

KRAJSKÝ ÚŘAD PLZEŇSKÉHO KRAJE
ODBOR DOPRAVY A SILNIČNÍHO HOSPODÁŘSTVÍ
Škroupova 18, 306 13 Plzeň

Naše č. j.: PK-DSH/4737/23
Spis. zn.: ZN/42/DSH/23
Počet listů: 96
Počet příloh: 1 : Situace širších vztahů
Počet listů příloh: 1

dle rozdělovníku

Vyřizuje: Alois Mravík
Tel.: 377195181
E-mail: alois.mravik@plzensky-kraj.cz

Datum: 12.04.2023

VEŘEJNÁ VYHLÁŠKA

Oznámení zahájení územního řízení

Žadatel - Ředitelství silnic a dálnic ČR, se sídlem Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4, IČ 65993390, Správa Plzeň, Hřímálého 37, 301 00 Plzeň, kterého zastupuje na základě plné moci SUDOP PRAHA a. s, Olšanská 2643/1a, 130 80 Praha 3, podal dne 13. 06. 2022 žádost o vydání územního rozhodnutí o umístění stavby „**I/26 D5 – STOD**“, přeložka silnice I/26 v úseku D5 – Stod, v katastrálním území Úherce u Nýřan, Zbůch, Týnec u Chotěšova, Chotěšov, Stod, Hradec u Stoda, Střelice, Lelov, na pozemcích v:

k.ú. Hradec u Stoda parc.č.: 2336 (orná půda), 2338 (orná půda), 2339 (orná půda), 2340 (orná půda), 2345 (orná půda), 2345 (ostatní plocha), 2416 (ostatní plocha), 2428 (orná půda), 2429 (ostatní plocha), 2451/1 (ostatní plocha), 2483/2 (vodní plocha)

k.ú. Chotěšov parc.č.: 189/1 (orná půda), 550/2 (orná půda), 550/19 (orná půda), 550/20 (orná půda), 564/2 (orná půda), 572/1 (orná půda), 572/6 (orná půda), 572/8 (orná půda), 572/10 (orná půda), 572/13 (orná půda), 572/15 (orná půda), 572/16 (orná půda), 572/17 (orná půda), 572/18 (orná půda), 572/19 (orná půda), 628/10 (orná půda), 628/11 (orná půda), 639/4 (orná půda), 639/5 (orná půda), 639/6 (orná půda), 681/1 (orná půda), 681/6 (orná půda), 681/8 (orná půda), 681/9 (orná půda), 709 (ostatní plocha), 711/1 (ostatní plocha), 712/1 (ostatní plocha), 721/2 (ostatní plocha), 737/1 (ostatní plocha), 738/2 (ostatní plocha), 738/35 (ostatní plocha), 738/36 (ostatní plocha), 801/1 (ostatní plocha), 801/3 (ostatní plocha), 801/5 (ostatní plocha), 801/6 (ostatní plocha), 801/7 (ostatní plocha), 1124 (orná půda), 1130 (orná půda), 1131 (orná půda)

k.ú. Lelov parc.č.: 1390 (orná půda), 1392 (trvalý travní porost), 1393 (orná půda), 1394 (orná půda), 1395(orná půda)

k.ú. Stod parc. č.: 96/1 (ostatní plocha), 256/2 (ostatní plocha), 256/10 (ostatní plocha), 256/12 (ostatní plocha), 256/13 (ostatní plocha), 256/15 (ostatní plocha), 256/16 (ostatní plocha), 256/17 (ostatní plocha), 256/23 (ostatní plocha), 425 (orná půda) 426 (orná půda), 429 (orná půda), 430 (orná půda), 431 (orná půda), 432 (orná půda),

433 (orná půda), 434 (orná půda), 435 (orná půda), 437 (orná půda), 491/7 (orná půda), 491/8 (orná půda), 419/15 (orná půda), 491/16 (orná půda), 491/17 (orná půda), 491/18 (orná půda), 491/26 (orná půda), 491/27 (orná půda), 491/30 (orná půda), 491/31 (orná půda), 491/34 (orná půda), 491/35 (orná půda), 491/38(orná půda), 491/39 (orná půda), 491/46 (orná půda), 491/48 (orná půda), 491/49 (orná půda), 491/55 (orná půda), 497/56(orná půda), 491/57(orná půda), 491/58 (orná půda), 491/66 (orná půda), 491/67 (orná půda), 491/69 (orná půda), 491/70 (orná půda), 491/71 (orná půda), 491/72 (orná půda), 491/73 (orná půda), 491/74(orná půda), 491/75 (orná půda), 491/76 (orná půda), 491/77(orná půda), 491/78 (orná půda), 491/79 (orná půda), 491/80 (orná půda), 491/81 (orná půda), 491/82 (orná půda), 491/85 (orná půda), 491/86 (orná půda), 491/87 (orná půda), 491/88 (orná půda), 491/89 (orná půda), 491/90 (orná půda), 491/91 (orná půda), 491/92 (orná půda), 491/109 (orná půda), 491/110 (orná půda), 536/1 (ostatní plocha), 536/9 (ostatní plocha), 561/9 (ostatní plocha), 567/1 (ostatní plocha), 567/5 (ostatní plocha), 567/12 (ostatní plocha), 567/13 (trvalý travní porost), 567/17 (ostatní plocha), 567/18 (ostatní plocha), 567/19 (ostatní plocha), 567/23 (ostatní plocha), 567/24 (trvalý travní porost) 567/25 (trvalý travní porost), 567/31 (ostatní plocha), 567/32 (ostatní plocha), 567/34 (ostatní plocha), 567/45 (ostatní plocha), 567/46 (ostatní plocha), 567/49 (ostatní plocha), 567/50 (ostatní plocha), 567/51 (ostatní plocha), 567/52 (ostatní plocha), 567/77(ostatní plocha), 578/2 (ostatní plocha), 578/9 (ostatní plocha), 578/12 (ostatní plocha), 578/13 (ostatní plocha), 578/14 (ostatní plocha), 584/1 (ostatní plocha), 586/7 (ostatní plocha), 586/12 (ostatní plocha), 588/3 (zahrada), 591/1 (ostatní plocha), 591/6 (ostatní plocha), 591/7 (ostatní plocha), 591/8 (ostatní plocha), 591/9 (ostatní plocha), 591/10 (ostatní plocha), 593/1 (ostatní plocha), 601/5 (ostatní plocha), 601/6 (ostatní plocha), 601/10 (ostatní plocha), 916/1 (ostatní plocha), 916/2 (zahrada), 929/1 (ostatní plocha), 946/1 (orná půda), 946/10 (orná půda), 946/11(orná půda), 947/3 (ostatní plocha), 947/4 (ostatní plocha), 947/6 (ostatní plocha), 947/7 (ostatní plocha), 947/10 (ostatní plocha), 947/12 (ostatní plocha), 947/13 (ostatní plocha), 947/14 (ostatní plocha), 947/15 (ostatní plocha), 947/17 (ostatní plocha), 947/18 (ostatní plocha), 947/19 (ostatní plocha), 947/20(ostatní plocha), 955/5 (ostatní plocha), 955/10 (ostatní plocha), 971/3 (ostatní plocha), 971/5 (ostatní plocha), 971/31 (ostatní plocha), 971/33 (ostatní plocha), 971/37 (ostatní plocha), 971/38 (ostatní plocha), 971/39 (ostatní plocha), 971/40 (ostatní plocha), 971/41 (ostatní plocha), 971/42 (ostatní plocha), 971/46 (ostatní plocha), 971/47 (ostatní plocha), 971/48 (ostatní plocha), 971/49 (ostatní plocha), 971/50 (ostatní plocha), 978 (orná půda), 987 (orná půda), 1050/1 (ostatní plocha), 1052/33 (orná půda), 1352/34 (orná půda), 1052/35 (orná půda), 1052/36 (orná půda), 1052/37 (orná půda), 1052/38 (orná půda), 1052/39 (orná půda), 1052/40 (orná půda), 1052/41 (orná půda), 1052/42 (orná půda), 1052/43 (orná půda), 1052/44 (orná půda), 1052/45 (orná půda), 1052/46 (orná půda), 1052/70 (orná půda), 1052/82 (orná půda), 1052/83 (orná půda), 1052/84 (orná půda), 1052/85 (orná půda), 1052/86 (orná půda), 1052/87 (orná půda), 1052/88 (orná půda), 1052/89 (orná půda), 1052/90 (orná půda), 1052/91 (orná půda), 1052/92 (orná půda), 1052/93 (orná půda), 1052/94 (orná půda), 1052/95 (orná půda), 1052/113 (orná půda), 1052/114 (orná půda), 1052/115 (orná půda), 1052/116 (orná půda), 1052/17 (orná půda), 1052/118 (orná půda), 1052/119 (orná půda), 1052/120(orná půda), (orná půda), 1052/121 (orná půda), 1052/122 (orná půda), 1052/123 (orná půda), 1052/124 (orná půda), 1052/125 (orná půda), 1052/127 (orná půda), 1052/128 (orná půda), 1052/129 (orná půda), 1052/130 (orná půda), 1052/131 (orná půda), 1052/132 (orná půda), 1552/133 (orná půda), 1052/134 (orná půda), 1052/135 (orná půda), 1052/136 (orná půda), 1052/137 (orná půda), 1052/138 (orná půda), 1052/139 (orná půda),

1052/140 (orná půda), 1052/141 (orná půda), 1052/142 (orná půda), 1052/143 (orná půda), 1052/144 (orná půda), 1052/145 (orná půda), 1052/146 (orná půda), 1052/147 (orná půda), 1052/148 (orná půda), 1052/149 (orná půda), 1052/153 (orná půda), 1052/154 (orná půda), 1052/155 (orná půda), 1052/156 (orná půda), 1052/157 (orná půda), 1052/158 (orná půda), 1052/159 (orná půda), 1052/160 (orná půda), 1052/161 (orná půda), 1052/162 (orná půda), 1052/163 (orná půda), 1052/164 (orná půda), 1052/165 (orná půda), 1052/166 (orná půda), 1052/167 (orná půda), 1052/168 (orná půda), 1052/169 (orná půda), 1052/170 (orná půda), 1052/195 (orná půda), 1053/3 (ostaní plocha), 1068/3 (orná půda), 1313/3 (orná půda), 1313/8 (orná půda), 1313/42 (orná půda), 1313/57 (orná půda), 1320 (orná půda), 1328/2 (vodní plocha), 1328/3 (vodní plocha), 1328/14 (vodní plocha), 1345 (orná půda), 1374/2 (orná půda), 1375/1 (orná půda), 1377/1 (orná půda), 1380/2 (orná půda), 1404/14 (ostaní plocha), 1404/23 (ostaní plocha), 1404/38 (ostaní plocha), 1433/1 (ostaní plocha), 1434/5 (orná půda), 1977/8 (trvalý travní porost), 1977/10 (trvalý travní porost), 1978/1 (orná půda), 1978/4 (orná půda), 2774/1 (ostaní plocha), 2774/3 (ostaní plocha), 2774/9 (ostaní plocha), 2835 (orná půda), 2836 (orná půda), 2837 (orná půda), 2840 (orná půda), 2844 (orná půda), 2849/2 (orná půda), 2849/6 (orná půda), 2849/8 (orná půda), 2849/9 (orná půda), 2849/10 (orná půda), 3877/26 (ostatní plocha), 3891/2 (ostatní plocha), 3891/26 (ostatní plocha), 3891/29 (ostatní plocha), 3891/30 (ostatní plocha), 3891/31 (ostatní plocha), 3891/32 (ostatní plocha), 3891/34 (ostatní plocha), 3891/35 (ostatní plocha), 3891/36 (ostatní plocha), 3891/37 (ostatní plocha), 3892/2 (ostatní plocha), 3892/3 (ostatní plocha), 3892/6 (ostatní plocha), 3892/47 (ostatní plocha), 3892/48 (ostatní plocha), 3892/49 (ostatní plocha), 3896/6 (ostatní plocha), 3896/7 (ostatní plocha), 3896/8 (ostatní plocha), 3896/9 (ostatní plocha), 3896/10 (ostatní plocha), 3896/20 (ostatní plocha), 3896/21 (ostatní plocha), 3896/23 (ostatní plocha), 3902/6 (ostatní plocha), 3902/10 (ostatní plocha), 3902/12 (ostatní plocha), 3917/2 (ostatní plocha), 3922/1 (ostatní plocha), 3923/6 (ostatní plocha), 3924/2 (ostatní plocha), 3924/28 (ostatní plocha), 3924/68 (vodní plocha), 3937/1 (ostatní plocha), 3937/34 (ostatní plocha), 3937/46 (ostatní plocha), 3945/1 (ostatní plocha), 3945/4 (ostatní plocha), 3945/5 (ostatní plocha), 4046/13 (ostatní plocha), 4113 (ostatní plocha), 4169 (ostatní plocha), 4286/1 (ostatní plocha), 4286/2 (ostatní plocha), 4288 (ostatní plocha), 4289 (ostatní plocha), 4313 (ostatní plocha), 4332 (ostatní plocha), 4332/1 (ostatní plocha), st.p. 625 (zastavěná plocha a nádvoří), st.p. 1059/3 (zastavěná plocha a nádvoří), st.p. 1059/4 (zastavěná plocha a nádvoří), st.p. 1432 (zastavěná plocha a nádvoří), st.p. 1433 (zastavěná plocha a nádvoří), st.p. 1916 (zastavěná plocha a nádvoří)

k.ú. Střelice parc. č.: 69/1 (orná půda), 69/22 (orná půda), 69/23 (orná půda), 116/1 (orná půda), 116/7 (orná půda), 116/8 (orná půda), 136/1 (trvalý travní porost), 136/3 (trvalý travní porost), 136/4 (trvalý travní porost), 165/2 (ostatní plocha), 165/5 (ostatní plocha), 193 (ostatní plocha), 240/1 (orná půda), 240/6 (orná půda), 240/7 (orná půda), 258/1 (ostatní plocha), 258/6 (ostatní plocha), 258/11 (ostatní plocha), 258/12 (ostatní plocha), 258/13 (ostatní plocha), 345 (lesní pozemek), 347/5 (orná půda), 347/7 (orná půda), 347/9 (orná půda), 362/1 (orná půda), 362/12 (orná půda), 326/13 (orná půda), 578 (ostatní plocha), 585/5 (ostatní plocha), 585/6 (ostatní plocha), 585/7 (ostatní plocha), 585/8 (ostatní plocha), 585/9 (ostatní plocha), 585/10 (ostatní plocha), 585/11 (ostatní plocha), 589/8 (ostatní plocha), 589/11 (ostatní plocha), 589/12 (ostatní plocha), 589/14 (ostatní plocha), 589/15 (ostatní plocha), 590/8 (ostatní plocha), 590/10 (ostatní plocha)

k.ú. Týnec u Chotěšova parc. č.: 60/2 (ostatní plocha), 214 (zahrada), 215 (orná půda), 277 (orná půda), 308 (ostatní plocha), 324/2 (orná půda), 335/1 (orná půda),

335/2 (orná půda), 335/3 (orná půda), 389 (orná půda), 484 (vodní plocha), 487 (vodní plocha), 503/1 (vodní plocha), 503/4 (vodní plocha), 503/5 (vodní plocha), 558/1 (trvalý travní porost), 558/7 (trvalý travní porost), 581 (vodní plocha), 934/1 (ostatní plocha), 944/1 (ostatní plocha), 944/2 (ostatní plocha)

k.ú. Úherce u Nýřan parc. č.: 1294/16 (ostatní plocha), 1294/18 (ostatní plocha), 1294/21 (ostatní plocha), 1294/22 (ostatní plocha), 1294/23 (ostatní plocha), 1294/42 (ostatní plocha), 1294/43 (ostatní plocha), 1294/44 (ostatní plocha), 1294/45 (ostatní plocha), 1294/46 (ostatní plocha), 1294/47 (ostatní plocha), 1294/48 (ostatní plocha), 1303/1 (orná půda), 1303/8 (orná půda), 1303/23 (orná půda), 1303/24 (orná půda), 1303/28 (orná půda), 1303/29 (orná půda), 1303/30 (orná půda), 1303/31 (orná půda), 1303/32 (orná půda), 1303/33 (orná půda), 1303/35 (orná půda), 1303/36 (orná půda), 1303/37 (orná půda), 1303/38 (orná půda), 1303/39 (orná půda), 1303/40 (orná půda), 1303/41 (orná půda), 1303/44 (orná půda), 1303/49 (orná půda), 1303/50 (orná půda), 1303/51 (orná půda), 1303/52 (orná půda), 1303/53 (orná půda), 1303/54 (orná půda), 1303/55 (orná půda), 1303/56 (orná půda), 1303/57 (orná půda), 1305/18 (orná půda), 1305/19 (ostatní plocha), 1667/18 (ostatní plocha), 1667/19 (ostatní plocha), 1667/20 (ostatní plocha), 1667/21 (ostatní plocha), 1667/24 (ostatní plocha), 1667/86 (ostatní plocha), 1668/1 (ostatní plocha), 1668/2 (ostatní plocha), 1668/3 (ostatní plocha), 1668/4 (ostatní plocha), 1668/47 (ostatní plocha), 1668/48 (ostatní plocha), 1668/49 (orná půda), 1668/50 (orná půda), 1668/51 (orná půda), 1668/52 (orná půda), 1668/53 (orná půda), 1668/54 (orná půda), 1668/55 (orná půda), 1668/56 (orná půda), 1668/57 (orná půda), 1895 (trvalý travní porost), 1974 (trvalý travní porost), 1977 (trvalý travní porost), 1984 (orná půda), 1985 (orná půda), 1986 (orná půda), 1987 (orná půda), 1988 (orná půda), 1997 (orná půda), 1998 (orná půda), 1999 (orná půda), 2001 (orná půda), 2003 (orná půda), 2004 (orná půda), 2005 (orná půda), 2006 (orná půda), 2007 (orná půda), 2009 (orná půda), 2010/1 (orná půda), 2010/2 (orná půda), 2011 (orná půda), 2012 (orná půda), 2027 (orná půda), 2028 (orná půda), 2029 (orná půda), 2052 (orná půda), 2053 (orná půda), 2054 (orná půda), 2107 (orná půda), 2108 (orná půda), 2109 (orná půda), 2111 (orná půda), 2112 (orná půda), 2124 (orná půda), 2127 (trvalý travní porost), 2188 (ostatní plocha), 2190 (ostatní plocha), 2195 (vodní plocha), 2196 (ostatní plocha), 2197 (ostatní plocha), 2208 (vodní plocha), 2210 (ostatní plocha), 2211 (ostatní plocha), 2212 (ostatní plocha), 2213/1 (ostatní plocha), 2214 (ostatní plocha), 2217 (ostatní plocha), 2248 (vodní plocha), 2268 (ostatní plocha)

k.ú. Zbůch parc. č.: 521/1 (ostatní plocha), 522/1 (ostatní plocha), 943/1 (zahrada), 944/1 (zahrada), 1416 (orná půda), 1464 (ostatní plocha), 1466 (ostatní plocha), 1467 (ostatní plocha), 1475 (trvalý travní porost), 1476 (trvalý travní porost), 1477 (trvalý travní porost), 1478 (trvalý travní porost), 1479 (trvalý travní porost), 1480 (trvalý travní porost), 1497 (orná půda), 1499 (orná půda), 1500 (orná půda), 1501 (orná půda), 1502 (orná půda), 1504 (orná půda), 1505 (ostatní plocha), 1506 (orná půda), 1509 (ostatní plocha), 1510 (ostatní plocha), 1512 (lesní pozemek), 1515 (orná půda), 1518 (lesní pozemek), 1520 (orná půda), 1521 (orná půda), 1524 (orná půda), 1528 (orná půda), 1532 (orná půda), 1572 (orná půda), 1574/1 (orná půda), 1576 (orná půda), 1577 (orná půda), 1578 (orná půda), 1590 (ostatní plocha), 1591 (orná půda), 1593 (trvalý travní porost), 1603 (orná půda), 1606 (orná půda), 1645 (ostatní plocha), 1648 (ostatní plocha), 1649 (ostatní plocha), 1650 (ostatní plocha), 1652 (ostatní plocha), 1653 (ostatní plocha), 1655 (ostatní plocha), 1656 (ostatní plocha), 1657 (ostatní plocha), 1658 (ostatní plocha), 1659 (ostatní plocha), 1661 (ostatní plocha), 1692 (vodní plocha), 1710 (trvalý travní porost), 1711 (ostatní plocha)

Územní řízení bylo zahájeno dnem podání žádosti.

Zkratky, které se mohou vyskytnout v popisu níže:

ASD – automatický sčítač dopravy
CCTV – kamerový systém (Closed-circuit television)
ČOV – čistírna odpadních vod
ČSN – česká technická norma
ČSPH – čerpací stanice pohonných hmot
DN – průměr potrubí (vnitřní, tedy světlý)
DUN – dešťová usazovací nádrž
DUR – dokumentace územního rozhodnutí
GT – geotechnické (např. podmínky)
GTP – geotechnický průzkum
HOZ – hlavní odvodňovací zařízení
KÚ – konec úseku
k.ú. – katastrální území
LBP – levý břeh potoka
MK – místní komunikace
MÚK – mimoúrovňová křižovatka
NK – nosná konstrukce
NN – nízké napětí
OK – okružní křižovatka
PBP – pravý břeh potoka
PD – projektová dokumentace
PHS – protihluková stěna
PK – pozemní komunikace
PP – polypropylen
PS – provozní soubor
PUPFL – pozemky určené k plnění funkcí lesa
PÚR – politika územního rozvoje
PVC – polyvinylchlorid (druh umělé hmoty)
R – poloměr (směrového oblouku a pod.)
Ru – (minimální) poloměr výškového oblouku vydatého
Rv – (minimální) poloměr výškového oblouku vypuklého
SEK – síť elektronických komunikací
SMV – silnice pro motorová vozidla
SO – stavební objekt
SPÚ – Státní pozemkový úřad
TKP – technické a kvalitativní podmínky
TP – technický předpis
TOK – turbokružní křižovatka
ÚRP – územní rozvojový plán
ÚV – úpravna vody
VN – vysoké napětí
VVN – velmi vysoké napětí
VTL – vysokotlaký (plynovod)
ZPF – zemědělský půdní fond
ZÚ – začátek úseku
ZÚR – zásady územního rozvoje

Stavba obsahuje:

Stavba „I/26 D5-Stod“ řeší přeložku silnice I/26 v úseku D5 – Stod. V tomto úseku je silnice I/26 vedena jako průtah obcemi Zbůch, Chotěšov a Stod. Veškerá doprava je tedy vedena přes centra těchto obcí. Výstavba navržené přeložky I/26 D5 – Stod umožní převedení tranzitní dopravy mimo centra a zastavěná území obcí. Základními přínosy stavby jsou zrychlení průjezdu danou lokalitou, zlepšení parametrů komunikace a bezpečnosti jízdy, zvýšení komfortu pro projíždějící vozidla, dopravní zklidnění a zlepšení životního prostředí v obcích ležících na stávající komunikaci.

Trasa přeložky začíná v místě stávající okružní křižovatky u obce Úherce, která bude v rámci stavby částečně upravena. Silnice I/26 dále pokračuje až k obci Chotěšov, kde je navržena mimoúrovňová křižovatka s přeložkou silnice III/2038. Trasa dále pokračuje v souběhu se stávající železniční tratí až k obci Stod, kde je navržena mimoúrovňová křižovatka s přeložkou silnice III/20310. V místě před MÚK dochází k přechodu z třípruhového uspořádání na uspořádání dvoupruhové. Trasa dále pokračuje směrem k údolí Radbuzy. Mostním objektem přechází silnici III/19340, železniční trať a řeku Radbuzu a dále je vedena ke stávající silnici I/26, do které se napojuje. V tomto místě je navržena další mimoúrovňová křižovatka. Jedná se o trvalou stavbu. Předložený záměr je v souladu se Zásadami územního rozvoje Plzeňského kraje.

Trasa přeložky silnice I/26 je vedena v nezastavěném území, převážně na zemědělsky obdělávaných plochách. Pouze v místě obchvatu města Stod trasa částečně protíná zastavěné území.

Seznam souborů:

Objekty přípravy staveniště

- SO 001 – Demolice haly v km 8,66
- SO 002 – Demolice objektu ČOV v MÚK Stod
- SO 020 – Příprava území

Objekty pozemních komunikací:

- SO 101 – Hlavní trasa I/26
- SO 107 – Úprava zpevněné plochy v km 8,680 vpravo
- SO 110 – Turbookružní křižovatka u MÚK Nýřany
- SO 110.1 TOK u MÚK Nýřany – paprsek průmyslová zóna
- SO 110.2 TOK u MÚK Nýřany – paprsek Zbůch
- SO 110.3 TOK u MÚK Nýřany – paprsek Úherce
- SO 111 – MÚK Chotěšov
- SO 112 – MÚK Stod
- SO 113 – MÚK Střelice
- SO 114 – Úprava větve MÚK Nýřany
- SO 120 – Přeložka silnice III/2038
- SO 120.1 – Přeložka silnice III/2038 – sjezd v km 1,7
- SO 121 – Přeložka silnice III/0266
- SO 122 – Úprava stávající silnice I/26 u MÚK Chotěšov
- SO 123 – Přeložka silnice III/20310
- SO 124 – Úprava silnice II/230
- SO 125 – Přeložka silnice III/19341
- SO 126 – Přeložka stávající silnice I/26 u MÚK Střelice

- SO 127 – Úprava silnice III/18039 pod mostem SO 202
- SO 128 – Úprava místní komunikace u retenční nádrže ve Stodu
- SO 129 – Samostatné sjezdy na pozemky
- SO 134 – Chodník a cyklostezka v km 4,740
- SO 135 – Chodníky v TOK u MÚK Nýřany
- SO 136 – Chodník u Týnce
- SO 137 – Přeložka chodníku podél II/230 ve Stodu
- SO 140 – Příjezd k retenční nádrži SO 370
- SO 144 – Příjezd k retenční nádrži SO 374
- SO 145 – Příjezd k retenční nádrži SO 375
- SO 150 – Přeložka polní cesty v km 2,4
- SO 151 – Polní cesta vlevo v km 2,5-3,55
- SO 152 – Polní cesta vlevo v km 3,65-5,0
- SO 153 – Polní cesta vpravo v km 5,5-6,3
- SO 154 – Přeložka polní cesty v km 6,3
- SO 155 – Polní cesta vlevo v km 8,75-9,85
- SO 156 – Přeložka polní cesty v km 10,0 pod mostem přes Radbuzu
- SO 157 – Přeložka polní cesty u MÚK Střelice
- SO 158 – Přeložka polní cesty pod mostem SO 222
- SO 159.1 – Přeložka polní cesty v km 1,8-2,3 k.ú. Úherce
- SO 159.2 – Přeložka polní cesty v km 1,8-2,3 k.ú. Zbúch
- SO 160 - Propojení polní cesty v Týnci u Chotěšova
- SO 161 - Polní cesta vlevo v km 5,5-6,3
- SO 162.1 - Polní cesta vpravo v km 9,3-9,85 k.ú. Hradec u Stoda
- SO 162.2 - Polní cesta vpravo v km 9,3-9,85 k.ú. Stod
- SO 163 - Polní cesta vlevo v km 6,3-6,8
- SO 164 - Polní cesta v k.ú. Střelice
- SO 170 – Staveništní komunikace
- SO 171 – Provizorní komunikace v KÚ
- SO 180 – Přečhodné dopravní značení na silnici I/26
- SO 182 – Přečhodné dopravní značení na ostatních komunikacích
- SO 187 – Oprava povrchu stávajících komunikací
- SO 190 – Dopravní značení ve správě ŘSD
- SO 190.1 – Svislé a vodorovné dopravní značení
- SO 190.3 – Proměnné dopravní značení
- SO 193 – Dopravní značení na komunikacích jiných správců
- SO 198 – Úprava vozovky v ul. Stříbrské ve Stodu

Mostní objekty a zdi

- SO 201 – Most na I/26 přes Luční potok
- SO 202 – Most na I/26 přes silnici III/18039
- 203 – Most na I/26 přes vodoteč v km 1,2
- 204 – Most na I/26 v km 2,4 přes žel. trať
- SO 205 – Most na I/26 přes Zálužský potok
- SO 206 – Most na I/26 přes vodoteč v km 7,3
- SO 207 – Most na I/26 přes silnici II/230
- SO 208 – Most na I/26 přes Radbuzu
- SO 209 - Most na I/26 v km 10,3 přes žel. trať
- SO 221 – Most na přeložce III/2038 přes I/26
- SO 222 – Most na přeložce III/2038 přes žel. trať
- SO 223 – Lávka pro pěší v km 4,740
- SO 224 – Most na polní cestě SO 154 přes I/26

SO 225 – Most na přeložce III/19341 přes I/26

Vodohospodářské řešení stavby

Odvádění dešťových vod

- SO 301 – Zatrubnění v km 1,740
- SO 302 – Zatrubnění v km 4,250-4,600
- SO 303 – Dešťová kanalizace odpočívky vlevo
- SO 304 – Dešťová kanalizace odpočívky vpravo
- SO 305 – Zatrubnění v km 6,860
- SO 306 – Dešťová kanalizace ve Stříbrské ulici
- SO 307 – Zatrubnění v km 8,745
- SO 308 – Zatrubnění pod stávající žel. tratí v km 9,870
- SO 308.1 – Vyústění objekt do Radbuzy v km 9,940
- SO 309 – Dešťová kanalizace v km 8,330 ve městě Stod
- SO 309.1 – Zatrubnění v km 8,200
- SO 309.2 – Zatrubnění v km 8,330
- SO 310 – Dešťová kanalizace v km 8,745 ve městě Stod
- SO 320 – Úprava Lučního potoka v km 0,750 - Povodí Vltavy
- SO 320.1 – Úprava Lučního potoka v km 0,750 - ŘSD ČR
- SO 321 – Úprava PBP Lučního potoka v km 1,220
- SO 322 – Úprava Zálužského potoka v km 3,620
- SO 323 – Přeložka zatrubněného vodního toku v km 4,270
- SO 324 – Přeložka zatrubněného vodního toku v km 5,660
- SO 325 – Úprava LBP Radbuzy v km 7,280
- SO 330 – Přeložka splaškové kanalizace v km 0,000
- SO 331 – Přeložka dešťové kanalizace v km 0,000
- SO 332 – Přeložka kanalizace v km 0,600
- SO 333 – Přeložka HOZu pod silnicí SO 120
- SO 334 – Přeložka HOZu v km 5,200
- SO 335 – Přeložka HOZu v km 5,660-5,920
- SO 336 – Odpad splaškových vod z odpočívky vlevo
- SO 337 – Odpad splaškových vod z odpočívky vpravo
- SO 338 – Přeložka kanalizace v km 7,400
- SO 339 – Přeložky kanalizací Tondach v km 8,540
- SO 340 – Přeložka kanalizace Vodárna Plzeň v km 8,580
- SO 341 – Přeložka kanalizace LT trade v km 8,600
- SO 342 – Přeložka HOZu v km 11,300
- SO 343 – Úprava HOZu pod silnicí III/19341
- SO 350 – Přeložka vodovodu v km 0,000
- SO 351 – Přeložka vodovodu v km 0,700
- SO 352 – Přeložka vodovodu v km 1,000
- SO 353 – Připojení odpočívek na přivaděč pitné vody
- SO 354 – Přeložka vodovodu v km 8,100
- SO 355 – Přeložka technologického vodovodu firmy Tondach v km 8,160
- SO 356 – Přeložka vodovodní přípojky SŽDC pod mostem SO 222
- SO 357 – Přeložka vodovodu v ul. U Elektrárny ve Stodu
- SO 360 – Dešťová usazovací nádrž odpočívek
- SO 370 – Retenční nádrž včetně odpadu v km 7,000
- SO 371 – Retenční nádrž včetně odpadu u ul. Stříbrské
- SO 373 – Retenční nádrž včetně odpadu v km 8,745
- SO 374 – Retenční nádrž včetně odpadu v km 10,900

- SO 374.1 – Opevnění koryta vodoteče u Střelic
- SO 375 – Retenční nádrž včetně odpadu v km 5,650
- SO 380 – Úpravy meliorací

Elektro a sdělovací objekty

- SO 410 – Přeložka podzemního vedení VN v km 0,6
- SO 411 – Přeložka nadzemního vedení VN v km 0,8
- SO 413 – Přeložka nadzemního vedení VN v km 2,9
- SO 414 – Přeložka nadzemního vedení VN v km 3,7
- SO 415 – Přeložka nadzemního vedení VN přes silnici III/0266 u Týnce
- SO 416 – Přeložka nadzemního vedení VN přes silnici III/2038 u Týnce
- SO 417 – Přeložka nadzemního vedení VN přes silnici III/2038 u žel. trati
- SO 418 – Přeložka nadzemního vedení VN v km 5,85
- SO 419 – Přeložka nadzemního vedení VN v km 8,04
- SO 420 – Přeložka nadzemního vedení VN přes silnici III/20310
- SO 422 – Přeložka nadzemního vedení VN v km 8,92
- SO 423 – Přeložka nadzemního vedení VN v km 9,3
- SO 424 – Přeložka nadzemního vedení VN v km 11,22
- SO 425 – Přeložka nadzemního vedení VN v MÚK Střelice
- SO 431 – Přeložka nadzemního vedení VN v km 2,7
- SO 432 – Přeložka podzemního vedení NN v km 8,62
- SO 433 – Přeložka nadzemního vedení NN v km 8,74 u retenční nádrže
- SO 436 – Napájení ČSPH
- SO 434 – Rozvod 1 kV – odpočívky
- SO 435 – Veřejné osvětlení – odpočívky

Sdělovací vedení - všeobecně

- SO 450 – Přeložka sdělovacích kabelů CETIN v km 1,06
- SO 451 – Přeložka sdělovacích kabelů CETIN v km 2,64
- SO 452 – Přeložka sdělovacích kabelů CETIN v km 4,72
- SO 453 – Přeložka sdělovacích kabelů CETIN v km 8,3
- SO 454 – Přeložka sdělovacích kabelů CETIN v km 8,62
- SO 455 – Přeložka sdělovacích kabelů CETIN v km 9,85
- SO 456 – Přeložka sdělovacích kabelů CETIN v MÚK Střelice
- SO 457 – Přeložka sdělovacích kabelů CETIN podél stávající silnice I/26 u MÚK Chotěšov
- SO 458 – Přeložka kabelů SŽDC pod mostem SO 204
- SO 459 – Přeložka kabelů ČD Telematika pod mostem SO 204
- SO 460 – Přeložka kabelů ČD Telematika pod mostem SO 222
- SO 485 – Přeložka kabelu SKAO Úherce
- SO 486 – Přeložka kabelu SKAO Střelice
- SO 490 – Systém DIS - Přípojka nn a kabelové vedení
- SO 493 – Systém DIS - Prostupy a trubky pro kabely
- SO 495 – Systém DIS - Meteostanice
- SO 496 – Systém DIS - Sčítač dopravy

Objekty trubních vedení

VTL plynovody

- SO 510 – Přeložka VTL plynovodu DN 300 v km 1,880
- SO 511 – Přeložka VTL plynovodu DN 100 v km 3,524
- SO 512 – Přeložka VTL plynovodu DN 300 v km 3,858-4,507
- SO 513 – Přeložka VTL plynovodu DN 300 přes silnici II/230
- SO 514 – Přeložka VTL plynovodu DN 100 pro TONDACH ČR, s.r.o.
- SO 515 – Přeložka VTL plynovodu DN 100 v km 8,792

- SO 516 – Přeložka VTL plynovodu DN 300 v km 10,744-12,060
- SO 517 – Přeložka VTL plynovodu DN 100 v km 11,226
- SO 518 – Přeložka VTL plynovodu DN 80 v km 10,900 u Střelic
- SO 519 - Přeložka VTL plynovodu DN 150 u MÚK Nýřany
- STL + NTL plynovody
- SO 520 – Přeložka STL plynovodu v km 0,655
- SO 521 – Přeložka STL plynovodu v km 0,015
- SO 530 – Přeložka NTL plynovodu v ul.U Elektrárny ve Stodu

Objekty drah

- SO 670 – Úpravy trakčního vedení pod mostem SO 204
- SO 672 – Úpravy ukolejnění pod mostem SO 204
- SO 673 – Úpravy trakčního vedení pod mostem SO 222
- SO 674 – Úpravy ukolejnění pod mostem SO 222

Objekty pozemních staveb

- SO 761 – PHS km 0,520-0,880 vpravo u obce Úherce
- SO 762 – PHS km 2,340-2,700 vpravo u obce Zbůch
- SO 763 – PHS km 2,345-2,580 vlevo u obce Zbůch
- SO 764 – PHS km 3,720-4,040 vlevo u obce Starý Důl
- SO 765 – PHS km 8,200-8,520 vlevo u města Stod
- SO 766 – PHS km 8,540-8,780 vlevo u města Stod
- SO 767 – PHS km 8,437-8,677 vpravo u města Stod
- SO 768 – PHS na přeložce III/20310 u města Stod
- SO 769 – PHS km 3,400-3,800 vpravo - ochrana biotopu
- SO 781 – Úprava hospodářského objektu u TOK Nýřany
- SO 782 – Úprava oplocení v km 2,75 vpravo
- SO 783 – Úprava oplocení u silnice III/0266 v Týnci
- SO 784 – Úprava oplocení v km 8,36 vlevo
- SO 785 – Úprava oplocení areálu Tondach v MÚK Stod
- SO 786 – Úprava oplocení v km 8,63 vlevo
- SO 787 – Úprava oplocení v km 8,62-8,74 vpravo

Objekty úpravy území

- SO 801 – Vegetační úpravy silnice I/26
- SO 831 – Rekultivace zrušených komunikací
- SO 832 – Rekultivace ploch dočasného záboru
- SO 860 – Úprava oplocení dálnice v MÚK Nýřany

Objekty přípravy stavenišť

SO 001 – Demolice haly v km 8,66

V km 8,66 je hala stavebnin AGRICOS, spol. s r.o., která je v kolizi s hlavní trasou a proto bude odstraněna. Hala má ocelovou konstrukci, plechový plášť a plechovou střechu. Půdorysné rozměry jsou 64 x 12 m, výška cca 5 - 6 m.

SO 002 – Demolice objektu ČOV v MÚK Stod

V km cca 8,6 v prostoru MÚK Stod se nachází objekt zrušené čistírny odpadních vod firmy Tondach ČR s.r.o., který bude před zahájením stavby MÚK odstraněn.

Zároveň bude odstraněno přilehlé zařízení na odlučování oleje, které je rovněž mimo provoz.

SO 020 – Příprava území

Předmětem tohoto stavebního objektu jsou přípravné práce na území stavby, tj. likvidace lesní a mimo lesní 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.

V rámci SO 020 bude rovněž upravena zbylá část rokle u Stříbrské ulice ve Stodu mezi křižovatkovou větví SO 112 a retenční nádrží SO 371. Rozsah úpravy bude dán pozemky ve vlastnictví Města Stod.

Jako opatření ke zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů budou v rámci SO 020 vytvořeny v km cca 3,7 hlavní trasy tůňe zajišťující náhradní biotop za území zabrané na území PCHP Luční potok. Tři plochy budou vytvořeny na pozemku č. 503/1 (k.ú. Týnec u Chotěšova), jedna plocha bude vytvořena na pozemku 503/5 (k.ú. Týnec u Chotěšova). Tyto pozemky nejsou zapsány na listu vlastnictví.

Tůňe budou mělké vodní plochy o rozloze:

- 1 krát cca 500 m²
- 2 krát cca 1 000 m²
- 1 krát cca 1 500 m²

Jejich tvar bude nepravidelný, břehy pozvolné (se svahované v poměru 1:5), hloubka v nejhlubším místě minim. 60, max. 80 cm.

Objekty pozemních komunikací:

SO 101 – Hlavní trasa I/26

Silnice I/26 je klíčovou silnicí I. třídy Plzeňského kraje. Její počátek je situován u exitu 67 Ejpovice dálnice D5. Odtud až do Plzně tvoří v délce cca 3 km východní přivaděč dálnice D5. V Plzni je silnice tvořena ulicemi Rokycanská, U Prazdroje, Tyršova, Přemyslova, Skvrňanská a Domažlická a poté pokračuje k exitu 89 dálnice D5, kde tvoří západní přivaděč k dálnici D5. V celém tomto úseku, mimo úseku na silnici Domažlická, je silnice realizována ve čtyř pruhovém uspořádání. Od dálnice D5 pokračuje silnice I/26 jihozápadním směrem přes obce Chotěšov, Stod, Holýšov a Horšovský Týn k hraničnímu přechodu se SRN Folmava. V tomto úseku je silnice vedena pouze ve dvoupruhovém uspořádání.

Stavební objekt SO 101 řeší přeložku silnice I/26 v úseku D5 – Stod v uspořádání děleného tří pruhu s prostřídáními jízdními pruhy tzv. 2+1 - S 15,25/100 (od ZÚ - km 0,000 po MÚK Stod - km 8,100) resp. nedělené dvoupruhové komunikace v návrhové kategorii S 11,5/80 (od MÚK Stod – km 8,100 až do konce navrhovaných úprav – km 12,510). V tomto úseku je silnice I/26 vedena jako průtah obcemi Líně, Zbůch, Chotěšov a Stod. Veškerá doprava je tedy vedena skrz centra těchto obcí. Výstavba navržené přeložky I/26 D5 – Stod umožní převedení tranzitní dopravy mimo centra a zastavěná území obcí. Základními přínosy stavby jsou zrychlení průjezdu danou lokalitou, zlepšení parametrů komunikace a bezpečnosti jízdy, zvýšení komfortu pro projíždějící vozidla, dopravní zklidnění a zlepšení životního prostředí v obcích ležících na stávající komunikaci.

Směrové řešení

Směrový návrh hlavní trasy (SO 101) vychází z návrhu předloženého v dokumentaci "Záměr projektu investiční akce I/26 D5 – Stod (SUDOP Praha a.s., 01/2016)". K výraznějším úpravám směrového vedení došlo pouze v místě začátku staničení, které bylo nutné (z důvodu složitých pozemkových poměrů) posunout o 180 m dále - z místa napojení větve stávající MÚK Nýřany dálnice D5 na silnici II/180 až do místa stávající okružní křižovatky silnice II/180 s místní komunikací vedoucí do obce Úherce a komunikací sloužící k obsluze logistické zóny. Další drobná změna byla navržena v místě křížení s řekou Radbuzou, kde zvětšením poloměru směrového oblouku a úpravou délek přechodnic došlo k vymístění přechodnic mimo mostní objekt. Poslední úpravy směrového vedení byly navrženy v místě konce úseku, kde v návaznosti napojení na stávající stav a změnu tvaru MÚK Střelice muselo dojít k prodloužení navrhovaných úprav.

Začátek navrhované stavby – km 0,000 se nachází v prostoru stávající okružní křižovatky silnice II/180 s místní komunikací vedoucí do obce Úherce a komunikací sloužící k obsluze logistické zóny, kde dojde z kapacitních důvodů k přestavbě okružní křižovatky na křižovatku turbookružní (řešená v rámci SO 110). Dále stavba pokračuje jihozápadním směrem a tvoří severní obchvat obcí Chotěšov a Stod. Konec úseku je umístěn jižně od obce Střelice, kde se za navrženou stejnojmennou MÚK hlavní trasa napojuje na silnici I/26. Celková délka navržené trasy je 12,510 km. Osa komunikace byla při uspořádání S 15,25/100 navržena v souladu s „Metodika pro navrhování pozemních komunikací v uspořádání 2+1“ (VUT Brno, 2014) ve středu zpevnění vozovky – tedy tak, aby uspořádání úseků 2+1 neovlivňovalo stavební uspořádání komunikace.

Směrové řešení je navrženo na směrodatnou rychlost $v_s = 110$ km/h (návrhová rychlost $v_n = 100$ km/h) v úseku s návrhovou kategorií S 15,25/100 (ZÚ až MÚK Stod) a na směrodatnou rychlost $v_s = 90$ km/h (návrhová rychlost $v_n = 80$ km/h) v úseku s návrhovou kategorií S 11,5/80 (MÚK Stod až KÚ). Trasa začíná v prostoru TOK krátkou přímou, na kterou se přímo napojuje levotočivý oblouk malého poloměru $R_1 = 250$ m s výstupní přechodnicí délky 110 m. Dále pokračuje jižně od obce Úherce sérií tří protisměrných oblouků velkých poloměrů vzájemně navazujících v inflexním bodě – $R_2 = 1\ 800$ m, $L_2 = 135$ m, $R_3 = 3\ 700$ m, $L_3 = 150$ m, $R_4 = 4\ 000$ m, $L_4 = 250$ m. V km 2,4 dochází ke křížení se stávající i nově navrhovanou železniční tratí (v rámci související akce „Modernizace trati Plzeň-Domažlice-st.hr. SRN, 1. stavba“) a polními cestami (SO 150 a SO 151), v tomto úseku je trasa vedena po mostním objektu s pěti poli (SO 204) levotočivým obloukem $R_5 = 1\ 700$ m, $L_5 = 242$ m, za kterým trasa přechází do zářezu v přímé délky 650,97 m. V km 3,6 trasa kříží Zálužský potok po přesypaném mostním objektu (SO 205) a dále pokračuje pravotočivým obloukem $R_6 = 1\ 700$ m, $L_6 = 242$ m končícím v prostoru MÚK Chotěšov (SO 111), za níž trasa pokračuje přímou délky 1 369,71 m až do km 6,023, kde začíná pravotočivý oblouk $R_7 = 1\ 800$ m, $L_7 = 258$ m, na jehož konci byly po obou stranách umístěny středně velké odpočívky s ČSPH (SO 130 a SO 131). Za odpočívkami je trasa vedena v přímé délky 1 296,53 m a do oblasti MÚK Stod vstupuje levotočivým obloukem $R_8 = 750$ m, $L_8 = 140$ m, tento oblouk nevyhovuje v kombinaci se středovými betonovými svodidly směrodatné rychlosti 110 km/h, avšak právě před MÚK Stod a tímto obloukem dojde v km 8,100 ke změně příčného uspořádání z návrhové kategorie S 15,25/100 na S 11,5/80, což odpovídá i snížení dovolené rychlosti na 90 km/h. Za MÚK Stod trasa pokračuje dále se směrovým vedením odpovídajícím směrodatné rychlosti $v_s = 90$ km/h, a to sérií protisměrných oblouků navazujících v inflexních bodech o následujících poloměrech: $R_9 = 1\ 000$ m, $L_9 = 160$ m, $R_{10} = 675$ m, kterým trasa po

mostní estakádě délky cca 420 m překonává údolí řeky Radbuzy. Tento oblouk byl navržen s nesymetrickými přechodnicemi (z důvodu vymístění přechodnic mimo mostní objekt SO 208) $L_{10,vstupní} = 105$ m, $L_{10,výstupní} = 90$ m. Dále pokračuje přímoú délkou 455,62 m a v místě křížení s třemi elektrickými vedeními VVN v km cca 10,8 se pravotočivým obloukem $R_{11} = 850$ m, $L_{11} = 148$ m stáčí více na západ do oblasti MÚK Střelice a stávající stopy silnice I/26, kterou dále kopíruje až do bodu KÚ přímoú délkou 533,75 m a levotočivým obloukem $R_{12} = 700$ m, $L_{12} = 80$ m. Navržené délky přechodnic vesměs respektují doporučené délky dle ČSN 73 6101 tab. 14.

