Navržená stoka A je dlouhá 1130,81 m. Délka stoky A1 činí 62,00 m a stoky A1-1 činí 16,00 m.

Návrhové množství $Q = 295$ l/s (včetně navazující stavby).

Navržená kanalizace přejde do správy ŘSD ČR.

Rozsah návrhu:

Stoka A	DN 250	445,00 m
	DN 300	140,00 m
	DN 400	530,00 m
	DN 600	15,81 m
Stoka A1	DN 250	16,00 m
	DN 400	46,00 m
Stoka A1-1	DN 250	16,00 m
Celkem	DN 250	477,00 m
	DN 300	140,00 m
	DN 400	576,00 m
	DN 500	15,81 m
Přípojky UV	DN 200	716,00 m

SO 302 - Středová kanalizace v km 1,490 - 5,355

Kanalizace objektu řeší odvodnění v úseku od km 1,400 (za mostem SO 202) do km cca 5,370 (včetně mostního objektu SO 207). Tento úsek je zaústěn do sedimentační nádrže (SO 312). Z ní zachycené dešťové vody odtékají přes zemní retenční nádrž a její odpad (SO 362) do Ratibořského potoka.

Navržená stoka B je dlouhá 3968,81 m. Délka stoky B1 činí 340,12 m.

Návrhové množství $Q = 756$ l/s.

Navržená kanalizace přejde do správy ŘSD ČR.

Rozsah návrhu:

Stoka B	DN 300	14,25 m
	DN 400	620,20 m
	DN 500	760,45 m
	DN 600	1090,56 m
	DN 800	1497,60 m
Stoka B1	DN 250	76,99 m
	DN 300	233,00 m
	DN 400	30,13 m
Stoka B1-1	DN 250	67,00 m
Stoka B2	DN 250	18,64 m
Stoka B3	DN 250	93,50 m
Stoka B4	DN 250	83,00 m
Stoka B5	DN 250	109,00 m
Stoka B6	DN 250	117,25 m
Stoka B7	DN 250	15,00 m
Celkem	DN 250	503,39 m
	DN 300	233,00 m
	DN 400	650,33 m
	DN 500	760,45 m
	DN 600	1090,59 m

	DN 800	1497,60 m
Přípojky UV	DN 200	2459,15 m

SO 303 - Středová kanalizace v km 5,650 – 6,950

Kanalizace objektu řeší odvodnění silnice D6 v úseku od km 5,590 (za mostem SO 207) do konce její přeložky v km 6,950 a výhledově z následujícího stavebního úseku „D6 Knínice-Olišová Vrata“ do km 7,343 (jedná se o cca 62 l/s). Tento úsek je zaústěn do sedimentační nádrže (SO313). Z ní zachycené dešťové vody odtékají přes zemní retenční nádrž a její odpad (SO 363) do Bočovského potoka.

Navržená stoka C je dlouhá 1311,60 m. Délka stoky C1 činí 71,00 m.

Návrhové množství $Q = 240$ l/s (včetně navazující stavby).

Navržená kanalizace přejde do správy ŘSD ČR.

Rozsah návrhu:

Stoka C	DN 300	80,38 m
	DN 400	796,50 m
	DN 500	434,72 m
Stoka C1	DN 250	71,00 m
Přípojky UV	DN 200	604,03 m

SO 311 - Sedimentační nádrž č.1 včetně odtoku v km 1,170

Do nádrže jsou svedeny vody z kanalizace SO 301. Nádrž je umístěna na levé straně rozšířené komunikace (součást SO101). Odpadní potrubí ze sedimentační nádrže se zaústuje do podzemní retenční nádrže (SO 361), která je taktéž umístěna v zálivu SO 101 před mostem SO 202 vlevo. Odpad z retenční nádrže je vyústěn do silničního příkopu, jenž je následně zaústěn do přeložky Ratibořského potoka (SO331). Sedimentační nádrž je navržena prefabrikovaná podzemní, sestávající z části sedimentační a koalescenčního odlučovače ropných látek.

DUN je navržena na návrhový průtok dešťovou kanalizací, která je dimenzována v souladu s ČSN 736101 na odtokové množství z návrhového 15-ti minutového deště s periodicitou $p = 2$ ($i_{15} = 92,8$ l/s/ha) a činí $Q_{kan} = 295$ l/s. Maximální přítok do nádrže je stanoven z kapacity přívodního potrubí kanalizace. Pro případ většího než návrhové množství je u nádrže navržen havarijný obtok.

Minimální objem lapáku kalu odpovídá dle ČSN EN 858-2 hodnotě 200*NS, což v daném případě činí 56 m³.

Navržená sedimentační nádrž včetně jejího obtoku a odpadu přejde do správy ŘSD ČR.

Rozsah návrhu:

Sedimentační nádrž		1 ks
Odpadní potrubí	DN 600	19,77 m
Bezpečnostní obtok	DN 400	1,30 m

SO 312 - Sedimentační nádrž č.2 včetně odtoku v km 1,520

Do nádrže jsou svedeny vody zachycené kanalizací SO 302. Nádrž je umístěna vlevo u paty silnice D6, ve společném oploceném areálu s retenční nádrží SO 362. Příjezd do areálu je zajištěn nově navrženou přístupovou komunikací SO 137, která navazuje na přeložku silnice II/606 (SO 121). Odpadní potrubí ze sedimentační nádrže se zaústuje do retenční nádrže SO 362. Sedimentační nádrž je navržena prefabrikovaná podzemní, sestávající z části sedimentační a koalescenčního odlučovače ropných látek.

DUN je navržena na návrhový průtok dešťovou kanalizací, která je dimenzována v souladu s ČSN 736101 na odtokové množství z návrhového 15-ti minutového deště s periodicitou $p = 2$ ($i_{15} = 92,8$ l/s/ha) a činí $Q_{kan} = 756$ l/s. Maximální přítok do nádrže je stanoven z kapacity přívodního potrubí kanalizace. Pro případ většího než návrhové množství je u nádrže navržen havarijný obtok.

Minimální objem lapáku kalu odpovídá dle ČSN EN 858-2 hodnotě 200*NS, což v daném případě činí 151 m³.

Navržená sedimentační nádrž včetně jejího obtoku a odpadu přejde do správy ŘSD ČR.

Rozsah návrhu:		
Sedimentační nádrž		1 ks
Obtok nádrže	DN 600	1,45 m
Odpadní potrubí	DN 400	8,30 m
	DN 800	50,99 m

SO 313 - Sedimentační nádrž č.3 včetně odtoku v km 5,690

Do nádrže jsou svedeny vody zachycené kanalizací SO 303. Nádrž bude umístěna vlevo u paty silnice D6, ve společném oploceném areálu s retenční nádrží SO 363. Příjezd do areálu je zajištěn po místních komunikacích Bochova. Odpadní potrubí ze sedimentační nádrže se zaústí do retenční nádrže SO 363. Sedimentační nádrž je navržena prefabrikovaná podzemní, sestávající z části sedimentační a koalescenčního odlučovače ropných látek.

DUN je navržena na návrhový průtok dešťovou kanalizací, která je dimenzována v souladu s ČSN 736101 na odtokové množství z návrhového 15-ti minutového deště s periodicitou $p = 2$ ($i_{15} = 92,8$ l/s/ha) a činí $Q_{kan} = 240$ l/s. Maximální přítok do nádrže je stanoven z kapacity přívodního potrubí kanalizace. Pro případ většího než návrhového množství je u nádrže navržen havarijný obtok.

Minimální objem lapáku kalu odpovídá dle ČSN EN 858-2 hodnotě 200*NS, což v daném případě činí 48 m³.

Navržená sedimentační nádrž včetně jejího obtoku a odpadu přejde do správy ŘSD ČR.

Rozsah návrhu:		
Sedimentační nádrž		1 ks
Odpadní potrubí	DN 500	38,45 m
Obtok nádrže	DN 400	15,85 m

SO 321 - Přeložka vodovodu DN 100 v km 5,020

Přeložka je vyvolána návrhem silnice D6 a přeložkou melioračního odpadu SO333. Trasa navržené silnice v místě křížení se stávajícím vodovodem DN 100 (přívodní řad C) je v zářezu. Přeložku vodovodu navrhujeme kolmo pod silnicí D6, a to v místě přechodu silnice ze zářezu do násypu. Při křížení s komunikací a přeložkou melioračního odpadu je potrubí uloženo v ocelové chráničce DN 300. V chráničce bude potrubí uloženo na kluzné vymezovací objímky. Trasa přeložky začíná vlevo od silnice D6 před stávající vzdušnickovou šachtou a zpátky na stávající vodovod se napojuje vpravo od silnice D6 před křížením vodovodního řadu s otevřeným melioračním odpadem. Na trase přeložky vodovodního řadu, za vykřížením se s přeložkou melioračního odpadu (SO 333), bude umístěn kalník (hydrant) bez šachty. Přeložená část vodovodu se předpokládá z plastového potrubí PE100, 110x10,0, PN16, SDR11. Spojení na Pe 100 potrubí budou řešeny elektrospojkami. V souvislosti s přeložkou řadu dojde k odpojení původního ocelového potrubí DN 100 v délce 103,5 m.

Správcem překládaného vodovodního řadu je VaK Karlovy Vary a.s..

Rozsah návrhu:		
Potrubí PE100, 110x10,0, PN16, SDR11		140,50 m
Ocel. chránička DN 250		49 m
Hydrant (kalník)		1 ks

SO 322 - Přeložka vodovodu Bochov

Přeložka vodovodního řadu je vyvolána úpravou křižovatky (SO 125) v Bochově.

Návrh se skládá z přeložky č.1 a přeložky č.2.

Přeložka č.1 nahrazuje ocelový vodovodní řad DN 100 v úseku jeho přechodu přes křižovatku silnic I/6 a II/208 nad Bochovem. Komunikaci I/6 podchází s uložením v chráničce. V místě okružní křižovatky jsou na vodovodním řadu vysazeny dvě domovní přípojky.

Přeložka vodovodu č.1 je navržena z plastového potrubí PE100, 90x5,4, PN10, SDR17 v délce 62,76 m. K napojení přeložky vodovodu dochází na sjezdu z okružní křižovatky do areálu Lesů ČR, kde vede ocelové potrubí DN 80. Přeložka obchází okružní křižovatku s uložením pod jejími sjezdy. Pod stávající silnicí I/6 i komunikací v ulici Karlovarská bude potrubí uloženo do ocelových chrániček DN 200. Přeložka řadu bude ukončena podzemním hydrantem zajišťujícím funkci kalníku.

V souvislosti s překládkou vodovodního potrubí je nutné provést také přepojení dvou nemovitostí na nové potrubí. Jedná se o přípojku vody D32 pro nemovitost s č.par. 410 a D63 pro nemovitosti s č. par. 436/1 a 438/1.

V rámci přeložky č.1 bude odpojeno 66,20 m potrubí DN 100, uloženého v chrániče.

Přeložku č.2 je nutné provést s ohledem na terénní úpravy svahu u sjezdu z okružní křižovatky do ulice Nádražní. Rozšíření svahu zářezu si vyžádá také technické úpravy na stávající vodovodní přípojce. Přeložka řadu č.2 je navržena z plastového potrubí PE100, 90x5.4, PN10, SDR17 v délce 21,71 m. Začíná v místě odbočení přeložky č.1 ze stávajícího řadu a je ukončena podzemním hydrantem plnicím funkci vzdušníku, poblíž stávající armaturní (vodoměrné) šachty.

V souvislosti s překládkou potrubí vodovodního řadu bude provedeno také přepojení přípojky pro areál Lesů ČR na nové potrubí. Jedná se o přípojku vody z litiny DN 80. V rámci přepojení bude nutné zřídit také novou vodoměrnou šachtu VŠ. Ta původní zasahuje do navrhovaného silničního zářezu. Přípojka bude provedena z plastového potrubí PE100, 90x5.4, PN10, SDR17.

V místě vzniklého uzlu L1 budou na větve přeložek osazeny uzávěry.

V rámci přeložky č.2 bude odpojeno 42,20 m ocelového potrubí profilu 90 mm a cca 8,30 m litinového potrubí DN 80. U armaturní šachty bude prolomena stropní deska. V souvislosti se zářezem dojde také k odbourání části jejích stěn tak, aby její zbylá konstrukce ze zářezu nevyčnívala. Vystrojení armaturní šachty bude demontováno a předáno majiteli. Po demontáži dojde k zasypání zbývajících konstrukce šachty, která zůstane v zemi.

Mimo přeložky vodovodních řadů v prostoru okružní křižovatky SO 125 v Bochově, bude nutné v souvislosti s návrhem silnic SO 101 a SO 126 (vedeny v zářezu) provést odpojení dvou úseků stávajícího vodovodního řadu mimo provoz včetně zaslepení částí potrubí, které zůstanou uloženy v zemi. V souvislosti se stavbou silnice SO 101 bude odpojeno ocelové potrubí profilu 90 mm v délce 66,0 m a v souvislosti se stavbou silnice SO 126 v délce 26,0 m.

Správcem vodovodu v Bochově je VaK Karlovy Vary a.s..

Rozsah návrhu:

Vodovodní řad č.1	PE100, 90x5.4, PN10, SDR17	62,76 m
Vodovodní řad č.2	PE100, 90x5.4, PN10, SDR17	21,71 m
Přípojka VP1	PE100, 32x2.0, PN10, SDR17	5,30 m
Přípojka VP2	PE100, 63x3.8, PN10, SDR17	6,30 m
Přípojka VP3	PE100, 90x5.4, PN10, SDR17	6,10 m
Ocel. chránička č.1	DN 200	22,50 m
Ocel. chránička č.2	DN 200	18,30 m
Hydrant	DN 80	2 ks
Vodoměrná šachta	vnitřní půdorys 3,5m x 1,5m	1 ks

SO 331 - Přeložka Ratibořského potoka v km 1,320

Přeložka vodoteče je vyvolána návrhem komunikace. Pod objektem komunikace je vodoteč převedena pod mostem (SO202).

Koryto se uvažuje s šířkou dna 3,0m, min. hloubkou 1,00m a sklonem svahů 1:2. Dno a svahy (na výšce cca 0,5 m) navrhujeme opevnit kamenným záhozem. Přeložka potoka je vedena z větší části v trase stávajícího koryta, proto navrhujeme pro jednodušší provádění provizorní přeložku potoka.

Do vodoteče jsou vypouštěny vody ze středové kanalizace SO 301 a SO 302, dešťové vody jsou před zaústěním čištěny v sedimentačních nádržích SO 311 a SO 312. Odtoky z kanalizací jsou eliminovány v retenčních nádržích SO 361 a SO 362. Do potoka je přímo zaústěn trubní odpad DN 800 z retenční nádrže SO 362, trubní odpad z retenční nádrže SO 361 se vyústuje do silničního příkopu SO 132, který se následně zaústuje do potoka.

Kromě vod ze zpevněných ploch silnice D6 jsou do potoka zaústěny také silniční příkopy (SO 101 a SO 132) včetně jednoho příkopu zatrubněného (SO 347 Zatrubnění příkopu v km 1,210 vpravo).

V místě vyústění trubního odpadu bude koryto v délce cca 10,0 m opevněno kamenným záhozem na celou výšku.

Z důvodu plynulého navázání přeložky na stávající koryto se předpokládá pročištění stávajícího koryta v úseku 13,0 m před začátkem a 11,0 m za koncem úpravy. Původní nahrazené koryto, stejně jako koryto provizorní přeložky, bude zasypáno vhodným materiálem, povrch bude ohumusován a oset.

Správcem stávajícího potoka je Povodí Vltavy s.p..

Rozsah návrhu:

Přeložka vodoteče 180,57 m (včetně koryta pod mostem)

Provizorní přeložky vodoteče 206,18 m

SO 332 - Přeložka otevřených odpadů (HMZ) v km 3,595

Přeložka melioračních odpadů je vyvolána návrhem silnice D6. Jedná se o odpady vedené pod názvy „Bochov HOZ C“ (ID 212-043) a „Bochov HOZ D“ (ID 212-038). Otevřený odpad ID 212-038 se zaústí do otevřeného odpadu ID 212-043.

V návrhu řešení jsou oba otevřené odpady před silnicí D6 spojeny do jednoho. Pod objektem komunikace je odpad převeden rámovým propustkem 101-3 o rozměrech 2 x 2 m. Za propustkem je přeložka odpadu napojena na stávající koryto.

Koryto se uvažuje s šířkou dna 1,0 m, min. hloubkou 1,0-1,1 m a sklonem svahů 1:2. Dno a svahy (na výšce cca 0,5 m) navrhujeme opevnit kamenným záhozem.

Z důvodu plynulého navázání přeložek na stávající koryta se předpokládá pročištění stávajícího koryta v úseku 10 m před začátkem a za koncem úpravy. Původní nahrazené koryto bude zasypano vhodným materiálem, povrch bude ohumusován a oset.

Do přeložky koryta odpadů jsou zaústěny silniční příkopy SO 101 a také překládaný meliorační svod řešený v rámci SO 345.

Správcem stávajícího otevřeného odpadu je SPÚ.

Rozsah návrhu:

Přeložka odpadu ID 212-038	65,66 m	(ve správě SPÚ)
Zrušení odpadu ID 212-038	133,95 m	
Přeložka odpadu ID 212-043	157,56 m	(délka včetně propustku)
Přeložka odpadu ID 212-043	56,37 m	(ve správě ŘSD ČR)
Přeložka odpadu ID 212-043	101,19 m	(ve správě SPÚ)
Zrušení odpadu ID 212-043	122,96 m	

SO 333 - Přeložka otevřených odpadů (HMZ) v km 4,760 - 5,145

V uvedeném úseku trasa silnice D6 kříží dva otevřené odvodňovací odpady, které se spojují do jednoho. Jedná se o odpady vedené pod názvy „Bochov, HOZ část A-O“ (ID 212-037) a „Bochov, HOZ část A-OC“ (ID 212-044).

V návrhu řešení jsou oba otevřené odpady před silnicí D6 spojeny do jednoho. Pod objektem komunikace je odpad převeden rámovým propustkem 101-4 o rozměrech 2 x 2 m. Za propustkem je přeložka odpadu napojena na stávající koryto.

Do přeložky otevřeného odpadu ID 212-37 je zaústěna také přeložka koryta vedeného jako ostatní vodní linie křížící silnici D6 ve staničení km 4,780. Důvodem takto řešené přeložky je vedení silnice D6 v místě křížení v zářezu.

Součástí stavebního objektu je dále zkrácení dvou otevřených odpadů HOZ ID 212-045 a HOZ ID 212-046 v úseku staničení silnice D6 km 4,470 – 4,850). Zásah do těchto stávajících odvodňovacích zařízení je způsoben úpravou železniční trati Protivec – Bochov (SO 651).

Překládaná koryta uvažujeme se šířkou dna 0,6 m, min. hloubkou 0,9-1,1 m a sklonem svahů 1:2. Dno a svahy (na výšce cca 0,5 m) navrhujeme opevnit kamenným záhozem.

Z důvodu plynulého navázání přeložek na stávající koryta se předpokládá pročištění stávajícího koryta v úseku 10 m před začátkem a za koncem úpravy.

Do přeložek otevřených odpadů jsou zaústěny silniční příkopy SO 101 a tři překládané meliorační svody řešené v rámci SO 346.

Součástí stavebního objektu jsou též terénní úpravy související se zrušením již nevyužitého odpojeného koryta a vyjmutí potrubí tří stávajících propustků DN 500 včetně jejich betonových čel.

Správcem stávajících odvodňovacích odpadů je SPÚ, u koryta vedeného jako ostatní vodní linie správce není určen.

Rozsah návrhu:

Přeložka odpadu ID 212-037	155,48 m	(délka včetně propustku)
Přeložka odpadu ID 212-037	54,52 m	(ve správě ŘSD ČR)
Přeložka odpadu ID 212-037	100,96 m	(ve správě SPÚ)
Zrušení odpadu ID 212-037	127,81 m	
Přeložka odpadu ID 212-044	59,00 m	(délka včetně propustku)
Přeložka odpadu ID 212-044	0,77 m	(ve správě ŘSD ČR)

Přeložka odpadu ID 212-044	58,23 m	(ve správě SPÚ)
Zrušení odpadu ID 212-044	87,84 m	
Zrušení propustku DN500 u ID 212-044	6,15 m	
Přeložka ostatní vodní linie	317,34 m	(bez určení správcovství)
Zrušení ostatní vodní linie	78,92 m	
Zrušení 2 propustků DN500 u vodní linie	12,74 m	
Zrušení odpadu ID 212-045	242,09 m	
Zrušení propustku DN500 u ID 212-045	6,10 m	
Zrušení odpadu ID 212-046	4,00 m	

SO 334 - Úprava otevřeného odpadu (HMZ) v km 0,065 SO 122

Úprava melioračního odpadu (ID 212-353) je vyvolána přeložkou silnice III. tř. na Údrč (SO122). Vlivem přeložky silnice dojde ke zrušení stávajícího propustku a jeho nahrazení novým o profilu DN1200, který stávající odpad zahloubí. Z tohoto důvodu je třeba upravit niveletu stávajícího odpadu za novým propustkem. Trasa odpadu zůstane ve stávající poloze.

Koryto se uvažuje dle stávajícího se šířkou dna 1,0 m, min. hloubkou 1,0-1,1 m a sklonem svahů 1:2. Dno a svahy (na výšce cca 0,5 m) navrhujeme opevnit kamenným záhozem.

Z důvodu plynulého navázání úpravy na stávající koryto se předpokládá pročištění stávajícího koryta v úseku 10 m za začátku úpravy.

Přechod mezi trubním a otevřeným odvodňovacím kanálem bude zajištěn betonovým svislým čelem.

Do upraveného otevřeného odpadu se zaústí silniční příkopy SO 122 i překládané meliorační svody SO 344.

Správcem stávajícího odvodňovacího odpadu je SPÚ.

Rozsah návrhu:

Úprava odpadu ID 212-353	114,26 m	(délka včetně propustku)
Úprava odpadu ID 212-353	29,59 m	(ve správě KSUSKK)
Úprava odpadu ID 212-353	84,67 m	(ve správě SPÚ)
Zrušení otevřeného odpadu ID 212-353	97,40 m	
Zrušení zatrubněného odpadu ID 212-353	3,50 m	

SO 335 - Úprava bezejmenného potoka v km 6,600

Úprava vodoteče je vyvolána návrhem komunikace D6 (SO 101) a doprovodné silnice II/606 (SO 126). Pod objektem hlavní komunikace je vodoteč převedena díky mostní konstrukci (SO209). Pod doprovodnou silnicí II/606 pak rámovým propustkem 2,0 x 1,0 m (SO 126-2).

Koryto se uvažuje s šířkou dna 0,5 m, min. hloubkou dle stávajícího stavu cca 0,60 m a sklonem svahů 1:2. Dno a svahy (na výšce cca 0,5 m) navrhujeme opevnit kamenným záhozem.

V souvislosti se stavbou silnice D6 a doprovodné komunikace dojde ke zrušení stávajícího koryta v délce 137,37 m. Propustek DN1000 pod stávající 1/6 v délce 16,61 m bude rušen v rámci SO 101.

Z důvodu plynulého navázání upravovaného úseku na stávající koryto se předpokládá v začátku úpravy pročištění propustku DN 600 v délce 5,75 m a v konci úpravy pročištění koryta v úseku 10 m. Původní nahrazené koryto bude zasypáno vhodným materiálem, povrch bude ohumusován a oset.

Do upraveného úseku vodoteče jsou nově navrženy přítoky silničních příkopů SO 101 a SO 126.

Správcem stávajícího potoka je Povodí Vltavy s.p..

Rozsah návrhu:

Úprava koryta potoka	153,09 m	(délka včetně propustku)
Úprava koryta potoka	86,09 m	(ve správě ŘSD ČR)
Úprava koryta potoka	67,00 m	(ve správě PVL)
Zrušení koryta potoka	137,37 m	

SO 336 - Úprava bezejmenného toku v km 0,270

Úprava vodoteče (ostatní vodní linie) je vyvolána návrhem komunikace D6. S ohledem na konfiguraci terénu je nové koryto vedeno v souběhu s tělesem silnice D6 až do staničení km 0,423, kde je zaústěno do vodního toku spravovaného Povodím Vltavy s.p.

Koryto se uvažuje s šířkou dna 0,6 m, min. hloubkou dle stávajícího stavu cca 0,80 m – 1,00 m a sklonem svahů 1:2. Dno a svahy (na výšku cca 0,5 m) navrhujeme opevnit kamenným záhozem.

Obdobným způsobem dojde k opevnění stávajícího koryta v délce 7,05 m také na vodním toku, do kterého se navržená úprava koryta zaústíje.

Původní nahrazené koryto bude zasypano vhodným materiálem, povrch bude ohumusován a oset.

Správcem stávajícího toku není nikdo určen. Vše je tedy v kompetenci vlastníků pozemků.

Rozsah návrhu:

Úprava vodní linie	197,00 m
Zrušení ostatní vodní linie	231,80 m

SO 341 - Úprava trubního odpadu DN 300 v km 3,115

Jedná se o úpravu stávajícího trubního odpadu vedeného pod názvem „Těšetice převod K3“ (ID 212-058) včetně stávajících otevřených melioračních odpadů „Těšetice K3b“ (ID 212-053) a „Těšetice K4“ (ID 212-052).

HOZ ID 212-52 je otevřený odvodňovací kanál dlouhý 107,0 m, který se následně zaústíje přes vtokový objekt do trubního odvodňovacího kanálu DN 300, vedeného jako HOZ ID 212-58. HOZ ID 212-052 se v celé své délce dostává do kolize s výstavbou zemního tělesa silnice D6. Z tohoto důvodu je uvažováno s jeho zrušením. Funkci odvádění povrchových vod po něm převezme navržený patní příkop silničního tělesa SO 101.

HOZ ID 212-53 je otevřený odvodňovací kanál dlouhý 34,0 m, který přichází ke vtokovému objektu trubního odpadu HOZ ID 212-058 z protilehlé strany otevřeného odpadu HOZ ID 212-052. Také tento odpad se v celé délce dostává do kolize s výstavbou zemního tělesa silnice D6. Proto i u něj je uvažováno s jeho zrušením. Funkci odvádění povrchových vod po něm převezme navržený patní příkop silničního tělesa SO 101.

