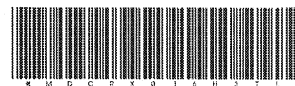


Ministerstvo dopravy



OBCNÍ ÚŘAD DŽBÁNOV		Čís. dopor.
Došlo: - 9 -06- 2022		Zpracovatel
Č.j.:	Pril.:	Ukl.zn.

Datum

Praha, 9. 6. 2022

Č. j.:/Sp. zn.:/Typ

MD-12221/2021-910/3

VEŘEJNÁ VYHLÁŠKA INFORMACE

**podle § 9b zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí,
ve znění pozdějších předpisů**

Stavebník, Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4, IČ: 65993390, zastoupený na základě plné moci společností INKOS - Ostrava, a.s., Havlíčkovo nábř. 22, 701 52 Ostrava, IČ:48394637, podal dne 31.3.2022 žádost o stavební povolení na stavbu „Dálnice D35 Vysoké Mýto - Džbánov“ v rozsahu vybraných stavebních objektů. Dne 6.6.2022 podal stavebník žádost o stavební povolení pro stavební objekt SO 221 téže stavby. Dnem podání žádosti byla zahájena samostatná stavební řízení.

Usnesením č.j. MD-12221/2021-910/4 ze dne 6.6.2022 bylo za použití § 140 odst. 1 zákona č.500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, Ministerstvem dopravy rozhodnuto o spojení obou řízení o výše uvedených žádostech do společného řízení.

Správní řízení je rovněž vedeno v působnosti zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací (liniový zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Ministerstvo dopravy jako speciální stavební úřad ve věcech dálnic ve smyslu ustanovení § 15 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, a § 40 odst. 2 písm. c) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, oznámilo písemností č. j. MD-12221/2021-910/2 ze dne 09.06.2022 podle § 140 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, a podle § 112 odst. 1 stavebního zákona, zahájení společného řízení pro stavbu „Dálnice D35 Vysoké Mýto - Džbánov“ v rozsahu stavebních objektů níže vyjmenovaných.

Jelikož se jedná o záměr posouzený podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZPVŽP“), je předmětné společné řízení podle ustanovení § 3 písm. g) ZPVŽP navazujícím řízením a Ministerstvo dopravy jako speciální stavební úřad ve věcech dálnic spolu s oznámením o zahájení řízení v souladu s § 9b odst. 1 ZPVŽP zveřejňuje postupem podle § 25 zákona č. 500/2004 Sb. (správní řád), ve znění pozdějších předpisů následující informace:

- kopie žádostí o stavební povolení jsou přílohou této informace
- jedná se o záměr posouzený podle ZPVŽP