Rozhledy pro zastavení ve směrových obloucích byly posouzeny a vyhovují na směrodatnou rychlost $v_s = 110$ km/h (resp. $v_s = 90$ km/h), s výjimkou rozhledu ve směrovém oblouku $R_1 = 250$ m na začátku úseku, který je součástí TOK, před kterou musí dojít k postupnému snižování povolené rychlosti, a oblouku $R_8 = 750$ m nacházejícímu se před MÚK Stod, kde ale zároveň dochází ke změně šířkového uspořádání i směrodatné rychlosti na $v_s = 90$ km/h, pro kterou tento oblouk vyhoví.

Výškové řešení

Návrh vedení nivelety silnice I/26 je ovlivněn členitostí terénu a především velmi četnými polohami křížení: stávajících komunikací, vodotečí, vedením VVN, umístěním a uspořádáním MÚK a rovněž požadovanou podjezdnou výškou v místě křížení s železniční tratí Plzeň-Domažlice-st.hr. SRN (v km 2,40, km 9,87a výhledově rovněž v km 10,30, kde bylo vedení trasy navrženo v násypu dostatečné výšky pro dodatečné vybudování podjezdu elektrifikované železniční trati).

Výškové oblouky odpovídají posouzení na směrodatnou rychlost $v_s = 110$ km/h (resp. $v_s = 90$ km/h) z hlediska rozhledu pro zastavení. Min. $R_v = 5\ 000$ m na KÚ, kde již trasa plně kopíruje stávající stav (na zbytku trasy min. $R_v = 10\ 000$ m), a min. $R_u = 10\ 000$ m, maximální podélný sklon na hlavní trase ve výškové přímé je 3,95 %, minimální pak ve směrové přímé bez potřeby klopení 0,3 %. Obecně lze říci, že na trase je problém spíše se sklony příliš malých hodnot (menších než 1,0%), které nebylo možné zvětšit z důvodu výškových návazností (na křížení se železnicí/vodotečemi atd.) a vazby na odvodnění.

Příčné uspořádání

Stavební objekt je navržen v návrhové kategorii S 15,25/100 s prostřídáním počtem jízdních pruhů – tzv. uspořádání 2+1 se směrodatnou rychlostí $v_s = 110$ km/h (návrhová rychlost $v_n = 100$ km/h, od ZÚ - km 0,000 po MÚK Stod - km 8,100) resp. S 11,5/80 se směrodatnou rychlostí $v_s = 90$ km/h (návrhová rychlost $v_n = 80$ km/h, od MÚK Stod – km 8,100 až do konce navrhovaných úprav – km 12,510).

Zvětšení počtu jízdních pruhů ve stoupání, resp. v klesání není v rámci SO 101 navrhováno. Potřeba návrhu zvětšení počtu jízdních pruhů ve stoupání na hlavní trase byla posouzena dle ČSN 73 6101. Stoupání, kde by rychlost návrhového pomalého vozidla klesla pod 50 km/h, se na trase nevyskytují. Stoupání, kde rychlost návrhového pomalého vozidla klesne pod 70 km/h (stoupání těsně před KÚ), spadá do třídy stoupání 2, pro kterou se na silnicích s neomezeným přístupem stoupací pruhy nenavrhují.

Návrh úseků střídání uspořádání 2+1

Návrh střídání úseků se dvěma jízdními pruhy v jednom směru, vychází především z uspořádání křižovatek / odpočívek (kdy dojde ke střídání uspořádání 2+1 v rámci křižovatky / odpočívky - např. druhý jízdní pruh musí být ukončen před začátkem pruhu odbočovacího, nebo připojovací pruh pokračuje dále jako druhý jízdní pruh v daném směru jízdy) a umístění úseků ve stoupání (v úseku s největším podélným sklonem 3,83 % byly navrženy 2 pruhy ve stoupání). Dodržení doporučených délek úseků od 1 000 m do 2 000 m se z výše popsanych

preferovaných důvodů u tří úseků nepodařilo splnit (úsek délky 900 m, 2 308 m a 869 m).

Změna polohy středových svodidel v příčném řezu bude provedena plynule na délce 120 m / 30 m v rámci dopravního stínu (svodidlo a SDP oscilují kolem osy hlavní trasy umístěné ve středu zpevnění).

Před napojením větví mimoúrovňových křižovatek/odpočívek jsou navrženy přídatné pruhy (není-li vyřešeno jinak v rámci změny uspořádání 2+1)

Rozsah navrhovaných protihlukových stěn (SO 761 - 769) na základě akustické studie je specifikován v rámci jednotlivých stavebních objektů PHS. Navrhované protihlukové stěny budou v násypu osazeny na rozšířenou nezpevněnou krajnici (3 m), v zářezu budou osazeny na hranu tělesa.

Základní šířka nezpevněné krajnice v úsecích se svodidlem je 1,5 m. Tato šířka nezpevněná krajnice byla navržena v celém rozsahu SO 101 (s výjimkou rozšíření pro osazení protihlukových stěn)

Příčný sklon

Základní příčný sklon v úseku s uspořádáním 2+1 (S 15,25/100) byl v souladu s „Metodika pro navrhování pozemních komunikací v uspořádání 2+1“ (VUT Brno, 2014) jako jednostranný s hodnotou 2,50%. V úseku s uspořádáním S 11,5/80 je základní příčný sklon navržen jako střechovitý 2,50%. Ve směrových obloucích je navržen příčný sklon v hodnotách pro směrodatnou rychlost $v_s = 110$ km/h (resp. 90 km/h).

Změna příčného sklonu je navržena v délce odpovídající min. a max. sklonu vzestupnice a sestupnice a s ohledem na zajištění min. výsledného sklonu v oblasti klopení mezi základními příčnými sklony -2,5 % až +2,5 % ve vztahu ke sklonu podélnému, osa klopení je v ose jízdního pásu.

Konstrukce vozovky

Uvažovaná návrhová úroveň porušení D0, třída dopravního zatížení II.

Zemní práce

Tvar zemního tělesa je navržen s ohledem na závěry a doporučení Předběžného geotechnického průzkumu (SUDOP Praha a.s., 05/2017), tj. sklony svahu násypu dle ČSN 73 6133 (lomené dle výšky) a sklony svahu zářezu jednotné 1 : 2. V oblasti MÚK Stod bylo z důvodu stísněných prostorových možností mezi stávající zástavbou nutné navrhnout armovaný svah se sklonem 60°, a to mezi staničeními km 8,460 až 8,710 vpravo.

Dle provedeného předběžného průzkumu je nutné počítat s realizací sanačních opatření, a to jak pod násypovými tělesy (plošné drény, zlepšování či výměna zeminy v podloží, zatlačování lomového kamene v místě údolní nivy vodotečí apod.), tak i v aktivní zóně (zlepšení zemin přidávkem hydraulických pojiv či jejich výměna za vhodný materiál). Zářezové svahy v nebezpečně namrzavých zeminách bude nutné chránit proti promrzání, a to výměnou horní vrstvy v tloušťce 0,5 m za nenamrzavý materiál, případně překrytím biodegrad. tkaninou.

Po dokončení všech zemních těles, budou svahy ohumusovány orníci v tl. 200 mm a osety hydroosevem. Případné jiné úpravy svahů budou upřesněny v následujícím stupni dokumentace na základě podrobného GTP.

Před zahájením vlastních zemních prací bude provedeno sejmutí humózních vrstev (součást SO 020). Podle pedologického průzkumu je území pokryto humózními vrstvami v mocnostech, které kolísají v rozmezí 0,20 – 0,50 m.

Vybavení komunikace

V koordinaci se stavebními objekty SO 49x budou na hlavní trase osazena následující zařízení:

Km 9,800 P	meteostanice + CCTV
Km 12,330 L	automatický sčítač dopravy

Komunikace bude vybavena obvyklým bezpečnostním zařízením. Volná šířka komunikace na krajnici bude vyznačena směrovými sloupky.

Migrační bariéry

Pro omezení mortality drobných živočichů, hlavně obojživelníků na vozovce budou v území jejich soustředěného výskytu instalovány trvalé bariéry, které budou navádět migrující zvířata do migračního objektu (přemostění).

SO 107 – Úprava zpevněné plochy v km 8,680 vpravo

V km 8,680 vpravo zemní těleso hlavní trasy částečně zasahuje plochu před vraty hospodářské haly zpevněnou betonovými panely. Po odstranění části panelů bude zbylá část této plochy upravena tak, aby bylo možno ji používat.

SO 110 – Turbookružní křižovatka u MÚK Nýřany

Objekt SO 110 řeší výstavbu nové pětiramenné TOK v místě ZÚ hlavní trasy. TOK byla navržena v místě stávající okružní křižovatky, kde se protíná přeložka silnice I/26, silnice II/180, místní komunikace do obce Úherce a komunikace sloužící k obsluze logistické zóny. Zachování stávající okružní křižovatky není možné, a to jak z důvodu nového ramene (SO 101), tak především z kapacitních důvodů (kapacitní posouzení bylo provedeno v rámci související dokumentace – Kapacitní posouzení křižovatek). TOK v navrženém uspořádání kapacitně vyhoví i pro největší předpokládaný rozvoj logistické zóny. Součástí objektu jsou i úpravy komunikací tvořící ramena křižovatky, a to především rozšíření silnice II/180 mezi MÚK Nýřany a navrženou TOK.

Směrové a výškové řešení

TOK byla navržena jako nestandardní – pětiramenná, s vnitřním poloměrem 20 m a jízdními pruhy šířky 3,50 m + příslušné rozšíření v oblouku. Mezi jízdními pruhy na okružním pásu bylo navrženo fyzické oddělení jízdnic pruhů v šířce 0,30 m.

Směrové i výškové řešení TOK i všech navržených úprav stávajících komunikací respektuje v co největší možné míře stávající směrové i výškové uspořádání. Nutné změny byly vyvolány zajištěním průjezdnosti pro návěsovou soupravu (trasa se nevyskytuje na seznamu tras pro nadrozměrnou přepravu a tedy ani pohyb nadrozměrných vozidel se v rámci TOK nepředpokládá) a funkčním odvodněním rozsáhlé zpevněné plochy TOK. V rámci objektu dojde k rozšíření silnice II/180 mezi MÚK Nýřany přidáním dalšího jízdnicového pruhu před TOK. Přídavný pruh vedoucí z TOK k Nýřanům bude v rámci SO 114 protažen až do stávající větve MÚK Nýřany. Výškové řešení TOK v co největší možné míře respektuje stávající výšky komunikací, které se do ní napojují. Minimální podélný sklon okružního jízdnicového pásu byl navržen 1,38 %, maximální 1,90 %, výškové lomy (vrcholový i údolnicový) byly zaobleny oblouky o poloměru 500 m. Výškové řešení silnice II/180 mezi MÚK Nýřany a TOK respektuje stávající stav s maximálním sklonem 3,55%. Ostatní komunikace zachovávají stávající výškové řešení s drobnými korekcemi v návaznosti na okružní pás, podélné sklony se pohybují v rozsahu 1,0 % až 2,5 %.

Navržené úpravy stávající MK do obce Úherce, silnice II/180 a komunikace vedoucí do logistické zóny respektují stávající řešení, dojde pouze k rozšíření nároží dle vlečných křivek, doplnění dopravních ostrůvků a nezbytným výškovým úpravám v

návaznosti na okružní pás TOK – úpravy těchto komunikací řeší samostatné stavební objekty SO 110.1, SO 110.2 a SO 110.3.

Příčné uspořádání, příčný sklon

TOK byla navržena s vnitřním poloměrem $R = 20$ m a jízdnicí pruhy základní šířky 3,50 m + rozšíření ve směrovém oblouku. Jízdní pruhy jsou lemovány vnitřními i vnějšími vodicími proužky šířky 0,25 m a mezi pruhy na okružním pásu bylo navrženo fyzické oddělení jízdnic pruhů šířky 0,30 m. Na vnější straně jízdnic pásu byla navržena zpevněná krajnice šířky 0,50 m a nezpevněná krajnice 1,50 m. Středový ostrov bude proveden jako zvýšený, nezpevněný. Základní příčný sklon zpevnění je odstředný 2,50 % směrem k nezpevněným krajnicím tak, aby voda mohla volně odtékat do navržených příkopů/po svahu násypového tělesa. Základní příčný sklon byl navržen střechovitý 2,50 %, v návaznosti na TOK a stávající povrch silnice II/180 bude provedeno klopení tak, aby došlo k plynulému napojení vozovky. Základní šířka nezpevněné krajnice v úsecích se svodidlem je 1,5 m. Příčný sklon nezpevněné krajnice je 8 % od vozovky.

Návrh ostatních komunikací respektuje stávající šířkové uspořádání + rozšíření nároží křižovatky dle vlečných křivek. Příčné sklony jsou dány návazností na stávající vozovky a okružní pás TOK.

Konstrukce vozovky

Uvažovaná návrhová úroveň porušení D0, třída dopravního zatížení I (vyšší než na hlavní trase z důvodu pomalého pohybu vozidel).

Odvodnění

Vody ze zpevněného povrchu vozovky jsou odvedeny příčným a podélným sklonem do navržených uličních vpustí (SO 330 a SO 331), nebo na svahy násypů či do silničních příkopů zasahujících minimálně 0,2 m pod zemní pláň, v případě patních příkopů hl. min. 0,3 m. Příkopy jsou převedeny trubním propustkem DN 1200 pod MK Úherce (nahrazuje stávající propustek - bude zrušen) do pravostranného příkopu SO 101, který je vyústěn do stávajícího vodního toku – Luční potok.

SO 110.1 TOK u MÚK Nýřany – paprsek průmyslová zóna

Stavební objekt řeší úpravu paprsku vedoucího do logistické zóny. Byla navržena úprava stávající silnice v co nejmenším možném rozsahu. Šířkové uspořádání respektuje stávající stav s potřebným rozšířením v místě napojení na TOK. Na vjezdu do TOK bude vytvořen přejízdny dopravní ostrůvek.

SO 110.2 TOK u MÚK Nýřany – paprsek Zbůch

Stavební objekt řeší úpravu paprsku vedoucího do obce Zbůch – silnice II/180. Byla navržena úprava v co nejmenším možném rozsahu. Šířkové uspořádání respektuje stávající stav s potřebným rozšířením nároží dle vlečných křivek a pro vložení ochranného ostrůvku na přechodu pro chodce.

SO 110.3 TOK u MÚK Nýřany – paprsek Úherce

Stavební objekt řeší úpravu paprsku vedoucího do obce Úherce. Byla navržena úprava v co nejmenším možném rozsahu. Šířkové uspořádání respektuje stávající stav s potřebným rozšířením nároží dle vlečných křivek a pro vložení přejízdnyho dělicího ostrůvku. Chodník byl navržen dle stávajícího rozsahu – je řešen samostatným objektem SO 135.

SO 111 – MÚK Chotěšov

Mimoúrovňová křižovatka SO 111 zajišťuje propojení hlavní trasy přeložky silnice I/26 SO 101 s přeložkou silnice III/2038 SO 120 severně od obce Chotěšov. Větve vpravo ve směru staničení hlavní trasy jsou navrženy ve tvaru poloviny osmičky, větve vlevo pak ve tvaru kosodélném. Na přeložku III/2038 jsou jednotlivé větve MÚK napojeny prostřednictvím okružních křižovatek, které jsou součástí SO 120.

Hlavní trasa směrem od D5 vstupuje do prostoru MÚK SO 111 v uspořádání 2+1 s dvěma pruhy vpravo ve směru staničení. V rámci křižovatky mezi napojeními jednotlivých větví MÚK dojde k přesmyku, takže hlavní trasa směrem k Holýšovu vystupuje z prostoru MÚK SO 111 v uspořádání 2+1 naopak s dvěma pruhy vlevo ve směru staničení.

Směrové a výškové řešení

Větev A (D5 – III/2038)

Odbočovací pruh větve A délky 149 m je součástí SO 101. Celková délka úpravy větve je 283 m. Směrové vedení větve umožňuje návrhovou rychlost na větvi 50 km/h. V KÚ před okružní křižovatkou jsou uvažována opatření pro vložení dělicího ostrůvku.

Výškové řešení větve 111 A je podřízeno návaznosti na niveletu hlavní trasy SO 101.

Větev B (III/2038 – Holýšov)

Připojovací pruh větve B délky 255 m je součástí SO 101. Celková délka úpravy větve je 303 m. Směrové vedení větve umožňuje návrhovou rychlost na větvi 50 km/h. V ZÚ za okružní křižovatkou jsou uvažována opatření pro vložení dělicího ostrůvku.

Výškové řešení větve 111 B je podřízeno návaznosti na niveletu hlavní trasy SO 101.

Větev C (Holýšov – III/2038)

Odbočovací pruh větve C délky 153 m je součástí SO 101. Celková délka úpravy větve je 297 m. Směrové vedení větve umožňuje návrhovou rychlost na větvi 50 km/h. Výškové řešení větve 111 C je podřízeno návaznosti na niveletu hlavní trasy SO 101.

Větev D (III/2038 – D5)

Připojovací pruh větve D délky 255 m je součástí SO 101. Celková délka úpravy větve je 259 m. Směrové vedení větve umožňuje návrhovou rychlost na větvi 40 km/h. Výškové řešení větve 111 D je podřízeno návaznosti na niveletu hlavní trasy SO 101.

Příčné uspořádání, příčný sklon

Osy větví jsou umístěny ve vnitřní hraně vnějšího (levého) vodícího proužku.

Základní příčný sklon zpevnění je jednostranný dostředný 2,5 %. V napojení na hlavní trasu a okružní křižovatky je příčný sklon přizpůsoben jejich klopení, resp. podélnému sklonu.

Změna příčného sklonu je navržena v délce odpovídající min. a max. sklonu vzestupnice a sestupnice a s ohledem na zajištění min. výsledného sklonu v oblasti klopení mezi základními příčnými sklony -2,5 % až +2,5 % ve vztahu ke sklonu podélnému, osa klopení je v ose jízdního pásu.

Základní šířka nezpevněné krajnice v úsecích se svodidlem je 1,5 m. Příčný sklon nezpevněné krajnice je 8 % od vozovky.

Odvodnění

Povrch vozovky je podélným a příčným sklonem odvodněn k nezpevněné krajnici a odtud je voda dále ze svahů a přilehlých povodí svedená do příkopů zasahujících minimálně 0,2 m pod zemní pláň nebo do patních příkopů hl. min. 0,3 m pod terénem.

Voda z příkopů je odvedena přímo do recipientů či prostřednictvím objektů SO 300 do retenčních nádrží, či jsou příkopy napojeny na stávající. V případě násypu se sklonem terénu od komunikace příkop není navrhován a voda odtéká do okolního terénu.

Před napojením větví A-B na okružní křižovatku bude zřízen trubní propustek DN 1200 délky 26,9 m. Pod větví C v km 0,120 je navržen trubní propustek DN 1000 dl. 18,4 m se zaústěním do příkopu hlavní trasy. Na větví D v km 0,164 je zřizován trubní propustek DN 1200 dl. 25,2 m, který převádí vodu z propustku z pod hlavní trasy dále pod větví a navazuje na propustek pod polní cestou SO 152 se zaústěním do stávajícího propustku pod tělesem blízké železnice.

Vybavení komunikace

Komunikace bude vybavena obvyklým bezpečnostním zařízením. Do oka MÚK sevřeného mezi větví A a SO 120 bude zřízen hospodářský sjezd.

SO 112 – MÚK Stod

Mimoúrovňová křižovatka SO 112 zajišťuje propojení hlavní trasy přeložky silnice I/26 SO 101 se stávajícími silnicemi II/230 a III/20310 na severozápadním okraji obce Stod. Křižovatka je navržena ve tvaru delty, s odsunem větví vpravo ve směru staničení hlavní trasy k napojení na silnici III/20310 a větví vlevo k napojení na silnici II/230. Tímto tvar MÚK respektuje stávající zástavbu podél koridoru hlavní trasy a nevyvolává potřebu demolicí.

Větve vlevo (C a D) se vyhýbají rodinným domkům a zahradám a přechází přes roklí s objekty bývalé ČOV. Větve vpravo (A a B) díky přeložce stávající silnice III/20310 SO 123, která bude úmyslně hlavní trasou přerušena, se podél SO 101 napojují na II/230 a nezasahují tak do objektů v areálu firmy Tondach. Zároveň je tím zajištěna taková organizace dopravy, aby si řidiči pro požadované směry z a na přeložku I/26 (obchvat Stodu) nezkracovali cestu po III/20310 přes rezidenční čtvrť, ale používali pro přístup z hlediska umístění vzhledem k obytné zástavbě a z hlediska parametrů a převažujícího stávajícího dopravního tahu a zátěže preferenční II/230.

Větve C a D jsou na stávající silnici II/230 napojeny stykovou křižovatkou s vloženým kapkovitým ostrůvkem a zvýšeným dělicím a ochranným ostrůvkem pro převedení chodců z chodníku podél II/230 (SO 137), přerušené křižovatkou. Pruh pro odbočení vlevo z II/230 na větev D je navrhován v rámci SO 124.

Větve A a B jsou napojeny na nově vzniknuvší křižovatku se stávající silnicí III/20310 a její přeložkou SO 123, po které lze z větví přímo pokračovat až k napojení na stávající silnici II/230. V obousměrné části větví A a B je vložen ochranný stín odbočovacího pruhu vlevo z SO 123 na stávající III/20310.

Hlavní trasa směrem od D5 v uspořádání 2+1 přivádí k MÚK SO 112 dva pruhy vpravo ve směru staničení. Ještě před křižovatkou dojde k ukončení režimu 2+1 a přechodu na běžné dvoupruhové uspořádání na hlavní trase.

Směrové a výškové řešení

Větev A (D5 – Stod)

Odbočovací pruh větve A délky 112 m je součástí SO 101. Celková délka úpravy větve je 162 m, návrhová rychlost na větví 35 km/h. Výškové řešení větve 112 A je podřízeno návaznosti na niveletu hlavní trasy SO 101 v ZÚ a potřebám odvodnění prostoru oka křižovatky v KÚ (terénní úprava s vyspádováním k příkopu hlavní trasy, která určuje niveletu SO 123).

Větev B (Stod – Holýšov)

Připojovací pruh větve B délky 195 m je součástí SO 101. Celková délka úpravy větve je 158 m, návrhová rychlost na větví 35 km/h. Výškové řešení větve 112 B je podřízeno návaznosti na niveletu hlavní trasy SO 101 v KÚ a potřebám odvodnění prostoru oka křižovatky v ZÚ (terénní úprava s vyspádováním k příkopu hlavní trasy, která určuje niveletu SO 123.

Větev C (Holýšov – Stod)

Odbočovací pruh větve C délky 111 m je součástí SO 101. Celková délka úpravy větve je 197 m, návrhová rychlost na větví 35 km/h. V KÚ se napojuje na úpravu stávající silnice II/230 SO 124 v jejím km 0,069. Výškové řešení větve 112 C je podřízeno návaznosti na niveletu hlavní trasy SO 101 v ZÚ a stávající niveletu II/230 v KÚ

Větev D (Stod – D5)

Připojovací pruh větve D délky 195 m je součástí SO 101. Celková délka úpravy větve je 202 m, návrhová rychlost na větví 35 km/h. V ZÚ se napojuje na úpravu stávající silnice II/230 SO 124 v jejím km 0,069. Výškové řešení větve 112 D je podřízeno návaznosti na niveletu hlavní trasy SO 101 v KÚ a stávající niveletu II/230 v ZÚ.

Příčné uspořádání, příčný sklon

Osy větví jsou umístěny ve vnitřní hraně vnějšího (levého) vodícího proužku.

Základní příčný sklon zpevnění je jednostranný dostředný 2,5 %. V napojení na hlavní trasu a stykové křižovatky je příčný sklon přizpůsoben jejich klopení, resp. podélnému sklonu.

Změna příčného sklonu je navržena v délce odpovídající min. a max. sklonu vzestupnice a sestupnice a s ohledem na zajištění min. výsledného sklonu v oblasti klopení mezi základními příčnými sklony -2,5 % až +2,5 % ve vztahu ke sklonu podélnému, osa klopení je v ose jízdního pásu. Základní šířka nezpevněné krajnice v úsecích se svodidlem je 1,5 m. Příčný sklon nezpevněné krajnice je 8 % od vozovky.

Navrhované protihlukové stěny budou v násypu osazeny na rozšířenou nezpevněnou krajnici (3 m), a to v km ZÚ – 0,080 P 111 C (SO 766) a km 0,115 P 111 D (SO 765).

Odvodnění

Povrch vozovky je podélným a příčným sklonem odvodněn k nezpevněné krajnici a odtud je voda dále ze svahů a přilehlých povodí svedená do příkopů zasahujících minimálně 0,2 m pod zemní pláň nebo do patních příkopů hl. min. 0,3 m pod terénem. Voda z příkopů je odvedena přímo do recipientů či prostřednictvím objektů SO 300 do retenčních nádrží, či jsou příkopy napojeny na stávající. V případě násypu se sklonem terénu od komunikace příkop není navrhován a voda odtéká do okolního terénu.

Voda z vozovky hlavní trasy stékající směrem k ostrůvku MÚK mezi větvemi C-D bude zachycena příkopem a svedena trubním propustkem DN 800 dl. 14,4 m pod větví C s vyústěním do násypového svahu a skluzem do příkopu.

Vybavení komunikace

Komunikace bude vybavena obvyklým bezpečnostním zařízením.

Do oka MÚK sevřeného mezi větví C a SO 124 bude zřízen hospodářský sjezd s propustkem DN 600.

SO 113 – MÚK Střelice

Mimoúrovňová křižovatka SO 113 zajišťuje propojení hlavní trasy přeložky silnice I/26 SO 101 s přeložkou silnice III/19341 SO 125 a s přeložkou stávající I/26 (výhledově II/626) SO 126 jižně od obce Střelice v místě, kde se SO 101 již zpětně napojuje na trasu stávající I/26 před koncem úseku. Tvar křižovatky je osmičkovitý s obsazením větví v severním a jižním kvadrantu. Okružní křižovatka napojující větve vlevo (C-D) ve směru staničení hlavní trasy na SO 125 (km 0,440), SO 126 (km 0,720) a přeložku polní cesty SO 157 (km 0,150) je součástí SO 125. Na větvích vpravo (A-B) je v napojení na SO 125 uvažována styková křižovatka s vloženým kapkovitým ostrůvkem (na hlavní komunikaci bez odbočovacího pruhu vlevo).

Směrové a výškové řešení

Větev A (D5 – III/19341)

Odbočovací pruh větve A délky 109 m je součástí SO 101. Celková délka úpravy větve je 231 m, návrhová rychlost na větví 35 km/h. V KÚ se napojuje na přeložku stávající silnice III/19341 SO 125 v jejím km 0,263. Výškové řešení větve 113 A je podřízeno návaznosti na niveletu hlavní trasy SO 101 v ZÚ a niveletu SO 125 v KÚ.

Větev B (III/19341 – Holýšov)

Připojovací pruh větve B délky 195 m je součástí SO 101. Celková délka úpravy větve je 229 m, návrhová rychlost na větví 35 km/h. V ZÚ se napojuje na přeložku stávající silnice III/19341 SO 125 v jejím km 0,263. Výškové řešení větve 113 B je podřízeno návaznosti na niveletu hlavní trasy SO 101 v KÚ a niveletu SO 125 v ZÚ.

Větev C (Holýšov – III/19341)

Odbočovací pruh větve C délky 126 m je součástí SO 101. Celková délka úpravy větve je 194 m, návrhová rychlost na větví 35 km/h. V KÚ před okružní křižovatkou jsou uvažována opatření pro vložení dělicího ostrůvku. Výškové řešení větve 113 C je podřízeno návaznosti na niveletu hlavní trasy SO 101 v ZÚ a niveletu okružního jízdního pásu v KÚ.

Větev D (III/19341 – D5)

Připojovací pruh větve D délky 195 m je součástí SO 101. Celková délka úpravy větve je 181 m, návrhová rychlost na větví 35 km/h. V ZÚ za okružní křižovatkou jsou uvažována opatření pro vložení dělicího ostrůvku. Výškové řešení větve 113 D je podřízeno návaznosti na niveletu hlavní trasy SO 101 v KÚ a niveletu okružního jízdního pásu v ZÚ.

Příčné uspořádání, příčný sklon

Osy větví jsou umístěny ve vnitřní hraně vnějšího (levého) vodicího proužku.

Vozovka větví ve směrových obloucích bude příslušně rozšířena dle ČSN 73 6102, pro $R = 35$ m činí rozšíření na vnitřní straně 1,75 m a na vnější straně 1,50 m a pro $R = 50$ m na vnitřní straně 1,15 m a na vnější straně 1,05 m.

Základní příčný sklon zpevnění je jednostranný dostředný 2,5 %. V napojení na hlavní trasu a okružní a stykovou křižovatkou je příčný sklon přizpůsoben jejich klopení, resp. podélnému sklonu. Změna příčného sklonu je navržena v délce odpovídající min. a max. sklonu v sestupnici a s ohledem na zajištění min. výsledného sklonu v oblasti klopení mezi základními příčnými sklony -2,5 % až +2,5 % ve vztahu ke sklonu podélnému, osa klopení je v ose jízdního pásu. Základní šířka nezpevněné krajnice v úsecích se svodidlem je 1,5 m. Příčný sklon nezpevněné krajnice je 8 % od vozovky.

Odvodnění

Povrch vozovky je podélným a příčným sklonem odvodněn k nezpevněné krajnici a odtud je voda dále ze svahů a přilehlých povodí svedena do příkopů zasahujících minimálně 0,2 m pod zemní pláň nebo do patních příkopů hl. min. 0,3 m pod terénem. Voda z příkopů je odvedena přímo do recipientů či prostřednictvím objektů SO 300 do retenčních nádrží, či jsou příkopy napojeny na stávající. V případě násypu se sklonem terénu od komunikace příkop není navrhován a voda odtéká do okolního terénu.

Za přechodem jednopruhových částí větví A-B v obousměrný úsek bude zřízen trubní propustek DN 1200 délky 25,1 m. Voda z vozovky hlavní trasy stékající směrem k ostrůvkům MÚK mezi větvemi A-B a C-D bude zachycena příkopem a svedena trubním propustkem DN 800 dl. 14,8 m a 15,5 m pod větví A a D s vyústěním do příkopu hlavní trasy.

Vybavení komunikace

Komunikace bude vybavena obvyklým bezpečnostním zařízením.

Do oka MÚK sevřeného mezi větví D a SO 125 bude zřízen hospodářský sjezd, do oka mezi větví B a SO 125 pak hospodářský sjezd s propustkem DN 600.

SO 114 – Úprava větve MÚK Nýřany

V rámci výstavby TOK (SO 110) bylo nutné navrhnout rozšíření silnice II/180 v úseku mezi TOK a MÚK Nýřany o jeden jízdní pruh v každém jízdním směru. Tento objekt řeší prodloužení přídatného pruhu ve směru Stod – Nýřany až do prostoru stávající MÚK Nýřany, kde bude tvořit odbočovací pruh pro odbočení vpravo ve směru Stod – dálnice D5 směr Praha. Tato úprava vyžaduje rozšíření násypového tělesa a vozovky o cca 4,25 m a vyvolá rovněž demolici a výstavbu nového dálničního oplocení – řešeno v samostatném stavebním objektu. Směrové a výškové řešení plně respektuje stávající stav, příčné sklony odpovídají stávajícím příčným sklonům. Systém odvodnění zůstává zachován – prostřednictvím příčných a podélných sklonů na svah násypového tělesa.

SO 120 – Přeložka silnice III/2038

Cca v km 5,500 přeruší hlavní trasa přeložky I/26 stávající silnici III/2038 spojující Chotěšov a Kotovice. Z tohoto důvodu je navrhována přeložka III/2038 SO 120.

Nová trasa je umístěna začátkem úpravy cca 400 m severně od začátku obce Chotěšov s napojením stykovou křižovatkou s vloženým kapkovitým ostrůvkem na stávající silnici I/26, jejíž úprava rozšířením pro vložení odbočovacího pruhu vlevo na SO 120 je součástí SO 122, napojení SO 120 na SO 122 v jejím km 0,258. Vstřícně k zaústění SO 120 na stávající I/26 bude výhledově umístěno napojení obchvatu stávající silnice II/180 kolem Chotěšova (přebudování stykové křižovatky na průsečnou).

Poloha přeložky je podmíněna nutností překonat výškově křížení se stávající železnicí, resp. její výhledovou úpravou v rámci související investice Modernizace trati Plzeň – Domažlice – státní hranice SRN (km 0,261 SO 120) a křížení s hlavní trasou přeložky I/26 (km 0,474 SO 120 = km 4,393 SO 101). Přeložka III/2038 překračuje železniční trať nadjezdem SO 222 a hlavní trasu nadjezdem SO 221. V km 0,400, resp. 0,713 jsou na přeložku III/2038 prostřednictvím okružní křižovatky I, resp. II (součást SO 120) napojeny větve C a D, resp. větve A a B SO 111 MÚK Chotěšov a přeložka stávající silnice III/0266 SO 121 do Týnce. V oblasti okružních křižovatek jsou na SO 120 provedena opatření pro vložení dělicích ostrůvků. V konci úpravy navazuje SO 120 na stávající III/2038 do Kotovic před odbočkou na Hořkovice.

V km 1,700 vlevo bude z přeložky zřízen v rámci SO 120.1 sjezd na opuštěnou část stávající III/2038. V km 0,865 – 0,924 vlevo a km 0,770 – 0,829 vpravo jsou na přeložce III/2038 v blízkosti OK II uvažovány zálivy autobusových zastávek sloužících pro dopravní obsluhu Týnce. Délka vyřazovacího a zařazovacího klínu zálivu je navržena 25 m, délka nástupní hrany 19 m. K zálivu BUS vpravo je z Týnce podél SO 121, kolem OK II až na nástupiště BUS doveden chodník SO 136. Tento chodník je přechodem pro chodce převeden přes paprsek SO 120 za OK II (vložený ochranný ostrůvek šířky 2,50 m) na druhou stranu, odkud pokračuje až na nástupiště zálivu BUS vlevo (umístění ve větší vzdálenosti od OK II dané dodržím rozhledu). Podél svodidla na okraji chodníku je pro silniční kategorii (oproti místním komunikacím) navrženo rozšíření zpevnění (pro dodržení volné šířky) o 0,50 m.

Směrové řešení:

Celková délka úpravy je 1 840 m. Trasa je tvořena delšími mezipřímými a směrovými oblouky s poloměry 250 m a 375 m a přechodnicemi délky 70 m.

Výškové řešení:

Niveleta je navržena s ohledem na nutnost překonání železniční trati a hlavní trasy přeložky I/26 a na potřeby odvodnění, s napojením na stávající stav v ZÚ a KÚ.

Šířkové uspořádání:

SO 120 je v úseku od ZÚ po OK II v km 0,713 navržen v kategorii S 9,5/70, v úseku od OK II do KÚ pak v kategorii S 7,5/70. Důvodem volby kategorie S 9,5 je propojení hlavní trasy přeložky I/26 SO 101 prostřednictvím MÚK Chotěšov SO 111 a SO 120 se stávající I/26, po které je od obce Zbůch vedena v peáži silnice II/180.

Základní příčný sklon zpevnění je střešovité 2,5 %. V napojení na SO 122 a okružní křižovatky je příčný sklon přizpůsoben jejich klopení, resp. podélnému sklonu. Příčný sklon okružního jízdního pásu je odstředivý 2,5 %. Změna příčného sklonu je navržena v délce odpovídající min. a max. sklonu vzestupnice a sestupnice a s ohledem na zajištění min. výsledného sklonu v oblasti klopení mezi základními příčnými sklony -2,5 % až +2,5 % ve vztahu ke sklonu podélnému, osa klopení je v ose jízdního pásu.

Základní šířka nezpevněné krajnice v úsecích se svodidlem je 1,5 m. Příčný sklon nezpevněné krajnice je 8 % od vozovky.

Odvodnění

Povrch vozovky je podélným a příčným sklonem odvodněn k nezpevněné krajnici a odtud je voda dále ze svahů a přilehlých povodí svedená do příkopů zasahujících minimálně 0,2 m pod zemní pláň nebo do patních příkopů hl. min. 0,3 m pod terénem. Voda z příkopů je odvedena přímo do recipientů či prostřednictvím objektů SO 300 do retenčních nádrží, či jsou příkopy napojeny na stávající. V případě násypu se sklonem terénu od komunikace příkop není navrhován a voda odtéká do okolního terénu.

SO 120.1 – Přeložka silnice III/2038 – sjezd v km 1,7

V km 1,700 vlevo bude z přeložky III/2038 SO 120 zřízen sjezd (šířkově v uspořádání S 6,5, ve směrovém oblouku poloměru $R = 40$ m) na opuštěnou část stávající III/2038, která bude před přerušením hlavní trasou převedena na polní cestu SO 153 do souběhu s SO 101 vlevo, pokračující dále až k přeložce stávající polní cesty SO 154 křižující hlavní trasu nadjezdem SO 224. Zbytek opuštěné stávající silnice III/2038 do Chotěšova za přerušením hlavní trasou bude, stejně jako prvá část,

ponechána a bude sloužit pro obsluhu sousedních pozemků. Ze sjezdu SO 120.1 na stávající III/2038 bude zřízen hospodářský sjezd s propustkem DN 600.

SO 121 – Přeložka silnice III/0266

Cca v km 4,740 přeruší hlavní trasa přeložky I/26 stávající silnici III/0266 spojující Chotěšov a Týnec. Z tohoto důvodu je navrhována přeložka III/0266 SO 121. Začátek úpravy se nachází na začátku obce Týnec, kde se napojuje na stávající III/0266. Úprava končí zaústěním do okružní křižovatky II (součást SO 120) v km 0,713 SO120 s možností napojení na přeložku III/2038 SO120 či větve A a B MÚK Chotěšov SO 111. Před napojením do okružní křižovatky jsou na SO 121 provedena opatření pro vložení dělicího ostrůvku.

Podél celé úpravy vpravo je navržen chodník SO 136, pokračující dále na SO 120 k zálivům BUS sloužícím pro dopravní obsluhu Týnce a dále na opuštěnou přerušenu část přeložené silnice III/0266 z Týnce směrem k Chotěšovu jako stezka pro pěší a cyklisty, na kterou ještě dále navazuje SO 134 s lávkou SO 223 přes hlavní trasu SO 101. Podél svodidla na okraji chodníku je pro silniční kategorii (oproti místním komunikacím) navrženo rozšíření zpevnění (pro dodržení volné šířky) o 0,50 m.

Směrové řešení:

Celková délka úpravy je 253 m. Směrové oblouky mají poloměry 150 m a 100 m s přechodnicemi délky 50 m.

Výškové řešení:

Niveleta je dána napojením na výškové řešení SO 120 (navrženo s ohledem na nutnost překonání železniční trati a hlavní trasy přeložky I/26 a na potřeby odvodnění) a na stávající stav v ZÚ. Maximální podélný sklon je 2,50 %, minimální 0,75 %.

Šířkové uspořádání:

SO 121 je navržen v kategorii S 6,5/50. Základní příčný sklon zpevnění je střešovité 2,5 %. V napojení na okružní křižovatku je příčný sklon přizpůsoben jejímu klopení, resp. podélnému sklonu. Změna příčného sklonu je navržena v délce odpovídající min. a max. sklonu vzestupnice a sestupnice a s ohledem na zajištění min. výsledného sklonu v oblasti klopení mezi základními příčnými sklony -2,5 % až +2,5 % ve vztahu ke sklonu podélnému, osa klopení je v ose jízdního pásu.

Základní šířka nezpevněné krajnice v úsecích se svodidlem je 1,5 m. Příčný sklon nezpevněné krajnice je 8 % od vozovky.

Odvodnění

Povrch vozovky je podélným a příčným sklonem odvodněn k nezpevněné krajnici a odtud je voda dále ze svahů a přilehlých povodí svedená do příkopů zasahujících minimálně 0,2 m pod zemní pláň nebo do patních příkopů hl. min. 0,3 m pod terénem. Voda z příkopů je odvedena přímo do recipientů či prostřednictvím objektů SO 300 do retenčních nádrží, či jsou příkopy napojeny na stávající. V km 0,220 bude zřízen trubní propustek DN 1200délky 33,2 m.

SO 122 – Úprava stávající silnice I/26 u MÚK Chotěšov

Jedná se o úpravu stávající silnice I/26 v místě napojení přeložky stávající silnice III/2038 (km 0,258 SO 122) rozšířením pro vložení pruhu pro odbočení vlevo na SO 120 a ochranného stínu naproti. Dotčená styková křižovatka SO 120 a SO 122 se nachází cca 400 m severně od začátku obce Chotěšov. Vstříčně k zaústění SO 120

na stávající I/26 bude výhledově umístěno napojení obchvatu stávající silnice II/180 kolem Chotěšova (přebudování stykové křižovatky na průsečnou).

Celková délka úpravy je 386 m. Směrové a výškové vedení a klopení SO 122 probíhá ve stávajících poměrech. Kategorie úpravy je uvažována S 9,5/80, šířka pruhu pro odbočení vlevo je 3,25 m. Vozovka ve směrových obloucích není rozšířena. Základní šířka nezpevněné krajnice v úsecích se svodidlem je 1,5 m. Stávající I/26 probíhá v úseku dotčeném SO 122 po terénu či mírném zářezu, rozhled pro zastavení na stykové křižovatce dodržen ($v = 90$ km/h).

System odvodnění je zachován stávající, v km 0,212 dojde k prodloužení stávajícího propustku o 5,0 + 5,9 m, který je vyústěn do terénu. V km 0,180 vlevo a v km 0,240 vpravo jsou navrženy hospodářské sjezdy s propustky DN 600 (cca v místě stávajících sjezdů ze stávající I/26).

SO 123 – Přeložka silnice III/20310

Cca v km 8,320 přeruší hlavní trasa přeložky I/26 stávající silnici III/20310 spojující Stod a Kotovice. V rámci MÚK Stod je úmyslně uvažováno s přerušením stávající III/20310 namísto zajištění mostního objektu v křížení s SO 101. Silnice III/20310 na severozápadním okraji Stodu bude v rámci SO 123 přeložena od Kotovic do souběhu vpravo s hlavní trasou s napojením na II/230 v ZÚ (= km 0,215 SO 124) stykovou křižovatkou s vloženým kapkovitým ostrůvkem a zvýšeným dělicím a ochranným ostrůvkem pro převedení chodců z chodníku podél II/230 (SO 137), přerušeného křižovatkou. Na stávající II/230 je v rámci SO 124 uvažován pruh pro odbočení vlevo na SO 123. Z důvodu prostorové stísněnosti a vyhnutí se kolizi s objekty v areálu firmy Tondach je trasa SO 123 v ZÚ přimknuta k SO 101, kde je navržen vyztužený svah násypu.

V KÚ SO 123 vznikne styková křižovatka se stávající III/20310 (krátká výšková úprava paprsku součástí SO 123) a s průběžným pokračováním na větve A a B MÚK Stod SO 112. Na SO 123 bude umístěn pruh pro odbočení vlevo na stávající přerušenou III/20310 s vloženým kapkovitým ostrůvkem. V obousměrné části větví A a B SO 112 je vložen ochranný stín odbočovacího pruhu vlevo.

Přeložka III/20310 SO 123 je tak nedílnou součástí MÚK Stod, zajišťující spojnici z hlavní trasy přeložky I/26 SO 101 na stávající II/230 i III/20310 při takové organizaci dopravy, aby si řidiči pro požadované směry z a na obchvat I/26 Stodu nezkracovali cestu po stávající III/20310 přes rezidenční čtvrť namísto objížděky po preferenční II/230 (umístění vzhledem k obytné zástavbě, parametry a převažující stávající dopravní tah a zátěž). Celková délka úpravy je 340 m. Niveleta je navržena s ohledem na návaznost na stávající stav v ZÚ a na potřebu odvodnění prostoru oka křižovatky v KÚ (terénní úprava s vyspádováním k příkopu hlavní trasy, který je s ohledem na retenční nádrž SO 372 nadvýšen).

Úprava části stávající III/20310 je podřízena napojení na přeložku III/20310 v ZÚ a na stávající stav v KÚ. Maximální podélný sklon je 5,45 %, minimální 1,00 %.