HOZ ID 212-58 je trubní odvodňovací kanál, který podchytává oba výše zmiňované otevřené odvodňovací kanály. S ohledem na návrhové zemní těleso silnice D6 je nutná i jeho úprava. V km 3,116 je na silničním příkopu navržen vtokový objekt, přes který se dostávají zachycené povrchové vody z příkopů do zatrubnění pod silnici D6. Za silnicí je na úpravu trubního odpadu napojena horská vpust, která je osazená do příkopu na opačné straně D6. Trubní odpad je napojen do stávajícího trubního kanálu K3 přes kanalizační šachtu.

Součástí stavebního objektu je zrušení odpojeného potrubí včetně původního vtokového objektu.

Správcem stávajících melioračních odpadů je SPÚ.

Rozsah návrhu:

Zrušení otevřeného odpadu HOZ ID 212-052	107,00 m
Zrušení otevřeného odpadu HOZ ID 212-053	34,00 m
Zrušení trubního odpadu DN 300 HOZ ID 212-058	42,15 m
Úprava trubního odpadu DN 300 HOZ ID 212-058	48,36 m
Přípojka HV DN 200 HOZ ID 212-058	7,84 m

SO 342 - Úprava trubního odpadu DN 300 v km 3,340

Navržená silnice D6 v km 3,340 kříží tok IDVT 10283152. Jde o výpust severní hrází Obecního Údrčského rybníka. V současnosti je rybník zcela bez vody, zarostlý náletovou vegetací (převážně břízami). V rámci SO 391 dojde k jeho revitalizaci.

Koryto vodního toku v místě pod navrženou silnicí přechází do zatrubnění. Dle zjištěných podkladů je zatrubnění řešeno jako trubní odpad K5.

V rámci tohoto stavebního objektu je zrušena část otevřeného i zatrubněného vodního toku kolidující s návrhem silničního tělesa a navržena úprava trubní části toku. Převedení otevřeného koryta toku pod mostem včetně napojení se na stávající koryto na nátoku, je řešeno v rámci SO 204.

Úsek vodního toku pod mostem SO 204, ohraničený na nátoku stabilizačním prahem a na odtoku vtokový objekt VO342.1, přejde v délce 51,74 m do správy ŘSD ČR. Úsek otevřeného koryta na nátoku

mezi napojením se na stávající koryto a stabilizační práh u mostního odláždění v délce 14,56 m přejde pod správu Povodí Vltavy a.s..

Správcem toku IDVT 10283152 je Povodí Vltavy s.p..

Rozsah návrhu:

Zrušení trubního toku DN 300	40,08 m
Zrušení otevřeného toku	28,34 m
Úprava zatrubněného toku DN 300	6,22 m

SO 343 - Úprava trubního obtoku DN 1000 u rybníka v km 5,545

Jedná se o úpravu Bočovského potoka (IDVT 10261964) u koupaliště (rybníka) situovaného nad městem Bochov. Vodní tok je v prostoru koupaliště zatrubněn. Zatrubnění je provedeno z železobetonových trub DN 1000, v místě lomu na trase je na potrubí osazena šachta.

Stávající zatrubnění se dostává do kolize s mostním pilířem SO 207 a navrženou přeložkou polní cesty SO 135. Úprava spočívá v přeložení stávajícího zatrubnění mimo mostní pilíře i přeložku polní cesty SO 135, kterou je třeba pod most taktéž umístit. V návrhu je uvažováno s napojením silničního příkopu hlavní trasy D6 (SO 349) do navržené úpravy zatrubnění vodního toku.

Součástí stavebního objektu je zrušení odpojeného potrubí DN 1000.

Správcem Bočovského potoka je Povodí Vltavy s.p..

Rozsah návrhu:

Zatrubnění toku:	DN 1000	70,00 m
Zrušení zatrubnění:	DN 1000	62,50 m

SO 344 - Úprava meliorací Údrč v km 0,000 - 2,440

Stavební objekt řeší úpravy stávajících meliorací dotčených návrhem komunikací v katastru obce Údrč, a to v úsecích staničení silnice D6 km 0,000 – km 0,570 a km 2,160 – km 2,320. Podkladem pro návrh úprav byly vyznačené meliorované plochy, na jejichž základě byly získány podklady o stávajícím melioračním detailu.

Tyto podklady byly poskytnuty bez udání souřadnic a s omezenou možností umístění do geodetického zaměření. Z toho vyplývá i přesnost navržených opatření, které se mohou po podrobném zpracování dalšího stupně dokumentace a i při vlastní realizaci lišit od skutečnosti. Úpravy odvodnění jsou řešeny návrhem svodného drénu, který podchytí stávající drenážní systém s následným zaústěním do stávajících svodných drénu nebo vodotečí. Tam, kde toto řešení není reálné, je navržen podchod trativodu pod tělesem komunikace. Svodné drény se navrhují z trativodních perforovaných trubek, podchody pod komunikacemi z kanalizačních trub ukončených šachtami.

Dotčená meliorační zařízení jsou ve správě i majetku vlastníků pozemků.

Rozsah návrhu :

Svodné trativodní potrubí

SD1a	DN 150	13,78 m
SD1b	DN 150	42,98 m
SD2a	DN 150	73,80 m
SD2b	DN 150	11,57 m
SD3	DN 150	83,10 m
SD4a	DN 150	30,45 m
SD4b	DN 150	108,27 m
SD4c	DN 150	12,42 m
SD5a	DN 150	15,60 m
SD5b	DN 150	142,35 m
SD6	DN 150	14,59 m
Celkem	DN 150	548,91 m
Podchody pod komunikací		
P1	DN 250	24,66 m
P2	DN 250	58,41 m
P4	DN 250	56,40 m
Celkem	DN 250	139,47 m

SO 345 - Úprava meliorací Těšetice v km 2,400 - 4,400

Objekt řeší dle dostupných podkladů úpravy dotčených odvodňovacích zařízení v km 2,770 a km 3,340 – km 4,200. Podkladem pro návrh úprav byly vyznačené meliorované plochy, na jejichž základě byly získány podklady o stávajícím melioračním detailu v zájmové lokalitě obce Těšetice.

Úpravy odvodnění jsou řešeny návrhem svodného drénu, který podchytí stávající drenážní systém s následným zaústěním do stávajících svodných drénu nebo vodotečí. Tam, kde toto řešení není reálné, je navržen podchod trativodu pod tělesem komunikace. Svodné drény se navrhují z trativodních perforovaných trubek, podchody pod komunikacemi z kanalizačních trub ukončených šachtami.

Dotčená meliorační zařízení jsou ve správě i majetku vlastníků pozemků.

Rozsah návrhu :

Svodné trativodní potrubí

SD7	DN 150	26,34 m
SD8	DN 150	209,22 m
SD9a	DN 150	610,94 m
SD9b	DN 150	8,20 m
Celkem	DN 150	854,70 m
Podchody pod komunikací		
P8	DN 250	57,51 m

SO 346 - Úprava meliorací Bochoř v km 4,500 - 6,660

Objekt řeší úpravu dotčeného melioračního zařízení v km cca 4,430 – 5,200. Podkladem pro návrh úprav byly vyznačené meliorované plochy, meliorační detaily se nepodařilo dohledat.

Podél silnice D6 navrhujeme podchycení předpokládaných stávajících meliorací v souběhu se silnicí vedenými svodnými drény a jejich zaústěním do otevřených odpadů (SO333) a silničních příkopů. Meliorovaným územím prochází také přeložka železniční trati SO 651 s vedením v zářezu. Také podél tohoto zářezu jsou v souběhu navrženy svodné drény se zaústěním do stávajícího otevřeného odvodňovacího odpadu ID 212-045 nebo drážního příkopu.

Upřesnění polohy a délky trativodů se provede při stavbě dle skutečné polohy stávajících drénů.

Svodné drény se navrhují z trativodních perforovaných trubek.

Dotčená meliorační zařízení jsou ve správě i majetku vlastníků pozemků.

Rozsah návrhu :

Svodné trativodní potrubí

SD10	DN 150	172,43 m
SD11	DN 150	81,97 m
SD12	DN 150	72,84 m
SD13	DN 150	209,86 m
SD14	DN 150	88,38 m
SD15	DN 150	280,79 m
SD16	DN 150	79,98 m
Celkem	DN 150	986,25 m

SO 347 - Zatrubnění příkopu v km 1,210 vpravo

Tento stavební objekt zajišťuje převedení dešťových vod, které přitékají příkopem vedený vpravo podél silnice D6 v zářezu, strmým svahem pod mostní objekt SO 202. Potrubí podchází pod přeložkou polní cesty SO 132 a po překonání jejího násypového tělesa přechází v otevřený příkop, který se zaústí do Ratibořského potoka. Patní příkop polní cesty SO 132 je do příkopu řešeného v rámci SO 347 také zaústěn.

Do zářezového příkopu přitékají vody jak ze zářezových svahů, tak i vody z přilehlých povodí. Návrh zatrubněního i otevřeného příkopu je proveden na $Q_{20} = 0,838 \text{ m}^3/\text{s}$.

K zatrubnění bude použito litinové kanalizační potrubí, uložené na strmém svahu v podélném sklonu cca 19 %. Vzhledem k rychlosti proudící vody kolem 9 m/s, je strmý úsek potrubí zakončen uklidňovací šachtou.

Zatrubnění příkopu přejde do správy ŘSD ČR.

Rozsah návrhu:

Potrubí zatrubnění:	DN 600	74,40 m
Otevřené koryto		56,88 m

SO 348 - Úprava trubního odpadu DN 200 v km 0,095

Dle zjištěných podkladů se těleso silnice D6 dostává ve staničení km 0,095 do kolize s trubním odpadem DN 200, který je veden jako ostatní vodní linie. Mimo navržené silniční těleso se otevřené koryto odpadu zaústí do vtokového objektu. Z něj pak vody odtékají zatrubněním. Úhel, který svírá osa silnice s osou zatrubnění je příliš ostrý.

Úprava je navržena kolmým přechodem pod silnicí D6 a následným souběžným vedením potrubí podél silničního příkopu. Na stávající potrubí je úprava přepojena přes osazené kanalizační šachty.

V rámci stavebního objektu dojde k vyčištění stávajícího vtokového objektu a budou na něm provedeny případné stavební úpravy.

Úpravou trubního odpadu dojde k odpojení stávajícího potrubí DN 200 v délce 101,3 m.

Vzhledem k tomu, že je trubní odpad veden jako ostatní vodní linie, jeho správce není určen. Správa tudíž přechází na majitele pozemků.

Rozsah návrhu:

Potrubí zatrubnění:	DN 200	80,44 m
	DN 300	54,74 m

SO 349 - Zatrubnění příkopu v km 5,550

Navržené zatrubnění příkopu SO 135, do kterého je zaústěn také příkop SO 101, zajišťuje odvedení zachycených dešťových vod z nejnižšího místa příkopu do upravovaného zatrubnění Bočovského potoka SO 343. Silniční příkop SO 101 je zářezový, jsou jím odváděny vody ze svahu zářezu km 5,700 – 6,500, v rámci provizorního přepojování komunikací během výstavby (SO 128) i křižovatkové oko mezi SO 101 a SO 126.

Návrh zatrubněného příkopu je proveden na $Q_{20} = 148,29$ l/s (při provizorním stavu je $Q_{20} = 215,82$ l/s).

Zatrubnění příkopu přejde do správy vlastníka pozemku – Vojenské lesy a statky ČR.

Rozsah návrhu:

Potrubí zatrubnění:	DN 400	13,76 m
---------------------	--------	---------

SO 350 - Úprava odvodnění u okružní křižovatky SO 125 v Bochově

Vzhledem ke konfiguraci terénu povrchové vody z polí a luk položených nad Bochovem stékají do zástavby města. U křižovatky silnic I/6 a II/208 jsou tyto vody z přilehlých povodí podchyceny a zatrubněním převedeny pod silnicí II/208. V Karlovarské ulici u prvního rodinného domu je kanalizační potrubí zaústěno do příkopu. Příkop směrem k zástavbě se zdá být v některých místech mělký. Při větších deštích lze předpokládat, že se vody z příkopu rozlévají na přilehlé soukromé pozemky.

Tento stavební objekt nahrazuje původní odvodnění křižovatky silnic nad Bochovem se zapracováním jejího aktuálního řešení na křižovatku okružní.

Úprava odvodnění je rozdělena do dvou částí. Úprava odvodnění č.1 řeší převedení zachycených dešťových vod z příkopů silnice II/208 a II/606 (vlevo), které lemují přilehlá povodí. U silnice II/606 (SO 126) se jedná taktéž o zářezový příkop. Oba příkopy se sbíhají u navržené okružní křižovatky SO 125. Do nejnižšího místa příkopu je osazen vtokový objekt VTO350.2. Zatrubněním je z vtokového objektu napříč okružní křižovatkou převedena zachycená voda do stávajícího příkopu dnešní silnice I/6. Výústní objekt je řešen betonovým čelem a opevněním dna a svahů příkopu dlažbou z lomového kamene do betonu v délce 6,5 m.

Do navrženého zatrubnění je přípojkou napojen také vtokový objekt VTO350.1, osazený u okružní křižovatky do příkopu vedeného po opačné straně silnice SO 126.

Návrh úpravy odvodnění č.1 je proveden, vzhledem k vedení silnice II/606 v zářezu, na Q_{20} . Vtokovým objektem VTO350.2 by mělo přitékat návrhových 410,82 l/s a vtokovým objektem VTO350.1 pak 195,10 l/s. Celkové návrhové množství činí 605,92 l/s.

Úprava odvodnění č.2 řeší odvedení dešťových vod z části silnice II/208, části okružní křižovatky SO 125 a zpevněné plochy pod opěrnou zdí okružní křižovatky přiléhající ke Karlovarské ulici.

Do příkopu silnice II/208 je osazena horská vpust, na zpevněné plochy pak uliční vpusti. Přípojky od vpustí jsou napojeny na přeložku stávajícího odvodnění směřujícího do Karlovarské ulice.

Návrh úpravy odvodnění č.2 je proveden na Q₂ (obytné území). Celkové návrhové množství činí 18,47 l/s.

Správcem odvodnění je KSÚS Karlovarského kraje.

Rozsah návrhu:

Úprava odvodnění č.1:	DN 400	8,41 m
	DN 500	73,49 m
Úprava odvodnění č.2:	DN 250	28,30 m
Přípojky vpustí:	DN 200	12,02 m

SO 351 - Přeložka splaškové kanalizace Bochov

Přeložka splaškové kanalizace je vyvolána návrhem silnice D6 (SO 101), doprovodné silnice II/606 a úpravou křižovatky (SO 125) v Bochově.

Návrh komunikací zasáhne zejména výtlač splaškové kanalizace D75. K úpravám gravitační části kanalizace dojde v místě okružní křižovatky, kde je výtlač zaústěn.

Trasa navržené silnice D6 v místě křížení se stávajícím kanalizačním výtlačem D 75 je v zářezu.

K přechodu silnice D6 bude na základě požadavku správce kanalizace využito mostní konstrukce SO 208. Přeložka č.1 výtlačného řadu začíná vpravo od zářezového tělesa komunikace D6 (ve směru staničení). Navržená trasa vede v souběhu se zářezem silnice SO 101 až k násypu silnice SO 126. Na násypu zahne vlevo, potrubí vystoupá ze země a přejde na most SO 208. V nejvyšším místě bude na potrubí osazen vzdušník. Na mostě bude potrubí uloženo do žlábků za římsou. Z estetických důvodů bude pohledově zakryto. Za mostem potrubí opět přejde do země. Podejde silniční příkop a vzhledem ke vzniklému zahloubení bude na potrubí osazena šachta s proplachovací soupravou pro odpadní vodu. Ta bude plnit funkci kalníku a v případě potřeby může sloužit i k pročištění potrubí. Vzhledem ke konfiguraci terénu bude dále v trase na potrubí osazena šachta se vzdušníkem. Za touto šachtou již terén i potrubí klesá směrem k obci Bochov.

Přeložka č.2 kanalizačního výtlačku zajistí pouze jeho vymístění ze zářezu okružní křižovatky a jeho zaústění do ukliďňovací šachty navržené v rámci přeložky gravitační části kanalizace.

Přeložka gravitační kanalizace přechází křižovatku pod její odbočovací větví směřující do ulice Nádražní. Jedná se o koncový úsek, který se v místě kanalizační šachty napojí na stávající potrubí.

Materiál potrubí i velikosti jeho profilů budou u navržených přeložek odpovídat stávajícímu potrubí.

V souvislosti s přeložkami dojde k odpojení kanalizačního výtlačku D75-D110 v délce 311,8 m a gravitační kanalizace DN 250 v délce 19,20 m. Odpojené potrubí výtlačku se zaslepí a zůstane v zemi, potrubí DN 250 gravitační části bude včetně dvou rušených šachet vyjmuto za země.

VaK Karlovy Vary si převezme přeložku do své správy.

Rozsah návrhu:

Výtlač:

Přeložka č.1	PE 75x6.8, PN10, SDR11	100,64 m
	PE 160/75x6.8, PN10, SDR11, předizolované	78,86 m
	PE 110x10.0, PN10, SDR11	138,79 m
Přeložka č.2	PE 110x10.0, PN10, SDR11	33,00 m
Gravitační část	plast, DN 200, SN 16	23,00 m

SO 361 - Retenční nádrž č.1 včetně odtoku v km 1,160

Retenční nádrž č.1 je nutné vzhledem k vedení silnice D6 (SO 101) v zářezu řešit jako podzemní prefabrikovanou nádrž. Ta bude umístěna společně se sedimentační nádrží č.1 SO 311 po levé straně rozšířené komunikace SO 101 ve směru staničení. Jejím úkolem je snižovat odtokové špičky přitékající dešťové vody z komunikace D6 (SO 101), sebrané kanalizací SO 301 a vyčištěné v sedimentační nádrži č.1 SO 311.

Nádrž je uvažována jako prefabrikovaná podzemní. Odtok uvažujeme s regulací vhodným zařízením, např. vírovým ventilem. Nádrž je dále vybavena bezpečnostním přepadem.

Odpad z retenční nádrže bude vyústěn do silničního příkopu SO 101. Jím budou dešťové vody odvedeny do Ratibořského potoka.

Objem nádrže je navržen pro periodicitu deště $n = 0,2$ (1 x za 5 let) se specifickým odtokem $q = 3$ l/s/ha. Takto vypočtené odtokové množství ještě navýšíme o 19 l/s, abychom o stejné množství snížili odtok z retenční nádrže SO 362, která je zaústěna taktéž do Ratibořského potoka a jejíž objem je možné z prostorových důvodů zvětšit. Z nádrže tak bude odtékat 29,1 l/s, užitečný objem retenční nádrže je navržen na 665 m³.

Retenční nádrž včetně odpadu přejde do správy ŘSD ČR.

Rozsah návrhu:

Retenční nádrž:	podzemní prefabrikovaná, objem 665 m ³	1 ks
odpadní potrubí:	DN 250	8,36 m
	DN 500	34,81 m
přepad:	DN 500	2,35 m

SO 362 - Retenční nádrž č.2 včetně odtoku v km 1,450

Retenční nádrž č.2 je situována vlevo od komunikace D6 ve směru staničení na pozemcích č. par. 694/1 v k.ú. obce Údrč a 602 v k.ú. obce Herstošice. Jejím úkolem je snižovat odtokové špičky přitékající dešťové vody z komunikace D6, sebrané kanalizací SO 302 a vyčištěné v sedimentační nádrži č.2 SO 312.

Nádrž je uvažována jako zemní suchý poldr. Celá nádrž je zahloubená, se sklonem návodního líce 1:3. Odtok uvažujeme s regulací vhodným zařízením, např. škrťicím potrubím nebo vírovým ventilem umístěným ve sdruženém objektu společně s bezpečnostním přepadem.

Odpad z retenční nádrže je zaústěn do Ratibořského potoka, který je ve správě Povodí Vltavy s.p.. Odpad je v celé své délce zatrubněn.

Ve společném oploceném areálu se s retenční nádrží nachází i dešťová usazovací nádrž SO 312. Příjezd do areálu je zajištěn nově navrženou přístupovou komunikací SO 137, která navazuje na přeložku silnice II/606 (SO 121).

Z horní hrany nádrže je navržen sjezd na její dno.

Oplocení areálu je součástí SO 181 Oplocení hlavní trasy.

Objem nádrže je navržen pro periodicitu deště $n = 0,2$ (1 x za 5 let) a specifický odtok ve výši $q = 3$ l/s/ha. Takto vypočtené odtokové množství ještě snižujeme o 19 l/s, abychom o stejné množství mohli zvýšit odtok z retenční nádrže SO 361, která je zaústěna taktéž do Ratibořského potoka a jejíž objem je z prostorových důvodů nutné co nejvíce zmenšit. Z nádrže odtéká cca 16,3 l/s, užitečný objem retenční nádrže je navržen na 2750 m³.

Retenční nádrž včetně odpadu je ve správě ŘSD ČR.

Rozsah návrhu:

Retenční nádrž:	zemní suchý poldr, objem 2750 m ³	1 ks
Odpadní potrubí:	DN 600	128,49 m
Areálová komunikace:	kategorii P 5/30	690,00 m ²

SO 363 - Retenční nádrž č.3 včetně odtoku v km 5,640

Retenční nádrž č.3 je situována vlevo od komunikace D6 ve směru staničení na pozemcích č. par. 1098/1, 1098/8 a 1098/10 v k.ú. obce Bočov. Jejím úkolem je snižovat odtokové špičky přitékající dešťové vody z komunikace D6, sebrané kanalizací SO 303 a vyčištěné v sedimentační nádrži č.3 SO 313.

Nádrž je uvažována jako zemní suchý poldr. Nádrž je z velké části řešena jako zahloubená. Hrázka nádrže je navržena jako homogenní se šířkou 4,0 m, sklonem návodního líce 1:3 a vzdušního líce 1:2. Odtok uvažujeme s regulací vhodným zařízením, např. škrťicím potrubím nebo vírovým ventilem umístěným ve sdruženém objektu společně s bezpečnostním přepadem.

Odpad z retenční nádrže je zaústěn do Bočovského potoka, který je ve správě Povodí Vltavy s.p.. Část vedoucí po svahu údolí Bočovského potoka je zatrubněna, v údolí přechází do otevřeného příkopu.

Ve společném oploceném areálu se s retenční nádrží nachází i dešťová usazovací nádrž SO 313.

Příjezd k retenční nádrži je navržen po místních komunikacích Bochova. Na ně navazuje za oplocením komunikace areálová. Obchází retenční nádrž, zpevnění je také nad DUN SO 313. Areálová komunikace je navržena v kategorii P 5/30 se šířkou jízdního pruhu 3,00 m a nezpevněnou

krajnicí 0,50 m. Vozovka je navržena z vrstvy vibrovaného štěrku se zakalením (ČSN 73 6126) v tl. 290 mm.

Z horní hrany nádrže je navržen sjezd na její dno. Rampa bude zakryta silničními panely tl. 0,15 cm uloženými na vrstvu štěrkočrti 0,1 m.

Oplocení areálu je součástí SO 181 Oplocení hlavní trasy.

Objem nádrže je navržen pro periodicitu deště $n = 0,2$ (1 x za 5 let) a specifický odtok ve výši $q = 3$ l/s/ha. Z nádrže odtéká 12,5 l/s, užitný objem retenční nádrže je navržen na 985 m³.

Retenční nádrž včetně odpadu je ve správě ŘSD ČR.

Rozsah návrhu:

Retenční nádrž:	zemní suchý poldr, objem 985 m ³	1 ks
Odpadní potrubí:	DN 500	184,37 m
Areálová komunikace:	kategorii P 5/30	1048,00 m ²

SO 390 - Revitalizace bezejmenné nádrže jižně od obce Bochova

Obnova (odtěžení nánosů) dvou historických tůní. Vodní plochy se nacházejí asi 1 km jižně od Bochova nad silnicí II/198. Nádrže nejsou umístěny na vodním toku, ne-mají hráz, zdrojem vody jsou podzemní prameny, hladina koresponduje s hladinou spodní vody v okolí. Ve skutečnosti se jedná o 2 tůně s plochou hladiny 900 a 700 m².

Nádrže nemají výpust ani bezpečnostní přeliv. Přirozené povodí má plochu pouze 0,03 km² (viz přehledná situace). Při déletrvajících srážkách se voda přelévá přes travnatý břeh do silničního příkopu, který je vyspádován do propustku DN 600. Pod propustkem končí (pramenní) Jesínecký potok IDVT 10244885. Správcem toku je Povodí Vltavy, s.p.

Provede se odtěžení zeminy a sedimentů z prostoru tůní, dle výpočtu se jedná celkem o 1760 m³. Přebytečná zemina z výkopu bude odvezena na skládku v koordinaci s nakládáním přebytečné zeminy v rámci celé stavby D6 Žalmanov – Knínice.

Nádrž zůstane v majetku a správě majitele pozemku.

SO 391 - Revitalizace Obecního údrčského rybníka

Vytvoření tůní v zátopě historického rybníka, utěsnění stávajících zemních hrází. Pětihektarový Obecní Údrčský rybník byl součástí soustavy rybníků vybudované cca 2 km východně od Bochova. Díky umístění mimo údolnici, v „sedle“ má rybník vybudovány 2 hráze se dvěma výpustmi. Jižní hrází a jižní výpustí byla voda odváděna Jesíneckým potokem IDVT 10244885 do Velkého Údrčského rybníka, severní hrází a severní výpustí byla voda vypouštěna potokem IDVT 10283152 (přes Karlovarskou silnici) do potoka odtékajícího z Havlisova rybníka. V současnosti je rybník zcela bez vody, zarostlý náletovou vegetací (převážně břízami).

V prostoru zátopy bývalého rybníka budou vyhloubené tři tůně o ploše 3600, 3300 a 3800 m². Vyhloubená zemina bude tříděna. Vrchní vrstva, sediment bude uložena na vzdušné straně obou hrází. Písčité jíly ze spodní části výkopu bude využito pro utěsnění hrází na návodním svahu. Přebytečná zemina z výkopu bude odvezena na skládku v koordinaci s nakládáním přebytečné zeminy v rámci celé stavby D6 Žalmanov – Knínice.