- do příslušné dokumentace pro navazující řízení lze nahlédnout na Ministerstvu dopravy, nábr. L. Svobody 12, 110 15 Praha 1, po předchozí telefonické dohodě (tel. 225 131 438 - Ing. Ondřej Kališ)
- předmětem rozhodnutí, které má být vydáno, je společné rozhodnutí - stavební povolení pro veřejně prospěšnou stavbu dopravní infrastruktury „**Dálnice D35 Vysoké Mýto - Džbánov**“ v rozsahu následujících stavebních objektů:
 - SO 101 Hlavní trasa
 - SO 111 MÚK Vysoké Mýto - Západ
 - SO 112 MÚK Džbánov
 - SO 190.2 Portály pro dopravní značení
 - SO 201 Most na D35 v km 40,449
 - SO 202 Most na D35 v km 40,602
 - SO 203 Most na D35 v km 41,169
 - SO 204 Most na D35 v km 42,102
 - SO 206 Most na D35 v km 43,612
 - SO 207 Most na D35 v km 44,585
 - SO 221 Nadjezd nad D35 v km 39,249
 - SO 251 Opěrná zeď v km 41,205
 - SO 301 Kanalizace D35 - km 38.488 - 44.500
 - SO 360 DUN č.1 v km 39.550
 - SO 361 DUN č.2 v km 39.990
 - SO 362 DUN č.3 v km 41.930
 - SO 363 DUN č.4 v km 43.560
 - SO 364 DUN č.5 v km 43.800
 - SO 760 PHS a protihlukové stavební úpravy
- povaha rozhodnutí je konstitutivní, neboť zakládá (konstituuje) hmotná subjektivní práva a/nebo ukládá hmotné právní povinnosti, které tu předtím nebyly
- s dokumenty pořízenými v průběhu posuzování, které byly zveřejněny podle § 16 ZPVŽP, se lze seznámit na Ministerstvu životního prostředí. V elektronické podobě jsou zveřejněné na následujícím odkazu: https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP136, a to včetně závazného stanoviska k vlivům prioritního dopravního záměru na životní prostředí vydaného Ministerstvem životního prostředí dne 23. 10. 2012 pod č. j. 73999/ENV/12
- veřejnost uvedená v § 3 písm. h) ZPVŽP může v navazujícím řízení uplatňovat připomínky k záměru. Speciální stavební úřad samostatnou písemností čj. MD-12221/2021-910/2 oznámil zahájení společného řízení a stanovil, že připomínky lze uplatnit nejpozději při ústním jednání, jinak k nim nebude přihlédnuto. Ústní jednání se uskuteční dne 13. července 2022 (středa) od 10:00 hod. v budově Městského úřadu Vysoké Mýto, B. Smetany 92, 566 01 Vysoké Mýto.
- informace o dotčených orgánech - seznam včetně kontaktních adres:
 - Městský úřad Vysoké Mýto, stavební úřad, B. Smetany 92, 566 01 Vysoké Mýto
 - Městský úřad Vysoké Mýto, odbor životního prostředí, B. Smetany 92, 566 01 Vysoké Mýto
 - Krajský úřad Pardubického kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, Komenského nám. 125, 532 11 Pardubice
 - Krajský úřad Pardubického kraje, odbor dopravy a silničního hospodářství, Komenského nám. 125, 532 11 Pardubice

- Krajská hygienická stanice Pardubického kraje se sídlem v Pardubicích, Mezi mosty 1793, 530 02 Pardubice
 - Drážní úřad, sekce infrastruktury, územní odbor Olomouc, Nerudova 1, 779 00 Olomouc
 - Úřad pro civilní letectví, sekce provozní, K letišti 23, 160 08 Praha 6
 - Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na ŽP, Vršovická 65, 100 10 Praha 10
 - Ministerstvo dopravy, odbor liniových staveb a silničního správního úřadu, nábr. L. Svobody 12, 110 15 Praha 1
 - Ministerstvo vnitra, odbor bezpečnostní politiky, Nad štolou 3, 170 34 Praha 7
 - Ministerstvo obrany, Sekce ekonomická a majetková, odbor ochrany územních zájmů a státního odborného dozoru, Rooseveltova 23, 160 00 Praha 6
- účastníkem navazujícího řízení se stává též dotčená veřejnost uvedená v § 3 písm. i) bodě 2 ZPVŽP, a to pokud se podáním písemného oznámení přihlásí správnímu orgánu, který navazující řízení vede, do 30 dnů ode dne zveřejnění této veřejné vyhlášky; v podání písemného oznámení doloží splnění podmínek dle § 3 písm. i) bod 2 ZPVŽP
- rozklad proti rozhodnutí vydanému v navazujícím řízení může podat také dotčená veřejnost uvedená v § 3 písm. i) bodě 2 ZPVŽP, a to i v případě, že nebyla účastníkem řízení v prvním stupni

Příloha: kopie žádostí o stavební povolení (2 ks)

Elektronický podpis - 9.6.2022
 Certifikát autora podpisu :
 Jméno Ing. Petr Vůjtek
 Vydán PostSignum Qualified CA 4
 Platnost do : 27.9.2023 10:40:24+000 +02:00