Šířkové uspořádání:

Přeložka III/20310 SO 123 je navržena v kategorii S 7,5/50. Základní příčný sklon zpevnění je střešovité 2,5 %. V napojení na SO 124 je příčný sklon přizpůsoben jeho klopení, resp. podélnému sklonu, příčný sklon úpravy stávající III/20310 kopíruje podélný sklon přeložky III/20310. Změna příčného sklonu je navržena v délce odpovídající min. a max. sklonu v sestupnici a s ohledem na zajištění min. výsledného sklonu v oblasti klopení mezi základními příčnými sklony -2,5 % až +2,5 % ve vztahu ke sklonu podélnému, osa klopení je v ose jízdního pásu.

Základní šířka nezpevněné krajnice v úsecích se svodidlem je 1,5 m. Příčný sklon nezpevněné krajnice je 8 % od vozovky.

Navrhovaná protihluková stěna SO 768 je umístěna na hranu zářezu v km ZÚ – 0,098.

Odvodnění

Povrch vozovky je podélným a příčným sklonem odvodněn k nezpevněné krajnici a odtud je voda dále ze svahů a přilehlých povodí svedená do příkopů zasahujících minimálně 0,2 m pod zemní pláň nebo do patních příkopů hl. min. 0,3 m pod terénem. Voda z příkopů je odvedena přímo do recipientů či prostřednictvím objektů SO 300 do retenčních nádrží, či jsou příkopy napojeny na stávající. V případě násypu se sklonem terénu od komunikace příkop není navrhován a voda odtéká do okolního terénu.

SO 124 – Úprava silnice II/230

Jedná se o úpravu stávající silnice II/230 ve Stodu v oblasti křížení s hlavní trasou (km 0,177 SO124 = km 8,614 SO 101) mezi křižovatkou stávajících silnic II/230 x II/20310 za železniční tratí a vjezdem do areálu Tondach. Hlavní trasa přechází nad SO 124 po mostě SO 207. Stávající zpevnění bude rozšířeno kvůli vložení (alespoň) zkrácených odbočovacích pruhů vlevo na přeložku stávající III/20310 SO 123 (km 0,215 SO 124) a na větev D MÚK Stod SO 112 (směr Stod – D5, km 0,069 SO 124) a jejich ochranných stínů naproti.

Celková délka úpravy je 300 m. Směrové a výškové vedení a klopení SO 124 probíhá ve stávajících poměrech (směrová přímá). Kategorie úpravy je uvažována S 7,5/50, šířka pruhu pro odbočení vlevo je 3,00 m.

Pruh pro odbočení vlevo je vložen nesymetricky vpravo od osy, jelikož po levé straně se nachází množství sjezdů k nemovitostem a odvodňovací příkop. Po pravé straně II/230 probíhá stávající chodník, který bude v souvislosti s rozšířením vozovky v šířce 3,00 m přeložen v rámci SO 137. Odbočovací pruh vlevo na SO 111 D navazuje přímo na ochranný stín odbočení vlevo na SO 123 (rozšíření v konstantní šířce i pod mostem SO 207 bez zúžení a opětovného rozšíření).

Konstrukce vozovky: uvažuje se s plnou konstrukcí v celé šířce, tj. nejen s novými vrstvami v rozšíření, ale včetně výměny stávajících vrstev současné vozovky.

Stávající II/230 probíhá v úseku dotčeném SO 124 jako místní komunikace v okolní zástavbě po terénu, rozhled pro zastavení na stykových křižovatkách dodržen (v = 50 km/h).

System odvodnění je zachován stávající, stávající příkop vlevo bude pročištěn a za podjezdem mostu SO 207, který ho přeruší, bude napojen na pravý příkop hlavní trasy.

Stávající sjezdy vlevo k okolním nemovitostem a pozemkům nebudou dotčeny.

SO 125 – Přeložka silnice III/19341

Cca v km 12,040 přeruší hlavní trasa přeložky I/26 (zde již ve stopě stávající I/26) stávající silnici III/19341 do obce Střelice vzdálené cca 1 km na sever od I/26. Z tohoto důvodu je navrhována přeložka III/19341 SO 125. Nová trasa leží směrově cca v koridoru stávající III/19341, avšak s příznivějším kolmým úhlem křížení hlavní trasy (km 0,376 SO 125 = km 12,012 SO 101). Jedná se zejména o výškovou přeložku, kdy SO 125 přejde nad hlavní trasou prostřednictvím nadjezdu SO 225.

V ZÚ se SO 125 napojuje na stávající III/19341. V km 0,263 se vlevo připojují na SO 125 větve A a B MÚK Střelice SO 113, odbočovací pruh vlevo není zřizován. V KÚ km 0,440 dochází k propojení SO 125 s větvemi C a D MÚK Střelice SO 113, s

přeložkou stávající I/26 (výhledově II/626) SO 126 (km 0,720) a s přeložkou polní cesty SO 157 (km 0,150) prostřednictvím okružní křižovatky, která je součástí SO 125. Před okružní křižovatkou jsou uvažována opatření pro vložení dělicího ostrůvku. V km 0,070 vlevo a v km 0,090 vpravo je navržen hospodářský sjezd.

Směrové řešení:

Celková délka úpravy je 440 m. Trasa je tvořena přímými a směrovým obloukem s poloměrem 375 m a přechodnicemi délky 70 m. Vnější průměr okružního jízdniho pásu (včetně zpevněné krajnice) je 41 m.

Výškové řešení:

Niveleta je navržena s ohledem na nutnost překonání hlavní trasy přeložky I/26 s napojením na stávající stav v ZÚ.

Maximální podélný sklon je 4,00 %, minimální 0,50 %. Výškové řešení OK je dáno výškovými možnostmi napojení jednotlivých paprsků (včetně navázání jejich příčného sklonu na podélný sklon OK) a potřebami odvodnění. Podélný sklon je 2,50 %.

Šířkové uspořádání:

SO 125 je navržen v kategorii S 7,5/70. Základní příčný sklon zpevnění je střešovitý 2,5 %. V napojení na okružní křižovátku je příčný sklon přizpůsoben jejímu klopení, resp. podélnému sklonu. Příčný sklon okružního jízdniho pásu je odstředný 2,5 %. Změna příčného sklonu je navržena v délce odpovídající min. a max. sklonu vzestupnice a sestupnice a s ohledem na zajištění min. výsledného sklonu v oblasti klopení mezi základními příčnými sklony -2,5 % až +2,5 % ve vztahu ke sklonu podélnému, osa klopení je v ose jízdniho pásu.

Základní šířka nezpevněné krajnice v úsecích se svodidlem je 1,5 m Příčný sklon nezpevněné krajnice je 8 % od vozovky.

Zemní práce

SO 125 je veden převážně v násypu výšky až 8,5 m, v ZÚ pak v mírném zářezu.

Odvodnění

Povrch vozovky je podélným a příčným sklonem odvodněn k nezpevněné krajnici a odtud je voda dále ze svahů a přilehlých povodí svedená do příkopů zasahujících minimálně 0,2 m pod zemní pláň nebo do patních příkopů hl. min. 0,3 m pod terénem. Voda z příkopů je odvedena přímo do recipientů či prostřednictvím objektů SO 300 do retenčních nádrží, či jsou příkopy napojeny na stávající. V případě násypu se sklonem terénu od komunikace příkop není navrhován a voda odtéká do okolního terénu.

SO 126 – Přeložka stávající silnice I/26 u MÚK Střelice

V úseku ke konci úpravy přeložky I/26 SO 101 se hlavní trasa dostává do stopy stávající I/26. Z tohoto důvodu musí být v rámci SO 126 přeložena stávající silnice I/26 do souběhu s SO 101 vlevo s napojením na MÚK Střelice SO 113 v okružní křižovatce SO 125 jako výhledová silnice II/626.

V ZÚ se SO 126 napojuje na stávající I/26. V KÚ km 0,720 dochází k propojení SO 126 s větvemi C a D MÚK Střelice SO 113, s přeložkou stávající III/19341 SO 125 (km 0,440) a s přeložkou polní cesty SO 157 (km 0,150) prostřednictvím okružní křižovatky (součástí SO 125). Před okružní křižovatkou jsou uvažována opatření pro vložení dělicího ostrůvku.

Směrové řešení:

Celková délka úpravy je 720 m. Odchýlení trasy SO 126 od stávající stopy I/26 je provedeno S linií s protisměrnými oblouky a s krajními přechodnicemi délky 80 m. Vystoupaní na násyp do výškové úrovně okružní křižovatky SO 125 proběhne v odklonu daném směrovým obloukem a s krajní přechodnicí o délce 80 m.

Výškové řešení:

Niveleta je dána napojením na výškové řešení SO 125 (navrženo s ohledem na nutnost překonání hlavní trasy přeložky I/26), resp. OK SO 125 a na stávající stav v ZÚ.

Maximální podélný sklon je 4,50 %, minimální 0,50 %.

Šířkové uspořádání:

SO 126 je navržen v kategorii S 9,5/70. Základní příčný sklon zpevnění je střešovité 2,5 %. Ve směrových obloucích je navržen dostředný sklon, který odpovídá návrhové rychlosti a velikosti poloměru a orientaci oblouku $R = 1\ 200\ m$ $p = 2,5\ %$ a pro $R = 750\ m$ $p = 4\ %$. V napojení na okružní křižovatku je příčný sklon přizpůsoben jejímu klopení, resp. podélnému sklonu. Změna příčného sklonu je navržena v délce odpovídající min. a max. sklonu vzestupnice a sestupnice a s ohledem na zajištění min. výsledného sklonu v oblasti klopení mezi základními příčnými sklony -2,5 % až +2,5 % ve vztahu ke sklonu podélnému, osa klopení je v ose jízdního pásu.

Základní šířka nezpevněné krajnice v úsecích se svodidlem je 1,5 m. Příčný sklon nezpevněné krajnice je 8 % od vozovky.

Zemní práce

SO 126 je veden v polovině trasy v násypu výšky cca 6,0 m, ve zbytku trasy pak po terénu. Vpravo ve směru staničení je těleso násypu SO 126 v souběhu s tělesem hlavní trasy SO 101, která se nachází v zářezu.

Odvodnění

Povrch vozovky je podélným a příčným sklonem odvodněn k nezpevněné krajnici a odtud je voda dále ze svahů a přilehlých povodí svedená do příkopů zasahujících minimálně 0,2 m pod zemní pláň nebo do patních příkopů hl. min. 0,3 m pod terénem. Voda z příkopů je odvedena přímo do recipientů či prostřednictvím objektů SO 300 do retenčních nádrží, či jsou příkopy napojeny na stávající. V případě násypu se sklonem terénu od komunikace příkop není navrhován a voda odtéká do okolního terénu.

Odvodnění SO 126 vpravo je v souběhu s SO 101 zajištěno příkopem hlavní trasy. V km 0,005 se nachází stávající trubní propustek délky 16,2 m pod stávající komunikací I/26 (nebude upravován).

SO 127 – Úprava silnice III/18039 pod mostem SO 202

Předmětem objektu SO 127 bude úprava části silnice III/18039 zasažené stavbou mostu SO 202 do původního stavu. Nebude upravováno šířkové ani výškové uspořádání komunikace.

SO 128 – Úprava místní komunikace u retenční nádrže ve Stodu

V rámci objektu SO 128 bude provedena oprava vozovky v celé šířce místní komunikace, která bude sloužit pro příjezd k retenční nádrži SO 371.

SO 129 – Samostatné sjezdy na pozemky

V rámci objektu SO 129 budou zřízeny sjezdy ze stávajících komunikací na pozemky rozdělené stavbou I/26. V prostoru obce Úherce jde o dva sjezdy ze stávajících

silnice III/18039 a dva sjezdy ze stávající II/180 cca 150 m a 850 m od turbookružní křižovatky.

Ze stávající silnice III/0266 mezi Týncem a Chotěšovem je navržen sjezd naproti zaústění polní cesty SO 152 (od Chotěšova potud bude stávající III/0266 zachována pouze pro přístup na pozemky, odtud až k hlavní trase a SO 120 bude přístup na stávající III/0266 pro motoristickou dopravu vyloučen) a dále v části mezi hlavní trasou a SO 120 u ZÚ chodníku a cyklostezky SO 134.

Ze stávající silnice III/20310 je v místě, kde je přerušena novou silnicí I/26, navržen ze strany od obce Stod sjezd pro přístup na pozemky v délce cca 58 m. Pod mostem přes Radbuzu SO 208 bude v km 10,155 zřízen přejezd přes samostatný příkop SO 101 s propustkem DN 1000 dl. 9,8 m. Další přejezd s propustkem DN 800 dl. 12,3 m je uvažován přes otevřený samostatný příkop SO 101 od propustku pod hlavní trasou v km 10,883 k retenční nádrži SO 374, který dělí pozemky.

Součástí sjezdů bude propustek tam, kde sjezd přerušuje stávající příkop, a chránička pro sdělovací kabel tam, kde sjezd tento kabel křížuje.

SO 130 – Odpočívka vlevo

SO 131 – Odpočívka vpravo

V km cca 6,8 jsou navrženy dvě jednostranné dálniční odpočívky. Podle podkladu „Typový návrh odpočívek na dálnicích“ (Valbek s.r.o., 11/2015) se z hlediska kapacity parkovacích ploch a vybavení jedná o tzv. STŘEDNÍ dálniční odpočívku, variantu TO.2.1 s čerpací stanicí pohonných hmot.

V km cca 6,8 jsou navrženy dvě jednostranné dálniční odpočívky. Součástí DÚR, je řešeno pouze zajištění technické infrastruktury pro obě odpočívky: přívod vody (SO 353), odvedení dešťových a splaškových vod z odpočívky (SO 303, 304, 336, 337), přívod elektřiny (SO 434) a veřejné osvětlení odpočívky (SO 435). Dešťové vody ze zpevněných povrchů odpočívek budou svedeny do dešťové usazovací nádrže s odlučovačem ropných látek (SO 360). DUN bude umístěna na ploše levé odpočívky.

Na základě požadavku Policie ČR by na odpočívce mělo být zřízeno kontrolní místo PČR.

Z prostoru levé odpočívky (SO 130) bude rovněž zbudován sjezd (SO 140) pro přístup údržby k navrhované retenční nádrži (SO 370).

SO 134 – Chodník a cyklostezka v km 4,740

Objekt řeší úpravu současné silnice III/0266, která spojuje obce Týnec a Chotěšov. Tato silnice bude pro motorovou dopravu přeložena v rámci řešení MÚK Chotěšov a v rozsahu od napojení na přeložku silnice III/2038 až po napojení polní cesty SO 152 bude sloužit pouze jako smíšená stezka pro pěší a cyklisty. Objekt SO 134 řeší nezbytné směrové a výškové úpravy této komunikace pro převedení přes hlavní trasu po lávce, navrhované v rámci SO 223.

Směrové a výškové řešení:

Na ZÚ i KÚ se trasa napojuje na stávající silnici III/0266. Trasa je navržena z přímých úseků a oblouků bez přechodnic. Výškové řešení je dáno napojením na stávající stav v místě ZÚ a KÚ a potřebnou výškou v místě křížení s hlavní trasou. Maximální podélný sklon je navržen 6,0 %, minimální podélný sklon je 1,06 %.

Příčné uspořádání, konstrukce vozovky:

Cesta byla navržena jako obousměrná smíšená stezka pro pěší a cyklisty s šířkou zpevnění 3,0 m a nezpevněnými krajnicemi 0,5 m. Příčný sklon je jednostranný 2,0 % (na lávce střechovitý). Stezka je uvažovaná s nestmelenou konstrukcí vozovky.

Po obou stranách stezky bude na násypovém tělese osazeno bezpečnostní dopravní zábradlí výšky 1,3 m.

Odvodnění:

Odvodnění zpevněných ploch je uvažováno prostřednictvím podélných a příčných sklonů na násypové těleso. Dále byl navržen pravostranný příkop odvádějící vodu z přilehlého povodí do stávajících příkopů či do příkopů hlavní trasy.

SO 135 – Chodníky v TOK u MÚK Nýřany

V rámci TOK byl navržen chodník mezi větvemi z obce Úherce a logistickou zónou. Chodník je veden po obvodu TOK, paprsky překonává úrovně pomocí míst pro přecházení s dělicími ochrannými ostrůvky. Tento chodník nahrazuje chodník stávající. Šířka respektuje původní šířku chodníku – 3,50 m + bezpečnostní odstup 0,5 m od vozovky, tak aby byl umožněn smíšený pohyb chodců i cyklistů. V místě paprsku vedoucího do obce Úherce je chodník ukončen shodně se stávajícím stavem – obruba bude snížena, bude proveden varovný pás a dále bude provoz chodců a cyklistů vzhledem k nízké intenzitě dopravy veden jako smíšený se silničním provozem. Na paprsku vedoucím do logistické zóny dojde k plynulému napojení na stávající chodník.

SO 136 – Chodník u Týnce

Chodník je navrhován z Týnce podél celé úpravy přeložky III/0266 SO 121 vpravo a kolem OK II SO 120 až k zálivu zastávky BUS vpravo na přeložce III/2038 SO 120. Dále je chodník přechodem pro chodce převeden přes paprsek SO 120 za OK II (vložený ochranný ostrůvek šířky 2,50 m součástí SO 120) na levou stranu, odkud jednak pokračuje k zálivu zastávky BUS vlevo na SO 120 a jednak odbočuje v km 0,770 SO 120 na opuštěnou přerušenu část přeložené silnice III/0266 z Týnce směrem k Chotěšovu jako stezka pro pěší a cyklisty, na kterou dále navazuje SO 134 s lávkou SO 223 přes hlavní trasu.

Nástupiště BUS jsou rovněž součástí SO 136, zastávky BUS mají sloužit pro dopravní dostupnost Týnce. K objektu náleží i navazující zemní těleso za chodníkem.

Šířka chodníku je navrhována v úseku s provozem pěších a cyklistů 3,50 m (= 0,50 m BO, v němž bude umístěno zároveň svodidlo + 0,25 m BO ke svodidlu + 2 x 1,00 m pruh pro cyklisty + 2 x 0,25 m BO mezi pruhy pro cyklisty + 0,25 m BO k zábradlí) a v úseku s provozem pouze pěších 2,50 m (= 0,50 m BO, v němž bude umístěno zároveň svodidlo + 0,25 m BO ke svodidlu + 2 x 0,75 m pruh pro chodce + 0,25 m BO k zábradlí). Šířka nástupiště je 2,50 m. Pod odbočkou chodníku na stávající III/0266 bude zřízen trubní propustek DN 1000 délky 18,5 m.

SO 137 – Přeložka chodníku podél II/230 ve Stodu

Po pravé straně stávající II/230 ve Stodu směrem od centra, která je upravována pro zřízení odbočovacích pruhů vlevo (SO 124), probíhá stávající chodník. Ten bude v souvislosti s rozšířením vozovky nesymetricky vpravo přeložen v rámci SO 137.

Chodník SO 137 začíná v ZÚ SO 124 navázáním na stávající, konec přeložky chodníku je u vjezdu do areálu Tondach (KÚ SO 124).

Navrhovaná šířka překládaného chodníku je 3,00 m, což cca odpovídá šířce stávajícího chodníku. Minimální šířka požadovaná je 2,00 m (2,25 m včetně BO k opěře nadjezdu v podchodu pod hlavní trasou). V místech napojení větví C-D MÚK Stod SO 112 a přeložky III/20310 SO 123 na II/230 je chodník zatažen až do ústí těchto stykových křižovatek k přechodu pro chodce s vloženým ochranným a dělicím ostrůvkem šířky 2,50 m (ostrůvek součástí SO 112 a SO 123).

SO 140 – Příjezd k retenční nádrži SO 370

Pro přístup k retenční nádrži v prostoru levé odpočívky v km 7,000 (SO 370) je uvažována samostatná příjezdová komunikace, která je vedena z plochy odpočívky. Šířka komunikace je 4,0 m (+ rozšíření v oblouku) ve zpevnění a 2 x 0,5 m nezpevněná krajnice.

SO 144 – Příjezd k retenční nádrži SO 374

Pro přístup k retenční nádrži u obce Střelice v km 10,900 vpravo (SO 374) je uvažována samostatná příjezdová komunikace. Na silniční síť se napojuje pomocí místní komunikace na konci obce Střelice a je z velké části vedena ve stopě stávající polní cesty. Šířka komunikace je 4,0 m (+ rozšíření v oblouku) ve zpevnění a 2 x 0,5 m nezpevněná krajnice.

SO 145 – Příjezd k retenční nádrži SO 375

Pro přístup k retenční nádrži v km 5,650 vlevo (SO 375) je uvažována samostatná příjezdová komunikace, která je vedena jako (kolmý) sjezd přímo z hlavní trasy v km 5,500. Na hlavní trase (součást SO 101) je v oblasti sjezdu navrženo rozšíření zpevněné krajnice na 3,5 m oboustranně v délce 30 m (+ náběh). Šířka komunikace je 4,0 m (+ rozšíření v oblouku) ve zpevnění a 2 x 0,5 m nezpevněná krajnice.

SO 150 – Přeložka polní cesty v km 2,4

Výstavbou silnice I/26 (SO 101 a především mostního objektu SO 204) dojde k zásahu do stávající nezpevněné polní cesty vedoucí z obce Zbůch k soukromému objektu (rodinnému domu). Objekt SO 150 řeší napojení této cesty na polní cestu SO 151, která v definitivním stavu (po vybudování jak přeložky silnice I/26, tak i nově navrhované přeložky železniční trati – viz související stavba „Modernizace trati Plzeň-Domažlice-st.hr. SRN, 1. stavba“) plně nahradí stávající přístup od obce Zbůch. Dojde-li k vybudování přeložky železniční trati před provedením stavby silnice I/26, nebude tento objekt realizován. Cesta byla navržena v návrhové kategorii P 4/20.

Směrové a Výškové řešení:

Na ZÚ se trasa napojuje na stávající nezpevněnou cestu a v místě KÚ na navrženou polní cestu SO 151. Délka trasy je 34,86 m. Výškové řešení je přizpůsobeno stávajícímu terénu a výškovému návrhu cesty SO 151. Maximální podélný sklon je navržen 5,26%, na něj navazuje minimální podélný sklon na trase 2,93 %.

Příčné uspořádání, konstrukce vozovky:

Cesta byla navržena v návrhové kategorii P 4/20 – šířka vozovky 3,50 m + 2 x nezpevněná krajnice šířky 0,25 m. Základní příčný sklon je jednostranný 3,0 %. Polní cesta je uvažovaná s nestmelenou konstrukcí vozovky.

Odvodnění cesty je uvažováno prostřednictvím podélných a příčných sklonů na přilehlý terén vpravo. Odvodnění pláně nebylo navrženo.

SO 151 – Polní cesta vlevo v km 2,5-3,55

Výstavbou silnice I/26 (SO 101 a především mostního objektu SO 204) dojde k zásahu do stávající nezpevněné polní cesty vedoucí z obce Zbůch k soukromému objektu (rodinnému domu). Objekt SO 151 v kombinaci s SO 150 řeší přeložku této polní cesty a zároveň řeší přístup na pozemky východně od hlavní trasy mezi staničením km 2,4 a 3,6. V definitivním stavu (po vybudování jak přeložky silnice I/26, tak i nově navrhované přeložky železniční trati – viz související stavba „Modernizace trati Plzeň-Domažlice-st.hr. SRN, 1. stavba“) polní cesta společně s polní cestou

navrženou v rámci související železniční akce plně nahradí stávající přístup od obce Zbůch a objekt SO 150 bude výstavbou železniční trati zrušen/popř. nebude realizován v případě opačného pořadí realizace staveb. Cesta byla navržena v návrhové kategorii P 4/30.

Směrové a výškové řešení:

Polní cesta začíná na pozemku č. 581 v k.ú. Týnec u Chotěšova a je vedena směrem na sever v těsném souběhu se zemním tělesem SO 101. Na konci úpravy se napojuje na stávající nezpevněnou cestu vedoucí z obce Zbůch k soukromému objektu. Délka polní cesty je 1 269,92 m. Výškové řešení kopíruje stávající terén. Maximální podélný sklon je navržen před napojením polní cesty SO 150 o hodnotě 6,80 %, minimální podélný sklon na trase je 0,50 %.

Příčné uspořádání, konstrukce vozovky:

Cesta byla navržena v návrhové kategorii P 4/30 – šířka vozovky 3,50 m + 2 x nezpevněná krajnice šířky 0,25 m. Základní příčný sklon je jednostranný 3,0 % vpravo.

Na trase byly navrženy tři výhybny s celkovou šířkou zpevnění 5,5 m, délkou 20,0 m a náběhovými klíny délky 6,0 m. Výhybny jsou umístěny tak, aby poskytovaly co nejlepší výhled na zbytek trasy. Polní cesta je uvažovaná s nestmelenou konstrukcí vozovky.

Odvodnění:

Odvodnění cesty je uvažováno prostřednictvím podélných a příčných sklonů na přilehlý terén vpravo. Pro převedení příkopů hlavní trasy byl pod polní cestou navržen v km 1,150 trubní propustek DN 800.

SO 152 – Polní cesta vlevo v km 3,65-5,0

Výstavbou silnice I/26 dojde k přerušení přístupu z nezpevněné cesty vedoucí mezi obcemi Týnec u Chotěšova a Důl v Týnci a ze silnice III/0266 na pozemky ležící na východ od hlavní trasy – mezi navrhovanou přeložkou silnice I/26 a stávající/modernizovanou železniční tratí. Stavební objekt SO 152 (společně s objektem SO 150 a SO 151) řeší náhradní přístup na tyto pozemky. Cesta je navržena v kategorii P 4/30.

Směrové a výškové řešení:

Polní cesta je na začátku úprav napojena na stávající silnici III/0266, která bude hlavní trasou přerušena a dále od napojení polní cesty SO 152 až po přeložku silnice III/2038 (SO 120) bude sloužit pouze jako smíšená stezka pro pěší a cyklisty s překlenutím hlavní trasy lávkou (SO 223) s vyloučením motorové dopravy – bude zajištěno instalací sloupků na obou koncích stezky. Cesta je navržena v severovýchodním směru nejprve v souběhu podél plánované modernizované trati a od staničení km 0,680 v těsném souběhu se zemním tělesem MÚK Chotěšov a hlavní trasy. Trasa je navržena z přímých úseků a oblouků bez přechodnic. Délka cesty je 1 531,60 m.

Výškové řešení kopíruje stávající terén. Výraznější zemní těleso je pouze v začátku úprav, kde se trasa z důvodu návaznosti na stávající silnici III/0266 dostává do zářezu a také v místě násypu pro převedení trubního propustku pod polní cestou v km 0,955. Maximální podélný sklon je navržen na začátku úprav o hodnotě 6,50 %, minimální podélný sklon na trase je 0,30 %.

Šířkové uspořádání:

Cesta byla navržena v návrhové kategorii P 4/30 – šířka vozovky 3,50 m + 2 x nezpevněná krajnice šířky 0,25 m. Základní příčný sklon je jednostranný 3,0 % vpravo.

Na trase byly navrženy tři výhybny s celkovou šířkou zpevnění 5,5 m, délkou 20,0 m a náběhovými klíny délky 6,0 m. Výhybny jsou umístěny tak, aby poskytovaly co nejlepší výhled na zbytek trasy. Polní cesta je uvažovaná s nestmelenou konstrukcí vozovky.

Odvodnění:

Odvodnění cesty je uvažováno prostřednictvím podélných a příčných sklonů na přilehlý terén vpravo. Od začátku úseku až po staničení km 0,680 je stávající terén velmi mírně přilehlý směrem k navrhované polní cestě. Z důvodu přístupu na pozemky však nebyl navržen žádný podélný příkop a předpokládá se přelévání případných srážkových vod přes vozovku polní cesty. V nejnižším bodě terénu – km 0,559, byl navržen zpevněný rigol, odvádějící vodu do stávajícího železničního propustku. Pro převedení příkopu stávající silnice III/0266 v napojení SO 152 v ZÚ byl pod polní cestou navržen v km 0,030 trubní propustek DN 600. Pro převedení příkopů hlavní trasy byl pod polní cestou navržen v km 0,955 trubní propustek DN 1200.

SO 153 – Polní cesta vpravo v km 5,5-6,3

Výstavbou silnice I/26 dojde k přerušení silnice III/2038 mezi obcemi Kotovice a Chotěšov. Jako náhrada této silnice byla navržena dvojice polních cest SO 154 (která je přeložkou polní cesty mezi lokalitou Nad Dvorem a Chotěšovem a překonává hlavní trasu mostním objektem SO 224) a SO 153 (která zároveň zajistí přístup na pozemky ležící severně od hlavní trasy mezi staničením km 5,5 a 6,2).

Směrové a výškové řešení:

Polní cesta je na začátku napojena na silnici III/2038 a na konci se kolmo napojuje na navrhovanou polní cestu SO 154. V průběhu trasy sleduje zemní těleso hlavní trasy

Výškové řešení kopíruje stávající terén. Výraznější zemní těleso je pouze v začátku úprav, kde se trasa z důvodu návaznosti na stávající silnici III/2038 dostává do násypu a také na konci úseku, kde trasa stoupá na mostní objekt převádějící polní cestu SO 154. Maximální podélný sklon je navržen na začátku úprav o hodnotě 5,00 %, minimální podélný sklon v návaznosti na stávající zpevnění je 0,50 %.

Šířkové uspořádání:

Cesta byla navržena v návrhové kategorii P 4/30 – šířka vozovky 3,50 m + 2 x nezpevněná krajnice šířky 0,25 m. Základní příčný sklon je jednostranný 3,0 % vpravo.

V polovině trasy byla navržena výhybna s celkovou šířkou zpevnění 5,5 m, délkou 20,0 m a náběhovými klíny délky 6,0 m. Polní cesta je uvažovaná s nestmelenou konstrukcí vozovky.

Bezpečnostní zařízení:

Na trase bylo navrženo osazení ocelových svodidel s úrovní zadržení min. N2 po levé straně komunikace od staničení km 0,285 až do konce úseku a to nejprve z důvodu těsného souběhu nad zářezem hlavní trasy (ochrana vozidel na hlavní trase před sjetím vozidla z polní cesty) a na konci úseku z důvodu vysokého násypu. V místě osazení svodidel byly nezpevněné krajnice rozšířeny na 1,25 m.

Odvodnění:

Odvodnění cesty je uvažováno prostřednictvím podélných a příčných sklonů na přilehlý terén vpravo, případně do nezpevněných příkopů. Od začátku úseku až po staničení km 0,178 je navržen pravostranný příkop svádějící vodu ze stávajících příkopů silnice III/2038 a terénu přiléhajícího k polní cestě do staničení 0,178, kde je navrženo zatrubnění - SO 324. Od staničení km 0,178 bude voda volně odtékat po terénu směrem pryč od polní cesty. Od km 0,680 až do konce úseku je terén opět přilehlý k polní cestě a voda je odváděna navrženým příkopem do propustku SO 154 a odtud dále do příkopů hlavní trasy. Následným správcem objektu bude Obec Chotěšov.

SO 154 – Přeložka polní cesty v km 6,3

Výstavbou silnice I/26 dojde k přerušení silnice III/2038 mezi obcemi Kotovice a Chotěšov. Jako náhrada této silnice byla navržena dvojice polních cest SO 154 (která je přeložkou polní cesty mezi lokalitou Nad Dvorem a Chotěšovem a překonává hlavní trasu mostním objektem SO 224) a SO 153 (která zároveň zajistí přístup na pozemky ležící severně od hlavní trasy mezi staničením km 5,5 a 6,2).

Směrové a výškové řešení:

Polní cesta je na začátku i na konci napojena na nezpevněnou polní cestu vedoucí mezi Chotěšovem a lokalitou Nad Dvorem. Bylo navrženo vychýlení ze stávající polohy z důvodu nakolmení křížení s hlavní trasou. Délka cesty je 294,68 m.

Výškové řešení je dáno napojením na stávající stav v místě ZÚ a KÚ a potřebnou výškou v místě křížení s hlavní trasou. Maximální podélný sklon je navržen 5,0 %, minimální podélný sklon je 0,53 %.

Šířkové uspořádání:

Cesta byla navržena v návrhové kategorii P 4/30 – šířka vozovky 3,50 m + 2 x nezpevněná krajnice šířky 0,25 m (1,25 m v případě osazení svodidel), na mostě v uspořádání P 6/30 – šířka zpevnění 5,50 m + 2 x nezpevněná krajnice šířky 0,25 m. Základní příčný sklon je jednostranný 3,0 %. Polní cesta je uvažovaná s nestmelenou konstrukcí vozovky.

Bezpečnostní zařízení:

Na trase bylo navrženo osazení ocelových svodidel s úrovní zadržení min. N2 po obou stranách komunikace z důvodu vedení trasy ve vysokém násypu. V místě osazení svodidel byly nezpevněné krajnice rozšířeny na 1,25 m.

Odvodnění:

Odvodnění cesty je uvažováno prostřednictvím podélných a příčných sklonů na svahy násypového tělesa a případně do patních příkopů. Patní příkopy byly navrženy vpravo v celém rozsahu a vlevo mezi staničením 0,173 až 0,225. V km 0,225 byl navržen trubní propustek DN 1000, který převádí vodu z pravostranného příkopu na druhou stranu komunikace a odtud dále do příkopů hlavní trasy.

SO 155 – Polní cesta vlevo v km 8,75-9,85

Výstavbou silnice I/26 dojde k přerušení přístupu na pozemky ležící jihovýchodně od navrhované trasy SO 101 mezi obcí Stod a silnicí III/19340. Jako náhrada byla navržena polní cesta SO 155.

Směrové a výškové řešení:

Polní cesta je na začátku úprav napojena na stávající silnici III/19340, končí na pozemku č. 491/7 v k.ú. Stod v místě SO 373. Cesta je navržena v co nejtěsnějším souběhu se zemním tělesem hlavní trasy. Délka cesty je 1 177,03 m.

Výškové řešení kopíruje stávající terén. Výraznější zemní těleso je pouze v začátku úprav, kde se trasa z důvodu návaznosti na stávající silnici dostává do zářezu

Šířkové uspořádání:

Cesta byla navržena v návrhové kategorii P 4/30 – šířka vozovky 3,50 m + 2 x nezpevněná krajnice šířky 0,25 m (1,25 m pro osazení svodidel). Základní příčný sklon je jednostranný 3,0 % vpravo. Na trase byly navrženy tři výhybny s celkovou šířkou zpevnění 5,5 m, délkou 20,0 m a náběhovými klíny délky 6,0 m. Výhybny jsou umístěny tak, aby poskytovaly co nejlepší výhled na zbytek trasy. Polní cesta je uvažovaná s nestmelenou konstrukcí vozovky.

Odvodnění:

Odvodnění cesty je uvažováno prostřednictvím podélných a příčných sklonů na přilehlý terén vpravo. Na začátku úseku byl navržen levostranný příkop převádějící vodu ze stávajícího příkopu silnice III/19340 a přilehlého terénu do trubního propustku ve staničení km 0,015 75 a odtud dále do příkopů silnice III/19340. Pro převedení výše zmíněných příkopů byl pod polní cestou navržen v km 0,015 75 trubní propustek DN 800.

SO 156 – Přeložka polní cesty v km 10,0 pod mostem přes Radbuzu

Výstavbou mostní estakády SO 208 dojde k přerušení nezpevněné polní cesty vedoucí po pravém břehu řeky Radbuzu (ve směru toku).

Směrové a výškové řešení:

Polní cesta je na začátku i konci úprav napojena na stávající nezpevněnou polní cestu, jejíž přeložku řeší. Cesta je vedena lehce nalevo od stávající polohy tak, aby se vyhnula mostnímu pilíři SO 208. Délka cesty je 146,42 m.

Výškové řešení kopíruje stávající terén. Výraznější zemní těleso je pouze v místě terénní hrany, kde se trasa dostává do násypu.

Šířkové uspořádání:

Cesta byla navržena v návrhové kategorii P 4/30 – šířka vozovky 3,50 m + 2 x nezpevněná krajnice šířky 0,25 m. Základní příčný sklon je jednostranný 3,0 % vpravo. Polní cesta je uvažovaná s nestmelenou konstrukcí vozovky.

Odvodnění:

Odvodnění cesty je uvažováno prostřednictvím podélných a příčných sklonů na přilehlý terén vpravo. Pro převedení příkopu hlavní trasy byl pod polní cestou navržen v km 0,055 trubní propustek DN 1000.

SO 157 – Přeložka polní cesty u MÚK Střelice

Stávající polní cesta k lokalitě Kaderovna, vstříčná k napojení III/19341 na I/26, bude přeložena do okružní křižovatky SO 125 s větvemi C-D MÚK Střelice SO 113, přeložkou stávající III/19341 SO 125 a přeložkou stávající I/26 SO 126.

Směrové a výškové řešení:

Celková délka úpravy je 150 m. Niveleta je dána napojením na výškové řešení OK SO 125 a na stávající stav v ZÚ. Maximální podélný sklon je 2,50 %, minimální 1,80 %.

Šířkové uspořádání:

SO 157 je navržen v kategorii P 4,0/30 - šířka vozovky 3,50 m + 2 x nezpevněná krajnice šířky 0,25 m. Základní příčný sklon zpevnění je jednostranný 2,5 %. V napojení na okružní křižovatku je příčný sklon přizpůsoben jejímu klopení, resp. podélnému sklonu.

Změna příčného sklonu je navržena v délce odpovídající min. a max. sklonu vzestupnice a sestupnice a s ohledem na zajištění min. výsledného sklonu v oblasti klopení mezi základními příčnými sklony -2,5 % až +2,5 % ve vztahu ke sklonu podélnému, osa klopení je v ose jízdního pásu. Základní šířka nezpevněné krajnice v úsecích se svodidlem je 1,5 m. Příčný sklon nezpevněné krajnice je 8 % od vozovky.

Konstrukce vozovky

Vzhledem k napojení na okružní křižovatku se neuvažuje s nezpevněnou vozovkou, ale se zpevněním.

Odvodnění

Povrch vozovky je podélným a příčným sklonem odvodněn k nezpevněné krajnici a odtud je voda dále ze svahů a přilehlých povodí svedená do příkopů. Voda z příkopů je odvedena přímo do recipientů či prostřednictvím objektů SO 300 do retenčních nádrží, či jsou příkopy napojeny na stávající. V případě násypu se sklonem terénu od komunikace příkop není navrhován a voda odtéká do okolního terénu. V km 0,120 bude zřízen trubní propustek DN 1200 délky 27,2 m.

SO 158 – Přeložka polní cesty pod mostem SO 222

Stávající polní cesta podél železnice mezi Chotěšovem a Starým Dolem bude přeložena v místě kolize s základem pilíře navrhovaného nadjezdu SO 222.

Směrové a výškové řešení:

Celková délka úpravy je 81 m. Trasa se odklání sérií směrových oblouků o poloměrech 100 m a 55 m. Niveleta je v maximální míře přizpůsobena stávajícímu terénu.

Šířkové uspořádání:

SO 158 je navržen v kategorii P 4,0/30 - šířka vozovky 3,50 m + 2 x nezpevněná krajnice šířky 0,25 m. Základní příčný sklon zpevnění je jednostranný 2,5 %. Příčný sklon nezpevněné krajnice je 8 % od vozovky.

Konstrukce vozovky

Polní cesta je uvažovaná s nestmelenou konstrukcí vozovky.

Odvodnění

Odvodnění polní cesty je příčným a podélným sklonem do okolního terénu.

SO 159.1 – Přeložka polní cesty v km 1,8-2,3 k.ú. Úherce**SO 159.2 – Přeložka polní cesty v km 1,8-2,3 k.ú. Zbůch**

Výstavbou silnice I/26 dojde k přerušení polní cesty mezi obcemi Úherce a Zbůch. Pro spojení pro pěší a cyklisty mezi Úherci a Zbůchem bude přerušená část polní cesty přeložena do polohy podél hlavní trasy I/26 pod most SO 204 a napojena bude na místní komunikaci v ul. Petra Bezruče ve Zbůchu. Polní cesta bude rozdělena do dvou podobjektů podle katastrálního území.

Směrové výškové řešení:

Polní cesta v průběhu trasy sleduje zemní těleso hlavní trasy, pod mostem SO 204 je levotočivým obloukem vedena do polohy podél stávající železniční trati. Trasa je

navržena z přímých úseků a oblouků bez přechodnic. Délka cesty je 881,15 m.

Výškové řešení kopíruje stávající terén. Výraznější zemní těleso je pouze ve dvou úsecích, kde cesta překonává propustky příkopy odvodňující hlavní trasu. Jedná se o propustky v km 0,140 a km 0,503, oba DN 1200. Z důvodu přístupu na pozemek 1591 je niveleta v km 0,530 až 0,536 navržené polní cesty vedena po terénu. Maximální podélný sklon je navržen 5,0 %, minimální podélný sklon je 1,15%.

Příčné uspořádání, konstrukce vozovky:

Cesta byla navržena v návrhové kategorii P 4,5/30 - šířka vozovky 4,0 m + 2 x nezpevněná krajnice šířky 0,25 m. V úsecích se svodidly má nezpevněná krajnice šířku 1,25 m. Základní příčný sklon je jednostranný 3,0 % vpravo. V km 0,390 byla navržena výhybna s celkovou šířkou zpevnění 5,5 m, délkou 20,0 m a náběhovými klíny délky 6,0 m. Polní cesta je uvažovaná se stmelenou konstrukcí vozovky. V úsecích nad propustky budou na polní cestě osazena svodidla s úrovní zadržetí min. N2.

Odvodnění:

Odvodnění cesty je uvažováno prostřednictvím podélných a příčných sklonů na přilehlý terén.

SO 160 - Propojení polní cesty v Týnci u Chotěšova

Výstavbou silnice I/26 dojde k přerušení polní cesty spojující Týnec u Chotěšova a Zbůch-Starý Důl, která je využívána pro přístup zemědělské techniky na přilehlé pozemky. Pro umožnění přístupu techniky na tuto cestu je navržena nová část polní cesty propojující silnici III/0266 upravenou v rámci SO 121 se stávající polní cestou. Cesta je umístěna mimo zástavbu na okraji Týnce u Chotěšova.

Směrové a výškové řešení:

Polní cesta je na začátku napojena na stávající polní cestu Týnce u Chotěšova - Starý Důl a na konci se napojuje na přeložku silnice III/0266 (SO 121). Trasa je navržena z oblouků bez přechodnic. Minimální směrový oblouk $R = 25$ m. Délka cesty je 50,95 m.

Výškové řešení kopíruje stávající terén.

Příčné uspořádání, konstrukce vozovky:

Cesta byla navržena v návrhové kategorii P 6/30 - šířka vozovky 5,50 m + 2 x nezpevněná krajnice šířky 0,25 m. Základní příčný sklon je jednostranný 3,0 % vpravo.

Polní cesta je uvažovaná se stmelenou konstrukcí vozovky.

Odvodnění:

Odvodnění cesty je uvažováno prostřednictvím podélných a příčných sklonů na přilehlý terén.

SO 161 - Polní cesta vlevo v km 5,5-6,3

Výstavbou silnice I/26 dojde k přerušení silnice III/2038 mezi obcemi Kotovice a Chotěšov. Polní cesta SO 161 propojuje polní cestu SO 154 a stávající III/2038 a bude zároveň sloužit pro přístup na zemědělské pozemky.

Směrové a výškové řešení:

Polní cesta je na začátku napojena na silnici III/2038 a na konci se kolmo napojuje na navrhovanou polní cestu SO 154. V průběhu trasy sleduje zemní těleso hlavní trasy. Délka cesty je 842,98 m.

Výškové řešení kopíruje stávající terén. Výraznější zemní těleso je pouze v začátku úprav, kde se trasa z důvodu návaznosti na stávající silnici III/2038 dostává do násypu a také na konci úseku, kde trasa stoupá na mostní objekt převádějící polní

cestu SO 154. Maximální podélný sklon je navržen na začátku úprav o hodnotě 4,95 %, minimální podélný sklon je navržen 0,50 %.

Příčné uspořádání, konstrukce vozovky:

Cesta byla navržena v návrhové kategorii P 4/30 - šířka vozovky 3,50 m + 2 x nezpevněná krajnice šířky 0,25 m. V úseku od km 0,754 až po napojení na SO 154 je cesta rozšířena na kategorii P 6/30 - šířka zpevnění 5,50 m + 2 x nezpevněná krajnice šířky 0,25 m. Základní příčný sklon je jednostranný 3,0 % vpravo.

V polovině trasy byla navržena výhybna s celkovou šířkou zpevnění 5,5 m, délkou 20,0 m a náběhovými klíny délky 6,0 m. Polní cesta je uvažovaná se stmelenou konstrukcí vozovky.

Odvodnění:

Odvodnění cesty je uvažováno prostřednictvím podélných a příčných sklonů na přilehlý terén. V začátku úpravy je navržen propustek DN 1000, který převádí stávající příkop podél silnice III/2038, na konci úpravy je navržen propustek DN 600 převádějící příkop SO 154.

SO 162.1 - Polní cesta vpravo v km 9,3-9,85 k.ú. Hradec u Stoda

SO 162.2 - Polní cesta vpravo v km 9,3-9,85 k.ú. Stod

Výstavbou silnice I/26 dojde k přerušení přístupu na pozemky ležící severozápadně od navrhované trasy SO 101 severně od silnice 111/19340. Jako náhrada byla navržena polní cesta SO 162, rozdělená do dvou podobjektů podle katastrálního území.

Směrové a výškové řešení:

Polní cesta je na začátku úpravy napojena na polní cestu SO 155.2 a končí na pozemku č. 491/49 v k.ú. Stod. Cesta je navržena v co nejtěsnějším souběhu se zemním tělesem hlavní trasy. Délka cesty je 523,96 m.

Výškové řešení kopíruje stávající terén. Maximální podélný sklon je navržen o hodnotě 6,40 %, minimální podélný sklon na trase je 0,50 %.

Příčné uspořádání, konstrukce vozovky:

Cesta byla navržena v návrhové kategorii P 4/30 - šířka vozovky 3,50 m + 2 x nezpevněná krajnice šířky 0,25 m (1,25 m pro osazení svodidel). Základní příčný sklon je jednostranný 3,0 % vpravo. Na trase byla navržena jedna výhybna s celkovou šířkou zpevnění 5,5 m, délkou 20,0 m a náběhovými klíny délky 6,0 m.