Z hrází bude odstraněna vrstva 0,4 m prokořeněná a humózní zeminy. Provede se vykloučení pařezů. Provede se odstranění křovin. Násyp bude probíhat po vrstvách maximální tloušťky 20 cm po zhutnění. Zeminy budou při ukládání udržovány v optimální vlhkosti a hutněny minimálně na 95 % PS. Návodní svah bude o sklonu 1:4. Provede se odstranění konstrukce nefunkčních požeráků. Stávající výpusti nebudou odstraňovány. Budou zaslepeny hutněným násypem návodních svahů hrází.

Provede se pročištění koryta přítoku do rybníka na délce 160 m. Hloubka vody v tůních bude proměnlivá 0,3 – 1,4 m. Z celkové plochy hladiny tůní bude 40 % tvořeno mělkovodní plochou s hloubkou cca 30 cm. Tůně budou vyhloubeny ve stávajícím terénu, bez budování hrází.

Tůně zůstanou v majetku a správě majitele pozemku.

2.6.5. ELEKTRO A SDĚLOVACÍ OBJEKTY

SO 401 - Přeložka vedení VVN 2 x 220 kV v km 0,620

Rozsah stavby přeložky vedení V223/224 Vítkov – Hradec je vymezen průmětem krajních vodičů vedení 2 x 220 kV. V tomto prostoru budou umístěna i všechna stožárová místa.

Trasa přeložky vedení 2 x 220 kV bude začínat ve vzdálenosti 10 m od st. č. 111 (stávající) směrem ke st. č. 110 novým kotevním stožárem č. 111 (nový) typu Soudek 2x 220 kV II+2. od tohoto stožáru se trasa vedení nepatrně odkloní od stávající trasy jižním směrem, kde bude situován nový kotevní stožár č. 112 (nový) typu Soudek 2 x 220 kV II+2. Na tomto stožáru se trasa vedení zalomí severním směrem a bude pokračovat k novému kotevnímu stožáru č. 113 (nový) typu Soudek 2 x 220 II+2, který je situován do stávající trasy vedení 10 m od st. č. 113 (stávající) směrem ke stožáru č. 112 (stávající).

Od novými stožáry č. 111 a st. č. 113 bude stávající trasa opuštěna včetně demontáže stávajících stožárů, základů do hloubky 1 m, izolátorových závěsů a lan vedení 220 kV.

SO 411 - Přeložka vedení VN 22 kV v km 1,750

Není součástí stavby D6 Žalmanov – Knínice. Tento SO je pouze související stavbou.

SO 412 - Přeložka vedení VN 22 kV v km 5,680

Není součástí stavby D6 Žalmanov – Knínice. Tento SO je pouze související stavbou.

SO 413 - Přeložka vedení VN 22 kV v okružní křižovatce

Není součástí stavby D6 Žalmanov – Knínice. Tento SO je pouze související stavbou.

SO 421 - Přeložka vedení NN 1 kV v km 1,171

Není součástí stavby D6 Žalmanov – Knínice. Tento SO je pouze související stavbou.

SO 430 Veřejné osvětlení v okružní křižovatce

V souvislosti s výstavbou nového úseku dálnice a změnou sil. I/6 na II/606 dojde i ke změně napojení sil. II/208 na západním okraji města Bochov. Stávající úrovně křižovatka sil. I/6 se sil. II/208 a s ulicemi Karlovarská a Nádražní bude nahrazena okružní křižovatkou (OK). V této souvislosti se s požadavkem zastupitelů města navrhuje její osvětlení vč. vytvoření krátkých světelně-adaptačních pásem na sil. II/606 a II/208 v souladu s ČSN 36 0455 čl. 4.3.5. Bude postaveno 14 osvětlovacích stožárů. Nová část osvětlení bude připojena na stávající osvětlení Karlovarské a bude předána do majetkové správy města Bochov. Použitá svítidla musí být vhodná pro centrální regulaci napětí v místě stávajícího napájecího rozvaděče RVO.

SO 451 - Přeložka sdělovacího kabelu v km 0,200

V souvislosti s výstavbou nového úseku dálnice a provizorního nájezdu, resp. sjezdu na sil. I/6 dojde k dotčení místní telefonní kabelové sítě obsazené jedním kabelem, a to ihned ve dvou samostatných lokalitách. V prvním místě bude provedena mechanická ochrana stávajícího kabelu v délkách 49m a 37m v křížení s násypem výše zmíněného nového nájezdu, resp. sjezdu na sil. I/6. V druhé lokalitě bude kabel v kolizi s násypem dálnice v místě budoucího mostního objektu přes polní cestu (SO 201). Zde bude zhotoveno nové křížení zřízením kabelového prostupu a provedením nové kabelové vložky v délce cca 56m. Obsahem prací objektu bude mimo vlastních zemních prací, kabelové pokládky, resp. dodatečné mechanické ochrany i provedení kontrolních měření, geodetického zaměření přeložky i zhotovení dokumentace skutečného provedení dle podmínek majetkového správce CETIN a.s..

Projektová dokumentace tohoto stupně PD stavby bude spolu s návrhem přeložky SEK předložena na CETIN ke schválení a vydání souhlasu k vydání správního rozhodnutí. Následně bude tyto podkladem pro uzavření Smlouvy o provedení překládky veřejné komunikační sítě mezi CETIN a ŘSD na základě Rámcové smlouvy. Toto stanovisko platí i pro následující SO řady 45x.

SO 452 - Přeložka optických kabelů v km 1,7 - 2,3

Při výstavbě nového úseku dálnice D6 s přeložkou sil. I/6 (viz nově II/ 606) dojde k dotčení telekomunikační sítě a.s. CETIN v rozsahu cca 510 m. V kabelové trase jsou v optotrulkách uloženy optické kabely a je v příloze i metalický kabel místní telefonní sítě. V návrhu přeložky se předpokládá zřízení nového křížení s budoucím násypovým tělesem dálnice, jakož i souběh s přeložkou sil. I/6, resp. II/606 (SO 121) v celkové délce 585 m. V souvislosti s výrazným prodloužením náhradní optotrulkové trasy nutno počítat s instalací nových mezispojkových délek optických kabelů. Obsahem prací objektu bude mimo vlastních zemních prací zřízení kabelového prostupu, pokládky optotrulk, „zafouknutí“ optických kabelů i provedení kontrolních měření kabelů, geodetického zaměření přeložky i zhotovení dokumentace skutečného provedení dle podmínek majetkového správce.

SO 453 - Přeložka sdělovacích kabelů v km 1,7 - 2,3

V souvislosti s výstavbou nového úseku dálnice, a zde konkrétně s přeložkou sil. I/6 (nově II/606) bude v délce cca 57m dotčeno nadzemní účastnické telefonní vedení. S ohledem na současné přemístění rozvaděče od kterého vedení vychází (viz SO 452), bude v dotčené délce toto přemístěno do jeho nové polohy. Na stávajícím vedení bude proveden svod a toto bude uloženo jako příloha do kabelové trasy SO 452, příp. může být v potřebné délce přemístěno na dva nové stožáry v trase podél nové sil. II/606 (SO 121). Předmětem prací bude provedení zemních prací pro osazení dřevěných patkovaných stožárů, vlastní přemístění závěsného kabelu, jakož i provedení kontrolních měření, geodetického zaměření i zhotovení dokumentace skutečného provedení dle platných předpisů majetkového správce.

SO 454 - Ochrana optické trasy u SO 154

Výstavbou nového úseku dálnice, a zde konkrétně výstavbou okružní křižovatky (OK) nového napojení sil. III/00613 na sil. II/606, bude dotčena stávající optická kabelová trasa a.s. CETIN. Nejedná se ale o přímé dotčení novou definitivní silnicí, ale pouze provizorní silniční objížďkou (SO 154). Ta bude zřízena pro potřebu výstavby zmíněné OK. Z uvedeného důvodu se nenavrhuje přeložka, ale bude provedena pouze mechanická ochrana kabelové trasy za pomoci silničních panelů ve dvou navazujících lokalitách v celkové délce 53m.

SO 455 - Přeložka sdělovacího kabelu v km 4,225

V souvislosti s výstavbou nového úseku dálnice, a zde konkrétně s přeložkou sil. II/198, výstavbou MÚK Bochov a jejich křižovatkových větví a nakonec i provizorní objížďkou bude dotčena stávající kabelová trasa původního metalického dálkového kabelu. V rámci navržené přeložky bude provedena pokládka nové náhradní kabelové délky (383 m). V předstihu budou vytvořeny kabelové prostupy v tělese nové dálnice, v novém tělese přeložky silnice II/198 (SO 123) i v obou křižovatkových větvích (SO 111) MÚK Bochov. Obsahem prací objektu bude mimo vlastních zemních prací, výstavby kabelových prostupů, kabelové pokládky i provedení kontrolních měření, geodetického zaměření přeložky i zhotovení dokumentace skutečného provedení dle podmínek majetkového správce CETIN a.s..

SO 456 - Přeložka sdělovacího vedení podél silnice II/198

Výstavbou nového úseku dálnice, a zde konkrétně výstavbou okružní křižovatky (OK) nového napojení sil. II/208 na sil. II/606, bude dotčena v délce cca 60 m stávající optická kabelová trasa. V návrhu projektanta se jedná o úpravu trasy v místě rozšíření tělesa sil. II/108 v blízkosti nové OK jejím „posunutím“ mimo budoucího rozšíření komunikace. Vzhledem ke vhodnému tvaru stávajícího dotčeného úseku se tedy navrhuje stranový odsun vyjmutím a uložení do nové trasy bez přerušení provozu. S ohledem na manipulaci s optotrulkami předpokládá se i provedení kontrolních měření optického kabelu. Součástí prací SO bude též geodetické zaměření a vyhotovení opravy dokumentace dle platných předpisů majetkového správce CETIN a.s..

SO 457 - Přeložka optických kabelů v km 6,0 - KÚ

V souvislosti s výstavbou nového úseku dálnice D6 a jeho napojení na stávající sil. I/6 dojde k výraznému rozšíření vozovky a přitom bude dotčena stávající optická trasa procházející podél jižní strany této sil. I.tř.. Rozsah dotčení se předpokládá v délce cca 244 m. V kabelové trase je v jedné optotrubce uložen optický kabel. V rozsahu 248 m bude vybudována náhradní trasa optotrubek určená k zapojení do trasy stávající vč. provedení zemních prací. Při této přeložce dojde k nevýraznému prodloužení vložené „trubkové“ trasy. V této souvislosti bude možné „přefouknutí“ stávajícího OK z blízké stávající optické spojky s využitím rezervní délky. V rámci tohoto stupně PD je ale nutno uvažovat i se „zafouknutím“ nové délky OK mezi stávajícími optickými spojkami s využitím rezervní optotrubky, a to s ohledem na aktuální provozní podmínky v době realizace přeložky.

V krátkém úseku (cca 38 m) je ještě nutno uvažovat s odkrytím stávající trubkové trasy a s její úpravou (narovnání a prohloubení) v místě úpravy odvodňovacího příkopu. Obsahem prací objektu bude mimo vlastních zemních prací i zřízení kabelového prostupu, pokládky optotrubek, „zafouknutí“ optického kabelu i provedení kontrolních měření, geodetického zaměření přeložky i zhotovení dokumentace skutečného provedení dle podmínek majetkového správce CETIN a.s..

SO 490 - Sdělovací přípojka pro systém SOS

Vzhledem k předpokladu, že uvedená stavba nebude mít přímou komunikační návaznost na sousední realizované dálniční stavby, bude v rámci SO 498 zřízen v km 2,200 v levé krajnici dálnice komunikační rozvaděč MX-DDÚ. Pro jeho napojení na SEK a.s. CETIN se pro komunikaci s nadřazenými celky (IZS, dispečerská pracoviště, ...) připraví v SO 490 kabelová trasa v celkové délce 78 m. Bude ji tvořit metalický kabel 3XN a optotrubka mezi rozvaděčem MX-DDÚ a místem nového optického i metalického zakončení sítě SEK zmíněného operátora - u přeložky sil. I/6 (SO 123).

SO 491 - Systém SOS - kabelové vedení

Na základě předcházející projektové dokumentace se ve smyslu ČSN 736101 (10/2018) čl.13.8, čl. 13.10 a dle vyhlášky 104/97Sb, §24 (4) a především dle nové verze předpisu PPK-KAB (02/2019) a PPK-ITS (08/2018) vybavuje dálnice vlastními silovými a sdělovacími kabely. Tímto vzniká páteřní napájecí a komunikační síť k záchrannému systému DIS-SOS hlásek, meteorologických stanic a automatických sčítačů dopravy (ASD) a dalších zařízení. Dle výše uvedené ČSN a vyhlášky se instalují ve vzdálenosti cca 2km telefonní hlásky záchranného systému DIS-SOS (viz SO 492) napojené na zmíněnou síť. Silové části uvedené sítě se dále využívá pro napájení odbočných skříní a zásuvkových skříní v místě provizorních přejezdů středního dělicího pásu (SDP). Tyto se na dálnici instalují a využívají k dobíjení bateriových souprav postavených blikáčů k omezení a převedení dopravy u přejezdů SDP a to i cca 200m před těmito. Z uvedené sítě se prostřednictvím hlásek SOS nebo i přímo napájí i další zařízení (meteostanice, automatické sčítače dopravy, kamery...).

Obsahem prací objektu je tedy zmíněná výstavba silové i metalické části komunikační kabelové sítě v celém úseku stavby s instalací převážně do středního dělicího pásu (SDP) dálnice. Zbývající následnou moderní komunikační přenosovou trasu řeší v tomto SO optická kabelová síť DIS. Dále se v SO 491 jedná o výše uvedené osazení a instalaci zásuvkových skříní ZS u přejezdů SDP i mimo ně, o instalaci odbočných rozvaděčů RO, o výstavbu napájecích rozvaděčů RM3 a o silové i komunikační připojení dalších zařízení (zde proměnné dopravní značky a vedlejší hlásky SOS). Zařízení tohoto SO zůstane v majetkové správě ŘSD ČR.

SO 492 Systém SOS – hlásky

Tento stavební objekt řeší výstavbu SOS hlásek, které jsou nasazovány na dálniční a silniční tahy z důvodu bezpečnosti provozu a operativnosti zásahu při řešení krizových a havarijních situací v dopravě. Dále řeší výstavbu komunikačního rozvaděče MX-DDÚ pro datové napojení předmnětného úseku na dohledové dispečinky a instalaci 3 rozvaděčů MX/SX pro napojení technologií ve větší vzdálenosti od hlásek SOS.

Dálniční systém DIS – SOS se skládá z hlásek tísňového volání používané v páru, které jsou umístovány ve vzdálenosti cca 2 km od sebe většinou v kombinaci hlavní a vedlejší hlásky. Ve výjimečných případech jsou obě párové hlásky hlavní.

Jádrem hlásky je řídicí jednotka, jejímž základem je průmyslový procesor se standardními typy komunikačních periférií: RS232, USB, 10/100/1000Mbit Ethernet, MMC Card Slot. Do hlavní hlásky a rozvaděče MX je vyveden optický kabel OK DIS. Vedlejší hlásky jsou napojené na hlavní hlásku. Rozvaděč SX je optickým kabelem OK TLS napojen na hlásku/MX.

Systém SOS je napojený kabelem OK-DIS do MX-DDÚ na této stavbě.

Tab. Umístění hlásek DIS – SOS a MX-DDÚ

Vpravo, km	Vlevo, km	Poznámka (připojené periférie)
SX, 91,790	-	PDZ-M, ZPI-T
-	MX, 92,757	SX, meteo, kamera, RM3
Hláška hlavní, 93,284	-	SX, PDZ-M
-	Hláška vedlejší, 93,284	-
-	MX-DDÚ, 93,790	-
Hláška hlavní, 94,984	-	-
-	Hláška vedlejší, 94,984	ASD, kamera
Hláška hlavní, 96,904	-	SX, meteo, kamera, PDZ-M
-	Hláška vedlejší, 96,904	ASD
-	SX, 97,410	RM3, ZPI-T, PDZ-M

Hlásky komunikují s IZS – tísňové volání v rámci systému INFO35 (linka 112) a data o provozním stavu posílají do datové sítě správce (pro údržbu systému) na dispečink ŘSD Správa Karlovy Vary. Hlásky dále slouží pro systémy telematiky DIS-SOS (kamery, sčítače, meteostanice, varovné značky, atd.) jako datová komunikační sběrnice.

Zařízení systému DIS-SOS zůstane po výstavbě ve správě ŘSD ČR.

SO 493 Systém SOS – meteostanice

V rámci tohoto SO se na daném úseku stavby dálnice D6 vybudují 2 meteostanice, které budou sloužit pro zjišťování stavu vozovky, klimatických podmínek a získaná data se budou posílat na dispečink údržby ŘSD pro další zpracování a vyhodnocení. Údaje budou integrovány do informačního systému DIS.

Meteostanice budou provozně-měřicí a budou umístěny na ocelovém stožáru (řeší SO 499) cca 10m vysokém. Tyto METEO stanice budou snímat následující informace:

- Teplota vzduchu, vlhkost vzduchu
- Teplota a stav povrchu vozovky (suchý, mokrý, sníh) v místě meteostanice na na mostě
- Bod mrznutí vozovky (posyp)
- Intenzitu srážek a dohlednost
- Směr a rychlost větru

Tab. Umístění meteostanic

Vpravo, km	Vlevo, km	Komunikačně napojeno na
-	92,757	MX
96,901	-	Hláška hlavní

Meteostanice bude komunikačně napojena na hlásku SOS/rozvaděč MX (řeší SO 492). METEO stanice bude zapojena do nadřazeného systému ŘSD přes systém DIS-SOS.

Zařízení meteostanice zůstane po výstavbě ve správě ŘSD ČR.

SO 494 - Systém SOS - kabelové prostupy a kabelovody

Tento stavební objekt byl v dokumentaci zřízen za účelem vybudovat ve spodní stavbě dálnice systém kabelových chrániček i kabelovodů s komorami a šachtami k pozdější pokládce kabelových vedení i osazení vlastních stojanů telefonních hlásek systému SOS (v konečné fázi stavby). Výstavba se řídí předpisem PPK-KAB (02/2019).

V tomto stavebním objektu se vychází ze skutečnosti, že se budují přejezdy středního dělicího pásu (SDP) dálnice. Instalují se ve vzdálenosti 3 až 5 km, v oblasti křižovatek a u větších mostů (dle ČSN 736101 čl. 9.7.2). Na těchto se pak pro kabelovou trasu zřídí v rámci tohoto stavebního objektu podélné kabelové prostupy o 6-ti otvorech Ø110mm uložených v horní části aktivní zóny (pod konstrukcí vozovky) v betonu se založenou ocelovou sítí (KARI). V této stavbě se jedná o postavení celkem 7 ks prostupů v délkách 122m (5x), resp. 137m (2x). Z toho z uvedených je vždy jeden jako přejezd provizorní.

Druhou částí prací objektu ve volné trase dálnice bude zřízení příčných kabelovodů přes oba jízdni pásy (4 trubky Ø 90mm) v místě hlásek systému SOS (km 1,694; 3,394; 5,314). Vlastní kabelovody budou tvořeny jak vlastním trubkovým tělesem, tak i středovou mělkou betonovou kabelovou šachtou v SDP, tak i v krajnici mělkými koncovými plastovými komorami s kotvením blokem vlastní hlásky SOS. Poloviční kabelovody bez komory v krajnici bude pak v místě optického rozvaděče MX BK-DDÚ pro předpokládané připojení na komunikační síť a.s. CETIN a pro optický rozvaděč MX.

Mimo uvedených kabelovodů budou jako třetí část provedeny ještě jednoduché kabelové prostupy (cca 10 ks) o 1 - 3 otvorech přes jeden jízdni pás v místech dalších připojených zařízení (napájecích rozvaděčů, osazených proměnných značek námrazy, teploměrů, přípojek, atd.....).

Zařízení kabelovodů a prostupů bude součástí spodní stavby dálnice a zůstane v majetku investora stavby (ŘSD ČR).

SO 495 - Systém SOS - trubky pro optické kabely

Předmětem projektu je pokládka 5-ti optotrubek z HDPE do středního dělicího pásu (SDP) tohoto stavebního úseku dálnice pro pozdější instalaci optických kabelů v souladu s předpisem PPK-KAB (02/2019). Jedna dvojice trubek je určena pro DKS (dispečerská komunikační síť ŘSD), druhá pak pro SOS a DIS (dálniční informační systém). Samostatná pátá je pak ponechána pro možnost komunikačního připojení později budovaných zařízení v SDP. Pro podružná lokální optická připojení je pak v některých krátkých úsecích i optotrubka šestá.

Trubky budou v uvedeném počtu vedeny v celém úseku stavby ve středním dělicím pásu (SDP). Ve volné kabelové trase budou uloženy spolu se silovým kabelem do pískového lože se založenou folií oranžové barvy. V krátkých úsecích budou zataženy do kabelových prostupů v přejezdech SDP i v římsách mostních objektů. Náplní objektu bude dále mimo vlastní pokládky i spojení trubek do celkové délky, provedení kalibrace, tlakové zkoušky i provedení příslušných zakončení v kabelových komorách.

Příloží v krátkém úseku kabelové trasy u středové šachty v km 3,394 bude i chránička pro pozdější instalaci připojovacích vodičů ASD (automatický sčítač dopravy).

Instalovaná trubková vedení tohoto SO zůstanou v majetku ŘSD ČR.

SO 496 - Systém SOS - automatické sčítače dopravy

Tento stavební objekt řeší výstavbu automatických sčítačů dopravy (ASD). ASD jsou nasazovány na hlavní dálniční a silniční tahy z důvodu monitorování a klasifikace vozidel. Místa pro umístění sčítačů jsou přednostně vybírána tak, aby vždy mezi jednotlivými výjezdy z komunikace byl jeden sčítací bod.

Sčítače dopravy jsou tvořeny vyhodnocovacím zařízením (klasifikátorem), na něhož jsou připojeny indukční smyčky. Indukční smyčky slouží k detekci projetých vozidel. Ve vozovce bude uloženo 8 smyček.

V řešeném úseku dálnice D6 je elektronika ASD umístěna ve skeletu hlásky SOS. Indukční smyčky budou instalovány v uvedeném km jako je umístěna hláska SOS s posunutím o cca 10 m ve směru staničení. Přívody ke smyčkám budou vedeny v plastové chráničce přes kabelovou šachtu umístěnou ve SDP.

Tab. Umístění ASD

Vpravo, km	Vlevo, km	Umístěno v
-	94,984	Hláška vedlejší
-	96,904	Hláška vedlejší

ASD bude komunikačně napojeno na hlásku SOS. ASD stanice bude zapojen do nadřazeného systému ŘSD přes systém DIS-SOS.

Zařízení ASD zůstane po výstavbě ve správě ŘSD ČR.

SO 497 - Přípojka vedení NN pro systém SOS

SO 497.1 Přípojka vedení NN pro systém SOS - Herstošice

Pro napájení zařízení dálnice elektrickou energií je třeba zřídít vždy ve vzdálenosti cca 4 – 6 km její trasy napájecí místo ze sítě nízkého napětí. V případě toho stavebního objektu byla určeno venkovní vedení vycházející z obce Herstošice a pokračující do osady Zlatá Hvězda. Uvedené vedení bude v místě křížení dálnice nahrazeno kabelem (viz SO 421). V místě konce venkovního vedení na severní straně od dálnice se předpokládá provedení kabelového svodu, kde dojde z přechodové skříně ke kabelovému připojení elektroměrového rozvaděče (tzv. hlavní domovní vedení – HDV). Odtud bude pokračovat odběratelské vedení až do dálnice, kde bude kabel zaveden do rozvaděče RM3 (viz SO 491). Celková délka vedení bude cca 100m, přitom HDV s elektroměrovým rozvaděčem a pokračujícím vedením odběratele až do dálnice zůstane v majetku ŘSD ČR.

K zajištění místa připojení bude v době zpracování realizační dokumentace podána investorem jako následným majitelem žádost o zajištění tohoto nového elektrického odběru. Na základě podepsané smlouvy bude pak připraveno místo pro připojení.

SO 497.2 Přípojka vedení NN pro systém SOS - Bochoř

V případě toho stavebního objektu bylo určeno jako odběrné místo distribuční trafostanice v ulici Nádražní v k.ú. Bochoř. Předpokládá se ze strany distributora úprava na kabelovém vývodu nn z trafostanice. Připojovacím místem pak bude pojistková sada v připravené rozvodné či přípojkové skříně u trafostanice. Vlastní přípojka, resp. tzv. hlavní domovní vedení (HDV), bude krátké (cca 3-4m) s ohledem na umístění elektroměrového rozvaděče v těsné blízkosti této skříně. Předmětem objektu bude i dále pokračující přírodní kabelové vedení odběratele (ŘSD) vedené přes pole v délce cca 220m do tělesa dálnice, kde bude zavedeno do rozvaděče RM3 (viz SO 491). Předmětem prací objektu bude mimo zemních prací, pokládky kabelu, zřízení elektroměrového rozvaděče i provedení revize elektrického zařízení, jakož i geodetické zaměření a zhotovení dokumentace skutečného provedení.

K zajištění místa připojení bude v době zpracování realizační dokumentace podána investorem jako následným majitelem žádost o zajištění tohoto nového elektrického odběru. Na základě podepsané smlouvy bude pak připraveno místo pro připojení. HDV s elektroměrovým rozvaděčem a pokračujícím vedením odběratele až do dálnice zůstane v majetku ŘSD ČR.

SO 498 - Informační systém

Tento objekt řeší integraci dopravně informačního systému (varovné značky PDZ-meteo a ZPI-teploměr) pro informování cestujících veřejnosti o podmínkách sjízdnosti komunikace na dálnici D6 na úseku stavby Žalmanov – Knínice.

Předmětem projektu je integrace řízení a komunikace technologie DIS s proměnnými značkami a tabulemi varující řidiče o vzniku kritické situace. Řízení značek je lokální s možností dohledu provozovatele.

Zařízení DIS zůstane po výstavbě ve správě ŘSD ČR.

SO 499 - Kamerový systém

Tento objekt řeší výstavbu kamerových bodů ve vybraných lokalitách trasy D6. Účelem navržené výstavby je získání vizuálního přehledu o stavu povrchu vozovky, aktuálních

klimatických jevech, dopravní vytíženosti a stavu dopravy v kritických místech komunikace, kde existuje zvýšené riziko vzniku dopravních excesů.