Ing. Petr Vůjtek

ředitel

Odbor infrastruktury a územního plánu

Tato informace musí být vyvěšena po dobu nejméně 30 dnů na úřední desce následujících úřadů:

- 1) Ministerstvo dopravy, nábr. L. Svobody 12, 110 15 Praha 1 (na úřední desce a elektronicky s možností dálkového přístupu)
- 2) Městský úřad Vysoké Mýto, B. Smetany 92, 566 01 Vysoké Mýto
- 3) Obecní úřad Džbánov, Džbánov 15, 566 01 Vysoké Mýto

Právní účinky má výhradně doručení veřejnou vyhláškou prostřednictvím úřední desky Ministerstva dopravy.

Vyvěšeno dne:

Sejmuto dne:

Rozdělovník:

1. Městský úřad Vysoké Mýto, B. Smetany 92, 566 01 Vysoké Mýto
2. Obecní úřad Džbánov, Džbánov 15, 566 01 Vysoké Mýto

Uvedené úřady žádáme o vyvěšení informace po dobu 30 dnů způsobem v místě obvyklým.

Ministerstvo dopravy
nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
110 15 Praha 1

Vyřizuje/tel./e-mail
Ing. Pavla Raková/725 528 809
pavla.rakova@inkos-ostrava.cz

Zn.
3216/22/Rak

Ostrava
6. 6. 2022

Věc: ŽÁDOST O STAVEBNÍ POVOLENÍ

podle ustanovení § 110 odst. 1 a 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), a § 18b vyhlášky č. 503/2006 Sb., o podrobnější úpravě územního rozhodování, územního opatření a stavebního řádu **a podle zákona č. 416/2009 Sb. o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací**

ČÁST A

Osvobození od správního poplatku

Jak vyplývá z níže uvedených identifikačních údajů stavby a zřizovací listiny žadatele, je na základě ustanovení § 8 odst. 4 a položky 18 zákona č. 634/2004 Sb. o správních poplatcích vydání stavebního povolení na stavbu, která je předmětem této žádosti, osvobozeno od správního poplatku.

Stavbu pozemní komunikace a stavby s ní ve smyslu ustanovení § 2 odst. 8 a 9 stavebního zákona č. 183/2006 Sb. související (stavbou podmíněné), realizuje stát prostřednictvím žadatele – státní příspěvkové organizace, zřízené k zajištění výkonu činností státu při hospodaření s pozemními komunikacemi ve vlastnictví státu, tj. dálnicemi a silnicemi I. třídy a zabezpečení jejich výstavby, modernizace a oprav.

Na základě ustanovení § 17 odst. 1 zákona 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích jsou předmětná stavba a stavby s ní související veřejně prospěšné.

Stavba je dále jako veřejně prospěšná vymezena v závazné části Zásad územního rozvoje Pardubického kraje.

Zároveň žádáme v souladu s ust. § 140 zák. č. 500/2004 Sb. Správní řád o spojení řízení s žádostí o stavební povolení podanou dne 31. 3. 2022 ve věci D35 Vysoké Mýto - Džbánov.

I. Identifikační údaje stavebního záměru

(název, místo, účel stavby)

Název: **D35 Vysoké Mýto – Džbánov, SO 05-221 Nadjezd nad D35 v km 39,249**

Místo: k. ú. Vysoké Mýto a Džbánov u Vysokého Mýta

Účel stavby:

Jedná se novou trasu dálnice D35 v úseku Vysoké Mýto - Džbánov. Předmětná stavba je součástí tahu D35, který začíná napojením na D11 u Hradce Králové a končí u Lipníka nad Bečvou napojením na dálnici D1. Vybudování D35 má zásadní význam nejen pro řešení dopravní situace v Pardubickém kraji, ale především umožní vytvoření druhého páteřního tahu ČR ve směru západ – východ. Po zprovoznění celé trasy převezme D35 část transitzní dopravy, která v současnosti využívá dálnici D1.