Polní cesta je uvažovaná se stmelenou konstrukcí vozovky.

Odvodnění:

Odvodnění cesty je uvažováno prostřednictvím podélných a příčných sklonů na přilehlý terén.

SO 163 - Polní cesta vlevo v km 6,3-6,8

Pro přístup k zemědělským pozemkům vlevo od hlavní trasy v km 6,3 až 6,8 je navržena polní cesta SO 163.

Směrové a výškové řešení:

Polní cesta je na začátku napojena kolmo na přeložku polní cesty SO 154. V průběhu trasy sleduje zemní těleso hlavní trasy. Konec trasy je navržen na rozhraní pozemků 572/10 a 572/4. Celková délka cesty je 598,16 m.

Výškové řešení kopíruje stávající terén. Výraznější zemní těleso je pouze v začátku úprav, kde trasa stoupá na mostní objekt převádějící polní cestu SO 154. Maximální podélný sklon je navržen na začátku úprav o hodnotě 3,95 %, minimální podélný sklon v návaznosti na stávající zpevnění je 0,50 %.

Příčné uspořádání, konstrukce vozovky:

Cesta byla navržena v návrhové kategorii P 4,0/30 - šířka vozovky 3,50 m + 2 x nezpevněná krajnice šířky 0,25 m. Základní příčný sklon je jednostranný 3,0 % vpravo.

Polní cesta je uvažovaná se stmelenou konstrukcí vozovky

Odvodnění:

Odvodnění cesty je uvažováno prostřednictvím podélných a příčných sklonů na přilehlý terén. Odvodnění pláňe nebylo navrženo.

SO 164 - Polní cesta v k.ú. Střelíce

Pro přístup k retenční nádrži u obce Střelíce v km 10,900 vpravo (SO 374) a pro přístup na zemědělské pozemky je navržena polní cesta SO 164.

Směrové a výškové řešení:

Polní cesta je na začátku úpravy napojuje na místní komunikaci na konci obce Střelíce a je z části vedena ve stopě stávající polní cesty. V km cca 0,175 se od stávající cesty odpojuje vlevo a dále je vedena kolem retenční nádrže SO 374. Konec úpravy je za přejezdem samostatného příkopu odvodňujícího hlavní trasu SO 101. Délka cesty je 375,392 m.

V km 0,296 vpravo je z polní cesty navržen vjezd do areálu retenční nádrže, vstřícně proti němu je obratiště sloužící zároveň jako přístup na pozemky.

Výškové řešení kopíruje stávající terén. Výraznější zemní těleso je pouze v místě, kde cesta přechází samostatný příkop. Maximální podélný sklon je navržen o hodnotě 8,5 %, minimální podélný sklon na trase je 0,80 %.

Příčné uspořádání, konstrukce vozovky:

Cesta byla navržena v návrhové kategorii P 4,0/30 - šířka vozovky 3,50 m + 2 x nezpevněná krajnice šířky 0,25 m. Základní příčný sklon je jednostranný 3,0 % vpravo. Polní cesta je uvažovaná se stmelenou konstrukcí vozovky.

Na trase bylo navrženo osazení ocelových svodidel s úrovní zadržení min. N2 v násypu nad propustkem na samostatném příkopu (km 0,357). V místě osazení svodidel byly nezpevněné krajnice rozšířeny na 1,50 m.

Odvodnění:

Odvodnění cesty je uvažováno prostřednictvím podélných a příčných sklonů na přilehlý terén. Pro převedení samostatného příkopu od hlavní trasy (SO 101) byl pod polní cestou navržen v km 0,357 trubní propustek DN 800 dl. 12,3 m.

SO 170 – Staveništní komunikace

Objekt zahrnuje přístupy k realizaci mostních objektů. Komunikace budou umístěny v dočasném záboru. Předpokládaná celková délka cca 1000 m. Šířka zpevnění 6m.

SO 171 – Provizorní komunikace v KÚ

V úseku ke konci úpravy přeložky I/26 SO 101 se hlavní trasa dostává do stopy stávající I/26 a v rámci SO 126 se překládá stávající silnice I/26 do souběhu s SO 101 vlevo s napojením na MÚK Střelice v okružní křižovatce SO 125. Aby bylo zajištěno zachování provozu po I/26 během realizace stavby, jsou navrhovány provizorní komunikace SO 171, na které bude převedena doprava místo kolizních úseků ve výstavbě.

Jedná se o dva úseky. Oba musí být proveditelné jak s ohledem na stávající silnici I/26 a její těleso, tak s ohledem na realizaci přeložky I/26 SO 101 a jejího tělesa. První úsek začíná napojením na hranu zpevnění stávající I/26 před ZÚ SO 126 a končí

napojení na osu navrhované SO 126 cca v jejím km 0,260, tj. v místě, kde již těleso SO 101, SO 126 a stávající těleso I/26 nejsou ve vzájemné kolizi. Druhý úsek začíná napojením na hranu zpevnění stávající I/26 za KÚ SO 101 a končí napojením na osu navrhované větve SO 113 C cca v jejím km 0,110, těleso SO 171 vede v bezkolizním souběhu jak se stávající tělesem I/26, tak s tělesem SO 101. V návaznosti na komunikace SO 171 budou pro provizorní převedení dopravy sloužit nezávisle realizovatelné části větví, přeložek SO 125 a SO 126 a okružní křižovatka SO 125. Podrobnější návrh jednotlivých fází viz ZOV.

Délka prvního úseku (osově) je 472 m, délka druhého úseku (osově) je 579 m.

Směrové řešení:

Odpojení od trasy stávající I/26 je v obou úsecích provedeno S linií s protisměrnými oblouky o poloměru $R = 450$ m. Napojení na budoucí definitivní stav SO 126, resp. SO 113 C je provedeno směrovým obloukem poloměru $R = 450$ m, resp. 100 m.

Niveleta v obou úsecích je dána napojením na hranu zpevnění stávající I/26 v ZÚ a tečně na niveletu budoucích definitivních SO 126 a SO 113 C v KÚ. Maximální podélný sklon je 2,75 %, minimální 0,50 %, poloměry výškových oblouků min. 1 000 m.

Šířkové uspořádání:

SO 171 jsou navrženy v kategorii S 9,5/60. Základní příčný sklon zpevnění je střešovitý 2,5 %. Ve směrových obloucích je navržen dostředný sklon. V napojení na stávající I/26 a definitivní SO 126 a SO 113 C je klopení uzpůsobeno. Změna příčného sklonu je navržena v délce odpovídající min. a max. sklonu v sestupnici a s ohledem na zajištění min. výsledného sklonu v oblasti klopení mezi základními příčnými sklony -2,5 % až +2,5 % ve vztahu ke sklonu podélnému, osa klopení je v ose jízdního pásu.

Základní šířka nezpevněné krajnice v úsecích se svodidlem je 1,5 m. Povrch nezpevněné krajnice je zpevněn štěrkodrtí ŠD_B 0/32 G_N v tl. 150 mm, u svodidel v šířce 0,5 m. Rozdíl povrchu zpevnění a nezpevněné krajnice je 3 cm. Příčný sklon nezpevněné krajnice je 8 % od vozovky. Konstrukce vozovky se předpokládá se netuhá vozovka.

Odvodnění

Povrch vozovky je podélným a příčným sklonem odvodněn k nezpevněné krajnici a odtud je voda dále ze svahů a přilehlých povodí svedená do příkopů zasahujících minimálně 0,2 m pod zemní pláň nebo do patních příkopů hl. min. 0,3 m pod terénem. Voda z příkopů je odvedena přímo do recipientů či prostřednictvím objektů SO 300 do retenčních nádrží, či jsou příkopy napojeny na stávající. V případě násypu se sklonem terénu od komunikace příkop není navrhován a voda odtéká do okolního terénu.

V km 0,214 SO 171-1 je navržen trubní propustek DN 1000 délky 16,7 m s navázáním na stávající propustek pod stávající I/26. V km 0,140 SO 171-2 je navržen trubní propustek DN 1000 délky 16,7 m pro převedení vod z odříznutého stávajícího příkopu I/26.

SO 180 – Přejížděné dopravní značení na silnici I/26

S ohledem na délku stavby a provádění stavby bude nutné během výstavby zajistit převádění a omezení dopravy. V rámci objektu bude řešeno provizorní dopravní značení na silnici I/26 a větvích MÚK. Objekt bude podrobně zpracován a projednán v dalším stupni PD.

SO 182 – Přejídné dopravní značení na ostatních komunikacích

V rámci objektu bude řešeno provizorní dopravní značení na komunikacích mimo novou silnici I/26.

SO 187 – Oprava povrchu stávajících komunikací

Jedná se o opravu komunikací používaných stavbou po dokončení stavby. Před zahájením přepravy se provede obhlídka s příslušným správcem komunikace a po skončení přepravy se zjistí skutečné škody, které je nutné opravit.

SO 190 – Dopravní značení ve správě ŘSD

SO 190.1 – Svislé a vodorovné dopravní značení

Objekt řeší definitivní pevné svislé a vodorovné značení v trase silnice I/26 a na větvích mimoúrovňových křižovatek. Součástí objektu je rovněž demontáž stávajících nepotřebných značek na stávající silnici I/26.

SO 190.3 – Proměnné dopravní značení

Objekt řeší proměnné dopravní značení na silnici I/26.

SO 193 – Dopravní značení na komunikacích jiných správců

Objekt řeší definitivní svislé a vodorovné značení na komunikacích II. a III. třídy, tedy silnicích v následné správě Plzeňského kraje, včetně demontáže nepotřebných značek.

SO 198 – Úprava vozovky v ul. Stříbrské ve Stodu

V úseku od mostu přes žel. trať směrem do centra je podle požadavku Krajské hygienické stanice navržena výměna povrchu vozovky za nízkohlučné asfalty.

Úprava začíná za křižením s nebezpečnou cestou (cca 60 m za mostem) a končí za křižením s ul. Šafaříkovou. Celková délka úpravy je cca 260 m.

Obrusná vrstva bude provedena z nízkohlučných materiálů. Směrové i šířkové vedení vozovky zůstane zachováno, povrch vozovky zůstane ve stávající výšce.

Mostní objekty a zdi

SO 201 – Most na I/26 přes Luční potok

Účelem mostu je převedení silnice I/26 přes Luční potok o šířce 4,0 m a průchozí prostor šířky 3,0 m a výšky min. 2,5 m. Most je navržen se šířkovým uspořádáním silnice I/26 kategorie S15,25/100. Příčný sklon silnice je jednostranný 2.5%.

Most je navržen jako rámová monolitická železobetonová přesypaná plošně založená konstrukce s otevřeným uspořádáním. Kolmé rozpětí mostu je 8,25 m (9,096 m šikmé) s délkou přemostění 8,27 m, kolmá světlost otvoru je 7,5 m. Nosnou konstrukci tvoří železobetonový rám, tl. dřívků rámu je 750 mm, deska mostovky je tl. 650 mm v místech vetknutí do rámových stojek jsou navrženy náběhy 250 mm na délku 1500 mm. Na most navazují rovnoběžná vetknutá železobetonová křídla tl. 475 mm, která jsou z části plošně založená s vykonzolováním max. 2,0 m. Mostní konstrukce je založena plošně na základových deskách tl. 900 mm a šířky 3500 mm, pod základovými deskami je navržena štěrková výměna neúnosného materiálu. Výstavba mostu se předpokládá na pevné skruži.

SO 202 – Most na I/26 přes silnici III/18039

Účelem mostu je převedení silnice I/26 přes silnici III/18039. Most je navržen v šířkovém uspořádání silnice I/26 kategorie S15,25/100. Příčný sklon silnice je jednostranný 2,5%.

Most je navržen jako spojitý předpjatý most o 3 polích. Rozpětí polí je 13,0+18,0+13,0 m (v ose silnice I/26). Příčný řez mostu tvoří dodatečně předpjatá betonová lichoběžníková deska. Spodní stavbu tvoří opěry s revizními prostupy, pilíře jsou obdélníkového tvaru se zkosenými rohy. Nosná konstrukce je na opěrách uložena pomocí posuvných ložisek, uložení na sloupových pilířích je navrženo pomocí vrubových kloubů s izolační úpravou. Založení mostu je s přihlédnutím k závěrům předběžného inženýrsko – geologického průzkumu navrženo na opěrách hlubinné pomocí vrtaných pilot Ø 900 mm, u pilířů je uvažováno plošné založení.

203 – Most na I/26 přes vodoteč v km 1,2

Účelem mostu je převedení silnice I/26 přes bezejmennou vodoteč, kterou tvoří pravostranný přítok Lučního potoka o šířce koryta 2,6 m s oboustrannými bermami 0,9 m. Most je navržen se šířkovým uspořádáním silnice I/26 kategorie S15,25/100. Příčný sklon silnice je jednostranný 2.5%.

Most je navržen jako monolitická železobetonová přesypaná plošně založená klenba na štěrkopískovém polštáři tl. cca 750 mm se spodní příčlím. Kolmé rozpětí mostu je 4,650 m (5,780 m šikmé) s délkou přemostění 5,469 m, kolmá světlost otvoru je 4,4 m. Nosnou konstrukci tvoří železobetonová klenba konstantní tloušťky 250 mm, v místě vetknutí do základu je navrženo její kruhovézaoblení $R = 1,0$ m, základová deska je navržena tl. 300 mm. Klenba je seříznuta v upraveném sklonu svahu. Mostní konstrukce je založena plošně na štěrkopískovém polštáři tl. cca 750 mm ve vrstvách zvětralých hornin R6. Výstavba mostu se předpokládá na pevné skruži.

204 – Most na I/26 v km 2,4 přes žel. trať

Účelem mostu je převedení silnice I/26 přes stávající jednokolejnou železniční trať a výhledovou jednokolejnou elektrifikovanou železniční trať. Výhledově bude stávající trať odstraněna a v její ose bude zbudována účelová komunikace. Spolu s výstavbou mostu bude pod mostem zbudována účelová komunikace (SO151). Most je navržen se šířkovým uspořádáním silnice I/26 kategorie S15,25/100.). Příčný sklon vozovky je jednostranný -2,50 %

Most je navržen jako spojitá pětipolová spřažená konstrukce z tyčových prefabrikátů a desky mostovky. Délka přemostění je 107,30 m, rozpětí polí 19,0-23,5-23,5-23,5-19,0 m. Výška nosníků je uvažována 950 mm, spřažené desky 250 mm, celková konstrukční výška 1200 mm. Na most navazují rovnoběžná vetknutá železobetonová křídla. Mostní konstrukce je založena hlubinně na velkopřůměrových pilotách.

SO 205 – Most na I/26 přes Zálužský potok

Účelem mostu je převedení silnice I/26 přes Zálužský potok o šířce koryta 4,0 m s oboustrannými bermami 1,0 m. Most je navržen se šířkovým uspořádáním silnice I/26 kategorie S15,25/90. Příčný sklon silnice je jednostranný 2.5%.

Most je navržen jako rámová monolitická železobetonová přesypaná hlubinně založená konstrukce s otevřeným uspořádáním. Kolmé rozpětí mostu je 6,60 m (7,023 m šikmé) s délkou přemostění 6,385 m, kolmá světlost otvoru je 6,0 m. Nosnou konstrukci tvoří železobetonový rám, tl. dřků rámu je 600 mm, deska mostovky je tl.

500 mm v místech vetknutí do rámových stojek jsou navrženy náběhy 200 mm na délku 1500 mm. Na most navazují rovnoběžná vetknutá železobetonová křídla tl. 475 mm, která jsou z části plošně založená s vykonzolováním max. 2,0 m. Mostní konstrukce je založena hlubinně na mikropilotách. Výstavba mostu se předpokládá na pevné skruži.

SO 206 – Most na I/26 přes vodoteč v km 7,3

Most převádí silnici I/26 přes vodoteč. S ohledem na profil terénu – nízký násyp a hluboké koryto vodoteče byla zvolena flexibilní ocelová konstrukce. Most je navržen se šířkovým uspořádáním silnice I/26 kategorie S15,25/100. V místě mostu se komunikace rozšiřuje kvůli umístění odbočovacího pruhu.

Most je navržen jako flexibilní ocelová konstrukce s přesypávkou tl. 1,15 m. Čela konstrukce jsou upravena dle sklonu navazujících svahů a opatřena železobetonovou římsou s lankovým zábradlím. Mostní konstrukce je založena hlubinně na mikropilotách.

SO 207 – Most na I/26 přes silnici II/230

Most převádí silnici I/26 přes silnici II/230 v intravilánu obce Stod. Most je navržen se šířkovým uspořádáním silnice I/26 kategorie S11,50/80 s odbočovacím pruhem, výsledná šířka komunikace mezi svodidly je 13,75 m. Silnice je v místě mostu v levostranné přechodnici.

Most je navržen jako prostě uložená jednopolová deska z předpjatého betonu s konzolami. Rozpětí pole je 17,0 m, délka přemostění 15,80 m. Tloušťka desky je 900 mm, šířka konzol 2500 mm. Na levé straně na most navazují rovnoběžná vetknutá železobetonová křídla. Na pravé straně jsou navržena šikmá vetknutá železobetonová křídla kopírující sklon přilehlého zeleného svahu. Mostní konstrukce je založena hlubinně na velkopřůměrových pilotách.

SO 208 – Most na I/26 přes Radbuzu

Most převádí silnici I/26 přes hluboké údolí se silnicí III/19340, železniční tratí a řekou Radbuzou. Most je navržen v šířkovém uspořádání silnice I/26 kategorie S11,5/90. Výškové vedení trasy je v místě mostu konstantní se stoupáním $s = 0,5 \%$. Příčný sklon silnice je jednostranný $2,5 \%$.

Konstrukce je navržena jako spojitý komorový nosník z monolitického předpjatého betonu o 8 polích s rozpětím $35,0+2*50,0+2*70,0+2*50,0+35,0$ m (v ose silnice I/26). Nosná konstrukce je v příčném směru betonová dodatečně předpínaná komora konstantní výšky 2,5 m, v místě podpěr P4 až P6 jsou navrženy parabolické náběhy 1,5 m, výška komory je tedy 4,0-2,5 m. Horní povrch NK sleduje příčný sklon vozovky s protispádem u nižší římsy. Půdorysně sleduje tvar nosné konstrukce směrové vedení trasy komunikace. Pevná ložiska jsou umístěna na pilířích P4 a P5. Založení mostu je navrženo na opěrách a většině pilířů jako hlubinné pomocí vrtaných pilot $\varnothing 1200$ mm vetknutých do hornin R3, u pilířů P4 až P5 je uvažováno plošné založení v úrovni hornin R3, u pilíře R6 je uvažováno s plošným založením na šterkové terase tl. cca 3,5 m.

Prvních pět polí přemostění ve směru staničení bude opatřeno oboustrannou, průhlednou, 2,5 m ochrannou stěnou se svislým pruhovým zvýrazněním $H=2,5$ m. Tato bariéra by měla sloužit k minimalizaci rušení, střetů ptáků a netopýrů letících v koridoru nad řekou s projíždějícími vozidly. Levá římsa je dále osazena zábradlím s transparentní protihlukovou výplní $H=1,1$ m, pravá římsa zábradlím se svislou výplní.

SO 209 - Most na I/26 v km 10,3 přes žel. trať

Most převádí silnici I/26 přes výhledově budovanou železniční trať Stod-Domažlice. Most je navržen se šířkovým uspořádáním silnice I/26 kategorie S11,5/90. Výškové vedení trasy je v místě mostu konstantní se stoupáním $s = 0,5 \%$. Příčný sklon silnice je střešovitý $2,5 \%$.

Nosnou konstrukci tvoří kolmá trémová spojitá konstrukce, spřažený průřez beton - beton s kabely spojitosti. Rozpětí polí je $21,0+30,0+21,0$ m. Konstrukční výška průřezu je $1,735$ m. Uložení mostu je řešeno pomocí ložisek. Na podporách P2 a P3 jsou navržena ložiska pevná, zatímco na opěrách ložiska posuvná. Pravá ložiska jsou navržena jako příčně pevná. Dle geotechnického průzkumu a typu konstrukce se volí hlubinné založení objektu na dvou řadách velkopřůměrových pilot (doplněno o piloty pod rovnoběžnými křídly opěry). Předpokládá se opření pilot v plně zvětralých vrstvách hornin R6. Opěry jsou navrženy jako železobetonové masivní obsypané s rovnoběžnými křídly (zavěšenými) a přechodovými deskami. Pilíře jsou navrženy jako štíhlé deskové. Mostní závěry jsou navrženy jako povrchové těsněné.

SO 221 – Most na přeložce III/2038 přes I/26

Účelem mostu je převedení silnice III/2038 přes silnici I/26 v místě mimoúrovňové křižovatky Chotěšov. Most je navržen se šířkovým uspořádáním silnice III/2038 kategorie S9,5/70, přemostovaná silnice I/26 je kategorie S15,25/100, v místě křižovatky je šířka mezi svodidly $15,40$ m. Příčný sklon silnice je střešovitý $2,5 \%$. Silnice I/26 je v místě křížení směrově v pravostranném oblouku $R = 1\,700$ m, výškově je silnice v konstantním podélném stoupání $0,5 \%$. Příčný sklon silnice je jednostranný $2,5 \%$.

Most je navržen jako integrovaná rámová monolitická hlubinně založená konstrukce, jejíž mostovka je navržena jako náběhovaný trám z předpjatého betonu vetknutý do železobetonových dříků s vlečnými přechodovými deskami. Rozpětí mostu je $27,51$ m, délka přemostění $26,0$ m, celková délka mostu je $33,53$ m. Nosnou konstrukci tvoří dodatečně předpínaný náběhovaný trám s konstrukční výškou 1100 mm ve vrcholu – 2000 mm v místě vetknutí, náběh je tvořen parabolou druhého stupně. Dříky rámu jsou tl. 1500 mm. Na most navazují šikmá křídla z gabionových košů se sklonem líce $1:10$. Mostní konstrukce je založena hlubinně na velkopřůměrových pilotách. Výstavba mostu se předpokládá na pevné skruži.

SO 222 – Most na přeložce III/2038 přes žel. trať

Účelem mostu je převedení silnice III/2038 přes železniční trať TÚ 180 (státní hranice – České kubice - Domažlice – Plzeň). Most je navržen v šířkovém uspořádání silnice III/2038 kategorie S9,5/70. Silnice III/2038 je v místě křížení směrově v přímé. Příčný sklon silnice je střešovitý $2,5 \%$.

Most je navržen jako spojitý předpjatý most o 3 polích s rozpětím polí $21,0+27,0+21,0$ m. V příčném řezu je nosná konstrukce navržena jako předpjatá betonová trémová deska s vyloženými konzolami. Deska je podporována stojkami obdélníkového tvaru se zkosenými rohy. Nosná konstrukce je na opěrách uložena pomocí posuvných ložisek. Uložení na sloupových pilířích je navrženo pomocí vrubových kloubů s izolační úpravou. Založení mostu je navrženo hlubinně s vrtanými piloty $\varnothing 900$ mm.

SO 223 – Lávka pro pěší v km 4,740

Účelem lávky je převedení stezky pro pěší a cyklisty přes silnici I/26 mezi obcemi Katovice a Chotěšov. Lávka je navržena pochozí šířky $3,0$ m přemostovaná

silnice I/26 je kategorie S15,25/100, v místě křížení je z důvodu odbočovacího pruhu šířka mezi svodidly 17,25 m. Příčný sklon na lávce je střežovitý 2.0 %. Příčný sklon silnice je jednostranný 2.5%.

Lávka je navržena jako integrovaná rámová monolitická hlubně založená konstrukce, jejíž mostovka je navržena jako náběhovaný trám z předpjatého betonu vetknutý do železobetonových dřívků s vlečnými přechodovými deskami. Rozpětí mostu je 31,0 m, délka přemostění 29,5 m, celková délka mostu je 32,5 m. Nosnou konstrukci tvoří dodatečně předpínaný náběhovaný trám s konstrukční výškou 1000 mm ve vrcholu – 2000 mm v místě vetknutí, náběh je tvořen parabolou druhého stupně, na kterou navazuje zaoblení $R=1,0$ m. Dřívky rámu jsou základní tl. 1500 mm, s lineárním náběhem profilu trámu nosné konstrukce. Na most navazují rovnoběžná křídla z armovaných zemin s betonovými obkladovými prvky. Mostní konstrukce je založena hlubně na velkopřůměrových pilotách. Výstavba mostu se předpokládá na pevné skruži.

SO 224 – Most na polní cestě SO 154 přes I/26

Účelem mostu je převedení polní cesty přes silnici I/26 mezi obcemi Chotěšov a Katovice. Most je navržen s rozšířeným šířkovým uspořádáním přilehlé polní cesty kategorie P4,5/30, přemostěvaná silnice I/26 je kategorie S15,25/100. Příčný sklon silnice je jednostranný 2.5%.

Most je navržen jako integrovaná rámová monolitická hlubně založená konstrukce, jejíž mostovka je navržena jako náběhovaný trám z předpjatého betonu vetknutý do železobetonových dřívků s vlečnými přechodovými deskami. Rozpětí mostu je 31,5 m, délka přemostění 30,0 m, celková délka mostu je 37,5 m. Nosnou konstrukci tvoří dodatečně předpínaný náběhovaný trám s konstrukční výškou 1100 mm ve vrcholu – 1900 mm v místě vetknutí, náběh je tvořen parabolou druhého stupně, na kterou navazuje zaoblení $R=1,0$ m. Dřívky rámu jsou základní tl. 1500 mm, s lineárním náběhem profilu trámu nosné konstrukce. Na most navazují šikmá křídla z gabionových košů se sklonem líce 1:10. Mostní konstrukce je založena hlubně na velkopřůměrových pilotách. Výstavba mostu se předpokládá na pevné skruži.

SO 225 – Most na přeložce III/19341 přes I/26

Účelem mostu je převedení silnice III/19341 přes silnici I/26 v místě mimoúrovňové křižovatky Střelice. Most je navržen se šířkovým uspořádáním silnice III/19341 kategorie S7,5/70, přemostěvaná silnice I/26 je kategorie S11,5/80, v místě křižovatky je šířka mezi svodidly 16,0 m. Příčný sklon silnice je střežovitý 2.5%.

Most je navržen jako integrovaná rámová monolitická hlubně založená konstrukce, jejíž mostovka je navržena jako náběhovaný trám z předpjatého betonu vetknutý do železobetonových dřívků s vlečnými přechodovými deskami. Rozpětí mostu je 29,0 m, délka přemostění 27,5 m, celková délka mostu je 34,5 m. Nosnou konstrukci tvoří dodatečně předpínaný náběhovaný trám s konstrukční výškou 1200 mm ve vrcholu – 2100 mm ve vetknutí, náběh je tvořen parabolou druhého stupně. Dřívky rámu jsou tl. 1500 mm. Na most navazují šikmá křídla z gabionových košů se sklonem líce 1:10. Mostní konstrukce založena hlubně na velkopřůměrových pilotách. Výstavba mostu se předpokládá na pevné skruži.

Vodohospodářské řešení stavby

Dešťové vody jsou z povrchů komunikací a z přilehlých povodí sváděny do silničních příkopů s následným zaústěním přímo nebo pomocí zatrubnění do vodních

recipientů. Tam, kde je silniční těleso v násypu, silnice nemá přivrácený příčný sklon a sklon okolního terénu nesměřuje ke komunikaci, odtékají vody volně do terénu.

Výjimkou z uvedeného popisu jsou dva úseky hlavní trasy komunikace.

První úsek je ve staničení km 6,300 – 7,060. V tomto úseku je komunikace po pravé i levé straně rozšířena o odpočívky. Zde jsou pro odvedení dešťových vod navrženy dvě samostatné kanalizace s dešťovou usazovací nádrží opatřenou koalescenčním odlučovačem ropných látek. Pro eliminaci zvýšených odtoků dešťových vod z odpočívky a jim přilehlého povodí je předsazena před zaústění do vodoteče retenční nádrž řešená jako suchý poldr.

Druhý úsek je ve staničení km 7,940 – 9,000. Jedná se o úsek vedený poblíž nebo přímo zástavbou Stoda. Zde je vzhledem k absenci vodních recipientů navržena dešťová kanalizace. V úseku km 7,920 – 8,460 dešťová kanalizace prochází průmyslovou zónou města a zaústí se do vodního recipientu (mimo vodní tok) situovaného na pozemcích města poblíž ČOV. Odtud pak vody odtečou do Radbuzy. V úseku km 8,460 – 9,000 dešťová kanalizace vede ulicemi města a zaústí se přímo do Radbuzy. Pro zpomalení odtoku dešťových vod z přilehlých povodí, protékají zachycené dešťové vody dvěma retenčními nádržemi řešenými jako suché poldry.

Řešený úsek silnice I/26 leží celý v povodí Radbuzy a přímo kříží následující vodní toky: Luční potok a jeho pravostranný přítok, Zálužský potok, Radbuzy včetně jejích dvou pravobřežních a jednoho levobřežního přítoku. Silnice dále kříží tři vodní recipienty vedené mimo vodní toky, jejichž správcovství není určeno. V místech křížení jsou budovány na silnici mosty a propusty a koryto těchto vodotečí je v nutné míře většinou upravováno. Řada trubních propustů a mostů je navržena i na ostatních komunikacích, které jsou součástí stavby.

V rámci stavby bude nutné provést také přeložky a úpravy několika stávajících vodovodů a kanalizací a dále úpravy na stávajícím drenážním odvodnění přilehlých ploch.

Odvádění dešťových vod

Silniční příkopy

Silniční příkopy jsou součástí silničních stavebních objektů. V rámci vodohospodářského řešení jsou prováděny výpočty pro přilehlá povodí, na jejichž základě se posuzuje kapacita navržených příkopů.

Propustky

Návrh propustků je proveden na převedení vod z přilehlého povodí pro silnice I. – III. třídy, pro polní cesty.

Dešťová kanalizace a zatrubnění

Použité materiály pro stoky, přípojky, revizní šachty a vpusti musí vyhovovat TKP a platným normám v ČR.

Stoky dešťové kanalizace odpočívky jsou dimenzovány pro návrhový déšť s dobou trvání 15 minut.

Zatrubnění jsou navrhována jako pokračování patních, zářezových nebo nadzářezových příkopů. Výpočet zatrubnění tak koresponduje s návrhy příkopů, ze kterých vody odvádí.

Stoky dešťové kanalizace a zatrubnění ve Stodě jsou dimenzovány pro návrhový déšť s dobou trvání 15 minut.

U všech přeložek a úprav trubního vedení, bude před odpojením potrubí předcházet kamerová prohlídka. V případě, že se v odpojované části objeví nám dosud neznámé připojení, je třeba jeho funkčnost prověřit a případně na nové potrubí

přepojit. Odpojené potrubí bude buď ze země vyjmuto v rámci zemních prací silnice, nebo vyplněno litým hubeným betonem. Vrchní část vstupního komínce bude odbourána, spodní část šachty bude do výšky potrubí zaplněna hubeným betonem. Zbývající prostor odpojené šachty bude zasypán zeminou.

Dešťová usazovací nádrž

Sedimentační nádrž DUN je navržena na návrhový průtok dešťovou kanalizací, je řešena jako podzemní prefabrikovaná nádrž. Zařízení je vybaveno dostatečně velkou sedimentační částí, kde dochází k usazení kalových částic a částí s osazeným koalescenčním filtrem pro odloučení ropných látek. Nádrž je svou kapacitou schopna zachytit i celý objem cisternového vozu při výskytu havárie.

Retenční nádrže

Velikost retenčního objemu je stanovena výpočtem. Nádrže jsou uvažovány jako zemní suché poldry (povrchové objekty se zemní hrází, bez stálého nadržení).

Budou vybaveny regulačním zařízením pro řízené vypouštění vody, bezpečnostním přelivem a spodní výpustí umožňující vypuštění veškerého objemu zachytilného v nádrži.

SO 301 – Zatrubnění v km 1,740

Zatrubnění SO 301 je navrženo pro odvedení dešťových vod ze zářezu komunikace v úseku staničení hlavní trasy km 1,520 – 1,820 a přilehlému povodí 1,713 ha. Dešťové vody budou zachyceny vtokovými objekty osazenými v nejnižších místech zářezových příkopů. Odtud budou odtékat zatrubněním DN 800, které z důvodu nedostatečného krytí potrubí přejde před zaústěním do vodního recipientu v otevřený odpad.

Stávající recipient v místě zaústění otevřeného odpadu bude opevněn kamennou dlažbou do betonového lože.

Stavební objekt v sobě zahrnuje dva vtokové objekty, zatrubnění DN 800 v délce 112,5 m, přípojku vtokového objektu DN 250 dlouhou 2,0 m, otevřené koryto dlouhé 87,0 m a opevnění vodního recipientu v místě zaústění otevřeného odpadu v délce 8,0 m na výšku 0,5 m. Na potrubí je uvažováno s osazením 2 revizních šachet.

SO 302 – Zatrubnění v km 4,250-4,600

Zatrubnění je navrženo pro odvedení dešťových vod z úžlabí komunikace SO 111, kam přitékají také vody z hlavní trasy SO 101 a vody z přilehlého povodí. V nejnižším místě příkopu bude osazen vtokový objekt. Z něj budou odtékat potrubím DN 600 až ke vtokové jímce propustku 101-2, do níž se zatrubnění zaústí. Ve své trase zatrubnění podchází křížovatkové větve SO 111 a násyp komunikace SO 120 včetně konstrukce mostu SO 221. V prostoru mezi větvemi SO 111 se na zatrubnění přes kanalizační šachtu napojí přípojka horské vpusti osazené do silničního příkopu hlavní trasy komunikace SO 101.

Stavební objekt v sobě zahrnuje 1 vtokový objekt, 1 horskou vpust, zatrubnění DN 600 v délce 395,0 m a přípojku horské vpusti DN 200 dlouhou 6,5 m. Na potrubí je uvažováno s osazením 10 revizních šachet.

SO 303 – Dešťová kanalizace odpočívky vlevo

Navrženou dešťovou kanalizací mají být odváděny dešťové vody z prostoru odpočívky a ČSPH (SO130). Do SO 303 je zaústěna také kanalizace SO 304, která slouží pro odvodnění odpočívky a ČSPH navržené v rámci SO 131. Půjde o vody zachycené na komunikacích, parkovacích stáních i objektech čerpací stanice. Vzhledem ke zvýšené možnosti kontaminace dešťových vod ropnými látkami, je před

zaústění do LBP Radbuzy (ve správě Povodí Vltavy s.p.) předsazena dešťová usazovací nádrž SO 360. Pro snížení odtokových špiček přitékající dešťové vody z obou odpočívek SO 130, SO 131, části komunikace a svahů SO 101 vedených v zářezu, odtékají dešťové vody z DUN (SO 360) přes zatrubnění SO 305 do retenční nádrže SO 370.

Stavební objekt v sobě zahrnuje uliční vpusti, jejich kanalizační přípojky DN 200 v předpokládané celkové délce 110,0 m a stoky DN 300 – DN 600 v délce cca 466,0 m. Na potrubí je uvažováno s osazením cca 13 revizních šachet.

SO 304 – Dešťová kanalizace odpočívky vpravo

Navrženou dešťovou kanalizací mají být odváděny dešťové vody z prostoru odpočívky a ČSPH (SO 131). Půjde o vody zachycené na komunikacích, parkovacích stáních i objektech čerpací stanice. SO 304 se zaústíje přes kanalizační šachtu do potrubí odvodnění navrženého v rámci SO 303. Vzhledem ke zvýšené možnosti kontaminace dešťových vod ropnými látkami, je před zaústění do LBP Radbuzy (ve správě Povodí Vltavy s.p.) na potrubí SO 303 osazena dešťová usazovací nádrž SO 360. Pro snížení odtokových špiček přitékající dešťové vody z obou odpočívek SO 130, SO 131, části komunikace a svahů SO 101 vedených v zářezu, odtékají dešťové vody z DUN (SO 360) přes zatrubnění SO 305 do retenční nádrže SO 370.

Stavební objekt v sobě zahrnuje uliční a horské vpusti, jejich kanalizační přípojky DN 200 v předpokládané celkové délce 160,0 m a stoky DN 300 – DN 600 v délce cca 685,0 m. Na potrubí je uvažováno s osazením cca 19 revizních šachet.

SO 305 – Zatrubnění v km 6,860

Zatrubnění SO 305 slouží k převedení dešťových vod z přilehlého povodí komunikace SO 101 a odpočívky SO 131, která je v úseku staničení hlavní trasy km 6,300 – 7,040 vedena v zářezu. Vtokový objekt je umístěn do nejnižšího místa nadzářezového příkopu. Zatrubnění přechází přes plochu odpočívky SO 131 a podchází komunikaci SO 101. Na opačné straně komunikace vede přes odpočívku SO 130. Svahem jejího tělesa schází do retenční nádrže SO 370, kde se vyústíje. Odtok z retenční nádrže zajišťuje otevřený odpad, který je zaústěn do LBP Radbuzy (správa Povodí Vltavy s.p.). Před napojením kanalizace SO 303 na zatrubnění, protéká zachycená voda dešťovou usazovací nádrží SO 360.

Stavební objekt v sobě zahrnuje 1 vtokový objekt, 4 horské vpusti, jejich kanalizační přípojky DN 200 v předpokládané celkové délce 25,0 m, zatrubnění DN 600 v délce cca 300,0 m a DN 800 v délce cca 70,0 m. Na potrubí je uvažováno s osazením cca 11 revizních šachet a na vyústění svislého betonového čela tl. 0,45 m s délkou 6,5 m.

SO 306 – Dešťová kanalizace ve Stříbrské ulici

Trasa dešťové kanalizační stoky SO 306 je vedena komunikací ve Stříbrské ulici. Stoka D2-1 bude sloužit pro odvedení dešťových vod z prostoru mimoúrovňového křížení komunikace I/26 (SO101) se silnicí II/230 (SO 124) ve Stříbrské ulici včetně jí přilehlého povodí, k odvedení dešťových vod z komunikace III/20310 a jí přilehlého povodí a výhledově pro přepojení dešťové kanalizace ze zpevněných ploch areálu firmy Tondach. Vzhledem k úpravě ulice Stříbrské do formátu městského typu s chodníkem odděleným obrubníkem od komunikace, je třeba na dešťovou stoku napojit také uliční a horské vpusti nově osazené do komunikací a přilehlých příkopů. Do koncové šachty stoky bude napojena areálová dešťová kanalizace překládaná v rámci SO 339.

Stoka vede Stříbrskou ulicí v souběhu s přeložkou městské jednotné stoky SO 340. Poblíž vjezdu do areálu SÚS stoka odbočuje vlevo mimo komunikaci a zaústíuje se do retenční nádrže SO 371.

Stavební objekt v sobě zahrnuje 2 vtokové objekty, 1 horskou vpust a 6 vpustí uličních. Na vtokové objekty navazují kanalizační přípojka DN 300 v předpokládané délce 13,5 m a kanalizační přípojka DN 250 v předpokládané délce 17,5 m. Na vpustí navazuje 7 kanalizačních přípojek DN 200 v celkové délce cca 60,0 m. Stoka je navržena o profilu DN 800 v délce cca 299,0 m. Na potrubí je uvažováno s osazením cca 8 revizních šachet.

SO 307 – Zatrubnění v km 8,745

Těleso silničního násypu SO 101 ve staničení km 8,745 přehrazuje úžlabí přilehlého povodí. Pro zachování odtoku z povodí je navrženo zatrubnění SO 307. Vtokový objekt je umístěn do nejnižšího místa patního silničního příkopu SO 101. Dešťové vody zatrubněním odtečou do retenční nádrže SO 373 situované na opačné straně silničního násypu. Odpad retenční nádrže je napojen na dešťovou kanalizační stoku D2, která zajistí odvedení zachycených dešťových vod do Radbuzy.

Stavební objekt v sobě zahrnuje 2 vtokové objekty, zatrubnění DN 800 v délce cca 77,0 m a 1 přípojku DN 200 dlouhou 11,0 m. Na potrubí je uvažováno s osazením cca 1 revizní šachty.

SO 308 – Zatrubnění pod stávající žel. tratí v km 9,870

Zatrubnění SO 308 je navrženo v souvislosti s převedením dešťových vod z komunikace SO 101 a k ní přilehlému povodí v úseku staničení km 9,000 – 9,840 přes stávající komunikaci III/19340 a železniční trať do Radbuzy.

Na příkop vedený podél polní cesty SO 155 navazují příkopy komunikace SO 101. Do nejnižšího místa příkopu se osadí vtokový objekt. Zatrubnění ve své trase podejde polní cestu SO 155, komunikaci III/19340 i železniční trať. Za tratí projde v dostatečné vzdálenosti podél oplocení chat až k příkrému svahu směřujícímu k řece. Zde bude potrubí vyústěno. Od výusti bude zachycená voda převedena opevněným skluzem až k patě svahu, kde se zaústí do ukliďovací šachty zbývající části zatrubnění. Svah koryta Radbuzy bude kolem vyústění potrubí v délce 10 m opevněn (výústní objekt je řešen samostatně v rámci SO 308.1). Podchod pod stávající silnicí a železniční tratí v místě železničního přejezdu bude nutné provést protlakem. Protlačena bude chránička, do které se kanalizační potrubí zatáhne. V místě křížení kanalizačního potrubí se železničním přejezdem je uvažováno s krytím chráničky pod terénem cca 3,0 m.

Stavební objekt v sobě zahrnuje 1 vtokový objekt, zatrubnění DN 400 v celkové délce cca 91,0 m, opevněný skluz šířky 1,8 m dlouhý 19,3 m a ukliďovací šachtu. Křížení se stávající železnicí a silnicí bude řešeno protlakem s uložením v chráničce DN 800 dlouhé 30,0 m (21,0 m chráničky se protlačí, zbývajících 9,0 m se položí v otevřeném výkopu). Na potrubí je uvažováno s osazením cca 3 revizních a 1 ukliďovací šachty.

SO 308.1 – Vyústní objekt do Radbuzy v km 9,940

Tento stavební objekt řeší opevnění koryta Radbuzy v místě vyústění zatrubnění SO 308. Zatrubnění je navrženo o profilu DN 400 a do Radbuzy přivádí dešťové vody zachycené silničními příkopy komunikace I/26 v úseku km 9,000 – 9,960. Zatrubnění je situováno za poslední zástavbu Stoda ve směru na Hradec u Stoda. Jedná se o chatovou oblast u železničního přejezdu v ulici Hradecká.

V rámci tohoto stavebního objektu bude svah koryta Radbuzy kolem vyústění potrubí DN 400 v délce 10 m opevněn záhozem z lomového kamene.

SO 309 – Dešťová kanalizace v km 8,330 ve městě Stod

Dešťové vody z navržené komunikace I/26 (SO 101) a jí přilehlých povodí v úseku staničení km 7,920 – 8,460 hlavní trasy SO 101 jsou odváděny silničními příkopy. V nejnižších místech jsou osazeny vtokové objekty, přes které voda vtéká do navržených zatrubnění.

V rámci tohoto stavebního objektu je navržena dešťová stoka se zaústěním do Radbuzy. Koncová šachta stoky s označením D1 je umístěna u paty násypového tělesa silnice I/26 v Kotovické ulici. Do ní se zaústí zatrubnění D1-2 (SO 309.2). Stoka na křižovatce silnic odbočuje vlevo a s uložením v komunikaci vede k podjezdu pod tratí a dále do průmyslové zóny města. Za odbočkou z Kotovické ulice se na stoku D1 napojuje zatrubnění D1-1 řešené v rámci SO 309.1.

Podchod pod násypovým tělesem železniční trati bude veden protlakem. Odtud trasa kanalizace vede ulicí Průmyslovou v souběhu se stávající stokou jednotné městské kanalizace. Na křižovatce ulice Průmyslové s Plzeňskou stoka podejde komunikaci v Plzeňské ulici a zabočí vlevo. Obejde stávající ČSPH a zabočí vpravo. Zde opět v souběžném vedení se stávající odlehčovací stokou jednotné městské kanalizace vede přes louku až k vodnímu recipientu (mimo vodní tok) situovanému na pozemcích města. Zde se stoka D1 zaústí. Vodním recipientem zachycené vody odtečou do Radbuzy.

Do navržené dešťové kanalizace se v prostoru křížení se železniční tratí zaústí drážní kanalizace. V ulici Průmyslová je výhledově možné provést přepojení uličních vpustí ze stoky stávající jednotné kanalizace na stoku kanalizace dešťové.

Vzhledem k tomu, že navrhovaná kanalizace nebude sloužit jen k odvodnění komunikace ŘSD ČR, přejde do majetku města Stod. Vodárna Plzeň a.s., která spravuje městskou síť jednotné kanalizace ve Stodu, požaduje, aby potrubí dešťové kanalizace do profilu DN 500 bylo provedeno v kamenině, větší profily pak v železobetonu. Železobetonové potrubí má být doplněno čedičovou výstelkou, a to nejen v úsecích s kapacitní rychlostí proudění dešťových vod potrubím nad 5 m/s, nýbrž v celé své trase.

Stavební objekt v sobě zahrnuje kanalizační potrubí DN 300-1000 v celkové délce cca 1214,0 m, 34 ks revizních šachet a výústní objekt provedený v délce 4,0 m záhozem z lomového kamene. Křížení se stávající železnicí bude řešeno protlakem např. z kameninových nebo železobetonových trub pro protlačování DN 800 v délce 48,0 m.

Po dokončení kanalizace na pozemku 955/10 bude v rámci tohoto stavebního objektu provedena výměna obrusné vrstvy v celé šířce komunikace. Předpokládá se úprava v délce cca 375 m při šířce vozovky 5,5 m.

SO 309.1 – Zatrubnění v km 8,200

Pro odvedení dešťových vod z navržené komunikace SO 101 a jí přilehlému povodí v úseku staničení komunikace km 7,800 – 8,300 je navrženo zatrubnění D1-1. Do jeho potrubí zachycené dešťové vody vtékají přes vtokový objekt osazený v nejnižším místě silničního příkopu. V komunikaci na pozemku č. par. 955/10 je zatrubnění napojeno na stoku dešťové městské kanalizace navržené v rámci SO 309.