Kamery jsou navrženy s umístěním na 10 m stožáry zesílené konstrukce vč. typového beton. základu. Kamery jsou navrženy barevné, otočné, IP. Kamery budou doplněny o infra osvětlení pro noční vidění. Datové a silové napojení kamer bude vedeno z přílehlých hlásek SOS.

Tab. Umístění kamer

Vpravo, km	Vlevo, km	Komunikačně napojeno na
-	92,757	SX
-	94,987	Hláška vedlejší
96,901	-	Hláška hlavní

Kamery budou komunikačně napojeny prostřednictvím SO 492 – hlásky SOS na nadřazené dispečinky a do aplikace Videobrána ŘSD. Videobrána zprostředkuje předávání do JSDI a pomocí internetových stránek zpřístupnění NDIC a účastníkům silničního provozu.

Zařízení kamer zůstane po výstavbě ve správě ŘSD ČR.

2.6.6. OBJEKTY TRUBNÍCH VEDENÍ

SO 520 - Přeložka STL plynovodu

V souvislosti s připravovanou stavbou kruhového objezdu v Bochově v rámci stavby dálnice D6 Žalmanov-Knínice bude třeba provést přeložku STL plynovodu dn 50. Přeložka bude provedena potrubím PE $\varnothing 63$ mm a její délka bude 52,12 m, nahrazované potrubí stávajícího plynovodu bude v celé délce 64,37 m vyjmuto ze země. Stávající potrubí plynovodu DN 50 a přípojek DN 32 k domům č.p. 313 a č.p. 312 bude ponecháno nadále v provozu. Trasa plynovodní přeložky se napojí na stávající plynovodní rozvod v ulici Karlovarské u domu č.p. 313 a je vedena přes ulici Karlovarskou a stávající silnici I/6 ku svému ukončení u ulice Nádražní. Přejechod ulice Karlovarské vzhledem ke stávajícím kanalizacím je navržen překopem vozovky po polovinách a uložením plynovodu do chráničky dlouhé 14,0 m, přechod stávající silnice I/6 je navržen protlakem chráničky PE v délce 13,0 m, celková délka této chráničky bude 21,0 m. Potrubí přeložky plynovodu bude uloženo v zemi s krytím min. 1,0 m. Šířka pracovního pruhu byla stanovena na 6,0 m, v místech napojení na stávající STL plynovod na 10,0 m.

Napojení přeložky na stávající plynovod bude provedeno bez přerušení provozu stávajícího plynovodu osazením dvou by-pasů PE DN 40 v místech obou propojů. Délka každého z obou by-pasů bude 4,0 m a na stávající plynovod budou napojeny osazením navrtávacích tvarovek DN 50/40. Stávající plynovod v místech propojů bude uzavřen oboustranným stlakem potrubí.

Ochranné pásmo STL plynovodu je 1 m na obě strany od půdorysu potrubí v zastavěné části obce. Bezpečnostní pásmo pro STL plynovod stanoveno není. Majitelem plynovodu je GasNet s.r.o., provozovatelem je GasNet Služby, s.r.o.

2.6.7. OBJEKTY DRAH

SO 651 - Úprava trati SŽ

Trať je regionální jednokolejná neeletrifikovaná s traťovou rychlostí 40 km/h. Osobní doprava na trati byla zrušena v polovině devadesátých let a nyní dle aktuálního GVD jezdí 3x týdně dva páry manipulačních vlaků. Přepočtené provozní zatížení Tf je 0,017 mil.hr.t/rok.

Z hlediska zatížení podle Zákona o drahách č. 266/94 Sb. je traťový úsek Protivec – Bochov součástí dráhy celostátní. Administrativně spadá pod OŘ Ústí nad Labem. Traťová rychlost je 40 km/h, zábrzdňá vzdálenost 400 m, třída zatížení C3, tj. zatížení na nápravu 20,0 t, resp. 7,2 t na běžný metr. Provoz je zabezpečen podle předpisu D3 přes telefonické dorozumívání. TÚ/DÚ je 0531/02.

Hlavní traťová kolej jsou navrženy na rychlost $V_{max}=40$ km/h v celém úseku stavebního objektu. Ve směrových obloucích je navrženo převýšení nejvýše $D=60$ mm.

V rámci stavebních postupů nejsou za potřeby žádné provizorní přeložky trati. Pouze pro železniční propustek SO 651.2 v km 15,831 je použito mostní provizorium Dresden.

V důsledku přeložky železniční tratě vyvolané výstavbou dálnice D6 bude provedeno zrušení příslušného úseku stávající železniční tratě. Území opuštěné tratě bude vrácen původní charakter, jaký byl před jeho výstavbou.

Propustky:

SO 651.1 Železniční propustek km 15,209

Železobetonový trubní propustek DN 1000 mm

Délka propustku: 15,3 m

SO 651.2 Železniční propustek km 15,831

Železobetonový trubní propustek DN 800 mm

Délka propustku: 9,0 m

2.6.8. OBJEKTY POZEMNÍCH STAVEB

Návrh rozsahu PHS vychází z hlukové studie a to odstavec 4.3 *Návrh protihlukových stěn – aktualizace*, tabulky na str. 14.

SO 702 - Protihluková stěna v km 1,200 - 1,770 vpravo

Protihluková stěna je navržena jako neprůhledná, jednostranně pohltivá. Je umístěna na pravé straně dálnice D6. Začíná před mostem SO 202 v km 1,200, přechází přes most (na mostě je PHS součástí objektu SO 202) a končí za mostem v km 1,770. Vzhledem k požadované nižší výšce stěna nezačíná ani nekončí náběhem. Délka stěny před mostem je 22,0m, výška je v části před mostem 2,5m. Délka stěny za mostem je 381m. Výška stěny v délce 20m za mostem je 3,0m. Ve zbývajících částech za mostem v délce 361m je výška 2,5m.

Za mostem je navržena únikový východ v místě zpevnění za křídlem. Únikový východ bude řešen dveřmi, na zpevněné ploše za východem je navrženo zábradlí. Další únikové východy jsou navrženy v km 1,540 a u zářezu v místě hlásky SOS v km 1,684.

Návrh PHS počítá s popínavými rostlinami na vnější straně PHS.

SO 704 - Protihluková stěna v km 5,350 - 5,680 vlevo

Protihluková stěna je navržena jako neprůhledná, jednostranně pohltivá. Je umístěna na levé straně dálnice D6. Začíná před mostem SO 207 v km 5,350, přechází přes most (na mostě je PHS součástí objektu SO 207) a končí za mostem v km 5,680. Vzhledem k požadované nižší výšce stěna nezačíná ani nekončí náběhem. Délka stěny před mostem je 25,0m, délka stěny za mostem je 94m. Výška stěny je v celé délce 2,5m.

Za mostem je navržena únikový východ v místě zpevnění za křídlem. Únikový východ bude řešen dveřmi, na zpevněné ploše za východem je navrženo zábradlí.

SO 705 - Ochranná bariéra proti ptactvu v km 2,800 - 3,800 vpravo

Bariéra slouží k zabránění migrace ptáků v nízké výšce nad komunikací a snižování jejich mortality způsobené srážkami s motorovými vozidly v zájmové oblasti. Je umístěna na pravé straně dálnice D6. Přibližně po 120 až 150 m budou do bariéry osazena provozní vrátka šířky 1,0 m a výšky 2,0 m sloužící jako únikové východy. Délka bariéry činí 1000 m a výška 4,0 m.

Bariéra je tvořena trémovou výdřevou mezi ocelovými sloupky. Sloupky ocelové válcované profily. Ve spodní části bude osazen soklový panel do výšky 0,8 m nad terén. Spodní hrana bude provedena tak, aby zabránila průniku drobným živočichům. Bariéra je založena na železobetonových vrtaných pilotách pr. 630 mm s délkou 3,5 m.

SO 706 - Ochranná bariéra proti ptactvu v km 0,421 - 1,207 SO 126 vpravo

Bariéra slouží k zabránění migrace ptáků v nízké výšce nad komunikací a snižování jejich mortality způsobené srážkami s motorovými vozidly v zájmové oblasti. Bariéra také slouží jako zábrana proti migraci dalších volně žijících živočichů (včetně obojživelníků).

Ptačí bariéra je navržena jako neprůhledná clona. Je umístěna na pravé straně SO 126. V rámci tohoto objektu jsou řešeny 2 sjezdy. Na posledním nejdelším úseku stěny přibližně po 120 až 150 m budou do bariéry osazena provozní vrátky šířky 1,0 m a výšky 2,0 m sloužící jako únikový východ. Délka bariéry činí 786 m a výška 4,0 m.

Bariéra je tvořena trémovou výdřevou mezi ocelové sloupky. Sloupky ocelové válcované profily. Ve spodní části bude osazen soklový panel do výšky 0,8 m nad terén. Spodní hrana bude provedena tak, aby zabránila průniku drobným živočichům. Bariéra je založena na železobetonových vrtaných pilotách pr. 630 mm s délkou 3,5 m.

SO 707 - Ochranná bariéra proti ptactvu v km 6,605 - 6,660 vpravo

Bariéra slouží k zabránění migrace ptáků v nízké výšce nad komunikací a snižování jejich mortality způsobené srážkami s motorovými vozidly v zájmové oblasti. Bariéra také slouží jako zábrana proti migraci dalších volně žijících živočichů (včetně obojživelníků).

Ptačí bariéra je navržena jako neprůhledná clona. Je umístěna na pravé straně D6 nad propustkem, který bude plnit funkci migračního objektu pro živočichy. Délka bariéry činí 55 m a výška 4,0 m. Bariéra je tvořena trémovou výdřevou mezi ocelové sloupky. Sloupky ocelové válcované profily. Ve spodní části bude osazen soklový panel do výšky 0,8 m nad terén. Spodní hrana bude provedena tak, aby zabránila průniku drobným živočichům. Bariéra je založena na železobetonových vrtaných pilotách pr. 630 mm s délkou 3,5 m.

2.6.9. OBJEKTY ÚPRAVY ÚZEMÍ

SO 802 - Rekultivace ploch ZS a manipulačních pruhů

Rozsah rekultivovaných ploch je stanoven v celém rozsahu dočasných záborů zemědělského půdního fondu (ZPF) nad 1 rok a dočasných záborů PUPFL. Dočasné záборы ZPF nad 1 rok budou rekultivovány podle na svou původní kulturu – ornou půdu, resp. trvalý travní porost. Následná rekultivace dočasných záborů ZPF nad 1 rok bude provedena ve dvou fázích - technická a biologická rekultivace. Po ukončení využívání ploch dočasného záboru budou nejprve odstraněny veškeré následky stavební činnosti, vč. případného odstranění živíc, bude urovnán terén stavební technikou na rovnou pláň. Po vyrovnání terénních nerovností se plochy rozruší zemědělskou technikou. Přitom budou zachovány sklony tak, aby byla zajištěna kontinuita sklonů s okolními pozemky. Dále bude navedena ornice v tloušťce dle mocnosti kulturní vrstvy půdy, která byla před započítáním stavebních prací sejmuta (stanoveno dle pedologického průzkumu). Po přípravě pozemků, vč. urovnání ploch a jejich zbavení kamenů bude následovat biologická rekultivace. Bude použita 3-letá biologická rekultivace, obsahuje osevní postup, způsob hnojení a kultivace pozemků. Stavební objekt bude možno realizovat vždy po skončení užívání příslušné plochy, pásu, případně provizorních komunikací.

SO 803 - Rekultivace zrušených komunikací

Předmětem stavebního objektu je technická a biologická rekultivace ploch po komunikacích, které pozbudou výstavbou silnice D6 Žalmanov - Knínice a navazujících komunikací významu. Rozsah rekultivací je zřejmý z koordinační situace.

Na opuštěných úsecích komunikací bude v celém rozsahu odstraněn živičný kryt a podkladní vrstvy (v rámci SO, který zrušení části komunikace vyvolá). Dále po provedení technické rekultivace bude následovat rekultivace biologická na ornou půdu, resp. zatravnění dle místních podmínek. Rekultivované plochy, u kterých je předpoklad budoucího připojení k okolním obhospodařovaným plochám, budou rekultivovány na ornou půdu. Zatravnění bude provedeno na plochách rušených komunikací uvnitř ok křižovatky, resp. přilehlých k ostatní ploše. U těchto ploch se nepředpokládá, že

budou zemědělsky obhospodařovány, ani připojeny k zemědělské půdě. Po provedení rekultivací budou plochy předány původnímu vlastníkovi. Stavební objekt bude možno realizovat po skončení užívání příslušné komunikace.

SO 811 - Vegetační úpravy silnice D6

K osázení svahů silničního tělesa budou použity domácí druhy dřevin. Byly preferovány odolné, rychle rostoucí druhy stromů a keřů, které by měly za krátkou dobu zpevnit svým kořenovým systémem zemní těleso. Vegetační úpravy jsou navrhovány na plochách trvalého záboru stavby - na svazích tělesa komunikace. Navržené vegetační úpravy umožní začlenění nové stavby do okolního prostředí.

SO 812 - Vegetační úpravy silnic II. a III. Třídy

K osázení svahů silničního tělesa budou použity domácí druhy dřevin. Byly preferovány odolné, rychle rostoucí druhy stromů a keřů, které by měly za krátkou dobu zpevnit svým kořenovým systémem zemní těleso. Vegetační úpravy jsou navrhovány na plochách trvalého záboru stavby - na svazích tělesa komunikace. Navržené vegetační úpravy umožní začlenění nové stavby do okolního prostředí.

SO 181 - Oplocení hlavní trasy

Oplocení je navrženo v jednoduché formě drátěného pozinkovaného pletiva, ocelových sloupků a betonových patek. Sloupky a vzpěry plotu budou osazeny do betonových patek z prostého betonu. Výška sloupků $v = 2850$ mm (nad terén 2050), rohový sloupek bude použit vždy u lomu plotu.

Přibližně polovina oplocení slouží jako bariéra bránící migraci obojživelníků. V této části budou v patě plotu osazeny polymerbetonové soklové panely výšky 40 cm nad terén. Vrchní okraj dílců je speciálně profilován proti směru tahu živočichů pro omezení překonání zábran.

Přibližně po 300 až 400 m a vždy u mostů v místě schodiště budou do oplocení osazena provozní vrátka šířky 1,0 m a výšky 2,0 m. Ukončení oplocení u mostů je provedeno tak, aby v mezeře mezi mostem a navazující stavební konstrukcí nebyl možný průchod osob nebo zvířat.

Protikorozní ochrana ocelových prvků je zajištěna dle TKP (sloupky a vzpěry jsou poplastované, pletivo a spojovací materiál s pozinkováním).

2.6.10. Popis současného stavu

Předmětem stavby je nahrazení stávající, v současné době již kapacitně nevyhovující dvoupruhové silnice I/6, rychlostní čtyřpruhovou komunikací dálničního typu.

Trasa tohoto tahu stávající I/6 zajišťuje silniční propojení hlavního města Prahy s karlovarsko – chebskou průmyslovou aglomerací a s lázněmi mezinárodního významu – Karlovy Vary, Jáchymov, Mariánské Lázně, Františkovy Lázně. Po silnici I/6 je vedena i doprava směrem k hraničním přechodům Pomezí, Vojtanov a Aš. Je zde tedy silná doprava vnitrostátní, ale i mezinárodní, provozovaná všemi druhy silničních dopravních prostředků. Silnice I/6 je součástí mezinárodního tahu E 48 ze Spolkové republiky Německo do České republiky a spojuje města Schweinfurh – Bamberg – Bayreuth – Karlovy Vary – Praha.

2.6.11. Popis navrženého řešení – pozemní komunikace

Projekt počítá s návrhem dálnice D6, doprovodní komunikace a napojení stávající silniční sítě. Pro doprovodnou komunikace II/606 jsou jednak navrženy nové úseky a jednak budou využity úseky stávající silnice I/6, které budou převedena na silnici se zařazením II/606. Součástí stavby jsou také nezbytné přeložky stávajících komunikací nižších tříd a polních cest.

V rámci SO řady 100 – Objekty pozemních komunikací jsou navrženy rovněž propustky.

2.6.12. Mosty, zdi

Součástí stavby je celkem 9 mostních objektů. Z toho 5 mostů jsou mosty na D6 a 3 mosty na ostatních komunikacích. Jeden mostní objekt je navržen na trati SŽ.

2.6.13. Odvodnění

Základem prvkem odvedení srážkových vod z povrchu dálnice D6 je návrh středové dešťové kanalizace, která je před zaústěním do stávajících vodotečí napojena na dešťové usazovací nádrže (DUN) a retenční nádrže. Srážkové vody z okolního terénu stavby jsou zachycovány pomocí navržených odvodňovacích příkopů.

Podrobně je koncepce řešení odvodnění stavby popsána v části D.4 Celkové vodohospodářské řešení stavby.

2.6.14. Obslužná zařízení, parkoviště, PHS

Předmětem stavby je návrh dvou protihlukových stěn (PHS), které jsou navrženy na základě zpracované hlukové studie.

Na základě požadavků stanoviska k EIA jsou navrženy dvě stěny proti nízko letícím ptákům.

2.6.15. Vybavení pozemní komunikace

Součástí vybavení dálnice D6 jsou rovněž stavební objekty (SO):

- dopravního značení – svislé a vodorovné
- proměnné dopravní značení
- systém SOS
- sčítače dopravy
- meteostanice
- kamerový systém

2.6.16. Ostatní skupiny SO

Součástí stavby jsou dále stavební objekty (SO):

- úprav vodotečí a stávajících kanalizačních vedení
- revitalizace rybníka a nádrže
- přeložka VVN 220 kV
- přeložky sdělovacích vedení
- přeložka středotlakého plynovodu
- přeložka trati Správy železnic (SŽ)
- rekultivace ploch a stávajících komunikací
- vegetační úpravy
- oplocení dálnice D6

2.7. Základní charakteristiky technologických zařízení

Není předmětem této PD

2.8. Zásady požárního řešení

Požárně bezpečnostní řešení (PBŘ) je součástí samostatné přílohy D1.1000 PBŘ.

2.9. Úspora energie a tepelná ochrana

Netýká se této stavby

2.10. Hygienické požadavky na stavbu

Netýká se této stavby.

2.11. Zásady ochrany stavby před negativními účinky prostředí

2.11.1. Ochrana před pronikáním radonu

Není předmětem této stavby.

2.11.2. Ochrana před bludnými proudy

Není předmětem této stavby.

2.11.3. Ochrana před technickou seismicitou

Není předmětem této stavby.

2.11.4. Ochrana před hlukem

Na základě Hlukové studie zpracované v rámci této dokumentace (F.12 Hluková studie) jsou navrženy následující opatření na zmírnění hlukové zátěže:

SO 702 Protihluková stěna v km 1,200 - 1,770 vpravo

SO 704 Protihluková stěna v km 5,350 - 5,680 vlevo

2.11.5. Protipovodňová opatření

Není předmětem této stavby.

2.11.6. Ochrana před sesuvy půdy

Není předmětem této stavby.

2.11.7. Ochrana před vlivy poddolováním

Není předmětem této stavby.

2.11.8. Ostatní negativní vlivy

Není předmětem této stavby.

3. Připojení na technickou infrastrukturu

3.1. Napojovací místa technické infrastruktury

Netýká se této stavby.

3.2. Připojovací rozměry, kapacity a délky

Netýká se této stavby. Nároky stavby na zdroje a potřeby dodávek energií budou vycházet z možností a požadavků konkrétního vybraného zhotovitele stavby. Specifikace těchto nároků není předmětem dokumentace DSP.

4. Dopravní řešení

4.1. Popis dopravního řešení

Navržená trasa dálnice D6 jde v celém úseku stavby v nové trase mimo stávající silnici I/6, která bude po dokončení stavby D6 sloužit jako doprovodná komunikace pro vozidla bez oprávnění pro dálnice a silnice pro motorová vozidla. V začátku úseku navazuje hlavní trasa na stavbu úseku D6 Bošov – Knínice. Na konci stavby je napojena navazující stavba D6 Olšová Vrata – Žalmanov.

Napojení dálnice D6 na začátku a konci stavby je tedy navrženo samostatnými stavebními objekty (SO 127 a 128) na stávající silnici I/6. V případě, že budou sousední stavby D6 (Knínice – Bošov a Olšová Vrata – Žalmanov) realizovány současně nebo dříve se stavbou D6 Žalmanov – Knínice, bude tato stavba napojena přímo na sousední stavbu D6.

Stavbu D6 Žalmanov - Knínice je tedy možné realizovat samostatně, bez návaznosti na případné další stavby na komunikační síti.

Základní zásadou pro návrh vedení dopravy v průběhu jednotlivých etap výstavby je zajištění provozu v místě stavby a nikoliv po okolních silnicích či místních komunikacích. Z tohoto důvodu jsou do objektové skladby zahrnuty provizorní komunikace (SO 151 – 154). U napojení přeložky silnice II/606 na původní silnici I/6 u Herstošic se z prostorových důvodů předpokládá budování po polovinách za střídavého provozu v jednom jízdním pruhu řízeného světelným signalizačním zařízením. Rovněž bez provizorní objížďky bude po polovinách budováno napojení přeložky silnice III. třídy na Údrč.

Po celou dobu výstavby tedy budou zajištěna odbočení ze silnice I/6 do obcí Žlutice, Vahaneč, Údrč, Bochov a do směrů na Toužim (silnice II/207) a na Bečov nad Teplou (silnice II/208). Rovněž obec Těšetice bude přístupná po stávající III/00613.

Podrobněji problematiku organizace výstavby řeší příloha F.3 zásady organizace výstavby (ZOV).

4.2. Napojení na stávající infrastrukturu

Prostor staveniště stavby dálnice D6 v úseku Žalmanov – Knínice se nachází na parcelách v katastrálních územích Knínice u Žlutic, Vahaneč, Herstošice, Údrč, Těšetice u Bochova a Bochov. Vesměs je celá trasa obchvatu vedena v extravilánu, k zástavbě se přibližuje u města Bochov, obce Herstošice a v úsecích u lokality Zlatá Hvězda.

Napojení staveniště je tedy realizováno v kontaktu se stávajícím stavem, v místech sjezdů / vjezdů a dalších napojení na okolní komunikace.

4.3. Doprava v klidu

Není předmětem stavby.

4.4. Pěší a cyklostezky

Není předmětem stavby.

4.5. Nadrozměrná přeprava

Navržené SO v trase původní I/6 nezohledňují výjimečný průjezd nadrozměrné dopravy. Nadrozměrná přeprava je uvažována po nové trase dálnice D6.

5. Řešení vegetace a terénních úprav

5.1. Terénní úpravy

Terénní úpravy

Jedná se o rekultivace jednak zrušených komunikací a jednak manipulačních ploch (zařízení staveniště) či pruhů. Provedení rekultivace zrušených komunikací spočívá v odstranění konstrukcí vozovek, které pozbydou po realizaci stavby funkčnosti, a v rozprostření ornice v tloušťce odpovídající přílehlému humóznímu horizontu. Provedení rekultivací manipulačních ploch či pruhů spočívá v rozprostření původního humózního horizontu.

Svahy silničních těles budou ohumusovány v tloušťce 15 cm a osázeny vegetací nahrazující zeleň smýcenou v rámci stavby.

Vegetační úpravy

Svahy silničního tělesa budou ohumusovány v tloušťce 15 cm a zatravněny. Vegetační úpravy jsou navrženy v rámci samostatných SO 811 a 812. Náhradní výsadby (budou-li požadovány) budou řešeny v dalším stupni projektové dokumentace.

5.2. Použité vegetační prvky

K osázení svahů silničního tělesa budou použity domácí druhy dřevin. Byly preferovány odolné, rychle rostoucí druhy stromů a keřů, které by měly za krátkou dobu zpevnit svým kořenovým systémem zemní těleso. Vegetační úpravy jsou navrhovány na plochách trvalého záboru stavby - na svazích tělesa komunikace. Navržené vegetační úpravy umožní začlenění nové stavby do okolního prostředí.

V následující tabulce je uveden seznam navrhovaných druhů:

Latinský název	Český název
Stromy	
<i>Acer campestre</i>	javor babyka
<i>Acer platanoides</i>	javor mléč
<i>Acer pseudoplatanus</i>	javor klen
<i>Alnus glutinosa</i>	olše lepkavá
<i>Amelanchier sp.</i>	muchovník
<i>Betula verrucosa</i>	bříza bělokorá
<i>Carpinus betulus</i>	habr obecný
<i>Fagus sylvatica</i>	buk lesní
<i>Larix decidua</i>	modřín opadavý
<i>Malus sp.</i>	jabloň
<i>Pinus nigra</i>	borovice černá
<i>Pinus sylvestris</i>	borovice lesní
<i>Prunus padus</i>	střemcha obecná
<i>Pyrus sp.</i>	hrušeň
<i>Quercus petraea</i>	dub zimní
<i>Quercus robur</i>	dub letní
<i>Salix fragilis</i>	vrba křehká
<i>Sorbus aucuparia</i>	jeřáb ptačí
<i>Tilia cordata</i>	lípa srdčitá
Keře	
<i>Cornus alba</i>	svída bílá
<i>Cornus mas</i>	dřín obecný
<i>Corylus avellana</i>	líška obecná
<i>Cotoneaster dammeri</i>	skalník Dammerův
<i>Cotoneaster horizontalis</i>	skalník vodorovný
<i>Cotoneaster salicifolius</i>	skalník vrboolistý
<i>Crataegus monogyma</i>	hloh jednosemenný
<i>Crataegus oxyacantha</i>	hloh obecný
<i>Cytisus scoparius</i>	janovec metlatý
<i>Euonymus fortunei cv.</i>	brslen Fortunův
<i>Hippophae rhamnoides</i>	rakytník řešetlakový
<i>Ligustrum vulgare</i>	ptačí zob obecný
<i>Lonicera xylosteum</i>	zimolez obecný
<i>Prunus spinosa</i>	trnka obecná
<i>Rhamnus catharticus</i>	řešetlák počistivý
<i>Rosa canina</i>	růže šípková
<i>Salix caprea</i>	vrba jíva
<i>Sambucus nigra cv.</i>	bez černý
<i>Symphoricarpos chenaultii 'Hancock1'</i>	pámelník Chenaultův 'Hancock'

<i>Syringa meyeri 'Palibin'</i>	šeřík Meyerův 'Palibin'
<i>Syringa vulgaris</i>	šeřík obecný
<i>Viburnum opulus</i>	kalina obecná
<i>Weigela florida cv.</i>	weigeli
Keře listnaté pnoucí	
<i>Parthenocissus tricuspidata</i>	loubinec trojlaločný
<i>Hedera helix</i>	břečťan popínavý

Navržené vegetační úpravy jsou popsány ve stavebních objektech: SO 811 a SO 812.