Předmětem žádosti je výše uvedený stavební objekt.

II. Identifikační údaje stavebníka

(fyzická osoba uvede jméno, příjmení, datum narození, místo trvalého pobytu popřípadě též adresu pro doručování, není-li shodná s místem trvalého pobytu; pokud záměr souvisí s její podnikatelskou činností, uvede fyzická osoba jméno, příjmení, datum narození, IČ, bylo-li přiděleno, místo trvalého

pobytu popřípadě též adresu pro doručování, není-li shodná s místem trvalého pobytu; právnická osoba uvede název nebo obchodní firmu, IČ, bylo-li přiděleno, adresu sídla popřípadě též adresu pro doručování, není-li shodná s adresou sídla, osobu oprávněnou jednat jménem právnické osoby)

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Na Pankráci 546/56, 145 05 Praha 4 – Nusle

IČ: 65993390

Telefon / mobilní telefon:

Fax / e-mail:

Datová schránka:

Podává-li žádost více osob, připojují se údaje obsažené v tomto bodě v samostatné příloze:

☐ ano ☒ ne

III. Stavebník jedná

☐ samostatně

☒ je zastoupen; v případě zastoupení na základě plné moci je plná moc připojena v samostatné příloze (u fyzické osoby se uvede jméno, příjmení, datum narození, místo trvalého pobytu popřípadě též adresa pro doručování, není-li shodná s místem trvalého pobytu; právnická osoba uvede název nebo obchodní firmu, IČ, bylo-li přiděleno, adresu sídla popřípadě též adresu pro doručování, není-li shodná s adresou sídla, osobu oprávněnou jednat jménem právnické osoby):

na základě plné moci společnosti

INKOS-OSTRAVA a. s.

Havlíčkovo nábřeží 626/22, 701 52 Ostrava

IČO:48394637

Telefon / mobilní telefon: 596 125 301, 725 528 809

Fax / e-mail: 596 123 863, pavla.rakova@inkos-ostrava.cz

Datová schránka: r7pb5ee

IV. Údaje o stavebním záměru a jeho popis

☒ nová stavba

☐ změna dokončené stavby (nástavba, přístavba, stavební úprava)

☐ soubor staveb

☐ podmiňující přeložky sítí technické infrastruktury

☐ stavby zařízení staveniště

☒ stavba byla umístěna územním rozhodnutím, které vydal Městský úřad Vysoké Mýto, odbor stavebního řádu a územního plánování, dne 13. 2. 2020 pod čj. MUV/010367/2020, nabytí právní moci dne 4. 4. 2020

Základní údaje o stavebním záměru podle projektové dokumentace (obec, ulice, číslo popisné / evidenční, účel užívání stavby, zastavěná plocha, počet nadzemních a podzemních podlaží, výška / hloubka stavby), jeho členění, technickém nebo výrobním zařízení, budoucím provozu a jeho vlivu na zdraví a životní prostředí a o souvisejících opatřeních:

Předmětem stavby je novostavba dálnice II třídy D35 v kategorii 25,5/120. Navrhovaná stavba je v souladu s PÚR (politika územního rozvoje ČR), ZÚR Pardubického kraje a schváleným územním plánem města Vysoké Mýto a obce Džbánov.

Předmětná stavba D35, 3505 Vysoké Mýto – Džbánov se nachází na katastrálním území města Vysoké Mýto a obce Džbánov. Jedná se novou trasu dálnice D35 západně a jižně od Vysokého Mýta v nezastavěném území. Řešený úsek prochází převážně zemědělskou krajinou a kříží silnice II. a III. třídy, místní komunikace, polní cesty, několik menších vodních toků.

Na začátku úseku v km 38,700 má tato stavba vazbu na připravovaný úsek D35, 3504 Ostrov – Vysoké Mýto. Na konci úseku v km 44,650 má tato stavba vazbu na připravovaný úsek D35, 3506 Džbánov – Litomyšl. Tyto navazující úseky byly v průběhu zpracování dokumentace DSP spolu koordinovány.