V rámci silnice I/26 (SO 101) je silniční příkop u vtokového objektu řešen v délce cca 86 m jako přelivný. Stavební objekt v sobě zahrnuje 1 vtokový objekt a potrubí DN 500 v délce cca 94,0 m. Na potrubí je uvažováno s osazením 2 revizních šachet.

SO 309.2 – Zatrubnění v km 8,330

Navržené zatrubnění D1-2, řešené v rámci tohoto stavebního objektu, odvádí dešťové vody z prostoru mimoúrovňové křižovatky komunikací SO 101 Hlavní trasa I/26, SO 112 MÚK Stod a SO 123 Přeložka silnice III/20310. K silnici SO 123 přiléhá povodí označené jako F12c. Dešťové vody jsou silničními příkopy podél silnice III/20310 přiváděny k nejnižšímu místu s osazeným vtokovým objektem. Přes vtokový objekt zachycené vody vtékají do potrubí zatrubnění D1-2. U paty násypu komunikace SO 101 je do zatrubnění napojen další přítok dešťových vod ze silničních příkopů komunikací SO 101 a SO 112. Zatrubnění dále podchází násypové těleso komunikace SO 101 a u protilehlé paty násypu se napojuje na dešťovou kanalizaci města řešenou v rámci SO 309.

Stavební objekt v sobě zahrnuje 2 vtokové objekty a potrubí DN 300-400 v délce 123,0 m. Na potrubí je uvažováno s osazením 3 revizních šachet.

SO 310 – Dešťová kanalizace v km 8,745 ve městě Stod

V rámci tohoto stavebního objektu je navržena stoka D2 dešťové kanalizace, která poslouží k převedení dešťových vod z navržené komunikace I/26 a jí přilehlých povodí v úseku staničení km 8,460 – 9,000 přes město Stod do Radbuzy. Dešťové vody jsou zachycovány silničními příkopy. Vtokovými objekty a vpustmi natékají do dešťové kanalizace (SO 306) nebo zatrubnění (SO 307) a s nimi do retenčních nádrží SO 371 a SO 373. Odpady z těchto nádrží jsou napojeny přes kanalizační šachty na stoku D2.

Navržená stoka by neměla sloužit jen pro odvedení dešťových vod z prostoru navržené I/26, ale také pro odvodnění železniční trati včetně nádraží a vzhledem k navržené trase vedoucí městskými ulicemi i pro možné výhledové přepojení městských dešťových stok.

Koncová šachta stoky D2 by měla být umístěna tak, aby do ní bylo možné zaústit odpad z retenční nádrže SO 373, která se nachází nad areálem SÚS. K tomu by mohla posloužit stávající betonová stoka DN 600, jejíž koncová šachta je umístěna v zeleni za plotem areálu SÚS. Podchází areál a vyústuje se před nátokem do drážního propustku DN 1200. Odpojení potrubí bude předcházet kamerová prohlídka. V místní komunikaci před železničním přejezdem se na stoku D2 napojuje odpad z retenční nádrže SO 371.

Podchod pod železniční tratí je řešen protlakem. Odtud trasa kanalizace vede v souběhu se stávající stokou jednotné kanalizace ulicí Nádražní a Dělnickou až po křižovatku s ulicí Luční. Zde stoka odbočuje vlevo a směřuje do prostoru mezi panelové domy poblíž ulice U Elektrárny. Následně zabočí přímo do ulice U Elektrárny a zde v trase stávající dešťové kanalizace DN 300 (bude demontováno a nahrazeno novým potrubím) bude směřovat k Radbuze. Před hasičskou zbrojnicí se stoka napojí přes nově osazenou revizní šachtu na stávající vejčitou odlehčovací stoku 1200/800. Za spojnou šachtou bude nutné provést zkapacitnění stávajícího potrubí. Potrubí vejčitého profilu 1200/800 bude nahrazeno profilem kruhovým DN 1200. Vzhledem k výškovým úpravám v trase potrubí bude třeba upravit také výústní objekt.

Stavební objekt v sobě zahrnuje kanalizační potrubí DN 600-1200 v celkové délce cca 866,0 m, 28 ks revizních šachet a výústní objekt tvořený betonovým čelem v místě ukončení potrubí a následným otevřeným korytem v bermě Radbuzy dlouhým cca 8,0 m. Svah bermy i otevřené koryto v místě výusti bude opevněno dlažbou z lomového kamene do betonového lože s vyspárováním cementovou maltou. Křížení

se železnicí bude řešeno protlakem např. např. z kameninových nebo železobetonových trub pro protlačování DN 800 v délce 30,0 m.

V rámci tohoto stavebního objektu je dále třeba v ulici U Elektrárny ze země vyjmout cca 135,0 m potrubí DN 300, 24,5 m vejčitých trub 1200/800, 6 ks kanalizačních šachet a výústní objekt (betonové čelo a otevřený odlážděný odpad). V úseku areálu SÚS je v souvislosti s uvažovaným přepojením stávajícího potrubí a jeho případnou sanací provedenou na základě kamerového průzkumu uvažováno s odpojením betonového potrubí DN 600 v celkové délce cca 30,0 m.

Vzhledem k tomu, že navrhovaná kanalizace nebude sloužit jen k odvodnění komunikace ŘSD ČR, přejde do majetku města Stod. Vodárna Plzeň a.s., která spravuje městskou síť jednotné kanalizace ve Stodu, požaduje, aby potrubí dešťové kanalizace do profilu DN 500 bylo provedeno v kamenině, větší profily pak v železobetonu. Železobetonové potrubí má být doplněno čedičovou výstelkou.

SO 320 – Úprava Lučního potoka v km 0,750 - Povodí Vltavy

SO 320.1 – Úprava Lučního potoka v km 0,750 - ŘSD ČR

Silnice I/26 (SO 101) kříží Luční potok ve staničení km 0,750. V místě křížení je navrženo přemostění SO 201. V souvislosti s jeho stavbou je třeba trasu koryta upravit. Celková úprava potoka je rozdělena do dvou stavebních objektů, a to podle správcovství v dané části.

Úprava koryta předpokládá vytvoření lichoběžníkového tvaru se šířkou ve dně 2,0 m a se sklony svahů 1:2. Podélný sklon upravené trasy činí 2,86 ‰. Zpevnění bude provedeno na výšce cca 2 leté vody tj. na hloubku cca 0,70 m dlažbou z lomového kamene do betonového lože s vyspárováním cementovou maltou. Úprava koryta pod mostem bude řešena v rámci SO 201. Opevnění koryta bude zakončeno betonovými stabilizačními prahy. Délka úpravy trasy i tvaru koryta řešená v rámci stavebního objektu SO 320 činí cca 43,5 m a délka úpravy trasy i tvaru koryta řešená v rámci stavebního objektu SO 320.1 činí cca 27,5 m.

Odpojený a nevyužitý úsek stávajícího koryta bude zasypán. Úprava povrchu terénu bude provedena dle okolních pozemků.

SO 321 – Úprava PBP Lučního potoka v km 1,220

Ke křížení pravobřežního přítoku Lučního potoka se silnicí I/26 (SO 101) dochází ve staničení km 1,220. V místě křížení je navrženo přemostění SO 203. Jedná se o neupravený vodní tok. Koryto potoka je v daném místě mělké (s hloubkou kolem 0,45 – 0,70 m) se šířkou dna 0,7 m a sklony svahů 1:3 – 1:5. Úpravy na toku mají mít dle správce minimální rozsah.

Trasa úpravy vede ve stopě původního koryta toku. Navržen je lichoběžníkový tvar koryta se šířkou dna 0,75 m a sklony svahů 1:3,4 před mostem a sklony 1:3,1 za mostem. Zpevnění bude provedeno na výšce cca 2 leté vody tj. na hloubku cca 0,45 m. Opevnění koryta bude provedeno dlažbou z lomového kamene do betonového lože s vyspárováním cementovou maltou (úprava pod mostem je řešena v rámci SO 203). Na koncích opevnění budou osazeny stabilizační prahy.

SO 322 – Úprava Zálužského potoka v km 3,620

Silnice I/26 (SO 101) kříží Zálužský potok ve staničení km 3,620. V místě křížení je navrženo přemostění SO 205. Zálužský potok a mokřad kolem něj jsou cennou a ochránářsky významnou lokalitou, přechodně chráněnou plochou „Luční potok“ mezi Týncem a Starým Dolem. Přechodně chráněná plocha byla vyhlášena rozhodnutím OÚ Plzeň Jih pod č.j.: ŽP/487/99 ze dne 27. 4. 1999 v zájmu zajištění klidu v době

hnízdění ohrožených druhů živočichů – motáka lužního, motáka pochopa, bekasiny otavní a moudivláčka lužního.

V souvislosti s touto skutečností budou zásahy do úpravy koryta potoka minimální. Koryto potoka je v daném místě mělké (s hloubkou kolem 0,3 m) se šířkou dna cca 2,65 m a sklony svahů 1:5 – 1:9. Úprava toku řešená v rámci SO 322 bude spočívat v opevnění koryta toku před i za mostem v návaznosti na úpravy pod mostem (řešeno v rámci SO 205) a zaústění silničních příkopů SO 101 vedených podél pravé i levé paty násypu.

Příčný řez koryta bude proměnný, tvoří přechod mezi úpravou koryta pod mostem, kde má dno navrženou šířku 1,0 m a sklony svahů 1:4, a tvarem stávajícího koryta v místech napojení. Pro opevnění koryta je uvažováno s dlažbou z lomového kamene do betonového lože s vyspárováním cementovou maltou. Celková délka úpravy koryta řešená v rámci stavebního objektu SO 322 činí cca 23 m.

SO 323 – Přeložka zatrubněného vodního toku v km 4,270

Zatrubněný vodní tok DN 300 – DN 400 u Chotěšova prochází rozlehlou meliorovanou oblastí. Do jeho potrubí je napojeno hlavní odvodňovací zařízení DN 300. Zatrubněný vodní tok je vyústěn u propustku DN 600 stávajícího železničního násypu. Za železniční tratí má vodní tok již otevřené koryto. Navržená přeložka řeší zaústění zatrubnění toku do otevřeného odpadu silničního propustku a podchod pod SO 152, SO 111 a SO 101. Trasa přeložky je vedena tak, aby křížení potrubí se silnicemi bylo co možná nejkolmější. Za tělesem komunikace SO 101 se přeložka napojuje na stávající potrubí přes vysazenou šachtu.

Stavební objekt v sobě zahrnuje přeložku zatrubnění z potrubí DN 400 v délce 195,0 m. Na potrubí je uvažováno s osazením 6 revizních šachet. Současně je třeba odpojit 180,0 m potrubí DN 400.

SO 324 – Přeložka zatrubněného vodního toku v km 5,660

Ve staničení km 5,600 – 5,660 hlavní trasy silnice I/26 dochází ke vzájemnému křížení silnice SO 101 a v souběhu vedené polní cesty SO 153 se stávajícím zatrubněným vodním tokem DN 300 – DN 400. Pod navrženou polní cestou se do vodního toku napojuje odvodňovací zařízení DN 200. Zatrubněný vodní tok je nutné přeložit tak, aby podchod potrubí pod komunikací vedl co možná nejkolmější na osu komunikace. Odvodnění DN 200 (řešeno v rámci SO 335) je třeba vymístit z trasy komunikace.

Přeložka zatrubněného toku podchází silnici I/26 (SO 101) kolmo na její osu, zleva obchází oplocený objekt retenční nádrže SO 375 a dále vede ke stávajícímu propustku pod silnicí III/2038, kde se zaústí stejně jako stávající potrubí toku do jeho vtokové jímky.

Na potrubí SO 324 je přes šachtu napojena přípojka DN 600 vtokového objektu osazeného v příkopu polní cesty SO 153. Tímto vtokovým objektem by měla do zatrubněného toku přitéci voda z přilehlého povodí F9a. Přes tutéž šachtu je do potrubí toku napojeno překládané odvodnění DN 200 řešené v rámci SO 335. Dalším uvažovaným zaústěním do přeložky toku SO 324 je odpad DN 600 z retenční nádrže SO 375 a 2 přípojky DN 200 horských vpustí (SO 375) osazených v ochranném příkopu nádrže.

Stavební objekt v sobě zahrnuje přeložku zatrubněného vodního toku z potrubí DN 300 v délce 12,5 m, DN 600 v délce 51,0 m a DN 800 v délce 183,0 m. Do stavebního objektu dále náleží vtokový objekt osazený do silničního příkopu polní cesty SO 153 a jeho přípojka DN 600 dlouhá 8,0 m. Na potrubí je uvažováno

s osazením 6 nových kanalizačních šachet. Současně je třeba odpojit 185,0 m potrubí DN 400 a 14,0 m potrubí DN 300.

SO 325 – Úprava LBP Radbuzy v km 7,280

Ke křížení levobřežního přítoku Radbuzy se silnicí I/26 (SO 101) dochází ve staničení km 7,280. V místě křížení je navrženo přemostění SO 206. Tvar koryta je navržen lichoběžníkový se šířkou dna 1,5 m a sklony svahů 1:1,25. Opevnění bude provedeno dlažbou z lomového kamene do betonu, s vyspárováním cementovou maltou, a to na výšku cca 5 leté vody tj. na hloubku cca 0,50 m. Svahy nad opevněním budou ohumusovány a osety. Na koncích opevnění, stejně jako v místech změny sklonu nivelety budou osazeny betonové stabilizačními prahy.

Do toku budou zaústěny silniční příkopy SO 101 vedené podél pravé i levé paty násypu. Celková délka úpravy trasy i tvaru koryta řešená v rámci stavebního objektu SO 325 činí cca 110 m.

SO 330 – Přeložka splaškové kanalizace v km 0,000

Přeložku splaškové kanalizace vyvolala úprava stávající okružní křižovatky na turbookružní, zpracovávanou v rámci SO 110. Stávající kanalizační stoky v prostoru křižovatky jsou z PP DN 300. Průběh kanalizačních stok je navržené okružní křižovatce přizpůsoben a je veden se souběžně překládanými stokami dešťové kanalizace SO 331. Revizní šachty jsou na potrubí osazeny v místech navržených ostrůvků mezi jízdními pruhy, v zeleni mezi komunikací a chodníkem nebo v nezpevněné krajnici.

Stavební objekt v sobě zahrnuje 3 přeložky z plastového potrubí DN 300, min. SN12 v celkové délce 239,0 m. Na potrubí je uvažováno s osazením 8 kanalizačních šachet. Současně je třeba odpojit 208,5 m potrubí PP DN 300 včetně 8 kanalizačních šachet.

SO 331 – Přeložka dešťové kanalizace v km 0,000

Přeložku dešťové kanalizace vyvolala úprava stávající okružní křižovatky na turbookružní, zpracovávanou v rámci SO 110. Stávající kanalizační stoky v prostoru křižovatky jsou z PP DN 500. Průběh kanalizačních stok je navržené okružní křižovatce přizpůsoben a je veden se souběžně překládanými stokami splaškové kanalizace SO 330. Revizní šachty jsou na potrubí osazeny v místech navržených ostrůvků mezi jízdními pruhy, v zeleni mezi komunikací a chodníkem nebo v nezpevněné krajnici.

Stavební objekt v sobě zahrnuje 2 přeložky z plastového potrubí DN 500, min. SN12 v délce 173,5 m, 1 novou stoku z plastového potrubí DN 300, min. SN12 v délce 92,0 m, 8 uličních vpustí a jejich přípojky z plastu DN 200, min. SN12 v celkové délce 39,0 m. Na potrubí je uvažováno s osazením 9 kanalizačních šachet. Současně je třeba odpojit 171,0 m potrubí PP DN 500 včetně 5 kanalizačních šachet a 77,0 m potrubí přípojek PP DN 150-200 včetně 7 uličních vpustí.

SO 332 – Přeložka kanalizace v km 0,600

Ve staničení km 0,600 hlavní trasy silnice I/26 (SO 101) dochází ke křížení se stávající splaškovou stokou PP DN 400. Stoku je nutné přeložit tak, aby vzájemné křížení silnice SO 101 s potrubím bylo co možná nejkolmější a aby vzhledem k malému podélnému sklonu stoky nedošlo prodloužením k jeho výraznému snížení.

Stavební objekt v sobě zahrnuje přeložku stoky DN 400 v délce 76,0 m. Dle požadavku Vodárny Plzeň a.s. má být přeložka provedena z kamenivého potrubí uloženého do betonového sedla. Na potrubí je uvažováno s osazením 3 nových

kanalizačních šachet. Současně je třeba odpojit 64,0 m potrubí PP DN 400 včetně 1 kanalizační šachty.

SO 333 – Přeložka HOZu pod silnicí SO 120

Hlavní odvodňovací zařízení DN 300 u Chotěšova prochází rozlehlou meliorovanou oblastí. Do jeho potrubí se napojují svodné drény meliorací. Zároveň odvádí dešťové vody z přilehlého povodí silnice III/0266, které přitékají k jejímu silničnímu příkopu. HOZ je zaústěn přes revizní šachtu do zatrubněného vodního toku. Poblíž silnice III/0266 dochází ke křížení s SO 120 a SO 121. Trasa přeložky je vedena v dostatečné vzdálenosti podél silničního příkopu SO 120. V místě okružní křižovatky podejde křižovatkovou větev SO 121 i SO 120, aby byla dostupná pro všechna uvažovaná přepojení svodných drénů (řešeno v SO 380).

Stavební objekt v sobě zahrnuje přeložku potrubí DN 300 v délce 181,0 m. Na potrubí je uvažováno s osazením 7 revizních šachet. Současně je třeba odpojit 158,0 m potrubí DN 300 včetně cca 3 kanalizačních šachet.

SO 334 – Přeložka HOZu v km 5,200

Hlavní odvodňovací zařízení DN 300 slouží k převedení dešťové vody z přilehlého povodí silnice III/2038, která přitéká k jejímu silničnímu příkopu. Ve staničení km 5,200 hlavní trasy silnice I/26 (SO 101) dochází ke vzájemnému křížení. HOZ je nutné přeložit.

Stavební objekt v sobě zahrnuje přeložku HOZu z potrubí DN 300 v délce 73,0 m. Na potrubí je uvažováno s osazením 3 nových kanalizačních šachet. Současně je třeba odpojit 56,0 m potrubí DN 300 včetně 1 kanalizační šachty.

SO 335 – Přeložka HOZu v km 5,660-5,920

Ve staničení km 5,660 -5,920 hlavní trasy silnice I/26 (SO 101) dochází ke vzájemnému křížení se stávajícím odvodňovacím zařízením DN 200. Pod navrženou komunikací se odvodnění napojuje do zatrubněného vodního toku ve správě Povodí Vltavy st. p., závodu Berounka. Odvodnění DN 200 je třeba vymístit z trasy navržené komunikace I/26 a opětovně napojit do zatrubněného toku. Navržena je přeložka odvodnění DN 200 s vedením podél pravé paty silničního násypu. Přes revizní šachtu se napojí do přeložky zatrubněného vodního toku SO 324.

Stavební objekt v sobě zahrnuje přeložku odvodnění DN 200 dlouhou cca 248,0 m. Na potrubí je uvažováno s osazením 6 nových kanalizačních šachet. Současně je třeba 279,0 m potrubí DN 200 odpojit.

SO 336 – Odpad splaškových vod z odpočívky vlevo

Navržený odpad má sloužit k odvedení vyčištěných splaškových vod z odpočívky (SO 130) situované vlevo od silnice SO 101 ve směru staničení (ČOV není součástí tohoto objektu) do recipientu. Odpad navržený v rámci SO 336 bude napojen na odpad SO337, který odvádí vyčištěné splaškové vody z odpočívky (SO 131) situované vpravo od silnice SO 101 ve směru staničení. Ten je zaústěn do LBP Radbuzy. Vodní tok je ve správě Povodí Vltavy st. p., závodu Berounka.

Stavební objekt v sobě zahrnuje odpad z potrubí DN 300 v délce cca 22,0 m. Na potrubí je uvažováno s osazením 1 revizní šachty.

SO 337 – Odpad splaškových vod z odpočívky vpravo

Navržený odpad má sloužit k odvedení splaškových vod vyčištěných na čistírně odpadních vod odpočívky SO 131 (ČOV není součástí tohoto objektu) do recipientu. Do odpadu SO 337 je uvažováno s napojením odpadu SO 336 z odpočívky SO 130

situované vlevo od silnice SO 101 ve směru staničení. Odpad je zaústěn do LBP Radbuzy, do místa, kde je v rámci akce "Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 1. stavba" uvažováno s opevněním jeho koryta.

Stavební objekt v sobě zahrnuje odpad z potrubí DN 300 v délce cca 693,0 m. Na potrubí je uvažováno s osazením 19 revizních šachet. V souvislosti s vyústěním potrubí do vodoteče je třeba uvažovat s případnou opravou dlažby z lomového kamene do betonového lože s vyspárováním cementovou maltou v rozsahu cca 1 m².

SO 338 – Přeložka kanalizace v km 7,400

Ve staničení km 7,400 hlavní trasy silnice I/26 (SO 101) dochází ke křížení se stávající kameninovou stokou DN 300 jednotné kanalizace města Stod. Stoku je nutné přeložit.

Stavební objekt v sobě zahrnuje přeložku stoky z kameniny DN 300 v délce 57,5 m. Na potrubí je uvažováno s osazením 3 nových kanalizačních šachet. Současně je třeba odpojit 45,0 m kameninového potrubí DN 300 včetně 1 kanalizační šachty.

SO 339 – Přeložky kanalizací Tondach v km 8,540

Z areálu firmy Tondach Česká republika, s.r.o. vedou poblíž Stříbrské ulice směrem k centru Stoda 4 kanalizační stoky. V prostoru strže, poblíž Stříbrské ulice, se nejprve vždy dvě z nich vzájemně spojí. Následně se zbylé dvě napojí do stoky DN 600 jednotné městské kanalizace. Původně, před napojením se na městskou stoku, dešťové vody protékaly odlučovačem olejů a splaškové vody čistírnou odpadních vod. V současnosti je provedeno přímé přepojení kanalizací na městskou stoku, odlučovač olejů a ČOV jsou mimo provoz. Všechna popisovaná kanalizační vedení včetně některých areálových rozvodů se nyní dostávají do kolize s mimoúrovňovým křížením silnice I/26 (SO 101) se silnicemi III/20131 (SO 123) a II/230 (SO 124). Stávající kanalizace dále svým tělesem zasahují i křižovatkové větve SO 112 a konstrukce mostu SO 207.

V souvislosti s návrhem této křižovatky došlo k přeložení jednotné stoky DN 600 (SO 340) městské kanalizace do jízdniho pruhu komunikace II/230 (SO 124) ve Stříbrské ulici včetně podchodu pod mostní konstrukcí (SO 207). V rámci tohoto stavebního objektu dojde podél protihlukové stěny SO 768 až do staničení SO 101 v km 8,500 k pokládce jednotné areálové kanalizační stoky DN 600. Na tuto stoku bude postupně přepojeno všechno stavbou silnic zasažené kanalizační potrubí areálových stok firmy Tondach. Zmiňovaná stoka bude napojena na koncovou šachtu přeložky městské stoky jednotné kanalizace (SO 340) ve Stříbrské ulici.

V rámci tohoto stavebního objektu je dále navržena stoka DN 800 dešťové areálové kanalizace s napojením se do koncové šachty stoky dešťové kanalizace města (SO 306) ve Stříbrské ulici. Na tuto stoku bude přepojena stávající dešťová stoka DN 500 a výhledově na ni bude možné přepojit celý areálový systém odvodnění dešťových vod.

Stavební objekt v sobě zahrnuje pokládku kanalizačního potrubí DN 600 (jednotná kanalizace) v délce 121,0 m a potrubí DN 800 v délce 28,5 m. Dále přepojení areálové stoky DN 300 v délce 8,0 m a čtyř areálových rozvodů DN 200 v celkové délce 13,0 m. Na potrubí je uvažováno s osazením 11 nových kanalizačních šachet.

Současně je třeba odpojit v rámci areálové kanalizace odhadem cca 225,0 m potrubí DN 600, 113,0 m potrubí DN 500, 339,0 m potrubí DN 300 a cca 75,0 m potrubí DN 200. S potrubím bude odpojeno také přibližně 22 kanalizačních šachet.

Odpojení potrubí bude předcházet jeho kamerová prohlídka. V případě, že se v odpojované části objeví nám dosud neznámé připojení, je třeba jeho funkčnost

prověřit a případně na nové potrubí přepojit. Stávající ČOV a odlučovač olejů, které jsou mimo provoz, podlehnou demolici v rámci SO 002.

SO 340 – Přeložka kanalizace Vodárna Plzeň v km 8,580

Ve strži poblíž Stříbrské ulice se nachází koncová šachta jednotné stoky DN 600 kanalizace města Stodu. Do ní jsou napojeny dvě stoky areálové kanalizace firmy Tondach Česká republika, s.r.o. Koncová část městské stoky se dostává do kolize s mimoúrovňovým křížením silnice I/26 (SO 101) se silnicí II/230 (SO 124). Kanalizaci svým tělesem zasahují křižovatkové větve SO 112. Ve spodní části strže se stávající kanalizace dostává také do kolize s retenční nádrží SO 371.

V souvislosti s řešením křižovatky a retenční nádrže je navrženo přeložení zmiňované stoky DN 600 městské kanalizace do jízdniho pruhu komunikace II/230 (SO 124) s podchodem pod mostní konstrukcí (SO 207). Za úpravou komunikace řešenou v rámci SO 124 přeložka kanalizace odbočuje ve směru toku média vlevo, čímž se dostává mimo jízdni pruh. Následně vede souběžně s komunikací v pásu zeleně, který v rámci retenční nádrže SO 371 podléhá terénním úpravám. Poblíž Kotovické ulice se přeložka napojuje na stávající kanalizační potrubí DN 600. Do koncové šachty přeložky stoky bude napojena stoka jednotné kanalizace DN 600 areálu Tondach Česká republika, s.r.o. (SO 339) a do šachty před ní stoka DN 400 z areálu firmy LT trade, s.r.o. (SO 341). Na potrubí přeložky bude přepojena také kanalizační přípojka objektu č.p. 447.

Stavební objekt v sobě zahrnuje přeložení stoky DN 600 v délce 351,0 m. Na potrubí je uvažováno s osazením 12 nových kanalizačních šachet. Současně je třeba odpojit 183,0 m potrubí stoky DN 600 včetně 5 kanalizačních šachet.

SO 341 – Přeložka kanalizace LT trade v km 8,600

Z areálu firmy LT Trade, s.r.o. vede jednotná kanalizace DN 400. Přechází komunikaci v ulici Stříbrské a napojuje se do splaškové kanalizace firmy Tondach ČR, s.r.o.. Ta je následně napojena do kanalizace města Stod. Areálová stoka se dostává do kolize s mimoúrovňovým křížením silnice I/26 (SO 101) se silnicí II/230 (SO 124) a konstrukcí mostu SO 207. V souvislosti s návrhem této křižovatky došlo k přeložení jednotné stoky DN 600 (SO 340) městské kanalizace do jízdniho pruhu komunikace II/230 (SO 124) s podchodem pod mostní konstrukcí (SO 207) a s protažením podél protihlukové stěny SO 768 až do staničení SO 101 v km 8,500. V rámci tohoto stavebního objektu dojde k přepojení areálové stoky firmy LT Trade na přeložku jednotné stoky města Stod (SO 340).

Stavební objekt v sobě zahrnuje přepojení stoky DN 400 v délce 55,0 m. Na potrubí je uvažováno s osazením 2 nových kanalizačních šachet. Současně je třeba odpojit cca 103,0 m potrubí DN 400 včetně 2 kanalizačních šachet.

SO 342 – Přeložka HOZu v km 11,300

Hlavní odvodňovací zařízení BET DN 500 prochází meliorovanou oblastí. Do jeho potrubí se napojují svodné drény. Zároveň odvádí dešťové vody z přilehlého povodí stávající silnice I/26, které přitékají k jejímu silničnímu příkopu, propustkem podcházejí pod komunikací a zde přes vtokovou jímku vtékají do HOZu. HOZ je vyústěn do terénního úžlabí, kde se začíná formovat bezejmenný pravostranný přítok Radbuzy. Vodní tok spravuje obec Střelice.

Ve staničení km 11,300 se HOZ kříží s nově navrženou trasou silnice I/26 (SO 101). HOZ je nutné přeložit a je třeba také s napojením svodných drénů upravovaných v rámci SO 380 do jedné z nově osazených šachet.

Stavební objekt v sobě zahrnuje přeložku HOZu z potrubí DN 500 v délce 28,5 m. Na potrubí je uvažováno s osazením 3 nových kanalizačních šachet. Současně je třeba odpojit 28,0 m potrubí DN 500.

SO 343 – Úprava HOZu pod silnicí III/19341

Hlavní odvodňovací zařízení BET DN 500 prochází meliorovanou oblastí. Do jeho potrubí se napojují svodné drény. Zároveň odvádí dešťové vody z přilehlého povodí stávající silnice III/19341 (SO 125), které přitékají k jejímu silničnímu příkopu, propustkem podcházejí pod komunikací a zde přes šachtu vtékají do HOZu. HOZ je vyústěn do terénního úžlabí, kde se začíná formovat bezejmenný pravostranný přítok Radbuzy. Vodní tok spravuje obec Střelice.

Násypové těleso silnice III/19341 řešené v rámci SO 125 se oproti původnímu zvedá. Důvodem je navržené mimoúrovňové křížení této komunikace se silnicí I/26. Násypové těleso se ve staničení km 0,200 silnice III/19341 rozšířilo natolik, že zasáhlo koncový úsek HOZu i svodný drén meliorace. V rámci tohoto stavebního objektu bylo navrženo prodloužení HOZu za komunikaci SO 125. Do silničního příkopu byl osazen vtokový objekt, kterým do potrubí HOZu vtéká dešťová voda. Do vtokové jímky bude v rámci SO 380 zaústěn svodný drén meliorací.

Stavební objekt v sobě zahrnuje prodloužení HOZu z potrubí DN 500 v délce 47,0 m. Současně je třeba odpojit 32,0 m potrubí stoky DN 500 včetně 2 kanalizačních šachet.

SO 350 – Přeložka vodovodu v km 0,000

Přeložku vodovodního řadu PE 315 vyvolala úprava stávající okružní křižovatky na turbookružní, zpracovávanou v rámci SO 110.

Přeložka je navržena s vedením vodovodního potrubí pod chodníkem. Křižovatkové větve potrubí podejde s uložením do chrániček DN 500. Z důvodů vykřížení se s propustkem, jsou na vodovodní potrubí osazeny podzemní hydranty plnicí funkci odvzdušnění a odkalení. Na konci přeložky je na potrubí osazen požární nadzemní hydrant.

Stavební objekt v sobě zahrnuje přeložku potrubí PE 315 v délce 170,0 m. Pod křižovatkovými větvemi bude potrubí uloženo v ocelových chráničkách DN 500. Chráničky jsou dvě s délkami 19,0 m a 20,0 m. Na potrubí budou osazeny 2 podzemní a 1 nadzemní hydrant. Současně je třeba odpojit 136,0 m potrubí DN 300. V případě, že chráničky zůstanou v zemi, potrubí se z nich vyjme a chráničky se vyplní hubeným betonem. Armatury budou demontovány včetně poklopů, zemní soupravy šoupátek budou vytaženy, stávající hydranty budou demontovány a na požádání budou vráceny provozovateli.

SO 351 – Přeložka vodovodu v km 0,700

Ve staničení km 0,700 hlavní trasy silnice I/26 (SO 101) dochází ke křížení se stávajícím vodovodním řadem PE 315. Vodovodní řad je nutné přeložit tak, aby vzájemné křížení silnice SO 101 s potrubím bylo co možná nejkolmější. Pod komunikací bude potrubí uloženo v chráničce DN 500. Do lomu přeložky se na potrubí osadí podzemní hydrant s funkcí kalníku.

Stavební objekt v sobě zahrnuje přeložku potrubí PE 315 v délce 97,0 m. Pod silnicí bude potrubí uloženo v ocelové chráničce DN 500 dlouhé 44,0 m. Na potrubí bude osazen 1 podzemní hydrant. Současně je třeba odpojit 83,0 m potrubí DN 300. Odpojené potrubí, včetně armatur bude demontováno.

SO 352 – Přeložka vodovodu v km 1,000

Ve staničení km 1,065 hlavní trasy silnice I/26 (SO 101) dochází ke kolizi stávajícího vodovodního řadu O DN 400 skupinového vodovodu Plzeň – Zbůch s navrženým mostním objektem SO 202. Přeložka řadu je navržena tak, aby vzájemné křížení silnice SO 101 s potrubím bylo co možná nejkolmější a aby byla v dostatečné vzdálenosti od mostní konstrukce. Za podchodem pod SO 101 trasa odbočuje vpravo, podchází silnici III/18039 a napojuje se zpět na stávající potrubí. V přechodech pod komunikacemi bude potrubí uloženo do chrániček DN 600. Na vstupu potrubí do chráničky pod SO 101 bude umístěna vzdušňková šachta, u chráničky pod silnicí III/18039 bude armaturní šachta s osazeným sekčním šoupětem.

Stavební objekt v sobě zahrnuje přeložku potrubí DN 400 v délce 178,5 m. Dle požadavku Vodárny Plzeň a.s. bude přeložka provedena z tvárné litiny. Chránička DN 600 pod komunikací SO 101 je dlouhá 54,0 m, pod silnicí III/18039 je dlouhá 18,0 m. U chrániček jsou armaturní šachty. V rámci stavebního objektu je třeba odpojit 155,0 m potrubí DN 400 včetně dvou armaturních šachet. Odpojené potrubí, včetně armatur bude demontováno.

SO 353 – Připojení odpočívek na přivaděč pitné vody

Pitná voda pro odpočívky SO 130 a SO 131 bude zajištěna napojením na vodovodní řad PE 110 poblíž Stodu. Napojení bude provedeno z přeložky tohoto řadu SO 354. Za napojením bude na přívodním řadu vody zřízena vodoměrná šachta. Trasa přivaděče vede v dostatečné vzdálenosti podél levé paty svahu SO 101 až k odpočívkám. Ve své trase se přívodní řad kříží s přeložkou LBP Radbuzy SO 323, s příjezdem na odpočívku SO 130 a s komunikací SO 101 při přechodu k odpočívce SO 131. Ve všech zmiňovaných přechodech bude potrubí uloženo do chrániček. Vzhledem ke konfiguraci terénu budou na potrubí osazeny hydranty pro odkalení a odvzdušnění. Na přívodní řad jsou napojeny přípojky pro obě ČSPH.

Stavební objekt v sobě zahrnuje přívodní řad DN 80 v délce 1559,0 m a 1 vodoměrnou šachtu. Ocelová chránička DN 200 pod přeložkou LBP Radbuzy SO 323 je dlouhá 10,0 m, pod příjezdem na odpočívku SO 130 je dlouhá 17,0 m a pod komunikací SO 101 jedlouhá 23,0 m. Na potrubí budou osazeny 2 podzemní hydranty pro funkci odvzdušnění a 1 podzemní hydrant pro odkalení. Pro připojení obou ČSPH je uvažováno s přípojkami D 32 mm v celkové délce 50,0 m.

SO 354 – Přeložka vodovodu v km 8,100

Poblíž staničení km 8,100 hlavní trasy silnice I/26 (SO 101) dochází ke křížení se stávajícím vodovodním řadem PVC 110. Jedná se o přívodní řad pitné vody z ÚV na Krůtí Hoře do rozvodné sítě Stodu. Vodovodní řad je nutné přeložit tak, aby vzájemné křížení silnice SO 101 s potrubím bylo co možná nejkolmější. Přeložka bude provedena z potrubí PE. Pod komunikací bude potrubí uloženo v chráničce DN 300. Do lomu přeložky je situováno napojení přívodního řadu pro odpočívky SO 353.

Stavební objekt v sobě zahrnuje přeložku potrubí PE 110 v délce 102,0 m. Pod silnicí bude potrubí uloženo v ocelové chráničce DN 300 dlouhé 42,0 m. Současně je třeba odpojit 76,0 m potrubí PVC 110. Odpojené potrubí, včetně armatur bude demontováno.

SO 355 – Přeložka technologického vodovodu firmy Tondach v km 8,160

Stávající vodovodní řad PVC 160 firmy Tondach ČR, s.r.o. přivádí technologickou vodu z řeky Radbuzy do areálu podniku. Ve své trase se dostává do kolize s

navrženým mimoúrovňovým křížením silnice I/26 (SO101) se silnicí III/20310 (SO 123). V kolizi je také s křižovatkovými větvemi SO 112. Vodovodní řad je nutné přeložit tak, aby vzájemná křížení silnic SO 101 a SO 123 s potrubím byla co možná nejkolmější a aby trasa přeložky byla v dostatečné vzdálenosti od násypového tělesa komunikace SO 112. Pod komunikací bude potrubí uloženo v chráničkách DN 400. Hrdla PVC trub v chráničkách budou jištěna proti posunu.

Stavební objekt v sobě zahrnuje přeložku potrubí PVC 160 v délce 260,5 m. Ocelová chránička DN 400 pod silnicí SO 101 je dlouhá 51,0 m a pod komunikací SO 123 je dlouhá 22,0 m. Současně je třeba odpojit 231,0 m potrubí PVC 160. Odpojené potrubí, včetně armatur bude demontováno.

SO 356 – Přeložka vodovodní přípojky SŽDC pod mostem SO 222

Stávající přípojka pitné vody pro drážní objekt – výhybnu vede podél nezpevněné cesty a drážního tělesa. Výhybna se nachází u trati poblíž Chotěšova ve staničení hlavní trasy komunikace I/26 (SO 101) km 4,600. Vodovodní přípojka se dostává do kolize s mostní konstrukcí SO 222, kterou silnice SO 120 (přeložka silnice III/2038) přechází železniční trať a napojuje se na stávající silnici I/26. Z tohoto důvodu je navrženo přeložení stávající přípojky s jejím vedením podél násypového kuželu mostu.

Stavební objekt v sobě zahrnuje přeložku potrubí v délce 45,0 m. Odpojené potrubí v délce 43,0 m. Odpojené potrubí, včetně armatur bude demontováno.

SO 357 – Přeložka vodovodu v ul. U Elektrárny ve Stodu

Přeložka vodovodního řadu PE 110 je vyvolána návrhem trasy stoky D2 dešťové kanalizace (SO 310). Vodovodní potrubí je položeno v místě, kde je uvažováno se spojnou šachtou stoky D2 a stávající odlehčovací stoky 1200/800. Přeložka vodovodního řadu začíná za odbočkou z řadu pro hydrant. Přejde téměř kolmo přes navrženou dešťovou DN 1200 i stávající jednotnou DN 400 stoku na opačnou stranu ulice a zde odbočí vpravo. Téměř rovnoběžně se stokou jednotné kanalizace vede až k místu opětovného napojení se na stávající vodovodní potrubí.

Stavební objekt v sobě zahrnuje přeložku potrubí PE 110 v délce 17,5 m. Odpojené potrubí, včetně armatur bude demontováno. V celém rozsahu přeložky je předpokládána zpětná úprava zpevněného povrchu komunikace.

SO 360 – Dešťová usazovací nádrž odpočívek

Do nádrže SO 360 jsou svedeny kanalizacemi SO 303 a SO 304 (kanalizace SO 304 je zaústěna do SO 303) dešťové vody z odpočívek SO 130, SO 131 a části komunikace SO 101. DUN je osazena na kanalizaci SO 303 těsně před jejím napojením do zatrubnění SO 305 v prostoru odpočívky. Z DUN voda dále odtéká potrubím SO 303 do zatrubnění SO 305, které vyústí v retenční nádrži SO 370. Odpad z retenční nádrže je zaústěn do LBP Radbuzy (ve správě Povodí Vltavy s.p.).

Sedimentační nádrž je navržena prefabrikovaná podzemní, se sedimentační částí a koalescenčním odlučovačem. Návrhové množství pro dimenzi nádrže je cca 436 l/s.

SO 370 – Retenční nádrž včetně odpadu v km 7,000

Retenční nádrž SO 370 je umístěna vlevo od komunikace I/26 (SO 101) ve směru staničení (pod odpočívku SO 130), na levém břehu LBP Radbuzy. Jejím úkolem je snižovat odtokové špičky přitékající dešťové vody z části komunikace SO 101, odpočívek SO 130 a SO 131 a jím přilehlého povodí. Do nádrže přitékají zatrubněním

SO 305, do kterého jsou po vyčištění v sedimentační nádrži SO 360 přiváděny kanalizacemi SO 303 a SO 304.

Nádrž je uvažována jako zemní suchý poldr. Hrázka nádrže je navržena jako homogenní se šířkou 4,0 m, sklonem návodního líce 1:3 a vzdušního líce 1:2. Odtok z nádrže uvažujeme s regulací vhodným zařízením, např. škrťícím potrubím, plovákovým nebo vírovým ventilem.

Odpad z retenční nádrže je uvažován otevřený se šířkou dna 0,6 m, sklony svahů 1:1,5 a hloubkou 0,75 m. Koryto bude opevněno dlažbou z lomevého kamene do betonového lože s vyspárováním cemetovou maltou. Odpad je zaústěn do LBP Radbuzy, do místa, kde je v rámci akce "Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 1. stavba" uvažováno s opevněním jeho koryta. Do odpadu retenční nádrže je zaústěno otevřené koryto bezpečnostního přelivu. Přeliv je navržen v hrázi retenční nádrže. Parametry i druh opevnění koryta se shoduje s popisem odpadu retenční nádrže. V souvislosti se zaústěním otevřeného odpadu do vodoteče je třeba uvažovat s případnou opravou opevnění koryta LBP Radbuzy v rozsahu cca 2 m².

Oplocení RT bude provedeno z drátěného pletiva o výšce 2,0 m potaženého PVC se čtyřhrannými oky. Bude sestaveno ze dvou částí, ve spodní části bude pletivo s oky 50/50 mm a v horní části s oky 150/150 mm. Základové patky budou kruhového průřezu o průměru 300 mm do hloubky min. 0,8 m. V místě hlavního vstupu budou do oplocení osazena dvoukřídlá vrata o šířce 4,0 m.

Příjezd k RT řeší SO 140 Je navržen sjezdem z odpočívky SO 130. Za oplocením na příjezd SO 140 navazuje komunikace řešená v rámci tohoto stavebního objektu. Komunikace je navržena jako polní cesta v kategorii P 5/30 se šířkou jízdního pruhu 4,00 m a nezpevněnou krajnicí 0,50 m. Vozovka je navržena z vrstvy vibrovaného štěrku se zakalením v tl. 290 mm.

Objem nádrže je navržen pro periodicitu deště $n = 0,2$ (1 x za 5 let) se specifickým odtokem $q = 3$ l/s/ha. Odtokové množství je vypočteno na 105,6 l/s a užitný objem retenční nádrže je navržen na 1945 m³.

Stavební objekt v sobě zahrnuje zřízení hrázky nádrže, otevřeného odpadu retenční nádrže a odpadu od bezpečnostního přelivu a dále sdružený vtokový objekt s osazením zařízení pro regulaci odtoku. Otevřený odpad z retenční nádrže je dlouhý cca 50,0 m a otevřené koryto od bezpečnostního přelivu je dlouhé 58,0 m. Kolem retenční nádrže se uvažuje s oplocením v délce 396,0 m včetně dvoukřídlých vrat šíře 4,0 m. Celková délka komunikace v prostoru retenční nádrže (včetně sjezdu do nádrže) je cca 160,0 m. Po dokončení budou svahy ohumusovány orníci v tl. 200 mm a osety hydroosevem.

SO 371 – Retenční nádrž včetně odpadu u ul. Stříbrské

Retenční nádrž SO 371 je umístěna v dolní části strže situované podél komunikace ve Stříbrské ulici. Do retenční nádrže je zaústěna stoka D2-1 (SO 306), kterou sem přitéká dešťová voda z prostoru mimoúrovňového křížení komunikace I/26 (SO101) se silnicí II/230 (SO 124) ve Stříbrské ulici včetně jí přilehlého povodí, z komunikace III/20310 a jí přilehlého povodí, z upravené komunikace SO 124 a výhledově ze zpevněných ploch areálu firmy Tondach. Odpad z retenční nádrže se napojí na stoku D2 dešťové kanalizace, která je řešena v rámci SO 310. Touto stokou odtékají dešťové vody přímo do Radbuzy.

Nádrž je uvažována jako zemní suchý poldr. Návodní svahy nádrže jsou ve strži upraveny ve sklonu 1:3 a jsou vytaženy na kóty okolního terénu v ulicích Stříbrská, Kotovická a U Cihelny (364,00 – 364,50 m n.m.). Dno nádrže bude provedeno s nepropustnou úpravou, čímž se zabrání v případě havárie a úniku vodám škodlivých

látek přímému vtoku do místního recipientu/ekosystému. Odtok z nádrže uvažujeme s regulací vhodným zařízením, např. škrtícím potrubím, plovákovým nebo vírovým ventilem. Objem nádrže je navržen pro periodicitu deště $n = 0,2$ (1 x za 5 let) se specifickým odtokem $q = 3$ l/s/ha. Odtokové množství je vypočteno na 55,5 l/s a užitiný objem retenční nádrže je navržen na 1610 m³. Pro návrh odpadu celkové vypouštěné návrhové množství činí 1165 l/s. Odpad z retenční nádrže bude zatrubněný. Pro návrh profilu potrubí je s ohledem na blízkou zástavbu uvažováno s návrhovým množstvím Q_5 z dané plochy. Do odpadu je napojen bezpečnostní přepad nádrže a kanalizační stoka DN 300 navržená v rámci železniční akce "Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st.hranice SRN, 1.stavba". Z těchto důvodů vychází profil potrubí DN 800. Součástí objektu retenční nádrže budou dále terénní úpravy související s napojením svahů nádrže na okolní terén, výšková úprava tří šachetních komínců stávajících šachet v místě terénních úprav, oplocení nádrže a komunikace pro přístup techniky na dno nádrže.