5.3. Protierozní opatření

Základním protierozním opatřením je pokrytí svahů násypů a zářezů kulturní zeminou a osetí travním semenem. Dále k protierozním opatřením řadíme veškeré vegetační úpravy – výsadby dřevin a křovin (SO 811 a 812).

6. Popis vlivů stavby na ŽP a jejich ochrana

6.1. Vliv na ŽP

Vlivy na ekosystémy

Stavba zahrnuje 6 950 metrů dlouhý úsek dálnice v kategorii D 25,5/100, procházející v blízkosti obcí Knínice, Vahaneč, Herstošice, Údrč, Těšetice a Bochov. Součástí stavby je rovněž jedna mimoúrovňová křižovatka - MÚK Bochov - několik přeložek silnic II. a III. třídy a devět mostních objektů. Součástí jsou dále objekty středové kanalizace a sedimentačních nádrží a množství přeložek inženýrských sítí. Protože je stavba situována výhradně v extravilánu, nejsou nutné demolice stávajících objektů.

Navržená trasa dálnice D6 jde tedy v celém úseku stavby v nové trase mimo stávající silnici I/6. Původní silnice I/6 přejde po dokončení D6 pod označení II/606. V začátku úseku navazuje hlavní trasa na stavbu úseku D6 Knínice - Bošov. Na obou koncích řešeného úseku (u Knínice i u Bochova) je navrženo dočasné napojení na stávající I/6.

Vliv na obyvatelstvo

Realizací stavby dojde k řadě pozitivních vlivů v zájmové oblasti, dojde ke zlepšení plynulosti a bezpečnosti dopravy v daném regionu a snížení hlukové a emisní zátěže v obytné zástavbě. Celkově pozitivní vlivy výrazně převyšují negativní dopady.

Trasa komunikace obchvatu prochází z větší části přes zemědělské pozemky, přírodní prostředí reprezentují především vodní toky, zejména Ratibořský a Bochovský potok se svým okolím. Zásahy do životního prostředí v těchto lokalitách jsou snižovány na co nejmenší míru na základě dodržení požadavků dokumentace EIA.

Vliv na kvalitu ovzduší

Komunikace je liniový zdroj znečištění ovzduší, přičemž hlavní znečišťující látky z automobilové dopravy jsou NO_x a CO. Znečištění představuje zátěž zejména pro obce, kterými silnice prochází. Realizací stavby dojde k odvedení zásadní části intenzity dopravy mimo město Bochov, které je ve stávajícím stavu dopravou zatíženo. Zásadní snížení intenzity dopravy vlivem realizace stavby bude mít na průjezdu městem Bochov za následek i snížení znečištění ovzduší od automobilové dopravy.

Během výstavby bude ovzduší zatíženo lokálně a dočasně, a to v místech probíhajících stavebních prací, na skládkách stavebních materiálů a v okolí přístupových cest. Lze předpokládat zvýšení koncentrací výfukových plynů z těžké stavební mechanizace a prašnosti spojené se zemními pracemi.

Zatížení ovzduší znečišťujícími látkami po dobu výstavby je možné minimalizovat těmito kroky:

- koordinací stavebních prací a přesunů stavební techniky
- optimalizací dopravních tras s ohledem na ochranu obytné zástavby a vytiženosti nákladních aut
- snižováním prašnosti kropením
- udržováním techniky v čistotě a hlavně v dobrém technickém stavu
- mokrým čištěním komunikací u výjezdu z prostoru staveniště

Hluk

V rámci této projektové dokumentace byla zpracována aktualizovaná hluková studie – příl. F.12 Hluková studie.

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

Pro tuto stavbu tedy platí následující hygienické limit:

- chráněný venkovní prostor staveb 60/50 dB pro den/noc
- chráněný venkovní prostor 60/60 dB pro den/noc

Studie předkládá výsledky výpočtu výhledových ekvivalentních hladin akustického tlaku v okolí nově navrhované trasy komunikace D6 v úseku Žalmanov – Knínice ve výhledovém období 2026 a 2047. Dokumentace předkládá možnosti snížení nadlimitních ekvivalentních hladin akustického tlaku. Především se jedná o výstavbu protihlukových stěn v celkové délce 900 m s výškou od 2,5 do 3,5 m, které byly navrženy na základě akustických výpočtů vycházejících z dopravních intenzit aktuálního dopravního modelu.

6.2. Vliv na přírodu a krajinu

Celkový dopad stavby a navrhovaná opatření

Celkový dopad stavby do území se dá hodnotit jako kladný. Vznikne výrazně komfortnější a kvalitnější dopravní spojení v dané oblasti. Realizací stavby dojde k řadě pozitivních efektů v zájmové oblasti.

Natura 2000

Natura 2000 je celistvá evropská soustava území se stanoveným stupněm ochrany, která umožňuje zachovat přírodní stanoviště a stanoviště druhů v jejich přirozeném areálu rozšíření ve stavu příznivém z hlediska ochrany nebo popřípadě umožní tento stav obnovit. Na území České republiky je Natura 2000 tvořena ptačími oblastmi a evropsky významnými lokalitami, které požívají smluvní ochranu nebo jsou chráněny jako zvláště chráněná území.

Požadavky směrnic EU jsou implementovány do národní legislativy zejména prostřednictvím zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění.

Navrhovaný záměr stavby „D6 Žalmanov – Knínice“ prochází v úseku km 6,6 – KU (6,905) Evropsky významnou lokalitou Doupovské hory, přičemž zasahuje také stanoviště, která jsou předmětem ochrany této EVL.

A dochází k záboru plochy ptačí oblasti, včetně biotopů druhů, které jsou zde předmětem ochrany. Ptačí oblast Doupovské hory ve staničení km 1,65 – KU (6,905), byla identifikována jako dotčená posuzovaným záměrem. Hranice ptačí oblasti je tvořena stávající silnicí I/6.

VKP 2000

Významný krajinný prvek je ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří

její vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Významnými krajinnými prvky jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy. (§3, odst.1, písm. b, z. č. 114/1992 Sb. v platném znění).

Dále jsou jimi jiné části krajiny, které jsou registrovány dle §6 uvedeného zákona orgánem ochrany přírody jako významný krajinný prvek, a to zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy. Mohou jimi být i cenné plochy porostů sídelních útvarů včetně historických zahrad a parků.

Identifikátor toku podle DIBAVOD/HEIS ČR:	134500009000
Název toku:	PBP nad Zlatá Hvězda
Identifikátor toku podle centrální evidence vodních toků (IDVT):	10260691
Název povodí:	PVL
Správce	Povodí Vltavy s.p.
Katastrální území	Vahaneč
Křížení ve staničení	0,3

Identifikátor toku podle DIBAVOD/HEIS ČR:	134500000100
Název toku:	Ratibořický potok
Identifikátor toku podle centrální evidence vodních toků (IDVT):	10278385
Název povodí:	PVL
Správce	Povodí Vltavy s.p.
Katastrální území	Herstošice
Křížení ve staničení	1,3

Identifikátor toku podle DIBAVOD/HEIS ČR:	134500006700
Název toku:	bezejmenný tok
Identifikátor toku podle centrální evidence vodních toků (IDVT):	10283152
Název povodí:	PVL
Správce	Povodí Vltavy s.p.
Katastrální území	Těšetice u Bochova
Křížení ve staničení	3,35

Identifikátor toku podle DIBAVOD/HEIS ČR:	134440000100
Název toku:	Bochovský potok
Identifikátor toku podle centrální evidence vodních toků (IDVT):	10261964
Název povodí:	PVL
Správce	Povodí Vltavy s.p.
Katastrální území	Bochov
Křížení ve staničení	5,5

Trasa prochází následujícími vodotečemi:

- PBP nad Zlatá Hvězda, ve staničení km 0,3
(PBP nad Zlatá Hvězda, IDVT vodní linie 10260691, povodí PVL, KÚ Vahaneč)
- Ratibořický potok -včetně jeho údolní nivy ve staničení km 1,3
(Ratibořický potok, IDVT vodní linie 10278385, povodí PVL, KÚ Herstošice)
- Bochovský potok, včetně jeho údolní nivy ve staničení km 5,5
(jedná se o výtok z Krásného rybníka, Bochovský potok, IDVT vodní linie 10259647, povodí PVL, KÚ Bochov)
- Výtok ze Silničního rybníka ve staničení km 6,6
(bezejmenný tok, IDVT vodní linie 10259647, povodí PVL, KÚ Bochov)

Trasa prochází následujícími lesními pozemky:

lesní pozemek u Knínice ve staničení km 0,0 – km 0,1
Na svahu údolí Ratibořského potoka v km 1,1
Lesní pozemek u železniční trati Potivec - Bochov ve staničení km 4,2- km 4,4
Tašovský les v km 6,8 - km 6,95

V blízkosti se nacházejí následující registrované VKP dle §6 z. č. 114/1992 Sb. v platném znění:

VKP Mokřady za silničním rybníkem (cca 270 m od stavby)
VKP Pahorek nad sklepem (cca 470 m od stavby)
VKP Bražecké Hlíňáky (cca 920 m od stavby)
VKP Těšetický lom (cca 1050 m od stavby)
VKP Pahorek u Těšetic (cca 1160 m od stavby)
VKP Zámecký vrch (cca 1730 m od stavby)
VKP Lom Záhoří (cca 1860 m od stavby)

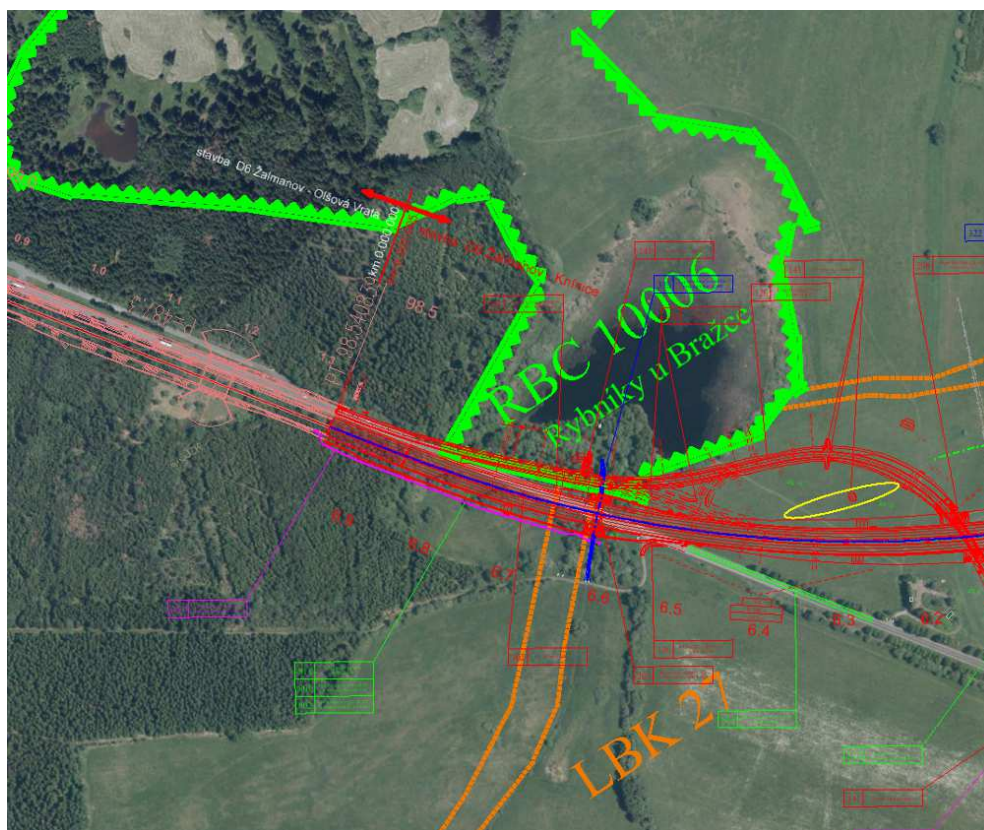
Stavba neprochází žádným registrovaným VKP dle §6 zákona číslo 114/1992 Sb. v platném znění.

Vliv na prvky ÚSES

Územní systém ekologické stability krajiny je dle §3 písm. 1a) zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. Rozlišuje se místní, regionální a nadregionální systém ekologické stability.

Dle §4 odst.1 je ochrana ÚSES povinností všech vlastníků a uživatelů pozemků tvořících jeho základ. Jeho vytváření je veřejným zájmem, na kterém se podílejí vlastníci pozemků, obce i stát.

Stavba kříží následující prvky ÚSES, křížení s ÚSES je vypsáno ve směru Knínice na směr Žalmanov.



Obr. ve staničení cca km 6,6, stavba kříží LBK 27, a v km 6,550 - 6,750 zasahuje do RBC 10006

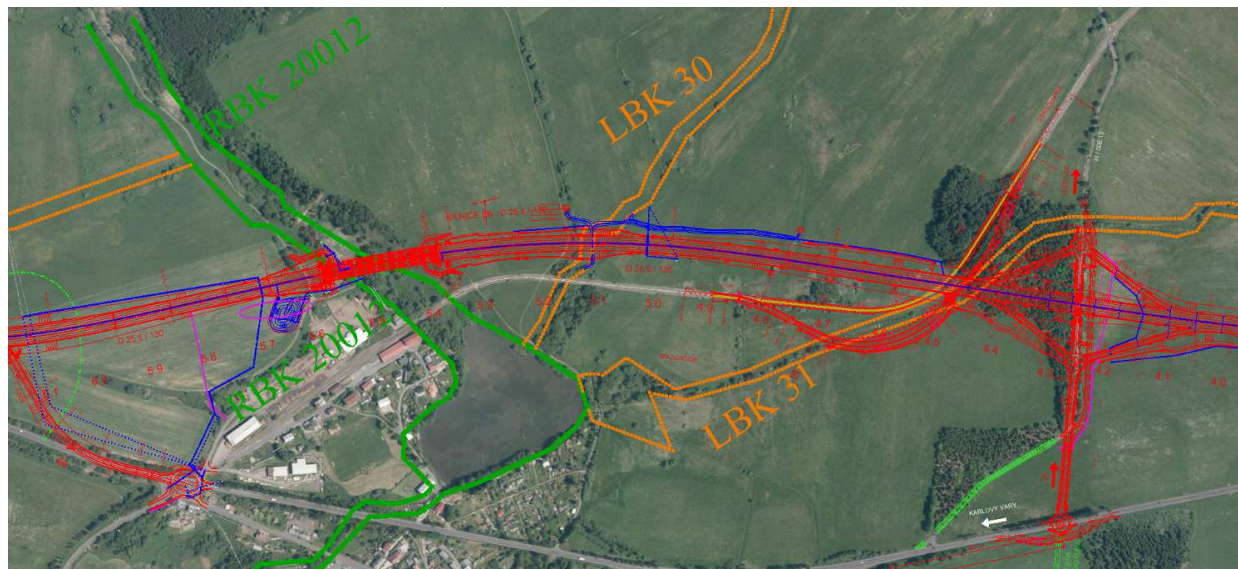
Lokální biokoridor 27 - ve staničení cca km 6,6, stavba kříží LBK 27

- Vymezení:** Prvek ÚSES (navrhovaný) vymezený v platném ÚP Bochovo.
- Popis:** Navrhovaný lokální biokoridor kopíruje osu meliorační strouhy se sporadickou zelení, která je napojena na Silniční rybník. Tento biokoridor má délku zhruba 3150 m a šířku cca 40 m.
- Dotčení záměrem:** Předmětný záměr tento navrhovaný lokální biokoridor cca v km 6,600 stavby D6 Žalmanov - Knínice.

Regionální biocentrum 10006 „Rybníky u Bražce“ v km 6,550 - 6,750 jde v souběhu s RBC 10006

- Vymezení:** Prvek ÚSES (funkční) vymezený v platném ÚP Bochovo a v platných ZÚR Karlovarského kraje (RBK 1022 - Rybníky u Bražce).
- Popis:** Dle platných Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje je plocha tohoto funkčního regionálního biocentra v místě dotčení záměrem vymezena shodně s platným ÚP Bochovo. Plocha tohoto regionálního biocentra není podle Národního geoportálu INSPIRE v tomto místě vymezena. Funkční regionální biocentrum zahrnuje soustavu rybníků s bohatými porosty dřevin a vlhkými druhově bohatými loukami. Výměra tohoto regionálního biocentra je zhruba 105,8 ha.
- Dotčení záměrem:** Navrhovaný záměr se dotkne okrajové části tohoto funkčního regionálního biocentra cca v km 6,550 - 6,750 stavby D6 Žalmanov - Knínice. Přesněji bude okrajová část biokoridoru dotčena stavebním objektem SO 126 Doprovodná silnice 11/606 u konce úseku D6 Žalmanov - Knínice.

Obr. ve staničení cca km 5,400 - 5,500 stavba kříží RBK 20012, a v km 5,1 kříží LBK 30, v km cca 4,500 a 4,700 stavba kříží LBK 31



Regionální biokoridor 20012 v km 6,6 - km 6,8 jde v souběhu s RBC 10006

Vymezení: Prvek ÚSES (funkční) vymezený v platném ÚP Bochov a v platných ZÚR
Popis: Karlovarského kraje (RBK 1022 - Rybníky u Bražce).

Dle platných Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje je regionální biokoridor vymezen shodně s platným ÚP Bochov. Dle Národního geoportálu INSPIRE není v tomto úseku žádný regionální biokoridor vymezen.

Jedná se o funkční regionální biokoridor, který kopíruje osu Bochovského potoka s jeho doprovodnými břehovými porosty a nivou. Biokoridor propojuje regionální biokoridor 1022 a regionální biocentrum 10006 „Rybníky u Bražce“.

Dotčení záměrem: Navrhovaný záměr kříží tento funkční regionální biokoridor přibližně v km 5,400 - 5,500 stavby D6 Žalmanov - Knínice.

Lokální biokoridor 30

Vymezení: Prvek ÚSES (navrhovaný) vymezený v platném ÚP Bochov.

Popis: Navrhovaný lokální biokoridor probíhá v ose meliorační strouhy a po zemědělské půdě. Tento biokoridor má délku přibližně 1 650 m a šířku cca 20 m.

Dotčení záměrem: Dokumentace EIA dle z. 100/2001 Sb.. ve znění pozdějších předpisů
Předmětný záměr kříží tento navrhovaný lokální biokoridor cca v km 5,100 stavby D6 Žalmanov- Knínice.

Lokální biokoridor 31

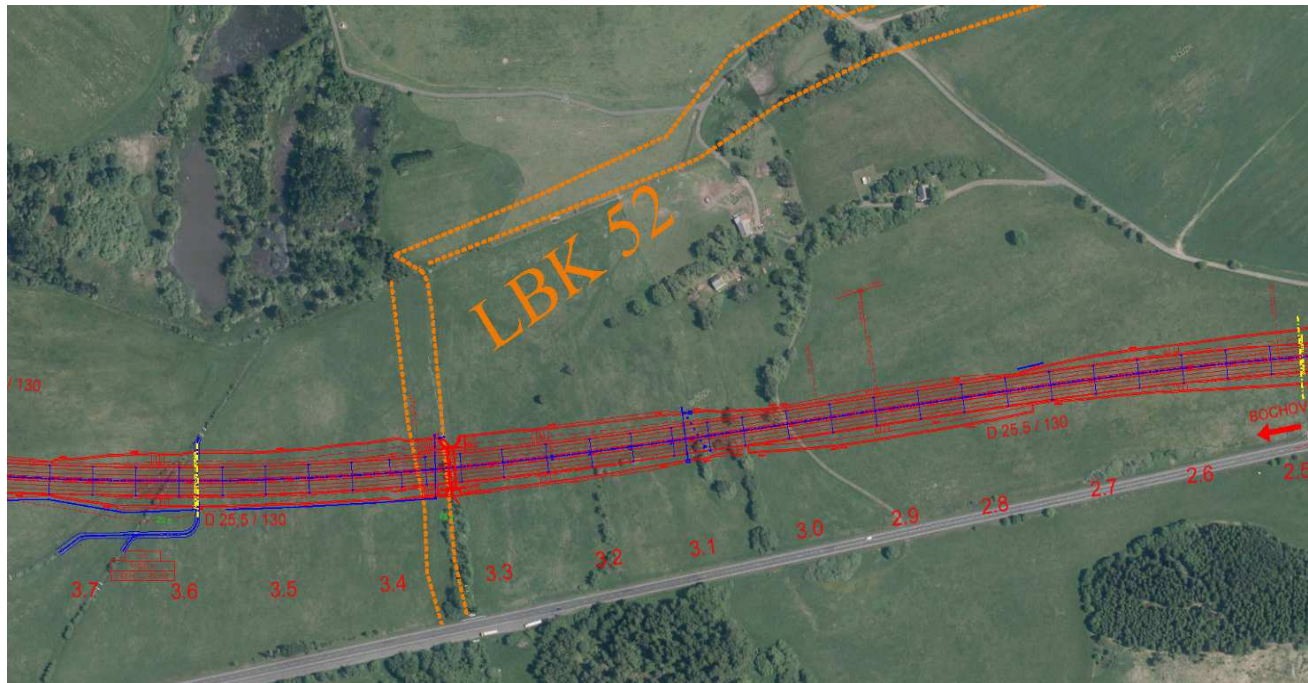
Vymezení: Prvek ÚSES (navrhovaný) vymezený v platném ÚP Bochov.

Popis: Jedná se o navrhovaný lokální biokoridor, které probíhá částečně v ose melioračních struh a částečně v lesním porostu. Tento biokoridor má délku cca 1130 m a šířku přibližně 20 m.

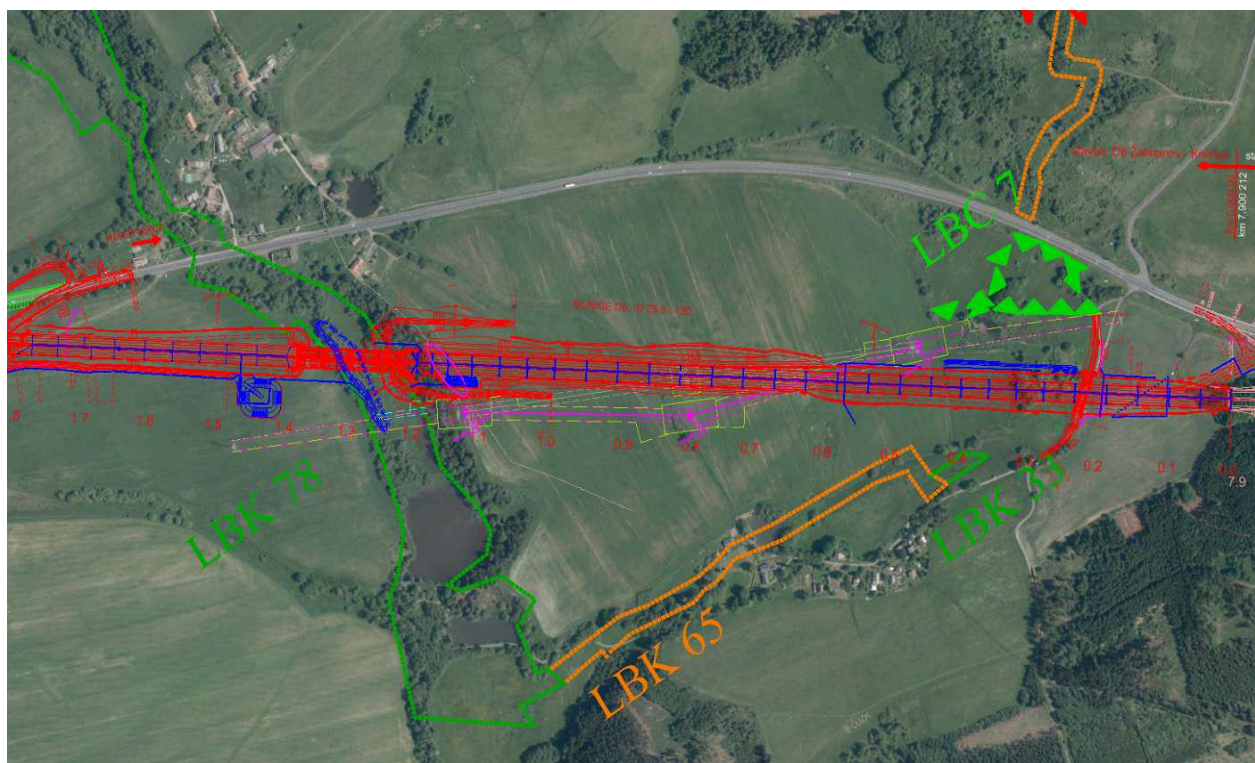
Dotčení záměrem: Trasa předmětného záměru kříží tento navrhovaný lokální biokoridor přibližně v km 4,500 stavby D6 Žalmanov - Knínice. Dále je biokoridor dotčen stavebním objektem 651 Úprava trati ČD v úseku stavby D6 Žalmanov - Knínice (km cca 4,500 a 4,700).

Obr. ve staničení cca km 3,35 stavba kříží LBK 52

Lokální biokoridor 52



- Vymezení:** Prvek ÚSES (navrhovaný) vymezený v platném ÚP Bochov.
- Popis:** Navrhovaný lokální biokoridor zahrnuje drobný vodní tok (meliorační strouha) místy s doprovodnou zelení, který se napojuje na Jesínecký potok. Tento biokoridor má délku cca 320 m a šířku přibližně 30 m.
- Dotčení záměrem:** Předmětný záměr kříží tento navrhovaný lokální biokoridor cca v km 3,350 stavby D6 Žalmanov - Knínice.



Obr. ve staničení cca km 1,225 -1,300 stavba kříží LBK 78, v km 0,2 stavba začíná na hranici

lokálního biokoridoru LBC 7- lokální biokoridor nebude záměrem dotčen

Lokální biokoridor 78

Vymezení: Prvek ÚSES (funkční) vymezený v platném ÚP Bochov.
Popis: Tento lokální biokoridor je navázaný na Ratibořský potok s jeho nivou s břehovými porosty. Tento biokoridor má délku cca 1860 m a šířku v rozmezí přibližně od 18 m do 180 m (v místě křížení biokoridoru s trasou záměru je tato šířka cca 70 m).
Dotčení záměrem: Navrhovaný záměr kříží tento funkční lokální biokoridor v km přibližně 1,225 - 1,300 stavby D6 Žalmanov - Knínice.

Lokální biokoridor 33

Vymezení: Prvek ÚSES (navrhovaný) vymezený v platném ÚP Verušičky; dále vymezený jako lokální biokoridor 65 (navrhovaný) v platném ÚP Bochov.
Popis: Jedná se o navrhovaný lokální biokoridor, který je navázaný na drobný vodní tok (přítok Ratibořského potoka) s doprovodnými porosty zeleně. Tento biokoridor (LBK 33 - LBK 65) má délku přibližně 720 m a průměrnou šířku 25 m.
Dotčení záměrem: Navrhovaný lokální biokoridor nebude záměrem dotčen. Dle textové části ÚP Verušičky je tento biokoridor spojnicí s lokálním biocentrem 7 „Nová Hvězda“ na území obce Verušičky. Podle tohoto zjištění by mělo toto propojení být kříženo trasou záměru mezi km 0,200 - 0,400 stavby D6 Žalmanov - Knínice.

Lokální biocentrum 7 „Nová Hvězda“

Vymezení: Prvek ÚSES (funkční) vymezený v platném ÚP Verušičky.
Popis: Funkční lokální biocentrum je tvořené lučním porostem a dřevinnými a keřovými porosty. V blízkosti se nachází menší bezejmenný rybník. Výměra tohoto biocentra je cca 1,3 ha.
Dotčení záměrem: Navrhovaný záměr se dotkne okrajové části tohoto funkčního lokálního biocentra v km přibližně 0,200 stavby D6 Žalmanov - Knínice, a to stavebním objektem 131 Přeložka polní cesty v km 0,220.

Stavba D6 Žalmanov – Knínice ve staničení cca km 6,6, stavba kříží LBK 27, v km 6,550 - 6,750 zasahuje do RBC 10006, ve staničení cca km 5,400 - 5,500 stavba kříží RBK 20012, v km 5,1 kříží LBK 30, v km cca 4,500 a 4,700 stavba kříží LBK 31, ve staničení cca km 3,35 stavba kříží LBK 52, ve staničení cca km 3,35 stavba kříží LBK 52, ve staničení cca km 1,225 -1,300 stavba kříží LBK 78, v km 0,2 stavba začíná na hranici lokálního biokoridoru LBC 7- lokální biokoridor nebude záměrem dotčen.

Interakční prvky a krajinná zeleň

Interakční prvky představují krajinné segmenty, které na lokální úrovni zprostředkovávají příznivé působení biocenter a biokoridorů na větší vzdálenost. Často též umožňují existenci organismů s nižšími prostorovými nároky (rostliny, hmyz, drobní hlodavci, ptáci, obojživelníci apod.).

Památné stromy

Stavba nezasahuje do žádného památného stromu, nebo jeho ochranného pásma. Nejbližším památným stromem je javor klen (*Acer pseudoplatanus*) na hřbitově „klen na hřbitově“ ve vzdálenosti cca 800m od záměru stavby, který nebude stavbou dotčen.

Ložiska nerostných surovin

Stavba neprochází chráněným ložiskovým územím, území není poddolováno, na dotčeném území se nenachází žádné dobývací prostory.

Vliv na kulturní památky

Základními pravidly pro ochranu nemovité kulturní památky jsou ustanovení § 9, § 11 a zejména § 14 zákona č. 20/1987 Sb.

§ 9

(1) Vlastník kulturní památky je povinen na vlastní náklad pečovat o její zachování, udržovat ji v dobrém stavu a chránit ji před ohrožením, poškozením, znehodnocením nebo odcizením. Kulturní památku je povinen užívat pouze způsobem, který odpovídá jejímu kulturně politickému významu, památkové hodnotě a technickému stavu. Je-li kulturní památka ve státním vlastnictví, je povinností organizace, která kulturní památku spravuje nebo ji užívá nebo ji má ve vlastnictví, a jejího nadřízeného orgánu vytvářet pro plnění uvedených povinností všechny potřebné předpoklady.

(2) Povinnost pečovat o zachování kulturní památky, udržovat kulturní památku v dobrém stavu a chránit ji před ohrožením, poškozením, znehodnocením nebo odcizením má také ten, kdo kulturní památku užívá nebo ji má u sebe; povinnost nést náklady spojené s touto péčí o kulturní památku má však jen tehdy, jestliže to vyplývá z právního vztahu mezi ním a vlastníkem kulturní památky.

(3) Organizace a občané, i když nejsou vlastníky kulturních památek, jsou povinni si počínat tak, aby nezpůsobili nepříznivé změny stavu kulturních památek nebo jejich prostředí a neohrožovali zachování a vhodné společenské uplatnění kulturních památek.

§ 11

(1) Orgány státní správy příslušné rozhodovat o způsobu využití budov, které jsou kulturními památkami, nebo o přidělení bytů, jiných obytných místností a místností nesloužících k bydlení v těchto budovách, vydávají svá rozhodnutí na základě závazného stanoviska příslušného orgánu státní památkové péče. Při rozhodování o způsobu a změnách využití kulturních památek jsou povinny zabezpečit jejich vhodné využití odpovídající jejich hodnotě a technickému stavu.

(2) Jestliže fyzická nebo právnická osoba svou činností působí nebo by mohly způsobit nepříznivé změny stavu kulturní památky nebo jejího prostředí anebo ohrožují zachování nebo společenské uplatnění kulturní památky, určí obecní úřad obce s rozšířenou působností, a jde-li o národní kulturní památku, krajský úřad, podmínky pro další výkon takové činnosti nebo výkon činnosti zakáže.

(3) Správní úřady a orgány krajů a obcí vydávají svá rozhodnutí podle zvláštních právních předpisů, jimiž mohou být dotčeny zájmy státní památkové péče na ochraně nebo zachování kulturních památek nebo památkových rezervací a památkových zón a na jejich vhodném využití, jen na základě závazného stanoviska obecního úřadu obce s rozšířenou působností, a jde-li o národní kulturní památku, jen na základě závazného stanoviska krajského úřadu.

§ 14

(1) Zamýšlí-li vlastník kulturní památky provést údržbu, opravu, rekonstrukci, restaurování nebo jinou úpravu kulturní památky nebo jejího prostředí (dále jen „obnova“), je povinen si předem vyžádat závazné stanovisko obecního úřadu obce s rozšířenou působností, a jde-li o národní kulturní památku, závazné stanovisko krajského úřadu.

(2) Vlastník (správce, uživatel) nemovitosti, která není kulturní památkou, ale je v památkové rezervaci, v památkové zóně nebo v ochranném pásmu nemovité kulturní památky, nemovité národní kulturní památky, památkové rezervace, nebo památkové zóny (§ 17), je povinen k zamýšlené stavbě, změně stavby, terénním úpravám, umístění nebo odstranění zařízení, odstranění stavby, úpravě dřevin nebo udržovacím pracím na této nemovitosti si předem vyžádat závazné stanovisko obecního úřadu obce s rozšířenou působností, není-li tato jeho povinnost podle tohoto zákona nebo na základě tohoto zákona vyloučena (§ 6a, § 17).

(3) V závazném stanovisku podle odstavců 1 a 2 se vyjádří, zda práce tam uvedené jsou z hlediska zájmů státní památkové péče přípustné, a stanoví se základní podmínky, za kterých lze tyto práce připravovat a provést. Základní podmínky musí vycházet ze současného stavu poznání kulturně historických hodnot, které je nezbytné zachovat při umožnění realizace zamýšleného záměru.

(4) V územním řízení, při vydání územního souhlasu a v řízení o povolení staveb, změn staveb, terénních úprav, umístění nebo odstranění zařízení, odstranění stavby a udržovacích prací, prováděném v souvislosti s úpravou území, na němž uplatňuje svůj zájem státní památková péče, nebo v souvislosti s obnovou nemovité kulturní památky, popřípadě se stavbou, změnou stavby, terénními úpravami, umístěním nebo odstraněním zařízení, odstraněním stavby nebo udržovacími pracemi na nemovitosti podle odstavce 2, rozhoduje stavební úřad v souladu se závazným stanoviskem obecního úřadu obce s rozšířenou působností, jde-li o nemovitou národní kulturní památku, se závazným stanoviskem krajského úřadu.

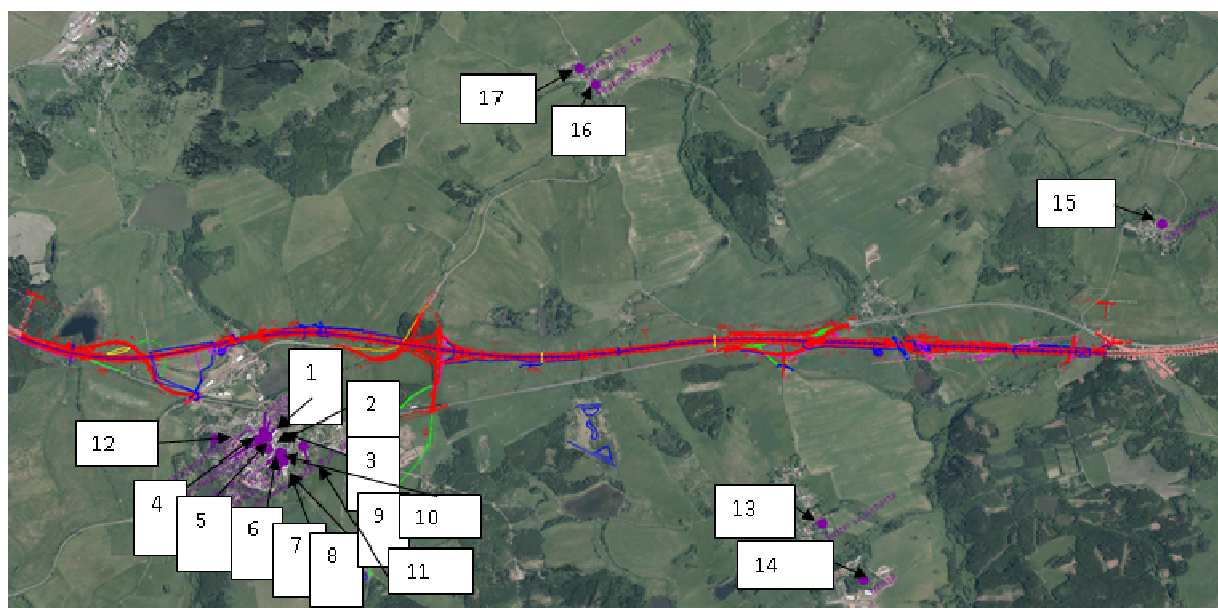
(5) Lze-li zamýšlenou obnovu nemovité kulturní památky podle odstavce 1, popřípadě stavbu, změnu stavby, terénní úpravy, umístění nebo odstranění zařízení, odstranění stavby nebo udržovací práce na nemovitosti podle odstavce 2 provést na základě ohlášení, může stavební úřad dát souhlas pouze v souladu se závazným stanoviskem obecního úřadu obce s rozšířenou působností, nebo jde-li o nemovitou národní kulturní památku, krajského úřadu.

(6) Orgán státní památkové péče příslušný podle odstavců 1 a 2 vydá závazné stanovisko po předchozím písemném vyjádření odborné organizace státní památkové péče, se kterou projedná na její žádost před ukončením řízení návrh tohoto závazného stanoviska. Písemné vyjádření předloží odborná organizace státní památkové péče příslušnému orgánu státní památkové péče nejpozději ve lhůtě 20 dnů ode dne doručení žádosti o jeho vypracování, nestanoví-li orgán státní památkové péče ve zvlášť složitých případech lhůtu delší, která nesmí být delší než 30 dnů. Pokud ve lhůtě 20 dnů nebo v prodloužené lhůtě příslušný orgán státní památkové péče písemné vyjádření neobdrží, vydá závazné stanovisko bez tohoto vyjádření.

(7) Přípravnou a projektovou dokumentaci obnovy nemovité kulturní památky nebo stavby, změny stavby, terénních úprav, umístění nebo odstranění zařízení, odstranění stavby, úpravy dřevin nebo udržovacích prací na nemovitosti podle odstavce 2 vlastník kulturní památky nebo projektant projedná v průběhu zpracování s odbornou organizací státní památkové péče z hlediska splnění podmínek závazného stanoviska podle odstavců 1 a 2. Při projednávání poskytuje odborná organizace státní památkové péče potřebné podklady, informace a odbornou pomoc. Ke každému dokončenému stupni dokumentace zpracovává odborná organizace státní památkové péče písemné vyjádření jako podklad pro závazné stanovisko obecního úřadu obce s rozšířenou působností, jde-li o nemovitou národní kulturní památku, jako podklad pro závazné stanovisko krajského úřadu.

(9) Vlastník kulturní památky je povinen odevzdat odborné organizaci státní památkové péče na její žádost 1 vyhotovení dokumentace.

Výskyt památkově chráněných objektů v blízkosti stavby „D6 Žalmanov – Knínice“ je znázorněn v následujícím obrázku:



Obr. přehled kulturních nemovitých památek v blízkosti stavby „D6 Žalmanov – Knínice“

- 1) Měšťanský dům (rejstříkové číslo USKP: 15763/4-4148)
- 2) Městský dům (rejstříkové číslo USKP: 39086/4-746)
- 3) Městský dům (rejstříkové číslo USKP: 25592/4-747)
- 4) kašna (rejstříkové číslo USKP: 22339/4-752)
- 5) studna (rejstříkové číslo USKP: 22797/4-753)
- 6) socha sv. Jana Nepomuckého (rejstříkové číslo USKP: 28057/4-754)
- 7) radnice (rejstříkové číslo USKP: 32609/4-745)
- 8) Kostel Archanděla Michaela (rejstříkové číslo USKP: 22229/4-743)
- 9) Sloup se sochou p. Marie (rejstříkové číslo USKP: 31369/4-755)

- 10) Měšťanský dům (rejstříkové číslo USKP: 24747/4-750)
- 11) Venkovská usedlost-předměstská (rejstříkové číslo USKP: 15690/4-751)
- 12) Zřícenina hradu Hungenberg (rejstříkové číslo USKP: 24399/4-742)

Stavbou nebude dotčena žádná nemovitá kulturní památka.

Vliv na archeologické nálezy

Každé území, na kterém se stavba uskuteční je nutné pokládat za území s archeologickými nálezy ve smyslu § 22 odst. 2, zákona č. 20/1997 Sb. v platném znění, a proto je nutné pro stavbu zajistit archeologický dozor.

§22 a 23 zákona č. 20/1978 Sb., o státní památkové péči v platném znění

§22 - Provádění archeologických výzkumů

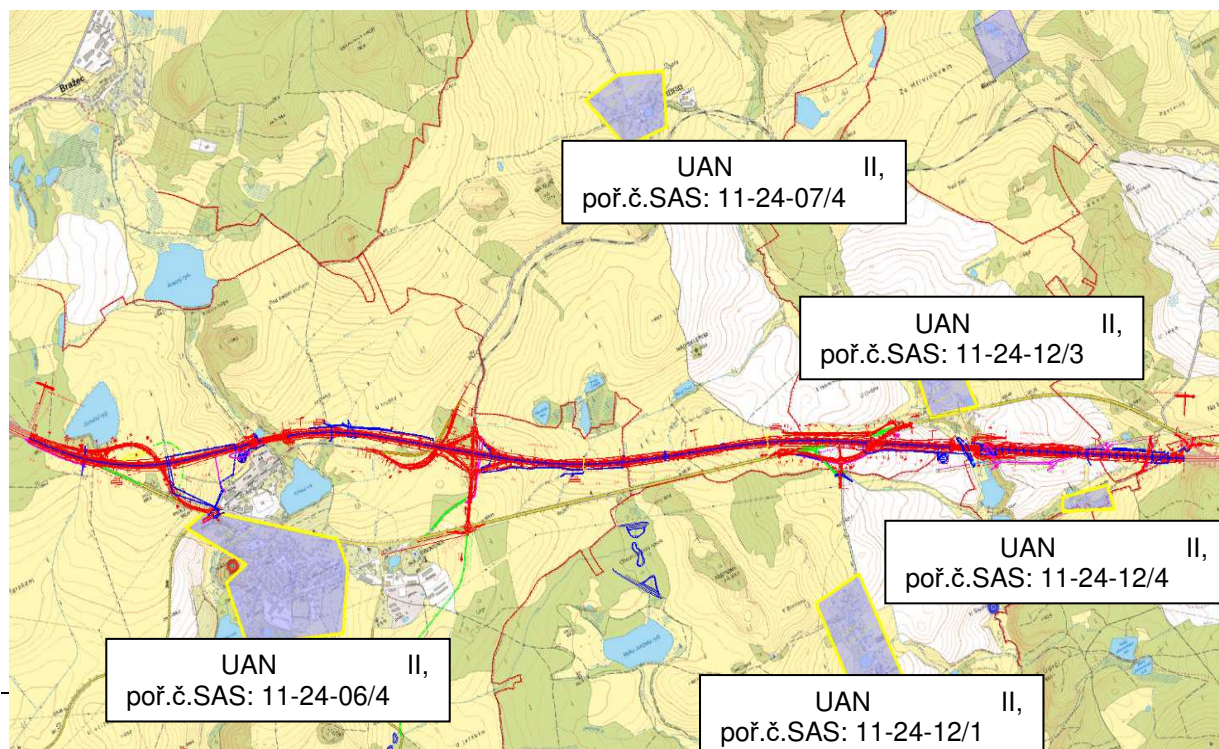
(2) Má-li se provádět stavební činnost na území s archeologickými nálezy, jsou stavebníci již od doby přípravy stavby povinni tento záměr oznámit Archeologickému ústavu a umožnit jemu nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum. Je-li stavebníkem právnická osoba nebo fyzická osoba, při jejímž podnikání vznikla nutnost záchranného archeologického výzkumu, hradí náklady záchranného archeologického výzkumu tento stavebník; jinak hradí náklady organizace provádějící archeologický výzkum. Obdobně se postupuje, má-li se na takovém území provádět jiná činnost, kterou by mohlo být ohroženo provádění archeologických výzkumů.

§ 23 - Archeologické nálezy

(2) O archeologickém nález, který nebyl učiněn při provádění archeologických výzkumů, musí být učiněno oznámení Archeologickému ústavu nebo nejbližšímu muzeu buď přímo nebo prostřednictvím obce, v jejímž územním obvodu k archeologickému nález došlo. Oznámení o archeologickém nález je povinen učinit nálezce nebo osoba odpovědná za provádění prací, při nichž došlo k archeologickému nález, a to nejpozději druhého dne po archeologickém nález nebo potom, kdy se o archeologickém nález dověděl.

(3) Archeologický nález i naleziště musí být ponechány beze změny až do prohlídky Archeologickým ústavem nebo muzeem, nejméně však po dobu pěti pracovních dnů po učiněném oznámení. Archeologický ústav nebo oprávněná organizace učiní na nalezišti všechna opatření nezbytná pro okamžitou záchranu archeologického nález, zejména před jeho poškozením, zničením nebo odcizením.

Základní informace o území s archeologickými nálezy ze SAS ČR je znázorněna na následujícím obrázku



Obr. dle SAS ČR - Státního archeologického seznamu České republiky- zobrazení lokalit UAN
Stavba nezasahuje do žádné lokality UAN, nejbližší lokality jsou UAN II.

Základní informace o územích s archeologickými nálezy ze SAS ČR je zveřejněn v aplikaci SAS ČR Aplikace poskytuje přehled všech UAN zanesených do SAS ČR.

- **Název UAN**
- **Typ UAN** – UAN jsou rozděleny do čtyř kategorií:
 - UAN I. Území s pozitivně prokázaným a dále bezpečně předpokládaným výskytem archeologických nálezů.
 - UAN II. Území, na němž dosud nebyl pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů, ale určité indicie mu nasvědčují nebo byl prokázán zatím jen nespolehlivě; pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů 51 – 100 %.
 - UAN III. Území, na němž nebyl dosud rozpoznán a pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů a ani tomu nenasvědčují žádné indicie, ale jelikož předmětné území mohlo být osídleno či jinak využito člověkem, existuje 50 % pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů (veškeré území státu kromě kategorie IV).
 - UAN IV. Území, na němž není reálná pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů (veškerá území, kde byly odtěženy vrstvy a uloženiny nad geologickým podložím).

Stavba „D6 Žalmanov – Knínice“ dle Státního archeologického seznamu České republiky neprochází žádnou lokalitou UAN:

Nejbližší prvky UAN jsou: UAN II, poř.č.SAS 11-24-06/4, UAN II, poř.č.SAS: 11-24-12/1, UAN II, poř.č.SAS: 11-24-12/4, UAN II, poř.č.SAS: 11-24-12/3, UAN II, poř.č.SAS: 11-24-07/4.

Jedná se o území, na němž dosud nebyl pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů, ale určité indicie mu nasvědčují nebo byl prokázán zatím jen nespolehlivě; pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů 51 – 100 %.

odst. 2 § 22 zákona č. 20/1987 Sb.

Má-li se provádět stavební činnost na území s archeologickými nálezy, jsou stavebníci již od doby přípravy stavby povinni tento záměr oznámit Archeologickému ústavu a umožnit jemu nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum. Je-li stavebníkem právnická osoba nebo fyzická osoba, při jejímž podnikání vznikla nutnost archeologického výzkumu, hradí náklady záchranného archeologického výzkumu tento stavebník, jinak hradí náklady organizace provádějící archeologický výzkum.

6.3. Způsob zohlednění závazného stanoviska EIA

Záměr byl z hlediska zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon č. 100/2001 Sb.), v souběhu se zpracováním dokumentace pro územní rozhodnutí, posuzován dle zákona

Název záměru D6-Karlovarský kraj (zhotovitel EKOLA group, spol.s.r.o.

a příslušný úřad – **Ministerstvo životního prostředí, k němu vydal dne 23. 7. 2019 pod Č.j.:MZP/2019/520/695Sp. zn.:ZN/MZP/2019/520/47 závazné stanovisko k posouzení vlivu provedení záměru na životní prostředí podle § 9a odst. 1 až 3 (dále jen „závazné stanovisko“).**

Součástí předkládané dokumentace je rovněž samostatná příloha: Podklady pro závazné stanovisko podle §9a odst. 6, která podává úplný soupis změn mezi procesem EIA a aktuálním stupněm dokumentace (DSP).

Souhlasné závazné stanovisko

Podmínky pro fázi přípravy záměru, realizace (výstavby) záměru, provozu záměru, popřípadě podmínky pro fázi ukončení provozu záměru za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzace negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví

A. Opatření pro fázi přípravy záměru

Obecná opatření

1. Na základě předloženého variantního posouzení MÚK Bochov preferovat variantu A MÚK Bochov (dle platného územního rozhodnutí pro stavbu D6 Žalmanov – Knínice).

Výběr varianty podrobně prověřován v rámci podkladů pro verifikaci.

2. V dokumentaci pro navazující řízení (DNŘ) zpracovat podrobný Projekt monitoringu ŽP, který bude vycházet z Návrhu monitoringu, který je součástí části I.9 stanoviska.

V následujícím stupni projektové dokumentace bude zpracován projekt monitoringu.

3. V DNŘ zpracovat podrobné zásady organizace výstavby (ZOV).

ZOV zpracovány.

Opatření na ochranu přírody a krajiny

5. Za účelem zlepšení migrační propustnosti dálnice D6 v širším prostoru dálkového migračního koridoru DMK2 mezi sídly Vahaneč a Zlatá Hvězda prověřit v dokumentaci pro navazující řízení (DNŘ) možnosti zkapacitnění mostního objektu SO 201 most na D6 přes polní cestu v km 0,2 stavby D6 Žalmanov – Knínice z důvodu naplnění parametrů pro migraci velkých savců kategorie A. V případě, že nebude možno podat průkaz o vhodném zkapacitnění tohoto objektu, prověřit a navrhnout systém účinného navádění velkých savců kategorie A do prostoru migračního objektu v údolí Ratibořského potoka.

Světlá šířka výška byla v tomto stupni PD zvětšena.

6. Oplocení dálnice D6 navrhnout s ohledem na přechody migračně významných území v celé její délce s tím, že zásady bezpečné prevence vniků velkých savců, způsoby navádění do migračních objektů a zajištění faktoru pohody pro migraci budou rozpracovány v dokumentaci pro stavební povolení pro každou ze čtyř dílčích staveb posuzovaného záměru.

Při návrhu oplocení bylo zohledněno.

7. V DNŘ upřesnit technické, materiálové a vizuální řešení navržených protihlukových stěn, a to především s ohledem na minimalizaci střetů ptactva s protihlukovými stěnami a ve vztahu k ovlivnění krajinného rázu území. V této souvislosti vyloučit zejména návrh na instalaci stěn z průhledných či lesklých materiálů a rozpracovat technické zásady pro efektivní prevenci mortality ptáků na stěnách pro každou ze čtyř dílčích staveb posuzovaného záměru.

Bude zohledněno navazujících stupních dokumentace.

8. V DNŘ pro jednotlivé úseky každé ze čtyř dílčích staveb posuzovaného záměru rozpracovat umístění ploch pro zařízení stavenišť jednotlivých staveb s vyloučením jejich lokalizace v mokřadech, při březích rybníků a vodních toků. V této souvislosti zejména zajistit, že v rámci těchto ZOV bude rovněž respektováno, aby na přiléhajícím území EVL Doupovské hory a PO Doupovské hory ani v blízkosti vodních toků nebyla umístována zařízení stavenišť a nebyly zde vytvářeny žádné manipulační ani skladovací plochy.

Požadavek bude při realizaci zohledňován v maximální možné míře. Zařízení stavenišť nebudou umístována v bezprostřední blízkosti vodních toků.