Trvalé oplocení RT bude provedeno z drátěného pletiva o výšce 2,0 m potaženého PVC se čtyřhrannými oky. Bude sestaveno ze dvou částí, ve spodní části bude pletivo s oky 50/50 mm a v horní části s oky 150/150 mm. Základové patky budou kruhového průřezu o průměru 300 mm do hloubky min. 0,8 m. V místě hlavního vstupu budou do oplocení osazena dvoukřídlá vrata o šířce 4,0 m.

Příjezd k retenční nádrži je zajištěn komunikací v ulici U Cihelny. V rámci tohoto objektu je ze stávající komunikace navržen k nádrži sjezd a obratiště. Za oplocením komunikace pokračuje s přisazením ke svahu až na dno nádrže. Komunikace je navržena jako polní cesta v kategorii P 5/30 se šířkou jízdního pruhu 4,00 m a nezpevněnou krajnicí 0,50 m.

Stavební objekt v sobě zahrnuje úpravu svahů nádrže, přívodní koryto výusti stoky D2-1 (SO 306) ke vtokovému objektu. Dále sdružený vtokový objekt s bezpečnostním přepadem a zařízením pro regulaci odtoku. Trubní odpad DN 800 je dlouhý 178,0 m. Na potrubí je uvažováno s osazením 6 kanalizačních šachet. V rámci retenční nádrže se předpokládá se zemními pracemi v rozsahu cca 3800 m³ násypů. Kolem retenční nádrže se uvažuje s oplocením v délce 190,0 m včetně dvoukřídlých vrat šíře 4,0 m. Celková délka komunikace včetně sjezdu do nádrže je cca 67,5 m. Po dokončení budou svahy ohumusovány orníci v tl. 200 mm a osety hydroosevem.

SO 373 – Retenční nádrž včetně odpadu v km 8,745

Retenční nádrž SO 373 je umístěna v prostoru mezi navrženou silnicí SO 101 a areálem SÚS. Odpad z retenční nádrže bude napojen na stoku D2 dešťové kanalizace navržené v rámci SO 310. Stokou D2 jsou zachycené dešťové vody odváděny a vypouštěny do Radbuzy.

Úkolem retenční nádrže je snižovat odtokové špičky přitékající dešťové vody z části komunikace SO 101 a jí přilehlého povodí F14a. Do nádrže přitékají zatrubněním SO 307.

Nádrž je navržena jako zemní suchý poldr bez stálého. Dno nádrže bude provedeno s nepropustnou úpravou, čímž se zabrání v případě havárie a úniku vodám škodlivých látek přímému vtoku do místního recipientu/ekosystému. Odtok z nádrže uvažujeme s regulací vhodným zařízením, např. škrtícím potrubím, plovákovým nebo vírovým ventilem. Odpad z retenční nádrže bude trubní. Do odpadu bude napojen i bezpečnostní přepad, z tohoto důvodu je navrženo potrubí DN 600. Tam, kde se k nádrži sklání přilehlé povodí, je kolem ní navržen záchytný příkop. Do jeho nejnižšího místa je osazena horská vpust. Přípojka vpusti je zaústěna přes šachtu do odpadu z retenční nádrže.

Trvalé oplocení RT bude provedeno z drátěného pletiva o výšce 2,0 m potaženého PVC se čtyřhrannými oky. Bude sestaveno ze dvou částí, ve spodní části bude pletivo s oky 50/50 mm a v horní části s oky 150/150 mm. Základové patky budou kruhového průřezu o průměru 300 mm do hloubky min. 0,8 m. V místě hlavního vstupu budou do oplocení osazena dvoukřídlá vrata o šířce 4,0 m. Objem nádrže je navržen pro periodicitu deště $n = 0,2$ (1 x za 5 let) se specifickým odtokem $q = 3$ l/s/ha. Odtokové množství je vypočteno na 191,3 l/s a užitný objem retenční nádrže je navržen na 1300 m³. Pro návrh odpadu celkové vypouštěné návrhové množství činí 612 l/s.

Příjezd k retenční nádrži řeší SO 155. Je navržen sjezdem ze silnice III/19340 poblíž železničního přejezdu. Za oplocením na příjezd SO 155 navazuje komunikace řešená v rámci tohoto stavebního objektu. Komunikace je navržena jako polní cesta v kategorii P 5/30 se šířkou jízdního pruhu 4,00 m a nezpevněnou krajnicí 0,50 m.

Stavební objekt v sobě zahrnuje vyhloubení nádrže, sdružený vtokový objekt s osazením zařízení pro regulaci odtoku, trubní odpad a horskou vpust včetně přípojky. V rámci nádrže se předpokládá se zemními pracemi v rozsahu cca 484 m³ násypů a 5824 m³ výkopů. Trubní odpad DN 600 je dlouhý 50,5 m a přípojka DN 200 je dlouhá 4,5 m. Na potrubí je uvažováno s osazením 3 kanalizačních šachet. Kolem retenční nádrže se uvažuje s oplocením v délce 287,0 m včetně dvoukřídlých vrat šíře 4,0 m. Celková délka komunikace v prostoru retenční nádrže (včetně sjezdu do nádrže) je cca 216,0 m. Po dokončení budou svahy ohumusovány ornici v tl. 200 mm a osety hydroosevem.

SO 374 – Retenční nádrž včetně odpadu v km 10,900

Retenční nádrž SO 374 je umístěna vpravo od komunikace I/26 (SO 101) ve směru staničení nad obcí Střelice. Komunikace zde prochází územím, které náleží k povodí bezejmenného pravostranného přítoku Radbuzy v ř.km 38,5. Uvedený potok protéká obcí Střelice. Z důvodů ničivých povodní v letech 2002 – 2003, které obec postihly, byla na toku provedena protipovodňová opatření. Koryto potoka ve střední části obce pobere průtok vody $Q_{100} = 9,1$ m³/s s bezpečnostní rezervou 0,3 m. Ve spodní části obce (úsek cca 100 m od Radbuzy) je ovšem vodní tok ovlivněn terénem a zaústěním do Radbuzy. Koryto zde převede průtok $Q_1 = 1,46$ m³/s. Úkolem retenční nádrže SO 374 bude snižovat odtokové špičky přitékající dešťové vody z části komunikace SO 101 (zachycené silničními příkopy v úseku staničení km 10,762 – 12,000) a jí přílehlému povodí.

Nádrž je uvažována jako zemní suchý poldr. Hrázka nádrže je navržena jako homogenní se šířkou 4,0 m, sklonem návodního líce 1:3 a vzdušního líce 1:2. Koruna hráze je na kótě 365,80 m n.m.. Odtok z nádrže uvažujeme s regulací vhodným zařízením, např. škrťícím potrubím, plovákovým nebo vírovým ventilem. Objem nádrže je navržen pro periodicitu deště $n = 0,2$ (1 x za 5 let) se specifickým odtokem $q = 3$ l/s/ha. Odtokové množství je vypočteno na 35,8 l/s a užitný objem retenční nádrže je navržen na 1000 m³. Odpad z retenční nádrže je uvažován v horní partii otevřený se šířkou dna 0,6 m, sklony svahů 1:1,5, hloubkou min. 0,6 a délkou cca 46,0 m. Koryto bude opevněno dlažbou z lomevého kamene do betonového lože s vyspárováním cementovou maltou. Otevřený odpad se zaústí do vtokové jímky trubního odpadu DN 1000 a je zaústěn do bezejmenného potoka nad Střelicemi. Délka trubního odpadu činí 36,0 m. Do odpadu retenční nádrže je zaústěno otevřené koryto bezpečnostního přelivu. Přeliv je navržen v hrázi retenční nádrže, délka činí 49,5 m.

Oplocení RT bude provedeno z drátěného pletiva o výšce 2,0 m potaženého PVC se čtyřhrannými oky. Bude sestaveno ze dvou částí, ve spodní části bude pletivo s oky 50/50 mm a v horní části s oky 150/150 mm. Základové patky budou kruhového

průřezu o průměru 300 mm do hloubky min. 0,8 m. V místě hlavního vstupu budou do oplocení osazena dvoukřídlá vrata o šířce 4,0 m.

Příjezd k retenční nádrži řeší SO 144. Je navržen sjezdem ze stávající polní cesty. Za oplocením na příjezd SO 144 navazuje komunikace řešená v rámci tohoto stavebního objektu. Komunikace je navržena jako polní cesta v kategorii P 5/30 se šířkou jízdního pruhu 4,00 m a nezpevněnou krajnicí 0,50 m.

Stavební objekt v sobě zahrnuje zřízení hrázky nádrže, otevřeného odpadu retenční nádrže a odpadu od bezpečnostního přelivu. Dále sdružený vtokový objekt s osazením zařízení pro regulaci odtoku. V rámci nádrže se předpokládá se zemními pracemi v rozsahu cca 1185 m³ násypů a 1021 m³ výkopů. Kolem retenční nádrže se uvažuje s oplocením v délce 284,0 m včetně dvoukřídlých vrat šíře 4,0 m. Celková délka komunikace v prostoru retenční nádrže (včetně sjezdu do nádrže) je cca 96,5 m. Po dokončení budou svahy ohumusovány orníci v tl. 200 mm a osety hydroosevem.

SO 374.1 – Opevnění koryta vodoteče u Střelic

V rámci tohoto stavebního objektu bude v místě vyústění trubního odpadu DN 1000 (SO 374) do koryta bezejmenného potoka provedeno v délce 8,0 m opevnění dlažbou z lomového kamene do betonového lože s vyspárováním cementovou maltou.

Trubním odpadem do potoka budou přitékat dešťové vody zachycené silničními příkopy komunikace I/26 v úseku km 10,762 – 12,000. Pro snížení odtokové špičky přitékající dešťové vody je před vyústění do potoka předsazena retenční nádrž. Objem nádrže je navržen pro periodicitu deště $n = 0,2$ (1 x za 5 let) se specifickým odtokem $q = 3$ l/s/ha. Odtokové množství je vypočteno na 35,8 l/s a užitný objem retenční nádrže je navržen na 1000 m³.

SO 375 – Retenční nádrž včetně odpadu v km 5,650

Retenční nádrž SO 375 je umístěna při levé straně tělesa navržené silnice SO 101. Odpad z retenční nádrže bude napojen do přeložky zatrubněného vodního toku SO 324.

Úkolem retenční nádrže je snižovat odtokové špičky přitékající dešťové vody z části komunikace SO 101 a jí přilehlého povodí F9b a F9c vlevo ve směru staničení. Do nádrže přitékají silničními příkopy a propustkem 101-4. Nádrž je navržena jako zemní suchý poldr bez stálého nadržení. Nádrž je řešena jako hloubená se sklonem návodního líce 1:3. Terén kolem hráze je upraven na kótu 358,75 m n.m.. Odtok z nádrže se uvažujeme s regulací. Odpad z retenční nádrže bude trubní. Do odpadu bude napojen i bezpečnostní přepad, z tohoto důvodu je navrženo potrubí DN 600. Kolem celé nádrže je navržen záchytný příkop. Do něho jsou osazeny 2 horské vpusti. Přípojky vpustí jsou zaústěny přes odbočky do přeložky zatrubněného vodního toku SO 324. Objem nádrže je navržen pro periodicitu deště $n = 0,2$ (1 x za 5 let) se specifickým odtokem $q = 3$ l/s/ha. Odtokové množství je vypočteno na 30,0 l/s a užitný objem retenční nádrže je navržen na 630 m³.

Oplocení bude provedeno z drátěného pletiva o výšce 2,0 m potaženého PVC se čtyřhrannými oky. Bude sestaveno ze dvou částí, ve spodní části bude pletivo s oky 50/50 mm a v horní části s oky 150/150 mm. Základové patky budou kruhového průřezu o průměru 300 mm do hloubky min. 0,8 m. V místě hlavního vstupu budou do oplocení osazena dvoukřídlá vrata o šířce 4,0 m. Příjezd k retenční nádrži řeší SO 145. Je navržen sjezdem ze silnice I/26 (SO 101). Za oplocením na příjezd SO 145 navazuje komunikace řešená v rámci tohoto stavebního objektu. Komunikace je navržena jako polní cesta v kategorii P 5/30 se šířkou jízdního pruhu 4,00 m a nezpevněnou krajnicí 0,50 m. Vozovka je navržena z vrstvy vibrovaného štěrku se zakalením v tl. 290 mm.

Stavební objekt v sobě zahrnuje vyhloubení nádrže, sdružený vtokový objekt s osazením zařízení pro regulaci odtoku, trubní odpad a horskou vpust včetně přípojky. V rámci nádrže se předpokládá se zemními pracemi v rozsahu cca 250 m³ násypů a 1420 m³ výkopů. Trubní odpad DN 600 je dlouhý 37,0 m a celková délka přípojek DN 200 je 10,0 m. Na potrubí je uvažováno s osazením 1 kanalizační šachy. Oplocením RT v délce 218,0 m včetně dvoukřídlých vrat šíře 4,0 m. Celková délka komunikace v prostoru retenční nádrže (včetně sjezdu do nádrže) je cca 122,0 m. Po dokončení budou svahy ohumusovány orníci v tl. 200 mm a osety hydroosevem.

SO 380 – Úpravy meliorací

Navržená silnice I/26 ve své trase prochází dvěma meliorovanými oblastmi. V úseku staničení hlavní trasy komunikace km 3,700 – 4,760 se nachází meliorovaná oblast "Chotěšov II", v úseku km 11,200 – 12,200 oblast "Hradec, lokalita č.1".

Podkladem pro návrh úprav meliorací byla situace 1:10 0000 se zákresem meliorovaných ploch. Podrobnější údaje byly k dispozici pouze pro oblast "Hradec". Veškeré podklady poskytl SPÚ, KPÚ pro Plzeňský kraj.

Na základě těchto podkladů byl proveden pro oblast "Chotěšov II" pouze intuitivní návrh úprav meliorací. Je uvažováno s podchycením přerušovaných sběrných i svodných drenů podél těles nově navržených komunikací a jejich opětovným napojením na drenážní systém, na HOZ nebo do jeho přeložky SO 333, do zatrubněného vodního toku nebo jeho přeložky SO 324.

Návrh úprav drenážního systému "Hradec, lokalita č.1" není vzhledem ke znalosti dané oblasti tak obšírný. V návrhu jsou podchyceny konkrétní přerušené sběrné i svodné drény podél těles nově navržených komunikací a jejich opětovné napojení na drenážní systém a na přeložky HOZů SO 342 a SO 343.

Stavební objekt v sobě zahrnuje nové svodné drény Ø 8,0 cm - Ø 10,0 cm v celkové délce 2224,0 m a přechody pod komunikacemi SO 111, SO 120, SO 152 a SO 171 z plných trub DN 250 v celkové délce 157,0 m. Na drenáže se předpokládá s osazením 2 drenážních šachtic Šn 60 a na přechody pod komunikacemi 6 kanalizačních šachet.

Elektro a sdělovací objekty

U následujících stavebních objektů bude v souladu s rámcovou smlouvou uzavřenou mezi ŘSD ČR a ČEZ Distribuce a.s. dokumentace stavby, inženýrská činnost pro územní rozhodnutí a realizace zajištěna společností ČEZ Distribuce a.s. :

- SO 410 – Přeložka podzemního vedení VN v km 0,6
- SO 411 – Přeložka nadzemního vedení VN v km 0,8
- SO 413 – Přeložka nadzemního vedení VN v km 2,9
- SO 414 – Přeložka nadzemního vedení VN v km 3,7
- SO 415 – Přeložka nadzemního vedení VN přes silnici III/0266 u Týnce
- SO 416 – Přeložka nadzemního vedení VN přes silnici III/2038 u Týnce
- SO 417 – Přeložka nadzemního vedení VN přes silnici III/2038 u žel. trati
- SO 418 – Přeložka nadzemního vedení VN v km 5,85
- SO 419 – Přeložka nadzemního vedení VN v km 8,04
- SO 420 – Přeložka nadzemního vedení VN přes silnici III/20310
- SO 422 – Přeložka nadzemního vedení VN v km 8,92
- SO 423 – Přeložka nadzemního vedení VN v km 9,3
- SO 424 – Přeložka nadzemního vedení VN v km 11,22
- SO 425 – Přeložka nadzemního vedení VN v MÚK Střelice
- SO 431 – Přeložka nadzemního vedení VN v km 2,7

- SO 432 – Přeložka podzemního vedení NN v km 8,62
- SO 433 – Přeložka nadzemního vedení NN v km 8,74 u retenční nádrže
- SO 436 – Napájení ČSPH

SO 434 – Rozvod 1 kV – odpočívky

Objekt řeší rozvody 1 kV k parkovacím stáním na odpočívce. Z rozvaděče NN, nové trafostanice osazené u čerpací stanice, budou vyvedeny zemní kabely k odběrovým rozváděčům umístěným u stáních pro nákladní automobily, karavany a autobusy. Objekt bude podrobně zpracován v dalším stupni PD.

SO 435 – Veřejné osvětlení – odpočívky

Objekt řeší rozvody veřejného osvětlení a osazení svítidel v prostoru parkovacích stání. Objekt bude podrobně zpracován v dalším stupni PD.

Sdělovací vedení - všeobecně

Telekomunikační trasa stávající i přeložená má ve smyslu zák. 127/2005 Sb. ochranné pásmo 1,0 m na každou stranu od okraje sítě. Stávající sítě budou za účasti správce přesně polohopisně i výškově vytyčeny, případně bude jejich poloha upřesněna sondami. Telekomunikační přeložky se budou realizovat v předstihu před hlavními stavebními pracemi na komunikacích. Po dobu stavby nutno stávající telekomunikační zařízení zabezpečit před poškozením stavební činností vč. budování sond, pilot a základů, při pojezdu vozidel a mechanismů. Trasy však musí zůstat dostupné pro případné opravy vedení.

Mimo dále uvedené stavební objekty je nutné ochránit stávající kabelové trasy při zřizování nebo opravách vjezdů na pole, polních či lesních cest. Příslušné chráničky jsou součástí samostatného stavebního objektu, řešícího tyto sjezdy a vjezdy (SO 129).

Před zpracováním dalšího stupně PD je nutné, aby investor uzavřel s vlastníkem sítě písemnou Dohodu o překládce, která stanoví podrobné podmínky pro průběh realizace vč. založení věcného břemene v nové trase a jeho zrušení v rušené trase.

Rušené vedení bude demontováno a předáno vlastníkovi sítě nebo po dohodě s ním ekologicky zlikvidováno.

450 – Přeložka sdělovacích kabelů CETIN v km 1,06

V km 1,06 leží optická trasa tvořená dvěma trubkami HDPE s optickými kabely a starší metalická trasa. Společně s komunikací III/18039 mimoúrovňově kříží komunikaci novou. Vzhledem ke stavebním úpravám, kdy výkopy pro mostní konstrukci zasahují do aktuální trasy sdělovacího vedení, bude nová trasa přemístěna mimo prostor stavebních úprav, podél budoucího vodovodu. Celá délka překládané trasy cca 200m bude provedena otevřeným výkopem. Starší metalická trasa bude přerušena a po naspojování provedena protlakem pod stávající silnicí, kde bude napojena na trasu s optickými kabely, s níž povede až ke své původní trase. Zde bude opět naspojována. Pro ochranu kabelů pod silnicí se použije dělená chránička 110/98, délka cca 60 metrů.

SO 451 – Přeložka sdělovacích kabelů CETIN v km 2,64

V km 2,64 nové silnice kříží vozovku koncová přípojka metalického kabelu společnosti CETIN. Jelikož pro stavbu silnice bude navýšeno o cca 7m terénu, pro ochranu kabelů pod silnicí bude stačit dělená chránička 110/98, 150 metrů.

SO 452 – Přeložka sdělovacích kabelů CETIN v km 4,72

V km 4,72 dojde ke křížení komunikace se stávajícími kabely společnosti CETIN, v trase jsou trubky pro optiku a větší množství kabelů metalických. Stavbou dojde k výškovému zářezu 1,35 m. Vzhledem k navrhovanému mimoúrovňovému křížení budoucí silnice I/26 se stávající komunikací je nutné vedení přeložit. Součástí SO je i křižovatka téhož vedení se silnicí nižší kategorie v jejím km cca 0,75 a úprava trasy směřující k lokalitě Týnec. Provedeme tedy zahloubení kabelové trasy a přeložení na hranu pozemku a mimo budoucí staveniště, podél budoucí a stávající silnice. Je třeba počítat s vybudováním nové kabelové trasy v celé dotčené délce cca 750 metrů, část trasy bude kopírovat stávající polohu podél budoucí a stávající silnice. Pro ochranu nového kabelu pod silnicemi budou použity dělené chráničky 110/98 v potřebném počtu tak, délka takto chráněného úseku je cca dvakrát 25 metrů.

SO 453 – Přeložka sdělovacích kabelů CETIN v km 8,3

V km 8,3 vznikne křížení metaliky i optiky firmy CETIN se silnicí a sjezdem. Stavba bude probíhat přibližně na úrovni terénu. Provedeme tedy při výkopech zahloubení stávajících kabelů a trubek. Jako ochranu pod silnicí, upravami terénu i stávajícími sítěmi, použijeme dělené chráničky 110/98, 3 krát 170 metrů.

SO 454 – Přeložka sdělovacích kabelů CETIN v km 8,62

V km 8,62 km nové silnice a navazující sjezdy budou cca na úrovni terénu a zasahují do starší metalické trasy. Provedeme tedy její zahloubení a uložení vedení do chráničky. Bude provedeno stranové přeložení pod chodník. Mostní pilíř zasahující do trasy novějšího kabelu bude potřeba obejít mírnou stranovou překládkou mezi konstrukcí mostu a silnicí. Provedeme otevřeným výkopem cca 50 metrů a uložíme do chráničky i pro ochranu v době stavby. Chráničku použijeme také při křížení se stávající sítěmi. Pro ochranu staršího kabelu pod nájezdy bude použita dělená chránička 110/98, 90 a 20 metrů, také 50 metrů na novějším kabelu u mostního pilíře a 3 metry při křížení s plynovodem bude ochráněno stejně.

SO 455 – Přeložka sdělovacích kabelů CETIN v km 9,85

V km 9,85 km nové silnice terén bude navýšen o cca 7,9m. Bude vyřešeno celkovou překládkou. Na začátku před budoucím nájezdem se stávající kabel přeruší a naspojkuje. Nová trasa povede kolmo v dělené chráničce pod budoucím nájezdem s vodotečí, dále podél budoucího nájezdu až ke své původní trase, kde bude kabel opět naspojkovan. Pro ochranu kabelu pod druhou částí nájezdu použijeme dělenou chráničku 110/98, 15 metrů.

SO 456 – Přeložka sdělovacích kabelů CETIN v MÚK Střelice

V km 11,4 až 12,6 je potřeba vyřešit celkovou překládkou nové i starší kabelové trasy. Na začátku i konci trasy bude zřízena kabelová komora pro vše potřebné, zafukování optiky případně její naspojování (max. na jednom místě). Celá překládka bude provedena před zahájením samotné stavby, tak aby nezasahovala do budoucího staveniště. Na začátku stavby bude starší metalický kabel naspojkovan a protlakem pod nynější komunikací I/26 přeložen na opačnou stranu silnice, kde bude zřízena kabelová komora. Odtud povede společně s trasou novou. Stávající kabely budou přeloženy otevřeným výkopem mimo budoucí staveniště. Výkop bude celkem dlouhý cca 1800 m. Před budoucím plynovodem bude oddělena starší metalická trasa, která povede protlakem pod stávající komunikací. Dále podél staveniště až po budoucí silniční nájezdy, kde povede protlakem pod stávající silnicí až za budoucí náhradní

komunikaci. Dále vede nová trasa podél budoucí náhradní komunikace, až ke své původní trase, kde bude kabel opět naspojován.

SO 457 – Přeložka sdělovacích kabelů CETIN podél stávající silnice I/26 u MÚK Chotěšov

V km 4,4 budoucí silnice leží propojení nové silnice se stávající I/26 v kolizi s optickými i metalickými kabely firmy CETIN. Stavba nové silnice bude probíhat přibližně na úrovni terénu. Starší i novější trasa leží podél silnice. Novější trasa je křížena budoucím sjezdem. Optické vedení by se tak dostalo pod příkop, který se zahlubuje v nejhlubším místě až o 2m. Kabely se sice většinou nachází v dostatečné vzdálenosti od komunikace, s ohledem na výše uvedené bude lepší novější kabel přeložit. Stačí mírná stranová překládka o 2-3 metry v délce cca 50m a pod budoucí silnici uložit do dělené chráničky 110/98, Délka chráničky bude cca 60 metrů. Současně je třeba o 2-3 metry dále od silnice přeložit metalický kabel na druhé straně komunikace, který by se dostal pod příkop a propustky. Délka této přeložky je cca 370 metrů.

SO 458 – Přeložka kabelů SŽDC pod mostem SO 204

V km 2,4 budoucí silnice dojde k mimoúrovňovému křížení s tratí Plzeň – Domažlice. Podél trati jsou vedeny zabezpečovací kabely. Pilíře nově navrhovaného mostu zasahují i do dalších zabezpečovacích zařízení (kolejové skříňky apod.) V rámci přípravy staveniště bude potřebné tato zařízení vymístit mimo budoucí mostní pilíře a také mimo (předpokládanou) budoucí úpravu trati, připravovanou v rámci stavby „Modernizace trati Plzeň-Domažlice-státní hranice SRN, 1.stavba“. Mezi oběma stavbami je provedena koordinace v rozsahu dnes známých informací.

SO 459 – Přeložka kabelů ČD Telematika pod mostem SO 204

V km 2,4 budoucí silnice na mimoúrovňovém křížení s tratí Plzeň – Domažlice se nová silnice dostane i do kolize s kabely firmy ČD TELEMATIKA. Kabelová trasa překáží výstavbě mostních pilířů, proto bude potřeba ji stranově přeložit otevřeným výkopem. Délka výkopu cca 100 metrů. Nová trasa bude podél železniční dráhy, konkrétně mezi dráhou a mostním pilířem v souběhu s trasou kabelů zabezpečovacích. V místě, kde kabel podvede mezi pilířem a železnicí bude vhodné jej vložit do dělené chráničky 110/98. Délka chráničky bude 25 metrů. Nutná koordinace s výstavbou trati, shodně s SO 458.

SO 460 – Přeložka kabelů ČD Telematika pod mostem SO 222

V km 4,3 budoucí silnice, pod mostem SO 204, leží nová silnice v kolizi s kabely firmy ČD TELEMATIKA. Ke kolizi dochází v místě stavby mostu přes železniční trať. Mostní pilíř zasahuje do trasy kabelu, bude ho potřeba obejít mírnou stranovou překládkou mezi konstrukcí mostu a částečně do okraje budoucí silnice, kdy bude uložen do dělené chráničky. Prevedeme otevřeným výkopem cca 40 m a uložíme do chráničky 110/98. Délka chráničky bude 25 metrů.

SO 485 – Přeložka kabelu SKAO Úherce

Předmětem stavby je přeložka stávajícího kabelového rozvodu stanice katodické ochrany (SKAO) VTL plynovodu GasNet, s.r.o. v km 6,52 v katastru obce Úherce. Jedná se o vyvolanou investici k výstavbě I/26. V místě dle situace budou stávající kabely 2x AYKY D 4x16 mm² a 1x CYKY D 4x2,5 mm² vedoucí od kiosku SKAO do SO na anodovém uzemnění a na potrubí VTL plynovodu DN 300 přerušeny a v kabelových spojkách (KS1, KS2) propojeny s novými kabely stejného typu.

Nové kabely budou vedeny dle situace v souběhu ve vzdálenosti 2 m s překládaným STL plynovodem (SO 520) od 3 kabelových spojek (KS1) směrem ke komunikaci. Tuto podejdou ve společné PE chrániče D 100 délky 42 m a budou ukončeny ve 3 kabelových spojkách (KS2). Nové kabely budou uloženy v kabelové rýze 35 x 80 cm, nadkryté folií PVC. Délka přeložky kabelů bude cca 65 m.

SO 486 – Přeložka kabelu SKAO Střelice

Předmětem stavby je úprava stávajícího kabelového rozvodu stanice katodické ochrany (SKAO) VTL plynovodu GasNet, s.r.o. v km cca 10,8 v katastru obce Střelice. Jedná se o vyvolanou investici k výstavbě I/26. V místě dle situace budou stávající kabely AYKY D 4x16 mm² a CYKY D 4x2,5 mm² vedoucí od kiosku SKAO do SO na potrubí VTL plynovodu DN 300 zkráceny a napojeny přes nový SO-DOČ na přeložený VTL plynovod (SO 516).

Z nového SO-DOČ budou vedeny nové kabely CYKY D 4x6 mm² a CYKY D 2x4 mm² na přeložený VTL plynovod a CYKY 3x2,5 mm² na novou měřicí elektrodu MS 110 délky 5 m. Na základě výsledků výpočtů vlivů VVN na překládané VTL plynovody bude v novém SO-DOČ osazen svodič střídavých proudů CP-40-K2, přes který bude překládaný VTL plynovod přizemněn pomocí zemního pásu FeZn 30x4 mm² délky 20 m.

Nové kabely a zemní pásek budou uloženy v kabelové rýze 35 x 80 cm, nadkryté folií PVC. SO na stávajícím VTL plynovodu a kabelový rozvod v délce cca 25 m budou zrušeny. Zemní pásek bude veden v trase stávajících, rušených, kabelů.

SO 490 – Systém DIS - Přípojka nn a kabelové vedení

Stavební objekt řeší pokládku napájecích a komunikačních kabelů pro telematická zařízení (sčítač dopravy, meteostanice, proměnné dopravní značky).

Přípojka z distribuční sítě spol. ČEZ bude tvořena elektroměrovým rozvaděčem, který bude umístěn v blízkosti transformovny „Na Farmě“. Z rozvaděče nn bude připojen ER. Bude osazen třífázový elektroměr (jednosazbový) s jistěním 16 A. Z rozvaděče bude pak veden kabel CYKY 4-Jx16 mm² do přípojkové skříně, tato bude umístěna v těsné blízkosti ER. Ve skříně bude pouze nasvorkován kabel typu AYKY 4-Jx50 mm², který bude veden až k napájecímu rozvaděči v km 11,048 nové silnice I/26 (délka přípojky 525 m). Je nutno zdůraznit, že umístění a provedení odběrného místa (OM) musí být v souladu s přípojovacími podmínkami. Úpravy ve stávajícím distribučním rozvodu nn, které jsou nutné pro zřízení odběrného místa, zajistí jeho majitel na základě potvrzené smlouvy o zřízení OM.

Napájecí rozvaděč silnice bude umístěn v km 11,048 vlevo ve směru staničení. Rozvaděč v plastové skříně bude obezděn betonovými tvarovkami. Kromě svodiče přepětí a vypínače budou osazeny jistící přístroje a proudové chrániče v obou směrech.

Kabelové vedení nn v trase silnice bude provedeno v napájecí soustavě 3N, 50Hz, 400V/TT. Napájeny budou proměnné dopravní značky, sčítač dopravy a meteostanice. V převážné části bude kabelové vedení vlevo ve směru staničení, na hraně krajnice. Přes mostní objekt SO 208 budou kabely zataženy do chrániček připravených v mostní římsě. Kabely budou v terénu uloženy do pískového lože s krytím výstražnou folií.

Sdělovací vedení bude v tomto případě tvořeno zelenou optotrubkou HDPE 32/27 mezi meteostanicí a sčítačem dopravy, trubka bude ukončena v plastové kabelové komoře (v blízkosti zařízení) a přerušena v místě PDZ. Bude instalován optický MM kabel 8x50/125, který zajistí ovládání proměnné značky z meteostanice u mostu SO 208. Rovněž bude položen metalický kabel TCEPKPFLE 3XN 0,8 mezi meteostanicí

a proměnnou značkou před mostem ve směru na Holýšov. Sdělovací prvky kabelové trasy tedy zajistí ovládání proměnných dopravních značek. Kabel a optotrubka budou položeny do společného výkopu se silovým kabelem.

Geodetické zaměření trasy je zdůrazňováno z důvodu nutnosti vytvořit knihu plánů dle předpisu ŘSD. V této budou zaznamenány všechny objekty řady SO 49x.

SO 493 – Systém DIS - Prostupy a trubky pro kabely

Stavební objekt řeší zřízení kabelových prostupů přes pevné překážky. V tomto případě se jedná o příčný prostup pod silnicí I/26 v km 9,790 a dvojici prostupů pod větvemi mimoúrovňové křižovatky v km 12,100. Prostupy budou založeny do rýhy v silniční pláni. Na dno se založí betonová podkladní deska, na kterou budou položeny dvě ochranné trubky HDPE/HDPE 110/94. Chráničky budou obetonovány, přičemž bude pro vyztužení založena ocelová svařovaná síť. Konce prostupů se opatří elektronickými markery. Prostupy budou zaměřeny a zaneseny do knihy plánů (zpracuje SO 490).

SO 495 – Systém DIS - Meteostanice

Stavební objekt řeší výstavbu meteorologické stanice (zkr. meteostanice, METEO), která bude na předmětné silnici sloužit pro zjišťování stavu vozovky, klimatických podmínek a získaná data se budou posílat na dispečink údržby ŘSD pro další zpracování a vyhodnocení a dále bude stanice sloužit pro ovládání proměnného dopravního značení – varovných značek pro řidiče při zhoršených klimatických podmínkách, situovaných před mostem přes Radbůzu (km cca 9,7 P a 10,338 L). Výstavbu dopravního značení řeší jiný objekt. Meteostanice bude koncipována jako provozně-měřicí.

METEO stanice bude snímat atmosférické podmínky (teplotu, srážky, vítr) a stav povrchu vozovky. Vozovkové sondy budou umístěny jednak v místě stanice, jednak na mostě. Běžně se stanice vybavuje dohledovou kamerou (viz. dále). Údaje budou integrovány do informačního systému ŘSD. Stanice bude umístěna na ocelovém stožáru cca 10m vysokém s typovým betonovým základem. Stožár stanice projekt navrhuje umístit v km 9,8 vpravo, na náspu před mostní konstrukcí. Meteostanice bude zasílat provozní data přes GSM systém do datové sítě ŘSD do centrálního meteosystému ŘSD METIS. Napájení zařízení bude realizováno z přípojky NN sítě (řeší SO 490).

Meteostanice bude vybavena kamerovým dohledem pro možnost získání vizuálního přehledu o stavu povrchu vozovky, aktuálních klimatických jevech, dopravní vytíženosti a stavu dopravy v kritických místech silnice (most přes řeku). Kamera obsahuje integrované infra osvětlení pro noční vidění.

Datový přenos do datové sítě WAN ŘSD bude realizován po lince 3G, LTE a přenášen do aplikace Videobrána ŘSD. Videobrána zprostředkuje předávání do systému JSDI a pomocí internetových stránek zpřístupnění NDIC a účastníkům silničního provozu.

SO 496 – Systém DIS - Sčítač dopravy

Stavební objekt řeší výstavbu automatického sčítače dopravy (ASD). ASD jsou obecně nasazovány na hlavní dálniční a silniční tahy z důvodu monitorování a klasifikace vozidel v místě komunikace v obou směrech jízdy. Místa pro umístění sčítačů jsou vybírány správcem ŘSD ČR s ohledem na systemizaci a statistické účely.

Sčítač dopravy je tvořen vyhodnocovacím zařízením (klasifikátorem), na něhož jsou připojeny indukční smyčky. Indukční smyčky slouží k detekci projetých vozidel. V daném profilu budou ve vozovce uloženy 4 smyčky.

V řešeném místě ASD bude elektronika umístěna v plastovém obezděném sloupku. Indukční smyčky budou instalovány do ložné vrstvy vozovky. Přívody ke smyčkám budou vedeny v plastové chráničce přes kabelovou šachtu umístěnou v krajnici. Umístění ASD je navrženo v km 12,33 vlevo za krajnicí. ASD stanice zasílají provozní data do datové sítě WAN ŘSD po linkách 3G, LTE do datového skladu CDB. Napájení zařízení bude realizováno z přípojky NN sítě (řeší SO 490).

Objekty trubních vedení

VTL plynovody

Přeložky VTL plynovodů budou provedeny ocelovým potrubím odpovídající dimenze s PE izolací zesílenou dle DIN 30670 n-v. Změny směru budou realizovány umělými ohyby o min. poloměru ohybu $R=10 D$. Tloušťku stěny trubkového ohybu zaručí jejich výrobce. Přejechy komunikací budou provedeny uložením potrubí přeložky do chráničky. Přeložky jsou situovány do ochranného pásma budoucí silnice I/26 a ostatních komunikací a z toho důvodu budou podrobeny 100% radiografické zkoušce svarů a výstavba bude probíhat se zvýšenými technickými požadavky na trubní materiál i na plynovod dle TPG 702 04, čl. 19.6.

Potrubí přeložek bude uloženo v zemi s krytím min. 1,0 m, na pozemcích ŘSD (i budoucích) bude min. krytí plynovodu, resp. chrániček dle Metodického postupu ŘSD ČR a RWE min. 1,2 m. Šířka dna rýhy bude rovna dimenzi potrubí zvětšené o 20 cm na obě strany. Šířka pracovního pruhu bude 15,0 m, v místech napojení na stávající plynovod 20,0 m. Na zemědělsky obdělávaných pozemcích se před hloubením rýhy provede skrývka ornice v pruhu 3,0 m širokém a v mocnosti cca 0,3 m. Stěny rýhy budou svahovány v poměru 1:0,3, u montážních šachet v poměru 1:0,5. Tento poměr bude třeba přizpůsobit klimatickým podmínkám v době výstavby. Svařené potrubí bude uloženo do rýhy, jejíž dno bude urovnáno a bude proveden podsyp potrubí kopaným pískem v mocnosti vrstvy min. 0,1 m, potrubí bude geodeticky zaměřeno a provede se jeho obsyp kopaným pískem v mocnosti vrstvy min 0,2 m, nad potrubí do rýhy se položí zdvojená výstražná folie (ve výšce cca 20 cm a 40 cm nad povrchem potrubí) a potrubí se zasype vytěženou zeminou.

Na svařeném potrubí každé přeložky se provede čištění a kalibrace potrubí a bude provedena tlaková zkouška, na delších přeložkách (SO 512, SO 513 (i vzhledem k exponovanému prostředí) a SO 516) bude proveden stresstest (napěťová zkouška).

Zkušebními médii pro tlakové zkoušky bude voda. Tlaková zkouška se provádí na zasypaném potrubí s obnaženými konci pro navaření tlakovacích komor. Po úspěšně vykonané tlakové zkoušce se potrubí vyčistí a vysuší na rosný bod -20°C , příp. nižší. Po provedených revizích, souhlasu provozovatele a stavebního úřadu se potrubí přeložky propojí na stávající plynovod. Potom se dokončí zásyp potrubí vytěženou zeminou a ornice se rozprostře na své původní místo. Značení plynovodu v terénu bude provedeno orientačními sloupky umístěnými na lomových bodech trasy. Orientační sloupky budou chráněny proti mechanickému poškození betonovými skružemi $\varnothing 800$ mm.

Příjezd na staveniště bude veden po veřejných silnicích a místních komunikacích, příp. po poli a v pracovním pruhu stavby. Před zahájením zemních prací na stavbě se vytýčí všechna podzemní vedení v blízkosti stavby a jejich existenci se pak přizpůsobí provádění stavby tak, aby nedošlo k poškození těchto stávajících vedení. Jakékoliv zemní práce v ochranném pásmu stávajících plynovodů se mohou provádět pouze na základě písemného souhlasu provozovatele plynovodu - GridServices, s.r.o. Ochranné pásmo plynovodních přeložek zůstane zachované dle stávajících plynovodů 4,0 m od

povrchu potrubí na každou stranu. Přeložky (resp. jejich propojení na stávající plynovod) je třeba provádět v letním období, kdy je odběr plynu nejnižší. Po výstavbě plynovodních přeložek se opraví narušené meliorační systémy. Jejich oprava bude součástí samostatného stavebního objektu celé stavby. Odstavené potrubí se v celé délce odstaveného úseku odstraní ze země. Vlastníkem VTL plynovodů je GasNet s.r.o.

SO 510 – Přeložka VTL plynovodu DN 300 v km 1,880

Stávající VTL plynovod DN 300 Plzeň-Kdyně v úseku km 1,800-1,970 budoucí silnice I/26 je v kolizi s touto projektovanou silnicí I/26. Trasa přeložky plynovodu překříží projektovanou silnici v km 1,819 a dále bude vedena v souběhu s ní ve vzdálenosti min. 5 m od paty silničního násypu. Křížená stávající nezpevněná cesta bude zrušena. Silnice I/26 v místě křížení bude v úrovni stávajícího terénu. Její přechod bude proveden v chráničce DN 500 uložené do volného výkopu. Délka chráničky bude 29,0 m, délka celé přeložky bude 193,0 m. Délka nahrazovaného úseku stávajícího VTL plynovodu bude 161,00 m, tzn., že přeložkou se trasa plynovodu prodlouží o 32 m.

Napojení přeložky na stávající plynovod bude provedeno za odstavení příslušného úseku plynovodu DN 300 z provozu. Vzhledem k nutnosti nepřetržitého zásobení RS pro obec Zbůch bude nutné provést uzavření úseku plynovodu DN 300 jeho zastoplováním před přeložkou SO 510 a před odbočkou DN 100 (SO 511) a odpuštěním plynu z plného tlaku 22 barů. Vzdálenost obou stoplování je cca 1,9 km, množství odpuštěného plynu bude cca 2.950 m³. Potrubí stávajícího plynovodu v místech propojů bude uzavřeno balónováním.

Součástí SO 510 bude i odstranění ze země potrubí DN 300 odstaveného z provozu v celkové délce 161 m.

SO 511 – Přeložka VTL plynovodu DN 100 v km 3,524

VTL plynovod DN 100 pro obec Zbůch bude ve staničení budoucí silnice I/26 km 3,524 v kolizi s touto projektovanou silnicí I/26 a bude nutné provést jeho přeložku. Přeložka bude provedena do staničení silnice km 3,5147. Silnice v místě křížení bude v násypu cca 3,10 m vysokém. Její přechod bude proveden v chráničce DN 300 uložené do volného výkopu. Délka chráničky bude 45,50 m, délka celé přeložky bude 69,25 m. Délka nahrazovaného úseku stávajícího VTL plynovodu bude 57,70 m, tzn., že přeložkou se trasa plynovodu prodlouží o 11,55 m.

Napojení přeložky na stávající plynovod bude provedeno za odstavení příslušného úseku plynovodu DN 100 z provozu uzavřením odbočkového uzávěru DN 100. Potrubí stávajícího plynovodu v místech propojů bude uzavřeno balónováním. Po dobu provádění propojů bude třeba zajistit zásobení RS Zbůch pomocí zásobovacího vozu. Z provozního hlediska je třeba, aby se propoje SO 511 a SO 512 prováděly současně na jedno odstavení příslušného úseku páteřního VTL plynovodu DN 300 z provozu. Součástí SO 511 bude i odstranění ze země potrubí DN 100 odstaveného z provozu v celkové délce 57,7 m.

SO 512 – Přeložka VTL plynovodu DN 300 v km 3,858-4,507

Stávající VTL plynovod DN 300 Plzeň-Kdyně v úseku km 3,858-4,507 budoucí silnice I/26 je v kolizi s touto projektovanou silnicí I/26. Trasa přeložky plynovodu bude vedena v souběhu se stávajícím plynovodem ve vzdálenosti cca 15 m od něho. Ve svém průběhu bude křížit silnici I/26, která v místě křížení bude v úrovni stávajícího terénu. Projektovanou silnici I/26 přeložka plynovodu překříží v jejím staničení 3,780

km. Její přechod bude proveden v chráničce DN 500 uložené do volného výkopu. Délka chráničky DN 500 bude 41,20 m.

Přechod silnice III/2038 Chotěšov-Kotovice vzhledem k vysokému budoucímu násypu cca 10,0 m a předpokládanému budoucímu sedání zeminy bude proveden v chráničce DN 700, dlouhé 62,0 m. Téměř v celé své délce bude přeložka plynovodu vedena meliorovaným územím. Opravy meliorací jsou řešeny v samostatném stavebním objektu pro celou stavbu a nejsou součástí SO 512. Délka přeložky bude 836,75 m, délka nahrazovaného úseku je 777,00 m, tzn., že přeložkou se plynovod prodlouží o 59,75 m. Vzhledem k délce přeložky bude její potrubí před uvedením do provozu podrobena stresstestu (napěťová zkouška)

Napojení přeložky na stávající plynovod bude provedeno za odstavení příslušného úseku plynovodu DN 300 z provozu zastoplováním potrubí DN 300 před odbočkou SO 511 a za SO 512 a odpuštěním plynu z plného tlaku 22 barů. Vzdálenost těchto stoplů je 1.042 m, množství odpuštěného plynu z plného tlaku 22,0 barů bude 1.620 m³. Z provozního hlediska je třeba, aby se propoje SO 511 a SO 512 prováděly současně na jedno odstavení příslušného úseku páteřního VTL plynovodu DN 300 z provozu.

Součástí SO 512 bude i odstranění ze země potrubí DN 300 odstaveného z provozu v celkové délce 777 m.