9. V DNŘ na základě přesného terénního zaměření prověřit umístění pilířů z hlediska zásahu do průtočného profilu a na základě tohoto prověření důsledně navrhnout pilíře mostní konstrukce pro každý profil křížení s přírodě blízkými a přirozenými toky tak, aby nezasahovaly do vlastního průtočného profilu toku a byly umístěny mimo břehové hrany všude tam, kde nebude jednoznačně prokázána nezbytnost směrové či technické úpravy toku v podmostí. Týká se především následujících vodních toků:

úsek D6 Žalmanov – Knínice

• Ratibořský potok a jeho údolní niva v km 1,3

• Bochovský potok v km 5,6

Je respektováno v maximální možné míře.

10. V DNŘ důsledně vycházet ze zásady, že nezbytně nutné odůvodněné zásahy a směrové úpravy koryt toků budou minimalizovány na nejnižší technicky a hydraulicky odůvodněnou míru a pokud možno jen do oblastí podmostí s tím, že nezbytná úprava profilu koryta bude navržena a dále realizována tak, aby co nejvíce odpovídala stávajícímu přirozenému stavu toků a jejich průtočného profilu v místě křížení. V této souvislosti respektovat především následující zásady:

• v maximální možné míře ponechání přirozeného či přírodě blízkého stavu včetně břehů a přirozených břehových porostů kolem toku,

•zajištění plynulého přechodu mezi upraveným tokem pod mostem a navazujícími úseky vodoteče.

- vyloučení návrhu nových trvalých příčných objektů (stupně, jezy, prahy, jímky apod.).
 - zachování diverzity hloubky a proudu
 - preferenze průtočného profilu a bermy v podmostí
 - preferenze tzv. rostlého dna a minimalizace tvrdého technického opevnění
- Je respektováno v maximální možné míře.*

11.Nejdéle v rámci DNŘ rozpracovat opatření ke snížení dočasných záborů lesních porostů a pozemků, včetně úseku při průchodu trasy D6 PO Doupovské hory.

Dokumentace zohledňuje. Dočasné záборы lesních porostů jsou minimalizovány.

12.Dále v rámci DNŘ(a do ZOV) stavby D6 Žalmanov –Knínice zajistit, aby příjezdové trasy na staveniště nezasahovaly do prioritního přírodního stanoviště 91E0* s tím, že veškeré plošné zásahy, které by byly řešeny ze severní strany na úkor tohoto stanoviště, budou realizovány z jižní strany komunikace a severně od trasy komunikace nebudou umístěna zařízení staveniště.

Bude respektováno v maximální možné míře. Příjezdové trasy nebudou zasahovat do prioritního přírodního stanoviště 91E0, tato podmínka je uvedena v ZOV.

13.Do DNŘ podrobně technicky rozpracovat veškerá navrhovaná opatření k ochraně obojživelníků z hlediska řešení trvalých naváděcích bariér a pro zajištění migrace k migračním objektům, která vyplynula z rámcové migrační studie (příloha č. 6 Dokumentace) pro jednotlivé stavby, zejména:

úsek D6 Žalmanov – Knínice

- propustky v km 0,312 a 0,540
- most přes Ratibořský potok (SO 202)
- nový rámový propustek cca v km 2,50 ve funkční návaznosti na propustek pod silnicí I/6
- propustek v km 3,6 a most SO 204
- propustky pod komunikacemi I/6 a D6 v okolí Silničního rybníka
- zajistit migrační prostupnost stavebního objektu SO 209 (most přes vodní tok a biokoridor v km 6,600)

Trvalá navádění obojživelníků jsou v dokumentaci zapracována. Migrace je navrženými objekty umožněna.

14.Do DNŘ podrobně technicky rozpracovat veškerá navrhovaná opatření k ochraně letounů (netopýrů) a podporu jejich migrace (zajištění propustnosti) přes těleso D6 (optimalizovat propustky, naváděcí vegetace apod.), která vyplynula z biologického hodnocení (Příloha č. 6 Dokumentace) pro jednotlivé stavby, zejména:

úsek D6 Žalmanov –Knínice

•U stávajícího mostu přes Ratibořský potok (SO 202) v km cca 1,30 navrhnout a nainstalovat 2 m vysoké zábrany v šíři břehového porostu lemujícího Ratibořský potok pro umožnění navedení letounů včetně řešení navrhované optimalizace břehového porostu.

Bylo navrženo

•V prostoru mezi Obecním Údrčským rybníkem a lokalitou Toto-Karo v km 3,35 navrhnout a realizovat vyšší podchod ve formě rámového propustku s maximální možnou výškou dle technických možností tak, aby jej mohli využívat i netopýři.

Respektováno s maximální možnou mírou – SO 204.

•Na těleso mostu přes Bočovský potok (SO 207 v km 5,50) navrhnout a instalovat oboustranné zábrany (o výšce 2 m), v maximální možné míře zachovat břehový porost mezi oběma vodními plochami na Bočovském potoce.

Je navrženo v rámci mostu SO 207.

16.Vrámci DNŘ rozpracovat opatření k podpoře biodiverzity i v rámci koridoru tělesa D6 zejména na základě následujících zásad:

•pro úpravy částí zářezů, náspů a další vybrané plochy stavby navrhnout obnažené skalní výchozy, podorniční substrát atd. tam, kde to je staticky únosné, bez ohumusování a osetí kulturními travními směsmi;

Bylo navrženo

•analogické prvky vytvářet např. navážkou různě velkých kamenů z hornin se zásaditým pH, na vhodných místech v náspech či zářezech navrhnout suché skládané zídky;

Bylo navrženo

- procento zářezů a náspů navrhnout k neosetí a ponechání přirozené sukcesí; pro plochy s oséváním uplatnit druhově pestré směsi s velkým podílem dvouděložných rostlin, s využitím travinobylinných směsí z místních druhů dané fytogeografické podprovincie;

Bylo navrženo

- vyloučit překrývání svahů náspů či zářezů různými typy textilií s tím, že při větším sklonu lze bránit erozi drobnými stupni z prken, kuláčů, kamenů či skládanými zídkami.

Folie nejsou navrženy.

17. Vrámcí DNŘ vypracovat komplexní projekt sadových a vegetačních úprav s využitím především následujících zásad:

- z hlediska prostorového uspořádání preferovat skupinovou výsadbu dřevin (několik sazenic jednoho druhu blízko sebe) v přiměřeně hustých pásech;

Bylo navrženo.

- na náspech a v zářezích navrhnout na max. 30 % cílové pokrývnosti s tím, že pro výsadbu budou využity dřeviny původní pro danou oblast, včetně podílu ovocných dřevin;

Byly využity původní dřeviny původní pro danou oblast.

- výsadby ovocných dřevin a keřů s bobulemi vyloučit na straně k vozovce z důvodu snížení atraktivity výsadeb přímo přiléhajících k vozovce pro ptáky; v těchto prostorech uplatnit kombinaci rychle rostoucích dřevin i pomalu rostoucích cílových druhů, které je později nahradí;

Ke straně k vozovce byly navrženy dřeviny které nebudou lákat ptactvo.

- při plánování rozmístění liniových prvků zeleně brát ohled především na zachování důležitých pohledových os a neopakovatelnosti krajinné scény;

Při plánování zeleně byl brán ohled na zachování důležitých pohledových os a neopakovatelnost krajinné scény.

- pro všechny MÚK navrhnout keřové výsadby na svazích náspů a zářezů křížovatek a celoplošné výsadby keřů a stromů v jednotlivých okách a trojúhelníkových křížovatek s tím, že výsadby musí být vždy navrhovány s ohledem na splnění rozhledových poměrů, na zajištění viditelnosti svislých dopravních značek a dopravních zařízení, prevenci ohrožování funkce odvodňovacích zařízení, nadzemních a podzemních vedení a bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Byly navrženy výsadby na svazích náspů a zářezů křížovatek a celoplošné výsadby keřů a stromů v jednotlivých okách a trojúhelníkových křížovatek tak aby byly respektovány rozhledové poměry, a zajištěna viditelnost dopravních značek a dopravních zařízení, prevence ohrožování funkce odvodňovacích zařízení, nadzemních a podzemních vedení, a bezpečnost a plynulost silničního provozu.

18. Při návrhu vegetačních úprav s cílem navedení živočichů na migrační objekty je vhodné volit dřeviny, které jsou pro živočichy přitažlivé (ovocné dřeviny, jeřáby apod.) v kombinaci s dřevinami trnitými a dřevinami zavěšenými až k zemi, které vytvářejí zelené stěny a zajistí neprůchodnost pásů směrem ke komunikaci. Vegetační úpravy pro tento účel řešit formou nepravidelných výsadeb stromů s podsadou hustého podrostu keřů, který ve vyspělém a zapojeném podrostu vyplní prostor pod korunami stromů a navedou migrující živočichy směrem k migračnímu profilu.

Byly dodrženy vegetační úpravy s ohledem na navedení živočichů na migrační objekty.

19. Z důvodu minimalizace rušení ptačích druhů na lokalitě Toto-Karo navrhnout a instalovat v km 2,8 –3,8 stavby D6 Žalmanov -Knínice na pravé straně silnice ve směru Praha –Karlovy Vary ochranné bariéry o výšce cca 4 m.

Bylo navrženo – SO 705.

20. Z důvodu minimalizace rušení ptačích druhů v lokalitě Silniční rybník v km 5,985 -6,950 stavby D6 Žalmanov -Knínice navrhnout a instalovat na pravé straně silnice ve směru Praha –Karlovy Vary ochranné bariéry o výšce cca 4 m.

Bylo navrženo – SO 706 a 707.

22. V následujících pohledově exponovaných úsecích nenavrhovat a nepodporovat umístění reklamních staveb a zařízení.

- Mezi km 0,000 –1,700 a km 3,300 –6,950 stavby D6 Žalmanov - Knínice

V rámcí dokumentace nejsou navrhována.

24. Jako kompenzační opatření v souvislosti s realizací záměru D6 v úseku Žalmanov -Knínice navrhnout (a provést) revitalizaci následujících rybníků, resp. nádrží: • Revitalizace bezejmenné nádrže jižně od obce Bochoř (k.ú. Bochoř, poz. č. 3781/3) –obnova malé vodní nádrže s částečným

odbahněním, odstranění porostu orobince, vyřezání vrb stínících vodní plochu, vytvoření litorální plochy se sklonem 1:10 nebo pozvolnějším, extenzivní rybí obsádka.

Navrženo v rámci dokumentace – SO 390.

• Revitalizace Obecního Údrčského rybníka (k.ú. Údrč, poz. č. 207) - vytvoření rozsáhlé mělčiny do cca 80 cm hloubky, klesání dna pozvolné ve sklonu 1:10 nebo pozvolnější, z části zátopy u přítoku lze alternativně vytvořit soustavu velkých tůní nespojených volnou hladinou s nádrží, extenzivní rybí obsádka.

Navrženo v rámci dokumentace – SO 391.

Opatření na ochranu před hlukem

28.V DNŘ budou respektována protihluková opatření v rozsahu dle Akustického posouzení (příloha č. 2 dokumentace EIA, kapitola 6.3, Tab. 15).

Protihluková opatření jsou navržena na základě hlukové studie zpracované v rámci dokumentace.

B. Opatření pro fázi realizace (výstavby) záměru:

Obecná opatření

Netýká se tohoto stupně dokumentace.

1. Před zahájením výstavby a v průběhu výstavby D6 – Karlovarský kraj provádět monitoring hlavních složek životního prostředí (biomonitoring, monitoring půdy, monitoring povrchových a podzemních vod, monitoring hluku a monitoring kvality ovzduší) v rozsahu dle Projektu monitoringu životního prostředí, který bude vycházet z Návrhu monitoringu, který je součástí části I.9 stanoviska. V případě, že by monitoring životního prostředí ve fázi výstavby prokázal jakékoliv negativní vlivy související s výstavbou D6 – Karlovarský kraj neprodleně zahájit opatření k nápravě zjištěného stavu.

2. Obyvatele dotčené výstavbou D6 - Karlovarský kraj předem seznámit s harmonogramem výstavby. Současně ustanovit kontaktní osobu, na kterou se budou občané moci obrátit a řešit případné problémy vzniklé v době výstavby.

3. Pro ekologickou a ekonomickou únosnost projektu zajistit, aby potřebné surovinové zdroje vhodné kvality byly lokalizovány co nejbližší k místu výstavby záměru.

Opatření na ochranu přírody a krajiny

4. Skrývky zemin v rámci přípravy stavby orientovat do mimoreprodukčního období (září – březen běžného roku), mj. s ohledem na místa zásadní pro výskyt obojživelníků a plazů (dle biologických průzkumů) v termínech odpovídajících životním cyklům těchto druhů. V této souvislosti zajistit zabezpečení prostoru budoucí skrývky dočasnými bariérami a ve vnitřní ploše skrývky provádět záchranný odchyt obojživelníků a plazů a jejich následný transfer mimo území budoucí skrývky. Instalaci dočasných bariér je navrženo provést v období 1. 8. – 15. 9. běžného roku, přičemž bariéry budou na lokalitách ponechány až do dokončení skrývek, nejméně však do ukončení jarního tahu obojživelníků v roce následujícím. Terénní úpravy spojené se skrývkou vegetačního povrchu omezit pouze na plochy vlastních stavebních objektů jen s minimálním odůvodněným přesahem v rámci manipulačních ploch a pásů.

Je třeba respektovat při realizaci v maximální možné míře.

5. Veškerá odůvodněná kácení dřevin a odlesnění preferovat do období vegetačního klidu dřevin (tj. 1. 10. až 31. 3.), minimálně do mimoreprodukčního období (září – březen běžného roku), kdy v případě dalšího nezbytného kácení mohou být jednotlivá kácení realizována bez omezení. V případě odůvodněného přesahu kácení nelesních porostů dřevin do hnízdního období ptáků provést kontrolu stromů navržených ke kácení a zjistit, zda některý ze stromů není doupný a zda stromové dutiny nejsou obsazeny ptáky nebo koloniemi některého druhu netopýřů; v případě, že bude obsazení dutin prokázáno, je nutné po skácení příslušného stromu provést náhradu a to v poměru minimálně 1:3, tj. za jeden skácený doupný strom vyvěsit minimálně 3 budky odpovídající velikosti; o těchto skutečnostech vést ve stavebním deníku záznamy.

Týká se realizace stavby.

6. V rámci provádění prací zajistit maximálně možnou ochranu přírodních biotopů nacházejících se vně půdorysu stavby, které budou vlastní stavbou dotčeny; v tomto smyslu bude v místech přírodních biotopů řešena minimalizace dočasných záborů jen na jednoznačně odůvodněný rozsah (technické a bezpečnostní normy). V tomto smyslu přednostně minimalizovat dočasné zábory v lokalitách výslovně popsanych v biologických průzkumech (pro dočasné skládky, manipulační plochy atd.) a při dočasných zábořech maximálně vycházet z doporučení biologických průzkumů. V maximální možné míře minimalizovat plochy dočasných záborů rovněž v plochách severně od D6 při průchodu trasy PO/EVL Doupovské hory a v kontaktu s EVL Hradiště.

Týká se realizace stavby.

7. V kritických profilech potenciálního ohrožení populací zvláště chráněných druhů rostlin před započítáním výstavby přesně zaměřit trasu silnice a v nutném případě provést záchranné transfery na vhodně zvolené náhradní lokality; v tomto smyslu prověřit rovněž rozsah zásahu v olšíně u Silničního rybníka v km 6,6 - 6,9 stavby D6 Žalmanov – Knínice z hlediska důsledné ochrany části místní populace kosatce sibiřského vyloučením deponií a pojezdu vozidel.

Týká se realizace stavby.

8. Kácení mimolesních porostů dřevin omezit jen na odůvodněný minimální rozsah s tím, že po vytýčení obvodu stavby v terénu budou přesně specifikovány stromy, které bude nutné ochránit před vlivem stavební činnosti v souladu s ČSN 83 9061.

Týká se realizace stavby.

9. Důsledně zabezpečit, že nezbytně odůvodněné zásahy do významných krajinných prvků budou prováděny jen v minimálním odůvodněném rozsahu a v maximální možné míře budou zachovány břehové a doprovodné porosty dřevin vázané na koridory vodotečí a údolní nivy.

Týká se realizace stavby.

10. Důsledně zabezpečit, že na území všech významných krajinných prvků dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, nebudou v průběhu stavby zřizovány žádné mezideponie výkopové zeminy, stavebního materiálu nebo odpadních materiálů. Nebudou zde skladovány žádné závadné látky nebo velmi závadné látky (např. PHM, oleje) ani nebude tento prostor narušen pojížděním stavebních mechanismů mimo vymezený koridor výstavby záměru.

Týká se realizace stavby.

11. Důsledně minimalizovat dočasné zábory lesních pozemků včetně odlesnění jen na jednoznačně odůvodněné minimum s tím, že během stavebních prací bude důsledně zajištěna ochrana nově vznikajících porostních okrajů před jakýmkoli zásahem (včetně ukládání deponií, nahrnování zemin apod.), hranice odlesnění bude v terénu vyznačena a zanesena do ZOV.

Bude respektováno při realizaci v maximální možné míře.

12. Pro přístup ke koridoru vlastní stavby přednostně použít stávající síť zpevněných lesních cest s tím, že pro vyhýbání vozidel budou řešeny výhybny na úkor rozšiřování stávajících lesních komunikací. V případě odůvodněné výstavby nových přístupových komunikací v lesních porostech, pro jejichž nezbytnost byl v rámci projektové přípravy záměru podán jednoznačný průkaz potřebnosti, řešit jen minimální šířkové parametry jednoho jízdního pruhu s uplatněním výhyben na úkor komunikací šířky dvou jízdních pruhů.

Bude respektováno při realizaci v maximální možné míře.

13. Důsledně zabezpečit, že přístupové cesty na staveniště a vlastní staveniště budou zajištěny tak, aby bylo minimalizováno riziko střetů s migrujícími živočichy (např. formou dočasných bariér, případně dočasného oplocení). V této souvislosti po dobu aktivní stavební činnosti zajistit instalaci dočasných bariér proti vniku obojživelníků a plazů na staveniště ve všech kritických prostorech v souladu s výstupy biologického průzkumu (Příloha č. 6 Dokumentace EIA) a rámcové migrační studie (Příloha č. 6 Dokumentace EIA). Umístění a charakter těchto bariér bude součástí ZOV.

14. Zajistit, že vegetace mimolesních porostů dřevin, která bude v rámci výstavby záměru odstraněna, bude nahrazena novými výsadbami na základě komplexního projektu sadových úprav s tím, že pro výsadbu budou využity dřeviny původní pro danou oblast s preferencí dlouhověkých listnatých dřevin.

V rámci SO 811 Vegetační úpravy silnice D6 a SO 812 Vegetační úpravy silnic II. a III. třídy jsou navrženy vegetační úpravy které budou tvořit kompenzaci za kácenou zeleň. Druhovou skladbu tvoří autochtonní dřeviny, které byly odsouhlaseny ORP Karlovy Vary.

15. Při stavebních pracích preferovat použití stavebních strojů s biologicky odbouratelnými mazivy. *Týká se realizace stavby.*

16. Před zahájením stavby zajistit průzkum ohledně aktuálního výskytu invazních druhů rostlin. Při výkopech zeminy v místech zjištěného výskytu invazních druhů postupovat tak, aby rostliny nebyly dále rozšiřovány (především oddenky, zeminou se semeny) a průběžně řešit tlumení zjištěných ohnisek výskytů těchto druhů.

Týká se realizace stavby.

17. Vzhledem k zjištěnému výskytu ryb v dotčených vodních tocích v dostatečném předstihu před zahájením prací ve vodním prostředí informovat hospodáře MO ČRS (místní organizace Českého rybářského svazu) o termínu prací, aby mohl být proveden odlov a transfer ryb do úseku, který není

ohrožen stavebními pracemi. Místo transferu je vhodné ponechat na rozhodnutí hospodáře MO ČRS a osobě odborného dozoru. *Týká se realizace stavby.*

18. Důsledně zajistit zpětnou rekultivaci všech ploch a pozemků, dočasně postižených stavební činností s důrazem na kvalitní provedení biologické rekultivace s případnou podporou vzniku a rozvoje přírodních biotopů. Způsob rekultivací bude promítnut do ZOV stavby.

Rekultivace jsou navrženy v rámci SO 802 a 803.

19. Důsledně zajistit zpětnou rekultivaci všech přibližovacích a přístupových komunikací ke koridoru stavby do původního stavu včetně opětovného zalesnění, pokud nebudou některé z nich důvodně prohlášeny za účelové komunikace k údržbě mostních konstrukcí; u takových komunikací zajistit rekultivaci okolí a zalesnění rekultivovaných ploch až k okraji profilu této komunikace. Způsob rekultivací bude promítnut do ZOV stavby.

Týká se realizace stavby.

20. Za účelem respektování navrhovaných podmínek pro fázi výstavby ustanovit odborný (biologický) ekologický dozor prostřednictvím odborně způsobilé osoby na smluvním základě s tím, že dohled by měl vést k minimalizaci škod spojených s pohybem techniky, skladováním stavebních materiálů, technologických celků a pohonných hmot a zajistit dohled nad prováděním všech opatření k ochraně bioty a ekosystémů, dále i s ohledem na pravděpodobný výskyt zejména obojživelníků a plazů, jejich očekávanou migraci územím či obsazení nově vniklých ploch (např. kaluží), a to především pro realizaci prvotních zásahů do území a zahájení stavby, s ohledem na rozsah území i v průběhu stavby. Biologický dozor zajistí minimalizaci škod ověřením vhodného termínování prací (dohled nad pracemi), realizaci migračních bariér a záchranných transferů řady živočichů, a to jak před zahájením stavby, tak v jejím průběhu; dále pak i opatření k ochraně populací zvláště chráněných druhů rostlin. Zároveň bude ustanoven zhotovitel ekologických služeb, který bude řešit požadovaná ochranná a preventivní opatření, navrhovaná biologickým dozorem. Biologický dozor v rámci své činnosti zabezpečí, že veškerá realizovaná opatření k ochraně přírody budou evidována, dokumentována a archivována a prostřednictvím průběžných a závěrečných zpráv předávána smluvním partnerům.

Týká se realizace stavby.

21. V této souvislosti rovněž zajistit, že biologický dozor zároveň bude monitorovat případný výskyt sysla obecného v rámci stavby v úseku jižně od EVL Olšová Vrata, a v případě zjištění jedince sysla ve stavebním pásmu zajišťovat případný záchranný transfer zjištěných jedinců ze staveniště.

Týká se realizace stavby.

Opatření na ochranu ovzduší

Opatření se týkají realizace stavby.

22. Staveništní komunikace pravidelně čistit, skrápět nebo používat aktivní látky k potlačení prašnosti. Čištění staveništních ploch a komunikací provádět zásadně za mokra.

23. Používat nákladní vozidla splňující alespoň emisní normu EURO IV, redukovat volnoběhy nákladních automobilů. Používat stroje s nižšími emisemi PM (splňující alespoň emisní normu Stage I dle Směrnice 97/68/ES) a věnovat péči jejich údržbě – jedná se o optimální nastavení motorů, omezení volnoběhu strojů a zamezení přetěžování techniky.

24. Po dobu stavby dodržovat zásady správné manipulace s nakladačem, obsluha strojů vyškolenými pracovníky, tj. nákladní vozidla plnit ve správné poloze tak, aby nedocházelo k násypu materiálu mimo vozidlo.

25. V případě sucha zajistit skrápění staveništních ploch. V případě dlouhodobého sucha a vyšším větrem omezit stavební práce, případně zamezit šíření prachových částic do okolí zacloněním po obvodu staveniště.

26. K zajištění kontrolovatelnosti realizace protiprašných opatření při suchém, anebo větrném počasí, průběžně sledovat aktuální údaje minimálně o směru a rychlosti větru, vlhkosti vzduchu a teplotě a také předpovědi vývoje těchto údajů. Údaje ze sledování vývoje výše uvedených parametrů průběžně zaznamenávat ve stavebním deníku pro potřebu zpětné kontroly.

27. Skrývky půdy a zemní práce provádět postupně v rozsahu nezbytně nutném, tzn., dodržovat pravidlo ponechat po co nejdelší dobu rostlý terén bez narušení, aby nedocházelo ke zbytečnému uvolňování prachových částic do okolí.

28. Minimalizovat nebo zcela vyloučit volné deponování jemnozrnného materiálu o zrnitosti do 4 mm na staveništi. Dlouhodoběji ukládaný materiál shromažďovat v silech nebo v boxech, jednotlivé materiály budou ohrazeny a bude zamezeno vyfoukání jemných částic do okolí.

29. Venkovní skládky umísťovat na závětrnou stranu a současně materiály na deponie umísťovat tak, aby horní vrstvu tvořil vždy nový přirozeně vlhký materiál.

30. Při tvorbě deponií a mezideponií minimalizovat vyfoukání prachu větrem následujícím způsobem:

- Bude preferována jedna velká halda namísto více menších (realizace jedné haldy místo dvou zmenší aktivní povrch až o 25 %).
- Podélné haldy budou vytvářeny rovnoběžně s převažujícím směrem větru.
- Budou využívány i existující překážky, například stromy, keře apod., popřípadě budou budovány vlastní překážky z přenosných materiálů.
- Při rychlosti větru překračující 5 m/s budou zakryty případně, bude-li to dostatečné k zamezení šíření prašnosti do okolí, budou skrápěny všechny deponie o zrnitosti menší než 8 mm. Při rychlosti větru překračující 10 m/s budou omezeny práce na stavbě nebo budou alespoň omezeny činnosti způsobující prašnost.

31. Při přepravě materiálů mezi více areály v rámci stavby dodržovat zásady minimalizace délky přepravních tras, tj. materiál bude rozmístěn tak, aby nutná přeprava byla co nejkratší.

32. Plochy, které jsou určeny k následným vegetačním úpravám, osázet co nejdříve po dokončení prací tak, aby nová vegetace byla co nejdříve půdopokryvná.

-v rámci stavby jsou voleny půdopokryvné druhy dřevin.

Opatření na ochranu před hlukem

Opatření se týkají realizace stavby.

33. Stroje, zařízení, mechanizované nářadí a dopravní prostředky udržovat v řádném technickém stavu.

34. Motory dopravních prostředků vypínat okamžitě po ukončení operace, zároveň používat zvukově izolační kryty příslušného stroje. Řidiči nákladních aut po příjezdu na stavbu a po dobu čekání na stavbě budou vypínat motory.