SO 513 – Přeložka VTL plynovodu DN 300 přes silnici II/230

Stávající VTL plynovod DN 300 Plzeň-Kdyně v úseku km cca 8,432-8,814 budoucí silnice I/26 je v kolizi s touto budoucí silnicí. Vzhledem ke stavbám souvisejícím (přeložka silnice II/230) bude provedena přeložka VTL plynovodu DN 300 v délce 391,23 m. Nahrazovaný úsek je dlouhý 408,00 m, tzn., že přeložkou se plynovod zkrátí o 16,77 m. Přeložka ve svém průběhu bude křížit nájezd + sjezd ze silnice I/26 na silnici II/230, které v místě křížení budou v násypu vysokém cca 5,20 m. Vzhledem k předpokládanému sedání zeminy pod tímto budoucím násypem je křížení navrženo v chráničce DN 600, která bude uložena do volného výkopu a bude dlouhá 45,50 m. V dalším průběhu trasa plynovodní přeložky bude křížit stávající silnici II/230 Stod-Stříbro (ulice Stříbrská). Její přechod bude proveden protlakem chráničky DN 500 v délce 20,20 m. Vzhledem k délce přeložky a exponovanému území, jímž prochází, bude na ní před uvedením do provozu proveden stresstest. Ve staničení plynovodní přeložky 61,87 m bude vysazena odbočka DN 300/100/300 s trasovým uzávěrem DN 100 pro TONDACH ČR, s.r.o. (SO 514) a ve staničení přeložky 376,16 m bude vysazena další odbočka DN 300/100/300 pro AGRICOS spol. s r.o. s trasovým uzávěrem DN 100. Oba trasové uzávěry DN 100 budou v zemním provedení dle Technického požadavku „Řešení trasových uzávěrů, uzavírací a ostatní armatury“ a budou připraveny pro napojení na přeložky VTL plynovodního potrubí DN 100 (SO 514 a SO 515). Trasové uzávěry budou chráněny betonovými skružemi ø80 cm a označeny orientačními sloupky.

Napojení přeložky na stávající plynovod bude provedeno za odstavení příslušného úseku plynovodu DN 300 z provozu uzavřením trasového uzávěru u RS pro Stod a trasového uzávěru u řeky Radbuzy a odpuštěním plynu z plného tlaku 22 barů. Vzdálenost obou uzávěrů je cca 1,8 km, množství odpuštěného plynu bude cca 2.800 m³. Potrubí stávajícího plynovodu v místech propojů bude uzavřeno balónováním. Z provozního hlediska je třeba, aby přeložky plynovodů SO 513, SO 514 a SO 515 byly prováděny současně. Součástí SO 513 bude i odstranění ze země potrubí DN 300 odstaveného z provozu v celé délce 408,00 m.

SO 514 – Přeložka VTL plynovodu DN 100 pro TONDACH ČR, s.r.o.

VTL plynovod DN 100 pro TONDACH ČR, s.r.o. bude ve staničení budoucí silnice I/26 km 8,531 v kolizi s touto projektovanou silnicí I/26 a bude nutné provést jeho přeložku vč. odbočkového trasového uzávěru. Přeložka bude provedena do staničení silnice km 8,504 a napojí se na odbočku DN 100 s trasovým uzávěrem DN 100 vysazenou v rámci SO 513. Silnice v místě křížení bude v násypu cca 7,00 m vysokém. Vzhledem k výšce násypu a předpokládanému sedání zeminy pod ním bude její přechod proveden v chráničce DN 500 uložené do volného výkopu. Délka chráničky bude 64,0 m, délka celé přeložky bude 82,82 m. Délka nahrazovaného úseku stávajícího VTL plynovodu bude 30,62 m, tzn., že přeložkou se trasa plynovodu prodlouží o 52,20 m.

Napojení přeložky na stávající plynovod bude provedeno za odstavení příslušného úseku páteřního plynovodu DN 300 z provozu v rámci realizace SO 513. Z provozního hlediska je třeba, aby přeložky plynovodů SO 513, SO 514 a SO 515 byly prováděny současně. Po dobu provádění propoje je uvažováno se zásobením odběratele pomocí zásobovacího vozu. Součástí SO 514 bude i odstranění ze země potrubí DN 100 odstaveného z provozu v celkové délce 30,62 m a stávajícího trasového uzávěru DN 100.

SO 515 – Přeložka VTL plynovodu DN 100 v km 8,792

VTL plynovod DN 100 pro RS AGRICOS spol. s r.o. bude ve staničení budoucí silnice I/26 km 8,792 v kolizi s touto projektovanou silnicí I/26 a bude nutné provést jeho přeložku. Přeložka na budovanou přeložku páteřního VTL plynovodu DN 300 se napojí na odbočku DN 300/100/300 s odbočkovým trasovým uzávěrem DN 100 vysazenou v rámci SO 513 a bude provedena do staničení silnice km 8,799. Silnice v místě křížení bude v násypu cca 6,60 m vysokém. Vzhledem k výšce budoucího násypu a předpokládanému sedání zeminy pod ním bude její přechod proveden v chráničce DN 500 uložené do volného výkopu. Délka chráničky bude 49,5 m, délka celé přeložky bude 66,20 m. Délka nahrazovaného úseku stávajícího VTL plynovodu bude 61,9 m, tzn., že přeložkou se trasa plynovodu prodlouží o 4,3 m.

Napojení přeložky na stávající plynovod bude provedeno za odstavení příslušného úseku páteřního plynovodu DN 300 z provozu v rámci realizace SO 513. Z provozního hlediska je třeba, aby přeložky plynovodů SO 513, SO 514 a SO 515 byly prováděny současně. Po dobu provádění propoje je uvažováno se zásobením odběratele pomocí zásobovacího vozu. Součástí SO 515 bude i odstranění ze země potrubí DN 100 odstaveného z provozu v celkové délce 61,9 m vč. trasového uzávěru DN 100.

SO 516 – Přeložka VTL plynovodu DN 300 v km 10,744-12,060

Stávající VTL plynovod DN 300 Plzeň-Kdyně v úseku km 10,744-12,060 budoucí silnice I/26 je v kolizi s touto budoucí silnicí a s budoucí MÚK Střelice. Přeložka VTL plynovodu DN 300 bude provedena v délce 1.400 m. Nahrazovaný úsek je dlouhý 1.518 m, tzn., že přeložkou se plynovod zkrátí o 118 m. Ve svém průběhu přeložka plynovodu kříží el. vedení VVN. Vzhledem k tomu bude nutné provést výpočet vlivů el. ved. VVN na potrubí plynovodu a navržená opatření k jejich eliminaci při výstavbě plynovodní přeložky realizovat. Přeložka plynovodu ve svém průběhu bude křížit silnici I/26 (násyp cca 3,40 m vysoký) a silnici III/19341 v MÚK Střelice (násyp vysoký cca 6,70 m). Budoucí silnici I/26 stávající plynovod kříží v jejím staničení km 10,745,

přeložka plynovodu je navržena do staničení km 10,7384. Přejod bude proveden v chráničce DN 500 dlouhé 35,5 m uložené do volného výkopu.

Přejod silnice III/19341 Střelice-I/26 (MÚK Střelice) vzhledem k výšce budoucího násypu a předpokládanému sedání zeminy pod ním bude proveden v chráničce DN 600 o délce 41,0 m, z toho pod stávající silnicí III/19341 bude proveden protlak v délce 15,0 m. Vzhledem k délce plynovodní přeložky bude na ní před uvedením do provozu proveden stresstest.

V rámci SO 516 bude přemístěn stávající armaturní uzel, který je v současné době ve staničení budoucí silnice I/26 km 11,240 a je v kolizi s budoucím silničním násypem. Nový armaturní uzel bude vybudován u stávající polní cesty a bude obsahovat přepojení stávajícího VTL plynovodu DN 80 pro obec Střelice a napojení VTL plynovodní přeložky DN 100 (SO 517) pro RS 2-Stod. Armaturní uzel bude v zemním provedení dle Technického požadavku „Řešení trasových uzávěrů, uzavírací a ostatní armatury“ a bude připraven pro napojení na přeložku VTL plynovodního potrubí DN 100 (SO 517) pro RS 2-Stod. Jednotlivé uzávěry budou chráněny betonovými skružemi $\varnothing 80$ cm a celý uzel bude označen orientačními sloupky.

Napojení přeložky na stávající plynovod bude provedeno za odstavení příslušného úseku plynovodu DN 300 z provozu uzavřením TU u řeky Radbuzy a zastoplováním potrubí za plynovodní přeložkou. Délka tohoto úseku bude 2.150 m, množství odpuštěného plynu z plného tlaku 22 barů tedy bude 3.350 m³. Součástí SO 516 bude i odstranění ze země potrubí odstaveného z provozu: DN 300 v celé délce 1.518 m, a DN 80 v délce 67,0 m.

SO 517 – Přeložka VTL plynovodu DN 100 v km 11,226

VTL plynovod DN 100 pro RS 2-Stod bude přeložen v souvislosti s budoucí silnicí I/26 a v souvislosti s přemístěním armaturního uzlu v místě jeho napojení. Napojení přeložky plynovodu DN 100 bude na VTL výstup DN 100 z armaturního uzlu (bude vybudován v rámci SO 516), překročí budoucí silnicí I/26 v jejím stničení 11,1985 km, která v místě vzájemného křížení bude v zářezu cca 1,50 m hlubokém a napojí se na stávající potrubí VTL plynovodu DN 100 pro Stod. Délka přeložky bude 95 m, délka nahrazovaného potrubí bude 67,2 m, tzn., že přeložkou se délka plynovodu zvětší o 27,8 m. Přejod budoucí silnice I/26 bude proveden v chráničce DN 300 uložené do volného výkopu. Délka chráničky bude 41,0 m. Vzhledem k blízkosti stávajících el. vedení VVN bude nutné provést výpočet vlivů el. ved. VVN na potrubí plynovodu a navržená opatření k jejich eliminaci při výstavbě plynovodní přeložky realizovat.

Napojení přeložky na stávající plynovod bude provedeno na odbočku DN 300/100/300 vysazenou z armaturního uzlu v rámci SO 516. Vlastní propoj bude proveden za odstavení příslušného úseku plynovodu DN 100 z provozu uzavřením trasového uzávěru před RS 2-Stod. Délka odstaveného úseku je cca 1.500 m, množství odpuštěného plynu z plného tlaku 22 barů tedy bude 260 m³. Po dobu provádění propoje bude třeba zajistit zásobení RS 2-Stod pomocí zásobovacího vozu. Součástí SO 517 bude i odstranění ze země potrubí DN 100 odstaveného z provozu v celkové délce 67,2 m.

SO 518 – Přeložka VTL plynovodu DN 80 v km 10,900 u Střelic

Součástí stavby I/26 D5-Stod bude i vybudování retenční nádrže u Střelic, jejíž otevřený odpad bude křížit stávající VTL plynovod DN 80 pro Střelice. Dno otevřeného odpadu bude zasahovat do hloubky cca 0,60 m pod úroveň stávajícího terénu a lze tedy předpokládat, že bude ve výškové kolizi se stávajícím plynovodem a proto je navržena lokální přeložka plynovodu. Navržená přeložka je dlouhá 50,0 m,

nahrazovaný úsek stávajícího plynovodu je dlouhý 46,0 m, tzn., že přeložkou se plynovod prodlouží o 4,0 m. Přeložka je navržena volným terénem po poli, je vedena v souběhu se stávajícím plynovodem. Vzhledem k blízkým vedením VVN bude nutné provést výpočet vlivů el. ved. VVN na potrubí plynovodu a navržena opatření k jejich eliminaci při výstavbě plynovodní přeložky realizovat.

Napojení přeložky na stávající plynovod DN 80 se předpokládá za jeho odstavení z provozu pomocí uzávěrů na začátku a na konci plynovodu. Délka tohoto úseku je cca 750 m, množství odpuštěného plynu z plného tlaku 22 barů bude 83 m³. Po dobu provádění propoje bude třeba zajistit zásobení RS Střelice pomocí zásobovacího vozu. Součástí SO 518 bude i odstranění ze země potrubí DN 80 odstaveného z provozu v celkové délce 46,0 m.

SO 519 - Přeložka VTL plynovodu DN 150 u MÚK Nýřany

Připravovaným rozšířením stávající silnice II/180 od MÚK Nýřany před začátkem silničního obchvatu Stodu bude dotčen stávající VTL plynovod DN 150 a bude třeba jej přeložkou s delší chráničkou přizpůsobit budoucímu stavu. Přeložka bude provedena ocelovým potrubím DN 150, její délka je 40,67 m, délka nahrazovaného úseku je 42,79 m, tzn., že přeložkou se plynovod zkrátí o 2,12 m. Přejechod stávající silnice II/180 bude proveden protlakem chráničky DN 300 v délce 30,0 m.

Napojení přeložky na stávající plynovod DN 150 se předpokládá za jeho odstavení z provozu pomocí uzávěrů na začátku a na konci plynovodu. Délka tohoto úseku je cca 1.360 m, množství odpuštěného plynu z plného tlaku 22 barů bude 530 m³. Po dobu provádění propoje bude třeba zajistit zásobení RS v Nýřanech pomocí zásobovacího vozu.

Součástí SO 519 bude i odstranění ze země potrubí DN 150 odstaveného z provozu v celkové délce 42,79 m.

STL + NTL plynovody

Potrubí přeložek bude uloženo v zemi s krytím min. 1,0 m, na pozemcích ŘSD (i budoucích) bude min. krytí plynovodu, resp. chráničky dle Metodického postupu ŘSD ČR a RWE min. 1,2 m. Šířka dna rýhy bude rovna dimenzi potrubí zvětšené o 20 cm na obě strany. Šířka pracovního pruhu bude 10,0 m, v místech napojení na stávající plynovod 15,0 m. Na zemědělsky obdělávaných pozemcích se před hloubením rýhy provede skrývka ornice v pruhu 3,0 m širokém a v mocnosti cca 0,3 m. Stěny rýhy budou svahovány v poměru 1:0,3, u montážních šachet v poměru 1:0,5. Tento poměr bude třeba přizpůsobit klimatickým podmínkám v době výstavby. Svařené potrubí bude uloženo do rýhy, jejíž dno bude urovnáno a bude proveden podsyp potrubí kopaným pískem v mocnosti vrstvy min. 0,1 m, na PE potrubí se připevní signalizační vodič napojený na obou koncích na stávající signalizační vodič, resp. na ocelové potrubí stávajícího plynovodu, potrubí přeložky bude geodeticky zaměřeno a provede se jeho obsyp kopaným pískem v mocnosti vrstvy min 0,2 m, nad potrubí do rýhy se položí výstražná folie a potrubí se zasype vytěženou zeminou.

Na svařeném potrubí přeložky se provede čištění potrubí a bude provedena tlaková zkouška vzduchem o tlaku 0,6 MPa. Značení plynovodu v terénu bude provedeno orientačními sloupky umístěnými na lomových bodech trasy přeložky. Orientační sloupky budou chráněny proti mechanickému poškození betonovými skružemi ø800 mm.

Příjezd na staveniště bude veden po veřejných silnicích a místních komunikacích, příp. po poli a v pracovním pruhu stavby. Před zahájením zemních prací na stavbě se vytýčí všechna podzemní vedení v blízkosti stavby a jejich existenci se pak přizpůsobí

provádění stavby tak, aby nedošlo k poškození těchto stávajících vedení. Jakékoliv zemní práce v ochranném pásmu stávajícího plynovodu se mohou provádět pouze na základě písemného souhlasu provozovatele plynovodu – GridServices s.r.o. Ochranné pásmo STL plynovodu je 1,0 m od povrchu potrubí na každou stranu. Přeložku plynovodu (resp. její propojení na stávající plynovod) je třeba provádět v letním období, kdy je odběr plynu nejnižší.

Odstavené potrubí se v celé délce odstaveného úseku odstraní ze země. Vlastníkem STL i NTL plynovodů je společnost GasNet s.r.o.

SO 520 – Přeložka STL plynovodu v km 0,655

V souvislosti s projektovanou silnicí I/26 bude třeba přeložit stávající STL plynovod DN 80 mezi obcemi Líně a Úherce v km 0,655 budoucí silnice I/26. Stávající STL plynovod kříží budoucí silnici I/26 v jejím staničení km 0,655, přeložka bude provedena do staničení silnice I/26 km 0,650. Budoucí silnice I/26 v místě křížení je navržena v násypu cca 3,60 m vysokém. Přeložka bude zhotovena z potrubí PE 100 ø90 mm. V místě přechodu budoucí silnice I/26 bude přeložka plynovodu uložena do chráničky PE ø160 mm dlouhé 42,5 m, která bude uložena do volného výkopu. Délka plynovodní přeložky je 62 m, délka nahrazovaného úseku je 52 m, tzn., že přeložkou se plynovod prodlouží o 10 m. Příjezd na staveniště je navržen od nezpevněné cesty ve vzdálenosti cca 50 m od plynovodní přeložky.

Napojení přeložky na stávající plynovod bude provedeno pomocí přechodových spojů PE/ocel dn90/DN 80 za odstavení příslušného úseku plynovodu DN 80 z provozu jeho zabalónováním. Po dobu provádění propojů bude třeba zajistit zásobení RS Úherce pomocí zásobovacího vozu. Součástí SO 520 bude i odstranění ze země potrubí DN 80 odstaveného z provozu v délce 52 m.

SO 521 – Přeložka STL plynovodu v km 0,015

STL plynovodu d225, který je vybudován u kruhového objezdu na silnici II/180 s odbočkou na Úherce ve staničení budoucí silnice I/26 km 0,015, je ukončen odfukem za přechodem silnice II/180 na pozemku p.č. 1305/59 v k.ú. Úherce u Nýřan a je v kolizi s připravovaným rozšířením kruhového objezdu. Z toho důvodu bude třeba jej přeložit mimo obvod budoucího kruhového objezdu. Jeho přeložka bude ukončena opět odfukem v přibližně stejném místě, pouze s odsunutím mimo obvod budoucí křižovatky na pozemek p.č. 1305/25.

Přeložka bude zhotovena z potrubí PE 100 ø225 mm. Přechod stávající silnice II/180 bude proveden protlakem chráničky PE ø315 mm dlouhé 26,0 m, přechod budoucí silnice I/26 bude proveden uložením chráničky PE ø315 mm v délce 30,0 m do volného výkopu. Délka plynovodní přeložky je 144,7 m, délka nahrazovaného úseku je 111,56 m, tzn., že přeložkou se plynovod prodlouží o 33,14 m.

Napojení přeložky na stávající plynovod bude provedeno stlačením stávajícího potrubí před místem propoje a odříznutím a odplyněním nahrazovaného úseku potrubí.

SO 530 – Přeložka NTL plynovodu v ul.U Elektrárny ve Stodu

V ulici U Elektrárny ve Stodu v rámci stavby bude vybudována nová kanalizace ø1000/1200 mm. Poloha stávajícího NTL plynovodu PE ø63 mm v blízkosti jihozápadního rohu ulice U Elektrárny je překážkou pro tuto kanalizaci a proto se bude muset provést přeložka plynovodu. Přeložka bude provedena PE potrubím ø63 mm do vzdálenosti cca 1 m západně od stávajícího plynovodu tak, aby byl dodržen souběh s kanalizací min. 1,0 m. Délka přeložky bude 54,2 m, délka odstaveného úseku je 54,44 m, tzn., že přeložkou se plynovod prodlouží o 24 cm.

Potrubí přeložky bude uloženo v zemi s krytím min. 1,0 m. Šířka dna rýhy bude rovna dimenzi potrubí zvětšené o 30 cm na obě strany, stěny rýhy budou paženy. Šířka pracovního pruhu bude individuální a bude dána prostorovými možnostmi v ulici U Elektrárny. Svařené potrubí bude uloženo do rýhy, provede se čištění potrubí a tlaková zkouška vzduchem o tlaku 0,6 MPa. Dno rýhy bude urovnáno a bude proveden podsyp potrubí kopaným pískem v mocnosti vrstvy min. 0,1 m, na PE potrubí se připevní signalizační vodič napojený na obou koncích na stávající signalizační vodič, potrubí bude geodeticky zaměřeno a provede se jeho obsyp kopaným pískem v mocnosti vrstvy min 0,2 m, nad potrubí do rýhy se položí výstražná folie a potrubí se zasype vytěženou zeminou a konstrukčními vrstvami vozovky, nad rýhou se obnoví živičný povrch vozovky.

Před zahájením zemních prací na stavbě se vytýčí všechna podzemní vedení v blízkosti stavby a jejich existenci se pak přizpůsobí provádění stavby tak, aby nedošlo k poškození těchto stávajících vedení. Jakékoliv zemní práce v ochranném pásmu stávajícího plynovodu se mohou provádět pouze na základě písemného souhlasu provozovatele plynovodu – GridServices s.r.o. Ochranné pásmo NTL plynovodu je 1,0 m od povrchu potrubí na každou stranu. Přeložku plynovodu (resp. její propojení na stávající plynovod) je třeba provádět v letním období, kdy je odběr plynu nejnižší.

Odstavené potrubí se v celé délce odstaveného úseku odstraní ze země. Vlastníkem NTL plynovodu je společnost GasNet s.r.o.

Napojení přeložky na stávající plynovod se předpokládá za odstavení příslušného úseku plynovodu PE \varnothing 63 mm z provozu stlačením jeho potrubí před začátkem přeložky. Na takto dočasně odstaveném úseku plynovodu je napojeno pět odběratelů, přičemž u čtyřech z nich se bude provádět přepojení přípojek na přeložku plynovodu. Odběratelé musí být v předstihu min. 30-ti dnů informováni o přerušení dodávky plynu.

Součástí SO 530 bude i odstranění ze země potrubí PE \varnothing 63 mm odstaveného z provozu v délce 54,44 m a přepojení přípojek na přeložku plynovodu. Přepojení přípojek představuje: pro objekt č.p. 76 - zkrácení stávající přípojky o 1,06m,
pro objekt č.p. 902 - prodloužení stávající přípojky o 0,74 m,
pro objekt č.p. 794 - prodloužení stávající přípojky o 0,89 m,
pro objekt č.p. 474 - zkrácení stávající přípojky o 0,90 m.

Zbývajícím odběratelem, kterému se přípojka sice nebude upravovat, ale bude postižen přerušením dodávky plynu v době provádění propojů, je na konci plynovodu objekt č.p. 420.

Objekty drah

Objekty drah budou realizovány pouze v případě, že železniční stavba „Modernizace trati Plzeň-Domažlice-st.hr. SRN, 1. Stavba“ 1. Stavba“ bude realizována dříve než stavba „I/26 D5 – Stod“. Podrobné zpracování bude provedeno v následujících stupních dokumentace

Domažlice-st.hr. SRN, 1. Stavba“ 1. Stavba“ bude realizována dříve než stavba „I/26 D5 – Stod“. Podrobné zpracování bude provedeno v následujících stupních dokumentace.

SO 670 – Úpravy trakčního vedení pod mostem SO 204

Pokud v době realizace stavby bude již v provozu elektrifikovaná železniční trať, bude nutno po dobu výstavby mostu provést úpravy trakčního vedení. Jedná se o tyto úpravy: Objekty budou realizovány pouze v případě, že železniční stavba „Modernizace trati Plzeň-

- Provizorní úprava TV a napájecího vedení v místě mostu bude navržena pro zajištění bezpečnosti výstavby nového silničního mostu.
- Pokud to umožní realizace silničního mostu, nebudou navrženy provizorní úpravy TV.. Zajištění bezpečnosti práce stavby a provozu na dráze bude provedeno pomocí mechanických zábran navržených v SO 204 a to při krátkodobých výlukách provozu trakčního vedení.

SO 672 – Úpravy ukolejnění pod mostem SO 204

Předmětem SO je řešení ochrany před úrazem elektrickým proudem pomocí ukolejnění, a to z důvodu stavby nových objektů, zařízení TV a kovových předmětů nacházejících se v prostoru ohrožení trakčním vedení (POTV) podle ČSN 34 1500ed.2.

SO 673 – Úpravy trakčního vedení pod mostem SO 222

Pokud v době realizace stavby bude již v provozu elektrifikovaná železniční trať, bude nutno po dobu výstavby mostu provést úpravy trakčního vedení. Jedná se o tyto úpravy:

- Provizorní úprava TV a napájecího vedení v místě mostu bude navržena pro zajištění bezpečnosti výstavby nového silničního mostu.
- Pokud to umožní realizace silničního mostu, nebudou navrženy provizorní úpravy TV. Zajištění bezpečnosti práce stavby a provozu na dráze bude provedeno pomocí mechanických zábran navržených v SO 222 a při krátkodobých výlukách provozu trakčního vedení.

SO 674 – Úpravy ukolejnění pod mostem SO 222

Předmětem SO je řešení ochrany před úrazem elektrickým proudem pomocí ukolejnění, a to z důvodu stavby nových objektů, zařízení TV a kovových předmětů nacházejících se v prostoru ohrožení trakčním vedení (POTV) podle ČSN 34 1500ed.2.

Objekty pozemních staveb

SO 761 – PHS km 0,520-0,880 vpravo u obce Úherce

Protihluková stěna je umístěna 1,3 m za lícem svodidla v rozšířené krajnici komunikace celkové šířky 3,0 m. Celková délka PHS 360 m. Výška PHS je 3 m v celé délce. PHS je navržena jako jednostranně pohltivá s absorpční vrstvou ze strany komunikace. Materiál bude upřesněn v dalším stupni projektové dokumentace. Budou dodrženy parametry vyplývající z hlukové studie: PHS v kategorii pohltivosti A3 a neprůzvučnosti B3. PHS je založena hlubinně na železobetonových pilotách. Od km 0,740 km do km 0,764 je kotvena do železobetonových patek umístěných v nadnásypu mostu SO 201.

SO 762 – PHS km 2,340-2,700 vpravo u obce Zbůch

Celková délka PHS 360 m, výška 4 m. Protihluková stěna je od km 2,340 do km 2,460 umístěna na římsu mostu SO204 (délka na mostě 120 m). Od km 2,460 do km 2,700 je umístěna ve vzdálenosti 1,30 m za lícem svodidla v rozšířené krajnici komunikace celkové šířky 3,0 m (celková délka v krajnici je 240 m). PHS je navržena jako jednostranně pohltivá s absorpční vrstvou ze strany komunikace.

V prostoru mostu bude PHS navržena v souladu s hlavními zásadami prevence kolize ptáků s transparentními a reflexními plochami dle MŽP z roku 2015 (PHS dostatečně ochrání polepy nebo povrchová úprava výplní z výroby v podobě pásků o šíři min. 20 mm umístěných vertikálně nebo horizontálně. Při vertikálním polepu je doporučená vzdálenost mezi jednotlivými pásky max. 100 mm, v případě horizontálního polepu pak max. 50 mm.). PHS je v místě krajnice založena hlubinně na železobetonových pilotách. Na mostě je kotvena k římse mostu přes patní desku pomocí chemických kotev.

SO 763 – PHS km 2,345-2,580 vlevo u obce Zbůch

Celková délka PHS 235 m, výška 3 m. Protihluková stěna je od km 2,345 do km 2,467 umístěna na římsu mostu SO204 (délka na mostě 122 m). Od km 2,467 do km 2,580 je umístěna ve vzdálenosti 1,30 m za lícem svodidla v rozšířené krajnici komunikace celkové šířky 3,0 m (celková délka v krajnici je 113 m). PHS je navržena jako oboustranně pohltivá.

V prostoru mostu bude PHS navržena v souladu s hlavními zásadami prevence kolize ptáků s transparentními a reflexními plochami dle MŽP z roku 2015 (PHS dostatečně ochrání polepy nebo povrchová úprava výplní z výroby v podobě pásků o šíři min. 20 mm umístěných vertikálně nebo horizontálně. Při vertikálním polepu je doporučená vzdálenost mezi jednotlivými pásky max. 100 mm, v případě horizontálního polepu pak max. 50 mm.). PHS je v místě krajnice založena hlubinně na železobetonových pilotách. Na mostě je kotvena k římse mostu přes patní desku pomocí chemických kotev.

SO 764 – PHS km 3,720-4,040 vlevo u obce Starý Důl

Celková délka PHS 320 m, výška 3,5 m. Protihluková stěna je od km 3,720 do km 3,800 umístěna ve vzdálenosti 1,30 m za lícem svodidla v rozšířené krajnici komunikace celkové šířky 3,0 m (celková délka v krajnici je 80 m). Od km 3,788 do km 4,040 je umístěna 1 m za hranou zářezu (celková délka 252 m). PHS je navržena jako oboustranně pohltivá. PHS je v místě krajnice i v prostoru nad zářezem založena hlubinně na železobetonových pilotách.

SO 765 – PHS km 8,200-8,520 vlevo u města Stod

Celková délka PHS 320 m, výška 3,5 m. Protihluková stěna je od km 8,200 do km 8,520 umístěna ve vzdálenosti 1,30 m za lícem svodidla v rozšířené krajnici komunikace celkové šířky 3,0 m. PHS je navržena jako oboustranně pohltivá. PHS je v místě krajnice založena hlubinně na železobetonových pilotách.

SO 766 – PHS km 8,540-8,780 vlevo u města Stod

Celková délka PHS 235 m, výška 3 m. Protihluková stěna je od km 8,540 do km 8,593 umístěna ve vzdálenosti 1,30 m za lícem svodidla v rozšířené krajnici komunikace celkové šířky 3,0 m (celková délka v krajnici je 60 m). Od km 8,593 do km 8,632 je umístěna na římsu mostu SO207 (délka na mostě 39 m). Od km 8,632 do km 8,780 je umístěna ve vzdálenosti 1,30 m za lícem svodidla v rozšířené krajnici

komunikace celkové šířky 3,0 m (celková délka v krajnici je 148 m). PHS je navržena jako oboustranně pohltivá.

V prostoru mostu bude PHS navržena v souladu s hlavními zásadami prevence kolize ptáků s transparentními a reflexními plochami dle MŽP z roku 2015 (PHS dostatečně ochrání polepy nebo povrchová úprava výplní z výroby v podobě pásků o šíři min. 20 mm umístěných vertikálně nebo horizontálně. Při vertikálním polepu je doporučená vzdálenost mezi jednotlivými pásky max. 100 mm, v případě horizontálního polepu pak max. 50 mm.). PHS je v místě krajnice založena hlubinně na železobetonových pilotách. Na mostě je kotvena k římse mostu přes patní desku pomocí chemických kotev.

SO 767 – PHS km 8,437-8,677 vpravo u města Stod

Celková délka PHS 240 m, výška 3,5 m. Protihluková stěna je od km 8,437 do km 8,601 umístěna ve vzdálenosti 1,30 m za lícem svodidla v rozšířené krajnici komunikace celkové šířky 3,0 m (celková délka v krajnici je 164 m). Od km 8,601 do km 8,624 je umístěna na římsu mostu SO207 (délka na mostě 23 m). Od km 8,624 do km 8,677 je umístěna ve vzdálenosti 1,30 m za lícem svodidla v rozšířené krajnici komunikace celkové šířky 3,0 m (celková délka v krajnici je 53 m). PHS je navržena jako jednostranně pohltivá s absorpční vrstvou ze strany komunikace.

V prostoru mostu bude PHS navržena v souladu s hlavními zásadami prevence kolize ptáků s transparentními a reflexními plochami dle MŽP z roku 2015 (PHS dostatečně ochrání polepy nebo povrchová úprava výplní z výroby v podobě pásků o šíři min. 20 mm umístěných vertikálně nebo horizontálně. Při vertikálním polepu je doporučená vzdálenost mezi jednotlivými pásky max. 100 mm, v případě horizontálního polepu pak max. 50 mm.). PHS je v místě krajnice založena hlubinně na železobetonových pilotách. Na mostě je kotvena k římse mostu přes patní desku pomocí chemických kotev.

SO 768 – PHS na přeložce III/20310 u města Stod

Celková délka PHS 84 m, výška 3 m. Protihluková stěna je od km 0,008 do km ,094 umístěna 1 m za hranou zářezu. PHS je navržena jako jednostranně pohltivá s absorpční vrstvou ze strany komunikace. PHS je v prostoru nad zářezem založena hlubinně na železobetonových pilotách.

SO 769 – PHS km 3,400-3,800 vpravo - ochrana biotopu

Protihluková stěna je umístěna 1,3 m za lícem svodidla v rozšířené krajnici komunikace celkové šířky 3,0 m. Celková délka PHS 400 m. Výška PHS je 3,0 m v celé délce.

PHS je navržena jako jednostranně pohltivá s absorpční vrstvou ze strany komunikace. Materiál bude upřesněn v dalším stupni projektové dokumentace. Budou dodrženy parametry vyplývající z hlukové studie: PHS v kategorii pohltivosti A3 a neprůzvučnosti B3. PHS je založena hlubinně na železobetonových pilotách. Od km 3,615 km do km 3,635 je kotvena do železobetonových patek umístěných v nadnásypu mostu SO 205.

SO 781 – Úprava hospodářského objektu u TOK Nýřany

Poblíž stávající okružní křižovatky u průmyslové zóny se nachází hospodářský objekt na pozemku firmy Mayfield Real Estate. Jedná se o vyasfaltovanou plochu částečně lemovanou ohradou z betonových panelů. V rámci rozšíření okružní

křižovatky na turbookružní (SO 110) dojde k zásahu do této plochy. Zasažená část plochy bude vybourána a ohrada z betonových panelů bude nahrazena ohradou podobné konstrukce, popř. oplocením.

SO 782 – Úprava oplocení v km 2,75 vpravo

V km 2,75 vpravo zasahuje silniční násyp a patní příkop hl.trasy do pozemku ohrazeného oplocením. V rámci objektu bude přerušené oplocení nahrazeno novým v upravené poloze, které bude napojeno na stávající. Oplocení bude z drátěného pletiva o výšce 2,0 m.

SO 783 – Úprava oplocení u silnice III/0266 v Týnci

Na začátku obce Týnec zasahuje upravené těleso přeložky III/0266 SO 121 do pozemku ohrazeného oplocením. V rámci objektu bude přerušené oplocení nahrazeno novým v upravené poloze, které bude napojeno na stávající. Oplocení bude z drátěného pletiva o výšce 2,0 m.

SO 784 – Úprava oplocení v km 8,36 vlevo

V km 8,36 vlevo zasahuje silniční násyp hl.trasy do hospodářsky využívaného oploceného pozemku. Přerušené oplocení bude nahrazeno novým v upravené poloze, které bude napojeno na stávající. Oplocení bude z drátěného pletiva o výšce 2,0 m.

SO 785 – Úprava oplocení areálu Tondach v MÚK Stod

Podél přeložky silnice III/20310 (SO 123) bude osazena protihluková stěna (SO 768). Výstavbou přeložky a PHS bude přerušeno stávající oplocení areálu firmy Tondach ČR s.r.o. Náhradní oplocení kopíruje protihlukovou stěnu v odstupu pro zpřístupnění prostoru ke kanalizacím SO 339 a SO 340. Přerušené oplocení bude napojeno na stávající, poškozené části budou v rámci tohoto objektu nahrazeny.

SO 786 – Úprava oplocení v km 8,63 vlevo

V rámci objektu bude stávající oplocení přerušené stavbou hl.trasy a mostu SO 207 nahrazeno novým v upravené poloze, které bude napojeno na stávající. Oplocení bude z drátěného pletiva o výšce 2,0 m.

SO 787 – Úprava oplocení v km 8,62-8,74 vpravo

V rámci objektu bude stávající oplocení přerušené stavbou hl.trasy a mostu SO 207 nahrazeno novým v upravené poloze, které bude napojeno na stávající. Oplocení bude z drátěného pletiva o výšce 2,0 m.

Objekty úpravy území

SO 801 – Vegetační úpravy silnice I/26

Vegetační úpravy silnice I/26 představují především osázení násypových a zářezových svahů keří (*na plochách trvalého záboru*). Průměrně jsou navrženy dvě řady keří se sponem sazenic 0,8 m v jedné řadě, na běžný kilometr bude vysazeno 5 000 keří (celkem 60 000 keří na stavbu). K osázení svahů jsou navrženy především domácí původní druhy dřevin (*Cornus sanguinea*, *Crataegus sp.*, *Euonymus europaeus*, *Ligustrum vulgare*, *Lonicera xylosteum*, *Rosa canina*). Byly preferovány druhy odolné, rychle rostoucí, které by za krátkou dobu měly zpevnit zemní těleso. Výsadba dřevin začlení silnici do okolní krajiny, jak z vizuálního hlediska, tak z hlediska ekologicko-stabilizačního. Na patu rozlehlějších násypů (km 1,1 – km 2,4 – km 5,1 – km 8,9 – km 10,3) jsou kvůli eliminaci negativních vlivů na krajinný ráz navrženy

doplňkově alejové stromy (*Acer platanoides*, *Acer pseudoplatanus*, *Prunus avium*, *Quercus robur*, *Tilia cordata*) – celkem je navrženo 200 ks alejových stromů. Dalšíh 80 ks alejových stromů je navrženo pro ozelenění odpočívky. Vegetační úpravy jsou řešeny v SO 801 Vegetační úpravy silnice I/26. Celkem je v rámci SO 801 navrženo 280 alejových stromů a 60 000 keřů.

SO 831 – Rekultivace zrušených komunikací

Zrušené části stávajících komunikací budou zrekultivovány. Předmětem technické rekultivace bude vyčištění pozemků včetně odstranění živíc a rozprostření ornice. Živičná část vybourané vozovky nabídnuta obalovně na recykláž, nebo po odfrézování bude použita jako recyklát do vrstev vozovky např. polních cest. Podkladní vrstvy nestmelené budou vybourány a odvezeny na skládku, nebo použity do zemního tělesa. Po vyrovnání terénních nerovností budou plochy ohumusovány. Zemní práce spočívají v rozprostření ornice v tloušťce dle místních podmínek rušených komunikací, pro plochy, u kterých je předpoklad rekultivace na zemědělský půdní fond, bude rozprostřena ornice v tloušťce dle mocnosti ornice okolních pozemků (stanoveno dle pedologického průzkumu), u zatravňovaných ploch bude provedeno ohumusování v tl. 0,20 m podorničí.

Dále bude provedena biologická rekultivace:

- rekultivované plochy, u kterých je předpoklad budoucího připojení k okolním obhospodařovaným plochám, budou rekultivovány na ornou půdu, příp, trvalý travní porost.
- 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.

Stavební objekt bude možno realizovat po skončení užívání příslušné komunikace.

Po provedení rekultivací budou plochy předány původnímu vlastníkovi.

SO 832 – Rekultivace ploch dočasného záboru

Stavební objekt řeší rekultivaci ploch dočasných záborů na zemědělských půdách a na lesních pozemcích a vyčištění a úpravu ploch na ostatních pozemcích na území stavby. V rámci objektu bude provedena technická a biologická rekultivace na manipulačních pruzích, na opuštěných plochách skládek a ZS a v místech provizorního napojení stavby na stávající komunikace. Po rekultivaci budou plochy dočasného záboru vráceny a připojeny k sousedním zemědělským pozemkům.

V rámci technické rekultivace budou lokality vyčištěny od zanechaných stavebních zbytků a různých nečistot a budou odstraněny zeminy kontaminované ropnými produkty nebo zbytky cementu. Na zemědělských pozemcích se po vyrovnání terénu podloží prokypří a následně bude dovezena a rozprostřena ornice, příp. i podorničí, v původním množství v původní vrstvě. Obdobně bude rozprostřena lesní hrabanka z dočasných záborů na lesních pozemcích.

Po přípravě pozemků zemědělského půdního fondu, vč. urovnání ploch a jejich zbavení kamenů bude následovat biologická rekultivace. Pozemky určené k plnění funkce lesa budou rekultivovány. Stavební objekt bude možno realizovat vždy po skončení užívání příslušné plochy, pásu, případně provizorních komunikací.

SO 860 – Úprava oplocení dálnice v MÚK Nýřany

V místě úpravy stávající větve MÚK Nýřany (v rámci SO 110) dojde ke zrušení stávajícího oplocení a v tomto úseku bude podél paty násypu zřízeno náhradní oplocení v délce cca 45m.

Krajský úřad Plzeňského kraje, odbor dopravy a silničního hospodářství současně oznamuje, že na uvedené řízení se vztahuje zákon č. 416/2009 Sb. o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury energetických komunikací, ve znění pozdějších předpisů. V řízení s velkým počtem účastníků se oznámení o zahájení řízení doručuje veřejnou vyhláškou. Jednotlivě se oznámení o zahájení řízení doručuje pouze účastníkům řízení podle § 85 odst. 2 písm. a) stavebního zákona, žadateli a obci, na jejímž území má být záměr uskutečněn, je-li účastníkem řízení, a dotčeným orgánům. Ostatní písemnosti se doručují jednotlivě pouze žadateli, obci, na jejímž území má být záměr uskutečněn, je-li účastníkem řízení, a dotčeným orgánům; ostatním účastníkům řízení se doručují veřejnou vyhláškou.

V průběhu řízení bylo zkoumáno, zda mohou být přímo dotčena vlastnická nebo jiná práva vlastníků pozemků a staveb na nich, včetně pozemků sousedních a staveb na nich.

Dle § 33 odst. 1 správního řádu má účastník řízení právo zvolit si zmocněnce. Zmocnění k zastoupení se prokazuje písemnou plnou mocí. V téže věci může mít účastník řízení současně pouze jednoho zmocněnce.

V případě, že za účastníka řízení – právnickou osobu bude jejím jménem činit úkony v řízení její zaměstnanec pověřený k tomu statutárním orgánem právnické osoby, musí tento zaměstnanec dle § 30 odst. 5 správního řádu prokázat své oprávnění.

Účastníci mají rovněž právo nahlížet do spisu v kanceláři zdejšího odboru dopravy a silničního hospodářství, Škroupova 18, Plzeň, 5. patro, v kanceláři č. 503 (návštěvní dny PO, ST 8.00-16.00 hod., v ostatní dny po telefonické domluvě).

Účastníci územního řízení mají právo uplatnit své námitky, popřípadě důkazy a dotčené orgány mohou uplatnit závazná stanoviska **nejpozději do 15 dnů od obdržení tohoto oznámení**. Obec uplatňuje v územním řízení námitky k ochraně zájmů obce a zájmů občanů obce. Účastník řízení podle § 85 odst. 2 písm. a) a b) stavebního zákona může uplatňovat námitky proti projednávanému záměru v rozsahu, jakým může být jeho právo přímo dotčeno. Osoba, která je účastníkem řízení podle zvláštního právního předpisu, může v územním řízení uplatňovat námitky pouze v rozsahu, v jakém je projednávaným záměrem dotčen veřejný zájem, jehož ochranou se podle zvláštního právního předpisu zabývá. K námitkám, které nesplňují uvedené požadavky, se nepřihlíží. K závazným stanoviskům a námitkám k věcem, o kterých bylo rozhodnuto při vydání územně plánovací dokumentace, se nepřihlíží. Účastník řízení ve svých námitkách uvede skutečnosti, které zakládají jeho postavení jako účastníka řízení, a důvody podání námitek; k námitkám, které překračují rozsah stanovený v odstavci 4, se nepřihlíží. K později uplatněným závazným stanoviskům a

námítkám tj. po stanovené lhůtě nebude v souladu s ustanovením § 89 odst. 1 stavebního zákona přihlédnuto.

Pověřený zaměstnanec stavebního úřadu je podle § 172 odst. 1 stavebního zákona oprávněn vstupovat na cizí pozemky, stavby a do staveb s vědomím jejich vlastníků při opatřování důkazů a dalších podkladů pro vydání správního rozhodnutí nebo opatření

Mgr. Dušan Pakandl
vedoucí odboru dopravy a silničního hospodářství
podepsáno elektronicky

Toto oznámení zahájení řízení musí být vyvěšeno na úřední desce:

- Krajského úřadu Plzeňského
- Městského úřadu Stod
- Obecního úřadu Úherce
- Obecního úřadu Zbůch
- Obecního úřadu Chotěšov
- Obecního úřadu Střelice
- Obecního úřadu Hradec u Stoda

a musí být vyvěšeno na dobu nejméně 15-ti dnů (15. den je posledním dnem oznámení).

Vyvěšeno a zveřejněno způsobem umožňujícím dálkový přístup dne:

Vyvěšeno dne:..... Sejmuto dne:.....

.....
Podpis a razítko oprávněné osoby, potvrzující vyvěšení a sejmutí oznámení

(KÚPK žádá příslušné úřady o zaslání této VV s daty a potvrzením o vyvěšení a sejmutí z úřední desky)

Rozdělovník:

K vyvěšení na úřední desce

- Město Stod , ISDS: u4abzrc
sídlo: nám. ČSA 294, 33301 Stod
- Obec Chotěšov, IDDS: i9tb6sj
sídlo: Plzeňská 88, 332 14 Chotěšov
- Obec Úherce, IDDS: ksja4dn
sídlo: K Mexiku 94, 330 23 Úherce
- Obec Zbůch, IDDS: c23btkp
sídlo: Náměstí 205, 330 22 Zbůch
- Obec Střelice, IDDS: pqva5y6
sídlo: č.p.28, Střelice 333 01
- Obec Hradec u Stoda, IDDS: 5xebhui
sídlo: Hradec 45, 332 11 Hradec u Stoda

Žadatel - v souladu s ustanovením § 2 odst. 5 zákona o urychlení výstavby se žadateli, doručuje jednotlivě (datová schránka, doporučeně) – v tomto řízení je žadatel účastníkem řízení podle § 27 odst. 1 správního řádu a § 85 odst. 1 písm. a)

- Ředitelství silnic a dálnic ČR, IDDS: zjq4rhz
sídlo: Na Pankráci 546/56, 145 05 Praha 4, Správa Plzeň, Hřímálého 37, 301 00 Plzeň,

v zastoupení na základě plné moci : SUDOP PRAHA a. s, IDDS: nd9sqfy
Olšanská 2643/1a, 130 80 Praha 3

V souladu s ustanovením § 2 odst. 5 zákona o urychlení výstavby se obci, na jejímž území má být záměr uskutečněn, doručuje jednotlivě (datová schránka, doporučeně) – v tomto řízení jsou obce současně účastníky řízení podle § 27 odst. 2 správního řádu a § 85 odst. 1 písm. b) stavebního zákona

- Město Stod , ISDS: u4abzrc
sídlo: nám. ČSA 294, 333 01 Stod
- Obec Chotěšov, IDDS: i9tb6sj
sídlo: Plzeňská 88, 332 14 Chotěšov
- Obec Úherce, IDDS: ksja4dn
sídlo: K Mexiku 94, Úherce, 330 23 Nýřany
- Obec Zbůch, IDDS: c23btkp
sídlo: Náměstí 205, 330 22 Zbůch
- Obec Střelice, IDDS: pqva5y6
sídlo: č.p.28, Střelice, 333 01 Stod
- Obec Hradec u Stoda, IDDS: 5xebhui
sídlo: Hradec 45, 332 11 Hradec u Stoda

Účastníkům řízení podle § 27 odst. 1 správního řádu (účastníci řízení podle § 85 odst. 2 písm. a) stavebního zákona) se doručuje jednotlivě (datová schránka, doporučeně) – vlastník pozemku nebo stavby, na kterých má být požadovaný záměr uskutečněn, není-li sám žadatelem, nebo ten, kdo má jiné věcné právo k tomuto pozemku nebo stavbě

- Wilhelmová Hana, Plzeňská 651, Stod, 333 01 Stod
- Podlipská Jiřina, Domažlická 571, Stod, 333 01 Stod
- Cvachouček Jiří, Na Výhledech 534, Zbůch, 330 22 Zbůch
- Kalinová Jana Mgr., Holečkova 100/9, Smíchov, 150 00 Praha
- Zárubová Michaela Bc., Údolní 1174/102, Braník, 142 00 Praha
- Jahoda Pavel, Uralská 690/9, Bubeneč, 160 00 Praha
- Šilhavý Zdeněk, Velká nad Veličkou 151, 696 74 Velká nad Veličkou
- Zezulová Martina, Brožíkova 972, Stříbro, 349 01 Stříbro
- Nekovářová Eva, U Besedy 300, Klánovice, 190 14 Praha
- Hrnčárová Hana, Lábkova 897/9, Skvrňany, 318 00 Plzeň
- Poslední Kamil, Lábkova 845/59, Skvrňany, 318 00 Plzeň
- Cibulka Petr, Střelice 42, 333 01 Střelice
- Krulich Jakub, 28. října 1482, Švermov, 273 09 Kladno
- Milota Václav DiS., Lomená 515, Zbůch, 330 22 Zbůch
- Čermák Roman, Hradecká 462, Stod, 333 01 Stod
- Čermák Jaroslav, Na Jízdárně 393, Stod, 333 01 Stod
- Korousová Marcela, Dělnická 737, Stod, 333 01 Stod
- Baxa Josef, Vrabinská 649, Stod, 333 01 Stod
- Hezoučková Eva, Tlučenská 294, Líně, 330 21 Líně
- Strejcová Hana, Náměstí 441, Zbůch, 330 22 Zbůch
- Cvachouček Václav, Polní 164, Zbůch, 330 22 Zbůch
- Gresl Josef
- Marková Miroslava, Hradec 183, 332 11 Hradec
- Štökklová Kateřina, Hradec 45, 332 11 Hradec
- Prokop Luboš, Čichořická 153, Chyšě, 364 53 Chyšě
- Bárek Martin, Nádražní 65, Stod, 333 01 Stod
- Kopecký Oldřich, Střelice 15, 333 01 Střelice
- Bárek Martin, Nádražní 65, Stod, 333 01 Stod
- Koriták David, Pod Mastníkem 508, Staňkov II, 345 61 Staňkov
- Kropáček René, Nad Dalmatinkou 893/16, Lobzy, 312 00 Plzeň
- Prokop Luboš, Čichořická 153, Chyšě, 364 53 Chyšě
- Klein Valdemar, Klostermannova 810, Stod, 333 01 Stod
- Zahoř Josef, Bezručova 158, Stod, 333 01 Stod
- Štorkánová Ivana, Česká Bříza 39, 330 11 Česká Bříza
- Mann Pavel, Kaštanová 993/8, Východní Předměstí, 326 00 Plzeň
- Šebelová Helena, Mánesova 518, Týnské Předměstí, 34401 Domažlice
- Berka Vilém, Kotovická 798, Stod, 333 01 Stod
- Janková Oldřiška, Sokolská 568, Stod, 333 01 Stod
- Zahradník Oldřich, Smrková 961/8, Plzeň, 312 00 Doubravka
- Peroutka Jaroslav, Habrmanova 831, Štáhlavy, 332 03 Štáhlavy
- Šlaufová Jana, Hlohová 46, 345 61 Hlohová
- Krieglstein Petr, Nádražní 218, Zbůch, 330 22 Zbůch
- Ing. Krieglstein Petr, Svojsíkova 942/8, Liberec I-Staré Město, 460 01 Liberec
- Varga Pavel, Čižice, Čižice 185, 33209,: IDDS: xehbxjv
- Čejková Ivana Mgr. Ing., Akátová 622, Chrást, 330 03 Chrást

- Ing. Binderová Markéta, Třešňová 709, Štěnovice, 332 09 Štěnovice
- Bílek Jaroslav, Dobřejovice 103, 373 41 Hosín
- Bílek Karel Ing., Jana Žižky 771, Nýřany, 330 23 Nýřany
- Čandová Radka, Zvírotice 49, 264 01 Dublovice
- Fait Roman, náměstí Husovo 70, Český Brod, 282 01 Český Brod
- Faitová Jana, Hrabří 3, 264 01 Vysoký Chlumeč
- Kubásková Libuše, Přehýšov 90, 330 23 Přehýšov
- Marčanová Ludmila, Veleslavínova 56/10, Vnitřní Město, 301 00 Plzeň
- Gašparovič Miroslav, Stavbařů 579/14, 353 01 Mariánské Lázně
- Pavel Marek, Luční 132, Luční 132, 330 23 Úherce
- Pavlová Jitka, Luční 132, Luční 132, 330 23 Úherce
- Pitra Tomáš, Štědrá 71, 364 52 Štědrá, IDDS: th2hf67
- Mikulášová Marie, Lučka Pika 466/7, Doudlevice, 301 00 Plzeň
- Veberová Iveta, Stanětice 12, 345 06 Zahořany
- Mikuláš Jiří, K zatáčce 516/6, Modřany, 143 00 Praha
- Karasová Alena, Kochánky 214, 294 74 Kochánky
- Smolka Petr, Nad Rafandou 404, Srbín, 251 62 Mukařov
- Kruml Roman, Blížejev 184, 345 45 Blížejev
- Grömer Jiří, Honezovice 133, 333 01 Honezovice
- Grömer Jan, Honezovice 108, 333 01 Honezovice
- Boček Tomáš, Bdeněves 31, 330 32 Bdeněves
- Heřman Vlastimil, Antonína Uxy 361, Nýřany, 330 23 Nýřany
- Louda Pavel Bc., Žichlice 101, 330 11 Hromnice
- Kuřilová Marta, Bukovany 94, 696 31 Bukovany
- Hružová Božena, Bukovany 97, 696 31 Bukovany
- Louda Václav, Náves 26, Úherce, 330 23 Úherce
- Fořt Miroslav, Na Vršku 122, Úherce, 330 23 Úherce
- Bacíková Šárka, U Vodárny 390, Merklín, 334 52 Merklín
- Šantínová Věra, Školní 869/50, Doubravka, 312 00 Plzeň
- Matoušková Ivana, Náves 23, Úherce, 33023 Úherce
- Černý Josef, Dehtín 19, 339 01 Klatovy
- Bouřil Lukáš Ing., Svrčovec 111, 339 01 Dolany
- Netrval Jiří, Slunečnicová 991/2, Černice, 326 00 Plzeň
- Kovář Radek, Družstevní 206, Líně, 330 21 Líně
- Kovářová Petra, Líšina 60, 333 01 Líšina
- Bohuminská Monika Ing., Horácké náměstí 1465/3, Řečkovice, 621 00 Brno
- Ing. Davídek Jiří, Kamenný Újezd 148, 330 23 Nýřany
- Ing. Davídková Světlana, Kamenný Újezd 148, 330 23 Nýřany
- Hadrava František, Stará Čtvrť 537, Zbůch, 330 22 Zbůch
- Zajpt Jaromír, Topolová 505, Zbůch, 330 22 Zbůch
- Zajpt Petr, K Letišti 356, Zbůch, 330 22 Zbůch
- Čech František, K Myslivně 348, Vejprnice, 330 27 Vejprnice
- Kulišanová Anna, Zbůch 72, 330 22 Zbůch
- Nezhybová Alena, Zbůch 312, 330 22 Zbůch
- Aschenbrennerová Pavla, Zbůch 312, 330 22 Zbůch
- Vítovcová Irena, Kleisslova 1299/3, Severní Předměstí, 301 00 Plzeň
- Hubinger David, Zbůch 538, 330 22 Zbůch
- Böhm Antonín, Petra Bezruče 448, Zbůch, 330 22 Zbůch
- Ing. Janda Jan, Bzenecká 1072/22, Severní Předměstí, 323 00 Plzeň
- Jandová Bohumila, Bzenecká 1072/22, Severní Předměstí, 323 00 Plzeň

- Mrázek František, 5. května 298, Zbůch, 330 22 Zbůch
- Beran Josef, Brigádnická 270, Zbůch, 330 22 Zbůch
- Scheinerová Zdeňka, Vladycká 1508/4, Hostivař, 102 00 Praha
- Šimanová Libuše, Petra Bezruče 258, Zbůch, 330 22 Zbůch
- Brejcha Josef, Pod Lesem 1257/3, Doubravka, 312 00 Plzeň
- Salfický Jaroslav, Borská 1114/23, Jižní Předměstí, 301 00 Plzeň
- Bartošová Věra, Konopná 668/54, Plzeň, Křimice, 32200
- Klečka Aleš Ing., Petra Bezruče 477, Zbůch, Zbůch, 33022
- Vovsová Věra, Kralovická 1511/8, Plzeň, Bolevec, 32300
- Puchtová Hana, Čachrov, Svinná 7, 33901
- Jícha Lukáš Ing., Akátová 622, Chrást, Chrást, 33003
- Statutární město Plzeň, IDDS: 6iybfxn
sídlo: náměstí Republiky 1/1, Plzeň, Vnitřní Město, 30100
294, pracoviště Sokolovská 566, 333 01 Stod
- Město Stod, ISDS: u4abzrc
sídlo: nám. ČSA 294, 333 01 Stod
- Obec Chotěšov, IDDS: i9tb6sj
sídlo: Plzeňská 88, 332 14 Chotěšov
- Obec Úherce, IDDS: ksja4dn
sídlo: K Mexiku 94, Úherce, 330 23 Nýřany
- Obec Zbůch, IDDS: c23btkp
sídlo: Náměstí 205, 330 22 Zbůch
- Obec Střelice, IDDS: pqva5y6
sídlo: č.p.28, Střelice, 333 01 Stod
- Obec Hradec u Stoda, IDDS: 5xebhui
sídlo: Hradec 45, 332 11 Hradec u Stoda
- ČD – Telematika a.s., IDDS: dgz djrp
sídlo: Pernerova 2819/2a, Žižkov, 130 00 Praha 3
- Správa železnic, státní organizace, IDDS: uccchjm
sídlo: Dlážděná 1003/7, Nové Město, 110 00 Praha 1
- České dráhy, a.s., IDDS: e52cdfs
sídlo: nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 110 00 Praha 1
- Lesy České republiky, s.p., L.S. Přeštice, IDDS: e8jcfns
sídlo: Přemyslova 1106/19, Nový Hradec Králové, 50008 Hradec Králové
- Povodí Vltavy, s. p., IDDS: gg4t8hf
sídlo: Holečkova 3178/8, Smíchov, 150 00 Praha 5
- Povodí Vltavy, s. p., závod Berounka, IDDS: gg4t8hf
sídlo: Denisovo nábřeží 14, 301 00 Plzeň
- Ředitelství silnic a dálnic ČR, IDDS: zjq4rhz
sídlo: Na Pankráci 546/56, Nusle, 140 00 Praha 4
- CETIN a.s., IDDS: qa7425t
sídlo: Českomoravská 2510/19, Libeň, 190 00 Praha 9
- ČEPS, a.s., Správa majetku a dokumentace-Západ, IDDS: seccdq
sídlo: Elektrárenská 774/2, 101 52 Praha 10
- ČEZ Distribuce, a. s., IDDS: v95uqfy
sídlo: Teplická 874/8, Děčín IV-Podmokly, 405 02 Děčín
- ČEZ Energetické služby, s.r.o., IDDS: 9dzxkuk
sídlo: Výstavní č.p. 1144/103, Vítkovice, 703 00 Ostrava 3
- GasNet, s.r.o., IDDS: rdxzhzt
sídlo: Klíšská 940/96, Klíše, 400 01 Ústí nad Labem

- GasNet Služby, s.r.o., IDDS: jnnyjs6
sídlo: Plynárenská 499/1, Zábřdovice, 602 00 Brno
- Vodárna Plzeň a.s., IDDS: ktuciif
sídlo: Malostranská 143/2, 326 00 Plzeň
- T-Mobile Czech Republic a.s., IDDS: ygwch5i
sídlo: Tomíčkova 2144/1, Chodov, 148 00 Praha 4
- Vodafone Czech Republic a.s., IDDS: 29acihr
sídlo: náměstí Junkových 2808/2, Stodůlky, 150 00 Praha 5
- Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových, IDDS: 96vaa2e
sídlo: Rašínovo nábřeží 390/42, Nové Město, 128 00 Praha 2
- Státní pozemkový úřad, IDDS: z49per3
sídlo: Husinecká 1024/11a, Žižkov, 130 00 Praha 3
- Správa a údržba silnice Plzeňského kraje, příspěvková organizace, IDDS: qbep485
sídlo: Koterovská 162, 326 00 Plzeň
- LT trade s.r.o., IDDS: 6e3uisx
sídlo: Stříbrská 557, 333 01 Stod
- Wienerberger s.r.o., závod, Tondach-Stod, IDDS: b4ng2ji
sídlo: Plachého 388/28, 370 01 České Budějovice 1
- Kolín s.r.o., IDDS: cntf7ny
sídlo: Mířovice 49, 33301 Ves Touškov, Ičo.: 26704803
- INTERWILD s.r.o., IDDS: 6vrckni
sídlo: Studánka 166, 347 01 Studánka, Ičo.: 26353164
- ZEAS Puclice a.s., IDDS: ncng4ra
sídlo: Puclice 99, 345 61 Puclice, Ičo.: 00115592
- PEC Plzeň 2, s.r.o., IDDS: 87ghm5t
sídlo: Na poříčí 1079/3a, Nové Město, 110 00 Praha, Ičo.: 06024351
- Limmo alpha s.r.o., IDDS: r38ygnx
sídlo: Nárožní 1359/11, Stodůlky, 158 00, Praha Ičo.: 14054973
- Niehoff Real s.r.o., IDDS: jevp87j
sídlem: Meclov 184, 345 21 Meclov, Ičo.: 27605825
- CPZ, spol. s r.o., IDDS: rz32n6v
sídlo: Ořechová 99, Chotěšov, Chotěšov, 33214, Ičo.: 48362603
- ORLEN Unipetrol RPA s.r.o., IDDS: upm88qu
sídlo: Záluží 1, 43601 Litvínov, Ičo.: 27597075
- Farm Lelov, s.r.o., IDDS: hei5t4n
sídlo: Ves Touškov, Mířovice 49, 33301, Ičo.: 27459748
- Římskokatolická farnost Dobřany, IDDS: zqguzbj
sídlo: Náměstí T. G. M. 3, Dobřany, Dobřany, 33441 , Ičo.: 46811966
- AGRICOS, spol. s r.o., IDDS: nvqjs6e
sídlo: Nádražní 270, 333 01 Stod
- Bohemia Faktoring, a.s., IDDS: ipar9gx
sídlo: Letenská 121/8, Malá Strana, 11800 Praha, Ičo.: 27242617
- Home Credit a.s., IDDS: qvbee6f
sídlo: Nové sady 996/25, Staré Brno, 60200 Brno, Ičo.: 26978636
- Slavia pojišťovna a.s., IDDS: pamgbt2
sídlo: Tábořská 940/31, Nusle, 14000 Praha, Ičo.: 60197501
- Pražská energetika, a.s., IDDS: z3wcgr4
sídlo: Na hroudě 1492/4, Vršovice, 10000 Praha, Ičo.: 60193913
- Český inkasní kapitál, a.s., IDDS: rqrjdj84

sídlo: Václavské náměstí 808/66, Nové Město, 11000 Praha
Ičo.: 27646751

- Panattoni Czech Republic Development s.r.o., IDDS: m88r9mh
sídlo: V celnici 1034/6, 11000 Praha-Nové Město, Ičo.: 28190882
- Komerční banka, a.s., IDDS: 4ktes4w
sídlo: Na příkopě 969/33, 11000 Praha-Staré Město
Ičo.: 45317054
- MONETA Money Bank, a.s., IDDS: 3kpd8nk
sídlo: Vyskočilova 1442/1b, 14000 Praha-Michle, Ičo.: 25672720
- AGC Fenestra a.s., člen AGC Group, IDDS: cpscme7
sídlo: Zlín 86, Salaš, 76351 Zlín, Ičo.: 18811124
- Volksbank Raiffeisenbank Nordoberpfalz eG pobočka Cheb, IDDS: 6dkv8cm
sídlo: Kubelíkova 602/4, Cheb, 35002 Cheb, Ičo.: 00671126
- Stavební spořitelna České spořitelny, a.s., IDDS: b7dgfvj
sídlo: Antala Staška 1292/32, Krč, 140 00 Praha, Ičo.: 60197609
- BNP Paribas Personal Finance SA, odštěpný závod., IDDS: hznxmz3
sídlo: Karla Engliše 3208/5, Smíchov, 15000 Praha Ičo.: 03814742
(dříve CETELEM ČR, a.s)
- Euro Benefit a.s., IDDS: : shadynq
sídlo: Letenské náměstí 157/4, Bubeneč, 170 00 Praha, Ičo.: 25120514,
Zastoupená ve věci na základě plné moci :
JUDr. Jan Rudolf – advokát, IDDS: vyfe858
sídlo: Národní 973/41, Staré Město, 110 00 Praha 1, Ičo.: 66248124
(Původně -FORSET COLLECT LIMITED, id.č.265667, Agiou Nikolaou 67-69,
Flat/Office 103, Egkomi, P.C. 2408, Nicosia)

Účastníkům řízení podle § 27 odst. 2 a odst. 3 správního řádu (účastníci řízení podle § 85 odst. 2 písm. b) stavebního zákona) se doručuje podle § 2 odst. 5 zákona o urychlení výstavby veřejnou vyhláškou dle § 144 správního řádu - osoby, jejichž vlastnické nebo jiné věcné právo k sousedním stavbám anebo sousedním pozemkům nebo stavbám na nich může být územním rozhodnutím přímo dotčeno

-k.ú. Chotěšov:

783/1, 1144, 1142, 1145, 1146, 1143, 1129, 1128, 1125, 1138, 1139, 1160, 738/28,
187/20, 166/1, 801/2, 681/5, 628/12, 572/20, 572/5, 572/12, 1132, 681/10, 628/13,
572/7, 187/8, 187/19, 1159, 1169, 1133, 1141, 572/21, GP147/1, GP150/4, GP150/5,
GP157, GP158 díl 3, GP166/8, GP168/1 díl 2, GP180, GP344/2, GP345/1, GP346/2,
GP347/1, GP348/2, GP349/1, GP351, GP352, GP353/1, GP354/2, GP355/1,
GP356/2, GP357/1, GP358, GP359, GP360, GP361, GP362, GP363/2, GP364,
GP365, GP366, GP367, GP370, GP371, GP372, GP374, GP377, GP572/6, GP696,
GP697, GP699/3, GP699/5, GP699/8, GP700 díl 1, GP700 díl 2, GP701/11,
GP701/12, GP701/13, GP701/14, PK148, PK149, PK150/1, PK150/2, PK150/3,
PK1562, PK1563, PK1564, PK205, PK206, PK207, PK208, PK209, PK210, PK211,
PK212, PK213, PK216, PK217, PK220, PK221, PK25/1, PK373/1, PK3882, PK3883,
PK3886, PK559/2, PK565, PK568, PK569, PK570/1, PK570/2, PK571, PK572/2,
PK572/3, PK572/4, PK572/7, PK682, PK683, PK684, PK686, PK694, PK698/1,
PK699/1, PK699/2, PK699/4, PK699/6, PK699/7, PK699/9, PK701/10, PK707,

PK708, PK711/1, PK712, PK721, PK730, PK731, PK732, PK734, PK737, PK932, PK934/2, PK936, PK937/1, PK939, PK940/2, PK946

-k.ú. Hradec u Stoda parc.č.:

2431, 2430, 2447, 2450, 2337, 2439, 2427/1, 2427/2, 2451/2, 2451/3, 2451/4, 2445, 2449, 2448, 2451/5, 2334

4052

-k.ú. Hoříkovice u Chotěšova parc.č.:

859, 860

-k.ú. Lelov parc.č.:

1384, 1386, 1389, 1391, 1435, 1494

-k.ú. Stod parc.č.:

st. 72, st. 73, st. 74/1, st. 86/1, st. 87, st. 97/3, st. 98, st. 99/2, st. 99/6, st. 99/7, st. 100/1, st. 100/4, st. 100/6, st. 101/1, st. 105/3, st. 109/1, st. 112/5, st. 124, st. 125, st. 330, st. 337/1, st. 338, st. 344, st. 363, st. 369/1, st. 369/2, st. 369/3, st. 369/4, st. 382, st. 388, st. 399/1, st. 418/2, st. 424, st. 452, st. 462, st. 471, st. 505, st. 526, st. 590, st. 591/1, st. 591/2, st. 592/1, st. 626, st. 627/1, st. 631, st. 635, st. 685/1, st. 689, st. 690, st. 691, st. 692, st. 693, st. 735, st. 795, st. 796, st. 797, st. 809, st. 812, st. 816, st. 818, st. 987, st. 988, st. 989, st. 990, st. 991, st. 992, st. 993, st. 994, st. 995, st. 996, st. 997, st. 998, st. 999, st. 1000, st. 1001, st. 1002, st. 1003, st. 1004, st. 1005, st. 1006, st. 1007, st. 1008, st. 1009, st. 1010, st. 1011, st. 1012, st. 1087, st. 1187, st. 1188, st. 1189, st. 1190, st. 1194, st. 1202, st. 1269, st. 1270, st. 1279, st. 1330, st. 1435, st. 1528, st. 1530, st. 1531, st. 1543, st. 1562, st. 1564, st. 1575, st. 1673, st. 1697, 223, 234/1, 234/2, 238/1, 238/2, 239/2, 239/3, 256/3, 261/3, 261/4, 272, 369/2, 491/1, 491/5, 491/9, 536/2, 536/3, 536/6, 536/7, 539/1, 539/2, 560/5, 567/3, 567/11, 567/14, 567/20, 567/21, 567/22, 576/1, 577/4, 578/3, 578/4, 578/5, 578/6, 578/8, 578/10, 586/3, 586/5, 586/8, 588/2, 601/1, 646/2, 916/20, 946/3, 946/4, 946/5, 946/6, 946/7, 946/8, 946/9, 946/12, 946/14, 947/2, 947/5, 952/2, 952/4, 952/5, 952/6, 952/7, 952/9, 952/11, 952/12, 952/13, 955/6, 955/7, 955/8, 955/9, 958, 960/4, 967, 968, 971/4, 971/18, 971/23, 971/34, 973/8, 1052/1, 1077/1, 1077/7, 1369/7, 1369/12, 1369/16, 1379/2, 1383/4, 1383/5, 1404/9, 1404/10, 1404/11, 1404/12, 1404/13, 1404/15, 1404/16, 1404/17, 1432, 1436, 1441/1, 2774/5, 2774/6, 2775, 3876/1, 3877/2, 3891/1, 3891/12, 3891/13, 3896/2, 3897/2, 3901/3, 3922/7, 3923/1, 3924/10, 3937/5, 3937/6, 3945/2, 4026, 4032, 4033, 491/10, st. 69/1, 1077/9, 238/3, 4073, 952/14, 4075/1, 4075/2, st. 1771, 4100, 952/15, 4109, st. 1795, 4112, 3924/13, st. 1813, 4124, 4130, 3877/10, 3877/11, st. 89/1, 3924/16, 4138, 4139, 4140, 4141, 4142, 4143, 4144, 4145, 4146, 4147, 4148, 4149, st. 1858, st. 1857, 2849/1, st. 1863, 4046/1, 4046/3, 4046/4, 586/9, 586/10, 586/11, 4046/12, 1313/7, 1328/1, 1328/4, 1328/5, 4046/9, 45114, 45145, 119, 198, 201, 250/8, 256/9, 256/14, 256/18, 3897/4, 3902/9, 3902/11, 3902/14, 3923/5, 3923/7, 3924/29, 3924/30, 3924/31, 3924/61, 3924/73, 3937/41, 3937/45, 3937/47, 3945/6, 4165, 4170, 4171, 4176, 4218, 4219, 4221, 4222, 4224, 4240, 3896/22, 3891/24, 3891/25, 3891/27, 3891/28, 3891/33, 3892/52, 3892/53, 3896/3, 3896/4, 3896/5, 3896/11, 1298/3, 1298/4, 1298/5, 1298/6, 1298/7, 1298/8, 1298/9, 1298/10, 1298/11, 1298/12, 1298/13, 1328/7, 1328/8, 1328/9, 1328/10, 1328/11, 1328/12, 1328/13, 1330, 1369/27, 1369/37, 408/2, 409, 412, 414, 415, 416, 418, 420, 422, 423, 1383/22, 1383/23, 1383/24, 491/25, 491/28, 491/29, 491/32, 491/33, 491/36, 491/44, 491/45, 491/47, 491/50, 491/61, 491/62, 491/65, 491/84, 1383/25, 1383/30, 1383/31, 1383/32,

1383/33, 1383/35, 1383/36, 1383/37, 1383/40, 1383/42, 1383/45, 1383/46, 1404/27, 1404/30, 1404/31, 1404/32, 1404/34, 1404/35, 1404/36, 1414/19, 1414/21, 1414/22, 1419/3, 1433/5, 491/93, 491/94, 491/95, 491/96, 491/97, 491/102, 491/103, 491/108, 539/19, 1553, 1554, 1557, 1567, 1571, 1572, 1576, 540/15, 540/18, 554/2, 567/26, 567/27, 567/28, 567/29, 567/30, 567/43, 567/44, 586/13, 601/7, 947/11, 947/16, 960/5, 960/6, 971/43, 971/44, 971/45, 971/51, 2774/8, 2785/21, 2785/22, 2785/23, 2785/24, 3891/19, 3891/20, 973/34, 974, 979, 1052/29, 1052/32, 1052/64, 1052/71, 1052/72, 1052/73, 2834/1, 2849/7, 2849/11, 2849/13, 1052/74, 1052/75, 1052/76, 1052/77, 1052/78, 1052/79, 1052/80, 1052/96, 1052/97, 1052/106, 1052/107, 1052/108, 1052/109, 1052/110, 1052/111, 1052/112, 1052/126, 1052/152, 1052/171, 1052/172, 1052/173, 1052/174, 1052/175, 1052/176, 1052/177, 1052/178, 1052/179, 1052/180, 1052/181, 1052/182, 1052/183, 1052/184, 1052/185, 1052/186, 1052/187, 1052/188, 1052/189, 1052/190, 1052/191, 1052/192, 1052/193, 1052/194, 1971, 1972, 1973, 1974, 1975, 1976, 1052/243, 1052/245, 1052/246, 1068/2, 1077/11, 1077/26, 1077/30, st. 1880, st. 1899, 4314, 4327, 4328, st. 1693, st. 1694, 1369/104, 1050/2, st. 1925, 4129/1, 4129/2, 1404/37, 1982/6, st. 70/1, st. 70/2, 1298/2, 1313/2, 1313/46, st. 354, st. 935, st. 938, st. 1088, st. 1280, st. 1695, 226, 540/3, 561/6, 562/3, 584/2, 584/3, 586/6, 971/25, 1077/5, 2061/2, 4078, 4116, 2785/10, 2785/11, 4046/2, 4046/11, 4046/8, 4265, 96/2, 199, 256/11, 3955, 1301, 1313/50, 1383/19, 1383/20, 1383/21, 438, 439, 491/37, 491/40, 491/41, 491/59, 491/60, 491/63, 491/64, 491/83, 1383/38, 1383/43, 1383/44, 540/13, 540/25, 540/28, 562/9, 2654/12, 2654/18, 2667/13, 2680/1, 2770, 3878/87, 1052/55, 4266, 4285, 4287, 1982/7, 586/15, 4115/3, 3937/51, 3937/50, 3937/49, 4118/1, 4118/2, 4357, st. 1696, st. 68, st. 85, st. 105/1, st. 109/4, st. 122/4, st. 336, st. 498, 578/1, 3899, 3918/1, 4027, 44933, 44964, 44992, 45176, 3901/14, 3923/8, 3924/23, 3927/7, 4175, 3877/28, 3877/59, 3877/62, 3922/8, st. 1977, st. 1978, 3924/97, 256/1, 586/4, 606/2, 1404/1, 2774/2, 2785/1, 2785/2, 3892/4, 491/11, 2785/9, 567/41, 567/42, 3891/21, 1052/31, 1052/61, 1977/9, st. 102/4, st. 102/5, st. 109/3, st. 112/1, st. 112/3, st. 112/4, 261/1, 973/20, 3877/1, 3901/1, 3901/4, 3917/1, 1978/2, 3921/7, 1416/16, 601/8, 601/9, 4333, st. 1927, 4351, st. 102/13, st. 1961, st. 1962, 4332/2, 4332/3, 3917/7, 3917/8

-k.ú. Střelice parc.č.:

627, 628, 626, 136/2, 127/7, 610, 69/6, 69/5, 603/1, 443/3, 443/2, 443/1, 388/1, 258/3, 446, 258/4, 116/6, 165/4, 116/5, 116/9, 629, GP136, GP139, GP147, GP167, GP174, GP179, GP180, GP191, GP200, GP203, GP212, GP215, GP221, GP223, GP227, GP229, GP231, GP233, GP242, GP247, GP258/3, GP259, GP261, GP292, GP295, GP300, GP305, GP356, GP359/1, GP361, GP362, GP380, GP382, GP441, GP442/1, GP445, GP477, GP480, GP485, GP486, GP574, GP601, GP618, GP621, GP624, PK127/1 díl 1, PK165, PK166, PK183, PK184, PK185, PK189, PK190, PK193, PK210, PK2682, PK2685, PK2686, PK2687, PK2688, PK2689, PK2690, PK2691, PK2692, PK2693, PK2694, PK2697, PK2698, PK2699, PK2700, PK2701, PK2702, PK2703, PK2704 díl 1, PK2704 díl 2, PK2705, PK2706, PK2708, PK2709/1, PK2709/2, PK2710, PK2711, PK2712, PK2713, PK2714, PK2715, PK2716, PK2717, PK2718, PK2719, PK2720, PK2721, PK2722, PK2723, PK2724, PK2725, PK2726, PK2727, PK2728, PK2729, PK2730, PK2743, PK2748, PK2749, PK2750, PK2751, PK2752, PK2753, PK2754, PK2768, PK2850, PK2851, PK2852, PK2853, PK2854 díl 1, PK2854 díl 2, PK2855/1, PK2855/2, PK2856, PK2857, PK2858, PK2859, PK2860, PK2861, PK2863, PK2864, PK342, PK343, PK345, PK347, PK384, PK3857, PK3862, PK3863, PK3878, PK476, PK479, PK481/1, PK481/3, PK482, PK483, PK484, PK571, PK572, PK574, PK575, PK576, PK577, PK578, PK585 díl 1, PK587, PK588, PK589, PK590, PK594, PK600

-k.ú. Týnec u Chotěšova parc.č.:

228/3, 932/1, 934/3, 934/4, 934/5, 932/4, 932/5, 932/6, 945, st. 141, st. 31, 944/3, 45194, st. 143, 930/1, GP215, GP218, GP219 díl 2, GP223, GP272 díl 1, GP273 díl 1, GP274 díl 1, GP275 díl 1, GP276 díl 1, GP277 díl 2, GP278, GP279, GP280 díl 2, GP281, GP282, GP283, GP284, GP285, GP286, GP287, GP288, GP289, GP290 díl 1, GP290 díl 2, GP291 díl 2, GP292, GP293, GP294, GP295, GP296, GP297, GP298, GP299, GP300, GP301, GP303, GP304, GP307, GP312, GP313, GP314, GP315, GP318, GP319/1, GP319/2, GP321/2, GP322/1, GP322/2, GP323 díl 1, GP324 díl 1, GP325, GP326, GP327, GP328, GP329, GP330, GP331 díl 1, GP331 díl 2, GP331 díl 3, GP331 díl 4, GP331 díl 5, GP331 díl 6, GP340, GP384/2, GP430/2 díl 2, GP431, GP432/1, GP433/2, GP438/2, GP478/2, GP479/1, GP480, GP481, GP482, GP483, GP484, GP485, GP486, GP487, GP488, GP489, GP490, GP491, GP492, GP493, GP494, GP495, GP498, GP499, GP500, GP501, GP502, GP503, GP504, GP505, GP506, GP507, GP508, GP509, GP510, GP511, GP512, GP513, GP530, GP531, GP532, GP533, GP534, GP535, GP537, GP538, GP539, GP540, GP541, GP542, GP543, GP545, GP546, GP547, GP548, GP549, GP550, GP553, GP558, GP560, GP561, GP564, GP565, GP568, GP570, GP571, GP573, GP574, GP577, GP578, GP581, GP582, GP585, GP586, GP589, GP593, PK388, PK389, PK601/5, PK601/6, PK693/2, PK710/1, PK783, PK934/1, PK935, PK937/2, PK938, PK940/1, PK944

-k.ú. Úherce u Nýřan parc.č:

1667/64, 1667/115, 1667/116, 1305/20, 1294/24, 1294/49, 1294/50, 1294/51, 1294/52, 1294/53, 1303/26, 1303/27, 1303/42, 1303/47, 1303/48, 1303/58, 1303/59, 1303/60, 1303/61, 1597, 1305/78, 1305/79, 1313/1, 1313/2, 1313/3, 1313/4, 1313/10, 1313/11, 1305/14, 1274/4, 1305/33, 1305/32, 1303/6, 1273/17, 1273/18, 1305/99, 1305/100, 1305/149, 1305/150, 1303/22, 1274/42, 1303/45, 1303/46, 1898, 1899, 1900, 1908, 1909, 1942, 1945, 1972, 1973, 1975, 1976, 1996, 2000, 2002, 2030, 2031, 2032, 2033, 2035, 2036, 2037, 2047, 2069, 2080, 2106, 2113, 2128, 2162, 2189, 2193, 2194, 2198, 2199, 2209, 2226, 2227, 2228, 2229, 2236, 2249, 2302, 990/3, 1305/5, 1667/17, 1313/5, 1978, 1979, 1980, 1981, 1982, 1983, 1995, 2191, GP1147, GP1152, GP1153, GP1157 díl 2, GP1158

-k.ú. Zbůh parc.č.:

1481, 1503, 1507, 1508, 1511, 1513, 1514, 1516, 1517, 1519, 1529, 1531, 1538, 1539, 1540, 1541, 1542, 1573, 1592, 1594, 1605, 1607, 1608, 1609, 1610, 1615, 1616, 944/2, 944/3, 945/1, 827/15, 826/2, 830/2, 1390, 1569, 1570, 1602, 1641, 1651, 830/3, 1708, 1709

Dotčené orgány (datová schránka, doporučeně)

- Ministerstvo obrany, sekce nakládání s majetkem, odbor ochrany územních zájmů a státního odborného dozoru, IDDS: hjaavk
sídlo: Tychonova 221/1, 160 00 Praha 6

- Ministerstvo obrany, odbor správy nemovitého majetku, IDDS: hjyaavk
sídlo: Hradební 772/12, 110 05 Praha 1
- Ministerstvo životního prostředí, Odbor výkonu státní správy III, IDDS: 8qzykrk
doruč. adresa: 17. listopadu 1926/1, 301 00 Plzeň
sídlo: Vršovická 1442/65, Vršovice, 100 00 Praha 10
- Ministerstvo průmyslu a obchodu, IDDS: bxtaaw4
sídlo: Na Františku 1039/32, Staré Město, 110 00 Praha 1
- Ministerstvo dopravy, odbor infrastruktury a územního plánu: IDDS: n75aau3
sídlo: nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 110 00 Praha 1
- Ministerstvo dopravy, odbor liniových staveb a silničního správního úřadu :
IDDS: n75aau3
sídlo: nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 110 00 Praha 1
- Krajská hygienická stanice Plzeňského kraje se sídlem v Plzni: IDDS: samai8a
sídlo: Skrétova 1188/15, 301 00 Plzeň
- Hasičský záchranný sbor Plzeňského kraje, krajské ředitelství, IDDS: p36ab6k
sídlo: Kaplířova 9, P. O. BOX 18, 320 68 Plzeň
- Policie ČR, Krajské ředitelství policie Plzeňského kraje, Územní odbor Plzeň
venkov, Dopravní inspektorát, IDDS: 5ixai69
sídlo: Slovanská Alej 26, 326 00 Plzeň
- Zápodočeské muzeum v Plzni, příspěvková org. PK : IDDS: jf9nvvy
sídlo: Kopeckého sady 2, 301 00 Plzeň
- Česká geologická služba, Správa oblastních geologů, IDDS: siyhmun
Klárov 131/3, 118 21 Praha
- Obvodní báňský úřad pro území krajů Plzeňského a Jihočeského, IDDS: m4cadvu
sídlo: Hřímálého 2730/11, 301 00 Plzeň
- České dráhy, a.s., Regionální správa majetku Praha, IDDS: e52cdsf
sídlo: Prvního pluku 81/2a, 130 00 Praha 3
- České dráhy, a.s., IDDS: e52cdsf
sídlo: nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 110 00 Praha 1
- Dřážní úřad, územní odbor Plzeň, IDDS: 5mjaatd
sídlo: Škroupova 11, 301 36 Plzeň
- Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Plzeň, IDDS: e52cdsf
sídlo: Sušická 1168/23, 326 00 Plzeň
- Úřad pro civilní letectví, Sekce provozní, Odbor letišť a leteckých staveb, Oddělení
letišť, IDDS: v8gaaz5
sídlo: K letišti 1149/23, Ruzyně, 161 00 Praha 6
- Správa a údržba silnice Plzeňského kraje, příspěvková organizace, IDDS: qbep485
sídlo: Koterovská 162, 326 00 Plzeň
- Lesy České republiky, s.p., ST-oblast povodí Berounky, Plzeň, IDDS: e8jcfns
sídlo: Slovanská alej 2323/36, 326 00 Plzeň
- Lesy České republiky, s.p., L.S. Přeštice, IDDS: e8jcfns
sídlo: Přemyslova 1106/19, Nový Hradec Králové, 50008 Hradec Králové
- Povodí Vltavy, s. p., závod Berounka, IDDS: gg4t8hf
sídlo: Denisovo nábřeží 14, 301 00 Plzeň
- Ředitelství silnic a dálnic ČR, odbor investiční přípravy staveb, IDDS: zjq4rhz
sídlo: Čerčanská 12, 140 00 Praha 4

- Krajský úřad Plzeňského kraje, odbor regionálního rozvoje, Škroupova 1760/18, Jižní Předměstí, 301 00 Plzeň
- Krajský úřad Plzeňského kraje, odbor životního prostředí, orgán ochrany přírody a krajiny, Škroupova 1760/18, Jižní Předměstí, 301 00 Plzeň
- Městský úřad Nýřany, IDDS: 8hrbtcq
sídlo: Benešova třída 295, 330 23 Nýřany
- Městský úřad Nýřany, odbor životního prostředí: IDDS: 8hrbtcq
sídlo: pracoviště Plzeň, Americká 39, 304 66 Plzeň
- Městský úřad Nýřany, odbor dopravy: IDDS: 8hrbtcq
sídlo: pracoviště Plzeň, Americká 39, 304 66 Plzeň
- Městský úřad Stod : ISDS: u4abzrc
sídlo: nám. ČSA 294, pracoviště Sokolovská 566, 333 01 Stod
- Městský úřad Stod, odbor životního prostředí: ISDS: u4abzrc
sídlo: nám. ČSA 294, pracoviště Sokolovská 566, 333 01 Stod
- Městský úřad Stod, odbor správní a dopravní: ISDS: u4abzrc
sídlo: nám. ČSA 294, pracoviště Sokolovská 566, 333 01 Stod
- Obecní úřad Úherce, IDDS: ksja4dn
sídlo: K Mexiku 94, Úherce, 330 23 Nýřany
- Obecní úřad Zbůch, IDDS: c23btkp
sídlo: Náměstí 205, 330 22 Zbůch
- Obecní úřad Chotěšov, IDDS: i9tb6sj
sídlo: Plzeňská 88, 332 14 Chotěšov
- Obecní úřad Hradec u Stoda, IDDS: 5xebhui
sídlo: Hradec 45, 332 11 Hradec u Stoda
- Obecní úřad Střelice, IDDS: pqva5y6
sídlo: č.p.28, Střelice. 333 01 Stod

Na Vědomí

- vlastní k založení
- Mgr. Marcel Kubis – soudní exekutor, IDDS: 9ikgf4b (exekuční příkaz k prodeji nemovitosti: PK 2704 díl 2, PK 2705, PK 2706, PK 2708, PK 2709/2, PK 2710, k.ú.Stod)
sídlo: Masarykovo náměstí 44/4, 78901 Zábřeh, Ičo.: 72043202
- JUDr. Ondřej Mareš – soudní exekutor, IDDS: ajbg8qh (exekuční příkaz zástavního práva k nemovitosti: PK 2704 díl 2, PK 2705, PK 2706, PK 2708, PK 2709/2, k.ú.Stod)
sídlo: Masarykova 679/33, 412 01 Litoměřice, Ičo.: 66253799
- JUDr. Jana Škofová – soudní exekutor, IDDS: 6w52crr (exekuční příkaz zástavního práva k nemovitosti: PK 2704 díl 2, PK 2705, PK 2706, PK 2708, PK 2709/2, PK 2710, k.ú.Stod)
sídlo: Petra Bezruče 1416, 272 01 Kladno Ičo.: 41948777
- JUDr. Marcel Smékal – soudní exekutor, IDDS: v76g8z7 (exekuční příkaz zástavního práva k nemovitosti: PK 2704 díl 2, PK 2705, PK 2706, PK 2708, PK 2709/2, PK 2710 k.ú.Stod)
sídlo: Michelská 1326/62, Michle, 140 00 Praha 4, Ičo.: 60351268
- JUDr. Karel Urban – soudní exekutor, IDDS: z3dg85u (exekuční příkaz zástavního práva k nemovitosti: PK 2704 díl 2, PK 2705, PK 2706, PK 2708, PK 2709/2, PK 2710 k.ú.Stod)
sídlo: Minská 3193/54, Žabovřesky, 616 00 Brno, Ičo.: 66208238

- JUDr. Ing. Petr Kučera – soudní exekutor, IDDS: h4kswpm (exekuční příkaz zástavního práva k nemovitosti: PK 2704 díl 2, PK 2705, PK 2706, PK 2708, PK 2709/2, PK 2710 k.ú.Stod)
- sídlo: náměstí starosty Pavla 5, 272 01 Kladno, Ičo.: 65402367
- JUDr. Tomáš Vrána – advokát, IDDS: bvjt8m2 (exekuční příkaz zástavního práva k nemovitosti: PK 2704 díl 2, PK 2705, PK 2706, PK 2708, PK 2709/2, PK 2710 k.ú.Stod)
sídlo: Dolní náměstí 201/1, 779 00 Olomouc, Ičo.: 66246750
- JUDr. Igor Olma – soudní exekutor, IDDS: rnug8s6 (exekuční příkaz zástavního práva k nemovitosti: PK 2704 díl 2, PK 2705, PK 2706, PK 2708, PK 2709/2, PK 2710 k.ú.Stod)
sídlo: náměstí Míru 53/59, 568 02 Svitavy, Ičo.: 68110642
- Mgr. Lenka Černošková – soudní exekutor, IDDS: 99yg79e (exekuční příkaz zástavního práva k nemovitosti: PK 2704 díl 2, PK 2705, PK 2706, PK 2708, PK 2709/2, PK 2710 k.ú.Stod)
sídlo: Dolní 2073/71, 796 01 Prostějov, Ičo.: 66243505
- Mgr. Ondřej Svoboda – soudní exekutor, IDDS: hhvw2xp (exekuční příkaz zástavního práva k nemovitosti: PK 2704 díl 2, PK 2705, PK 2706, PK 2708, PK 2709/2, PK 2710 k.ú.Stod)
sídlo: Beranových 130, Letňany, 199 00 Praha 9, Ičo.: 72694041
- JUDr. Juraj Podkonický – soudní exekutor, IDDS: scxg8vg (exekuční příkaz zástavního práva k nemovitosti: PK 2704 díl 2, PK 2705, PK 2706, PK 2708, PK 2709/2, PK 2710 k.ú.Stod)
sídlo: Evropská 663/132, Dejvice, 160 00 Praha 6, Ičo.: 49720821
- Mgr. Richard Bednář – soudní exekutor, IDDS: s6fg77q (exekuční příkaz zástavního práva k nemovitosti: PK 2704 díl 2, PK 2705, PK 2706, PK 2708, PK 2709/2, PK 2710 k.ú.Stod)
sídlo: Na Plískavě 1525/2, Hostivař, 102 00 Praha 10, Ičo.: 66241146
- Mgr. Pavel Preus – soudní exekutor, IDDS: wr2y6rr (exekuční příkaz zástavního práva k nemovitosti: PK 2704 díl 2, PK 2705, PK 2706, PK 2708, PK 2709/2, PK 2710 k.ú.Stod)
sídlo: Kodaňská 1441/46, Vršovice, 101 00 Praha 10, Ičo.: 03121216
- JUDr. Jan Rudolf – advokát, IDDS: vyfe858 (exekuční příkaz zástavního práva k nemovitosti: PK 2704 díl 2, PK 2705, PK 2706, PK 2708, PK 2709/2, PK 2710 k.ú.Stod)
sídlo: Národní 973/41, Staré Město, 110 00 Praha 1, Ičo.: 66248124