Opatření na ochranu podzemních a povrchových vod

Opatření se týkají realizace stavby.

35. Stavební činnost nesmí narušit hydrologický režim lokality a nesmí kontaminovat místní nádrže a vodoteče.

36. V případě, že by mohlo během výstavby dojít k ovlivnění individuálních zdrojů pitné vody v blízkosti navrhované stavby provádět stavební práce pod vedením autorizovaného hydrogeologa.

37. Případné nečistoty a znečištění z koryt vodních toků neprodleně odstranit.

38. Na staveništi neprovádět údržbu stavebních strojů, mechanismů a dopravních prostředků s výjimkou běžné denní údržby.

39. Mytí aut bude provádět před výjezdem na veřejné komunikace, a to buď pomocí mobilních myček, nebo na zpevněné ploše zařízení stavenišť, odkud budou vody svedeny přes lapoly do bezodtoké jímky, odkud budou pravidelně vyváženy a bude s nimi nakládáno v souladu s platnou legislativou.

40. Věnovat zvýšenou pozornost technickému stavu dopravních a stavebních mechanismů z hlediska jejich ekologické nezávadnosti a v tomto směru realizovat jejich periodické kontroly tak, aby bylo zabráněno případným úkapům ze stavebních mechanismů, které by mohly ohrozit jakost povrchových a podzemních vod. Speciální pozornost věnovat především těm částem trasy, kde se výkopy dotknou, příp. budou realizovány pod úrovní hladiny podzemní vody.

41. Pod odstavenou techniku umístěnou na odstavných plochách instalovat úkapové vany k záchytu ropných úkapů, případně bude technika parkována na zpevněných plochách, které budou odvodněny přes lapol do bezodtoké jímky.

42. Materiál potřebný při výstavbě ukládat na vyhrazených deponiích, které nebudou zřizovány v blízkosti vodních toků ani v záplavových územích.

43. V prostoru stavby neskladovat pohonné hmoty, maziva a další závadné a velmi závadné látky. Nutnou manipulaci s nimi omezit na minimum a do prostoru v dostatečné vzdálenosti od koryt vodních toků.

45. Během realizace vrtných prací pro pilotové základy zajistit staveniště před přívaly srážkových vod (obvodová drenáž, izolace, pažení apod.) a zamezit tak průniku povrchových vod do podzemního kolektoru. Vrty pro piloty provádět pod ochranou pažicí jílovité suspenze nebo propažováním.

Opatření na ochranu kulturních památek

-

C. Opatření pro fázi provozu záměru:

Obecná opatření

Opatření se týkají budoucích správců objektů.

1. Po uvedení stavby do provozu realizovat kontrolní monitoring hlavních složek životního prostředí (biomonitoring, monitoring půdy, monitoring povrchových a podzemních vod, monitoring hluku a monitoring kvality ovzduší) v rozsahu dle Projektu monitoringu životního prostředí, který bude vycházet z Návrhu monitoringu, který je součástí části I.9 stanoviska.

2. V případě, že by monitoring životního prostředí prokázal jakékoliv negativní vlivy související s provozem stavby D6 – Karlovarský kraj, budou neprodleně zahájena opatření k nápravě zjištěného stavu (např. dodatečná protihluková opatření, dodatečná opatření na ochranu podzemních vod, půdy, ovzduší, biodiverzity apod.).

Opatření na ochranu přírody

3. Zajistit, že o veškeré provedené výsadby v souvislosti s ozeleněním stavby D6 – Karlovarský kraj po dobu pěti let od jejich realizace bude zajištěna řádná péče a údržba včetně průběžného řešení výchovných a zdravotních zásahů a náhrady odumřelých či neperspektivních jedinců novými.

4. Zajistit, že o veškeré provedené vegetační úpravy spojené s podporou přírodních biotopů bude zajištěna řádná péče a management, a to i na základě biomonitoringu.

5. Zajistit, že oplocení dálnice D6 bude udržováno v celé její délce.

Opatření na ochranu ovzduší

6. Během provozu pravidelně provádět čištění a údržbu komunikace.

Opatření na ochranu podzemních a povrchových vod

7. Bude kladen důraz na co nejšetrnější způsob údržby komunikace v zimních obdobích, tj. preferovat používání solí s minimálními obsahy těžkých kovů a preferovat používání vodných roztoků solí pro minimalizaci kontaminace vod a půd.

8. Při úniku nebezpečných látek co nejrychleji zabránit jejich dalšímu úniku, zejména do kanalizace, v opačném případě pak budou co nejrychleji odčerpány kontaminanty z kanalizace.

Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí (parametry, délka sledování) přiměřené povaze, umístění a rozsahu záměru a významnosti jeho vlivů na životní prostředí.

Biomonitoring

- Biomonitoring je doporučeno realizovat:
 - 1x před zahájením výstavby (pro ověření stávajícího stavu),
 - v průběhu výstavby (především v době zemních prací),
 - 1 rok po zahájení provozu,
 - 5 let po zahájení provozu.

(Pozn.: Dle výsledků monitoringu po zahájení provozu nelze v odůvodněných případech vyloučit potřebu pokračování v monitoringu v dalším cyklu, tj. za dalších pět let po zahájení provozu.)

- Biomonitoring bude zaměřen na výskyt zvláště chráněných druhů dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a druhů uvedených v Příloze II a Příloze IV směrnice Rady Evropského společenství 92/43/EHS, o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících ptáků a planě rostoucích rostlin, dále pak druhů uvedených v Příloze I směrnice Rady Evropského společenství 79/409/EHS, o ochraně volně žijících ptáků. V této souvislosti zajistit rovněž monitoring i záměrem přímo či potenciálně dotčených předmětů ochrany EVL/PO. V rámci monitoringu je doporučeno zaměřit se i na druhy uváděné v Červených seznamech (bezobratlé, obratlovce a rostliny).
- Biomonitoring bude směřován do míst stavebních prací a nejbližšího okolí projektovaného záměru, které bude nebo by mohlo být stavbou dotčeno. Speciální pozornost bude věnována lokalitám, kde se stavba dotýká přírodě cenných území.
- Cílem bude zjištění, resp. ověření druhové diverzity zkoumaného území, celkového rizika pro vybrané vyskytující se organizmy i pro ekosystémy.
- Další náplní biomonitoringu bude mj. sledování výskytu nebezpečných invazních druhů a doporučení pro jejich včasnou likvidaci, zejména pokud se jedná o bolševník velkolepý (*Heracleum mantegazzianum*) a křídlatku japonskou (*Reynoutria japonica*).
- Monitoring bude sloužit pro ověření účinnosti konkrétních opatření na ochranu přírody (vč. opatření na podporu migrace) uvedených výše v kapitole D. IV. Na základě zjištění následně mohou být v případě potřeby navržena další doplňující opatření.

Monitoring povrchových vod

- Monitoring povrchových vod je doporučeno realizovat:
 - 1x před zahájením výstavby (pro ověření stávajícího stavu),
 - v průběhu výstavby,
 - 1 rok po zahájení provozu,
 - 5 let po zahájení provozu.

(Pozn.: Dle výsledků monitoringu po zahájení provozu nelze v odůvodněných případech vyloučit potřebu pokračování v monitoringu v dalším cyklu, tj. za dalších pět let po zahájení provozu.)

- Odběrné profily povrchových vod budou stanoveny na Ratibořském potoce, Bočovském potoce, pravostranném přítoku Bočovského potoka,
- Odběry vzorků je navrženo provést:
 - v jarním období (po období tání),
 - v podzimním období.
- Analýzy rozborů vzorků vody ve vodotečích by měly být zaměřeny na základní fyzikální a chemické ukazatele a dále na zjištění hodnot organických látek i obsahu těžkých kovů.

Monitoring podzemních vod

- Monitoring podzemních vod je doporučeno realizovat:
 - 1x před zahájením výstavby (pro ověření stávajícího stavu),
 - v průběhu výstavby*,
 - v průběhu 1 roku po zahájení provozu**,
 - v průběhu 3 let po zahájení provozu***,
- (Pozn.: Sledování kvality podzemní vody je nezbytné realizovat i v případě havarijních stavů s rizikem ovlivnění kvality vod.)

*V průběhu výstavby je doporučeno monitorování kvantity podzemních vod minimálně 1x za čtvrtletí u všech vrtů. U vrtů situovaných v blízkosti stavby jednotlivých mostních objektů s očekávaným čerpáním vody ze stavebních jam pro založení mostních opěr a pilířů je doporučen v této etapě výstavby monitoring cca 1 x týdně pro zajištění kontroly případného poklesu hladiny podzemních vod (HPV) v okolí.

** Po ukončení stavby je doporučeno provést měření HPV ve všech pozorovacích vrtech a domovních studnách za účelem kontroly zachování jejich funkce alespoň po dobu jednoho roku s intervalem 1x za čtvrtletí.

*** Během provozu dálnice je doporučeno zajistit po dobu 3 let alespoň 1 měření hloubky HPV ročně (ve srovnatelných sezónních obdobích) v pozorovacích objektech vytipovaných na základě výsledků monitorování HPV během výstavby.

- V rámci monitoringu podzemních vod je navrženo sledovat ovlivnění hladin podzemní vody i kvality u zdrojů vody, u kterých by mohlo dojít k poklesu hladiny podzemní vody nebo případně i ovlivnění její kvality vlivem výstavby záměru.
- Monitoring je navrženo provést:
 - v podzimním období.

V případě potřeby lze v průběhu výstavby nebo provozu změnit četnost monitoringu na dvě období, tj. jarní období a podzimní období.
- Analýzy rozborů vzorků vody u podzemních vod by měly být zaměřeny na základní fyzikální a chemické ukazatele a dále na zjištění hodnot organických látek i obsahu těžkých kovů.
- Monitoring podzemních vod je doporučeno realizovat u stávajících objektů (vrtů, resp. studen), které jsou uvedeny v tabulkách níže:

Objekt	JTSK X, Y [m]		Hloubka vrtu/studny (m od OB)	OB (m)	Poznámka
JH-130	831 169	1 024 990	11,00	0,40	vrt v trase komunikace SZ od obce Čichalov
JH-237	828 363	1 025 166	12,00	0,45	vrt v trase komunikace v blízkosti Skřípové
JH-344	833 683	1 024 625	13,00	0,50	vrt v trase komunikace S od Knínic

Objekt	JTSK X, Y [m]		Hloubka vrtu/studny (m od OB)	OB (m)	Poznámka
S12	804 629	1 026 421	-	0,15	studna, Herstošice, č. p. 1
S16	804 634	1 026 460	-	0,20	studna, Bochov - N. Dvůr č. e. 2
S17	804 710	1 026 296	-	1,00	studna, Bochov - N. Dvůr, č. e. 4
S18	804 769	1 026 280	-	0,00	studna, Herstošice, č. p. 30

Objekt	JTSK X, Y [m]		Hloubka vrtu / studny (m od OB)	OB (m)	Poznámka
S3	844 253	1 015 564	4,75	1,30	Studna, společný zdroj, Andělská Hora č. p. 167, 168, statek
S8	840 927	1 019 155	18,00	0,20	Studna, Horní Tašovice č. p. 2

(Pozn.: Sledování kvality podzemní vody není nezbytné provádět u všech výše uvedených objektů, doporučuje se pouze u objektů nejbližšímu záměru.)

- Na vrtu JH-344 je třeba provádět monitoring hladiny podzemních vod v kvartálním režimu do doby zahájení provádění stavby, v měsíčním režimu po dobu provádění stavby a v pololetním režimu po dobu dvou let po ukončení stavby. Tím se předejde přisuzování poklesu hladiny vody ve vodních zdrojích Verušičky a Čichalov stavbě dálnice D6.
- V rámci monitoringu podzemních vod prověřit potřebu vybudování náhradního zdroje vody pro lokalitu zásobovanou pitnou vodou ze studny S18 (Herstošice č. p. 30, úsek D6 Žalmanov - Knínice).
- V případě, že by monitoring vod prokázal jakékoliv negativní vlivy související s výstavbou či provozem stavby D6 – Karlovarský kraj, budou neprodleně navržena a realizována opatření k nápravě zjištěného stavu.

Monitoring půdy

- Monitoring půdy je doporučeno realizovat:
 - 1x před zahájením výstavby (pro ověření stávajícího stavu),
 - v průběhu výstavby,
 - 1 rok po zahájení provozu,
 - 5 let po zahájení provozu.

(Pozn.: Dle výsledků monitoringu po zahájení provozu nelze v odůvodněných případech vyloučit potřebu pokračování v monitoringu v dalším cyklu, tj. za dalších pět let po zahájení provozu.)

- Monitoring je navrženo provést:
 - v podzimním období.
- Odběry je navrženo realizovat ve vhodně zvolených profilech, a to ve vzdálenosti 10 m a 100 m od okraje trasy dálnice.

- Monitoring půdy by měl být zaměřen na těžké kovy, polycyklické aromatické uhlovodíky, polychlorované bifenylly, další uhlovodíky (např. nepolární extrahovatelné uhlovodíky a C10-C40), vč. chloridů, sodíku a draslíku.
- V případě, že by monitoring půd prokázal jakékoliv negativní vlivy související s výstavbou či provozem stavby D6 – Karlovarský kraj, budou neprodleně navržena a realizována opatření k nápravě zjištěného stavu.

Monitoring hluku

- Monitoring hluku je doporučeno realizovat:
 - 1x před zahájením výstavby (pro ověření stávajícího stavu),
 - v průběhu výstavby,
 - po zahájení provozu.
- Monitoring hluku bude realizován v obcích, které mohou být záměrem z hlediska akustické situace dotčeny. Místa monitoringu budou umístěna v chráněném venkovním prostoru staveb, které jsou situovány nejbližší směrem k předmětnému záměru.
- V případě, že by monitoring hluku prokázal jakékoliv negativní vlivy související s výstavbou či provozem stavby D6 – Karlovarský kraj, budou neprodleně navržena a realizována opatření k nápravě zjištěného stavu (např. dodatečná protihluková opatření).

Monitoring kvality ovzduší

- Monitoring kvality ovzduší je doporučeno realizovat:
 - 1x před zahájením výstavby (pro ověření stávajícího stavu),
 - v průběhu výstavby,
 - 1 rok po zahájení provozu,
 - 5 let po zahájení provozu.
- V případě, že by monitoring kvality ovzduší prokázal jakékoliv negativní vlivy související s výstavbou či provozem stavby D6 – Karlovarský kraj, budou neprodleně navržena a realizována opatření k nápravě zjištěného stavu.

6.4. Zákon o integrované prevenci

Není předmětem stavby.

7. Ochrana obyvatelstva

7.1. Splnění základních požadavků ochrany obyvatelstva

Vlivy na obyvatelstvo

Zprovoznění stavby bude mít příznivý vliv na obyvatelstvo. Hlukové zatížení obyvatelstva s ohledem na pokles intenzity dopravy ve městě Bochov poklesne. S ohledem na pokles intenzity dopravy ve městě a současně plynulejší provoz lze předpokládat i pokles zatížení emisemi.

Po dobu výstavby se nicméně předpokládá krátkodobé mírné zhoršení prostředí v okolí stavby.

Bezpečnost zaměstnanců během realizace

Zaměstnavatel (zhotovitel stavby) je povinen zajistit bezpečnost a ochranu zdraví zaměstnanců při práci s ohledem na rizika možného ohrožení života a zdraví, která se týkají výkonu práce. (odst.1 § 101 z. č. 262/2006 Sb., zákoník práce)

Zaměstnavatel (zhotovitel stavby) je povinen vytvářet bezpečné a zdravé neohrožující pracovní prostředí a pracovní podmínky vhodnou organizací bezpečnosti a ochrany zdraví při práci přijímáním opatření k předcházení rizikům (odst. 1 §102 z. č. 262/2006 Sb., zákoník práce).

Prevenčí rizik se rozumí všechna opatření vyplývající z právních a ostatních předpisů k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a z opatření zaměstnavatele, která mají za cíl předcházet rizikům, odstraňovat je nebo minimalizovat působení neodstranitelných rizik.

Zaměstnavatel (zhotovitel stavby) je povinen soustavně vyhledávat nebezpečné činitele a procesy pracovního prostředí a pracovních podmínek, zjišťovat jejich příčiny a zdroje. Na základě tohoto zjištění vyhledávat a hodnotit rizika a přijímat opatření k jejich odstranění. K tomu je povinen pravidelně kontrolovat úroveň bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, zejména stav výrobních a pracovních prostředků a vybavení pracovišť a úroveň rizikových faktorů pracovních podmínek a dodržet metody a způsob zjištění a hodnocení rizikových faktorů (viz odst. 3 § 102 z. č. 262/2006 Sb., zákoník práce).

Realizace opatření musí vždy odpovídat požadavkům bezpečnostních předpisů, norem a jiných závazných předpisů, návodům výrobce, technologickým a pracovním postupům příp. místním bezpečnostním předpisům, a také závazným dokumentům správců inženýrských sítí a dokumentů týkajících se střetu s železniční dopravou, s dopravou silniční a dopravou na vodních tocích.

Přehled základních legislativních předpisů BOZP platných pro oblast stavebnictví:

- Z.č. 262/2006 Sb., zákoník práce (v platném znění)
- Z.č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovně právní vztahy (v platném znění)
- Z.č. 251/2005 Sb., o inspekci práce (v platném znění)
- Z.č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů (v platném znění)
- Z.č. 174/1968 Sb., o státním odborném dozoru nad bezpečností práce (v úplném znění) (v platném znění)
- Z.č. 133/1985 Sb., o požární ochraně (v platném znění)
- Vyhláška č. 50/1978 Sb., o odborné způsobilosti v elektrotechnice (v platném znění)
- Vyhláška č. 85/1978 Sb., kontrolách, revizích a zkouškách plynových zařízení (v platném znění)
- Vyhláška č. 18/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená tlaková zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti
- Vyhláška č. 19/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená zdvihací zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti
- Vyhláška č. 20/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená elektrická zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti
- Vyhláška č. 21/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená plynová zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti
- Vyhláška č. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení
- Vyhláška č. 73/2010 Sb., stanovení vyhrazených elektrických technických zařízení, jejich zařazení do tříd a skupin a o bližších podmínkách jejich bezpečnosti
- Vyhláška č. 432/2003 Sb., kterou se stanoví podmínky pro zařazování prací do kategorií, limitní hodnoty ukazatelů biologických expozičních testů a podmínky odběru biologického materiálu pro provádění biologických expozičních testů a náležitostí hlášení prací s azbestem a biologickými činiteli
- Vyhláška č. 394/2006 Sb., kterou se stanoví práce s ojedinělou a krátkodobou expozicí azbestu a postup při určení ojedinělé a krátkodobé expozice těchto prací
- NV č. 591/2006 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích
- NV 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky
- NV 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí
- NV 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí
- NV 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky

- NV 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a desinfekčních prostředků
- NV 11/2002 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a signálů
- NV 201/2010 Sb., o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu
- NV 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci
- NV 406/2004 Sb., o bližších požadavcích na zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v prostředí s nebezpečím výbuchu
- NV 87/2000 Sb., kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování a nahřívání živců v tavných nádobách

Pro dopravní stavby zadávané ŘSD ČR jsou platné „Základní bezpečnostní standardy závazné na stavbách ŘSD ČR“, jejichž opakované neplnění ze strany zhotovitele stavby posuzuje ŘSD ČR jako neplnění smlouvy se zhotovitelem stavby.

8. Zásady organizace výstavby

Zásady organizace výstavby jsou zpracovány v samostatné příloze D.3 Zásady organizace výstavby (ZOV) této PD.

Postup výstavby se věnuje zejména vedení provozu v místech kolizí stávající se stávající silniční sítě – jednak v místě křížení navržené silnice D6 a stávající silnice I/6 u Herstošic a jednak v prostoru mimoúrovňové křižovatky Bochovo (SO 111) a přeložek doprovodné komunikace II/606 (SO 125, 126). U některých vybudovaných komunikací je dle navržených postupů výstavby reálná možnost předčasného uvedení do provozu.

Základní zásadou pro návrh vedení dopravy v průběhu jednotlivých etap je zajištění provozu v místě stavby a nikoliv po okolních silnicích či místních komunikacích. Z tohoto důvodu jsou do objektové skladby zahrnuty provizorní komunikace (SO 151 – 154). U napojení přeložky silnice II/606 na původní silnici I/6 u Herstošic se z prostorových důvodů předpokládá budování po polovinách za střídavého provozu v jednom jízdním pruhu řízeného světelným signalizačním zařízením. Rovněž bez provizorní objížďky bude po polovinách budováno napojení přeložky silnice III. třídy na Údrč.

Po celou dobu výstavby tedy budou zajištěna odbočení ze silnice I/6 do obcí Žlutice, Vahaneč, Údrč, Bochovo a do směrů na Toužim (silnice II/207) a na Bečovo nad Teplou (silnice II/208). Rovněž obec Těšetice bude přístupná po stávající III/00613.

Most SO 206 - Most na trati SŽ v km 4,460 bude realizován bez přerušení provozu na trati 0531 Protivec – Bochovo. Krátkodobou výlukou na trati si vyžádá napojení přeložky na stávající trati na začátku a konci přeložky.

Předpokládaný horizont zahájení výstavby je uvažován v roce 2023. Uvedené termíny jsou uvažovány v době zpracování projektové dokumentace, jejich případné úpravy se budou odvíjet od termínů nabytí právní moci stavebního povolení a postupu výkupu pozemků.

Celková doba výstavby se předpokládá 3 stavební sezóny.

1. etapa

Bude probíhat výstavba trasy D6 – v úsecích mimo stávající silniční síť. Také bude přistoupeno k realizaci MUK Bochovo a mostních objektů mimo stávající silniční síť. Dále je možno realizovat provizorní komunikace SO 151 – 154. Rovněž budou budovány úseky přeložek silnic II. a III. tříd. Jedná se o úseky SO 121, 122 a 126. Zrealizována bude část SO 123 - konkrétně se jedná o úsek délky cca 140 m a to okružní křižovatka na I/6 (včetně) až stávající silnice III/00613.

2. etapa

- a) lokalita křížení Herstošice
 - provoz veden po stávající I/6, SO 122, SO 151, SO 152
 - výstavba zbylých úseků SO 121
- b) lokalita MUK Bochovo

- provoz veden po SO 153 a části SO 123 zbudované v předchozí etapě
- výstavba SO 205 a dvou okružních křižovatek SO 123 (na větvích MUK)
- výstavba úseku SO 123, úsek stávající III/00613 až konec SO 153 (úsek délky cca 390 m)

c) lokalita KU D6 a SO 126

- napojení SO 126 na začátku a konci úseku na stávající I/6 – po polovinách

Také bude možno realizovat provizorní napojení v ZU a KU D6 – SO 127 a 128.

3. etapa

a) lokalita křížení Herstošice

- provoz veden SO 121
- výstavba zbylého úseku D6

b) lokalita MUK Bočov

- převedení dopravy na SO 123

c) lokalita KU D6 a SO 126

- doprava vedena po SO 126
- výstavba SO 209 a zbylého úseku D6

4. etapa

a) provoz veden již po D6

b) SO 125 – okružní křižovatka na II/606

- v místě stávajícího křížení I/6, II/208 a místních komunikací v Bočově
- doprava převedena na D6, na stávající I/6 tak pokles intenzity dopravy
- výstavba po částech

Výše uvedené etapy výstavby je třeba vnímat jako průkaz realizovatelnosti stavby. Jedná se pouze o návrh zásad organizace výstavby, tedy o doporučení pro zhotovitele. Konkrétní zhotovitel dle svých kapacitních možností může tyto zásady optimalizovat. Některé fáze je možno provádět současně případně se jejich realizace může částečně překrývat.

9. Bilance zemních hmot a kubatur

Uvádíme základní orientační bilanci zemin a ornice m³:

Kubatura skrývky ornice						+	151 414,0
Kubatura ornice určená k ohumusování						-	43 494,4
Kubatura ornice na rekultivaci dočasných záborů						-	28 710,0
Kubatura ornice na rekultivaci zrušených silnic						-	2 988,0
Celkový přebytek ornice							76 221,7
Kubatura výkopů - vhodná zemina						+	451 934,1
Kubatura výkopů - podmínečně vhodná zemina						+	517 892,1
Kubatura výkopů - nevhodná zemina						+	96 805,0
Kubatura násypů (bez aktivní zóny) - vhodná zemina						-	369 098,6
Kubatura násypů - podmínečně vhodná zemina						-	198 912,0
Kubatura násypů aktivní zóny						-	80 933,4
Celkový přebytek zemního materiálu - vhodná zemina							82 835,5
Celkový přebytek zemního materiálu - podmínečně vhodná zemina							238 046,7
Celkový přebytek zemního materiálu - nevhodná zemina							96 805,0

10. Celkové vodohospodářské řešení

Celkové vodohospodářské řešení je zpracováno v samostatné části této dokumentace - „D.4 Celkové vodohospodářské řešení“.

Je zde popsán způsob odvedení vod z komunikací, odvedení vod z přilehlých povodí, styk s vodotečemi a jejich úpravy a styk s ostatními vodohospodářskými objekty.

Trasa navržené komunikace neprochází ochranným pásmem vodních zdrojů. Ale všechny stavbou dotčené vodoteče, do kterých budou vypouštěny dešťové vody z komunikace, jsou zaústěny do vodárenské nádrže Žlutice.

Těmto skutečnostem odpovídá i dále popsany návrh řešení odvodnění komunikace.

Zásadou řešení je odvedení dešťových vod z hlavní komunikace samostatně, odděleně od vod z přilehlých povodí, středovou kanalizací do recipientů s předčištěním v sedimentačních nádržích a eliminací zvýšených odtoků v retenčních nádržích (dle požadavku Povodí Vltavy Plzeň).

Dešťové vody z hlavní komunikace jsou odvedeny samostatně a odděleně od vod z přilehlých povodí středovou kanalizací do recipientů s předčištěním v sedimentačních nádržích. Aby byly eliminovány zvýšené odtoky zachycených vod z komunikace, navrhuje se před vyústěním stok do vodotečí ještě nádrže retenční, řešené jako suché poldry nebo nádrže podzemní.