D35 bude významnou dopravní tepnou především vnitrostátního významu. V rámci regionu přebere významnou část dopravy ze stávající přetížené I/35, která dnes prochází dotčenými centry měst a obcí a plní funkci průtahů. V rámci ČR bude důležitým spojením severní Moravy s východními a severními Čechami. Po zprovoznění celé trasy převezme D35 část tranzitní dopravy ve směru východ – západ, která v současnosti využívá dálnici D1. D35 je zařazena i do transevropské sítě TEN-T.

Předmětem žádosti o stavební povolení jsou tyto stavební objekty:

SO 05-221 Nadjezd nad D35 v km 39,249

Pro délku přemostění 59,9 m a z toho plynoucí rozpětí polí 26,0+26,0 m byla zvolena nosná konstrukce ve formě předpjatého monolitického deskového trámu.

Nosná konstrukce je navržena jako spojitý nosník uložený na ložiskách bez mostních závěrů (semiintegrováná konstrukce). Výška trámu v jejích ose je 1,1 m, šířka trámu je 5,3 m. Vyložení levé konzoly je 2,54 m. Vyložení pravé konzoly 2,54. Tloušťka konzol ve vetknutí je 0,495 m. Povrch nosné konstrukce je v levostranném sklonu 2,5 %. Protispád na nižší straně NK je 4 %. Viditelné hrany nosné konstrukce budou zkoseny vloženými lištami 15/15.

Založení mostu je navrženo hlubinné na velkopřůměrových vrtaných pilotách průměru 900 mm. Délky pilot na krajních opěrách jsou 20 m. Délky pilot na vnitřní podpěře jsou 16,5 m.

Opěra 3 sestává ze základu na pilotách a dříku. Opěra 1 sestává ze základu na pilotách, dále z tří kruhových pilířů, které nesou dřík. Na dříky opěr s ložisky lze umístit lisy pro zvedání nosné konstrukce z důvodu rektifikace nebo výměny ložisek. Ložiska budou umístěna na bločcích na vrstvě polymerní malty. Další součásti opěr nejsou. Semiintegrováná nosná konstrukce přesahuje rub dříku opěry. Z boku opěry 3 je konec nosné konstrukce a dřík opěry překryty gabionovými křídly. Okolo opěry 1 je navržen opěrný systém z betonových plošných prvků a mechanicky stabilizované zeminy. Gabionová křídla a opěrný systém z betonových plošných prvků a mechanicky stabilizované zeminy budou odpovídat požadavkům stanoveným v TKP 30.

Na základu vnitřní podpěry je stěnový pilíř. Výškové osazení základu vnitřní podpěry odpovídá přiměřenému zahloubení pod terén. Pilíř je obdélníkového tvaru

Změna dokončené stavby (nástavba, přístavba nebo stavební úpravy) se navrhuje z důvodu změny v užívání stavby: ☒ ne
☐ ano

Pokud ano, uvést nový způsob užívání stavby:.....

Statistické údaje (u staveb obsahujících byty):

Nová výstavba:

počet bytů.....

užitková plocha všech bytů v m² (bez plochy nebytových prostor).....

Změna dokončené stavby (nástavba, přístavba, stavební úprava):

počet nových bytů.....

počet zrušených bytů.....

počet bytů, ve kterých se provádí stavební úpravy.....

užitková plocha všech bytů v m² (bez plochy nebytových prostor).....

V. U dočasného stavebního záměru

Doba trvání:

Návrh úpravy pozemku po jeho odstranění:

VI. Údaje o místě stavebního záměru

(stavební pozemek popřípadě pozemky, které se mají použít jako staveniště)

obec	katastrální území	parcelní č.	druh pozemku podle katastru nemovitostí	výměra [m ²]
Vysoké Mýto	Vysoké Mýto	6318/10	Orná půda	80300

Jedná-li se o více pozemků, připojují se údaje obsažené v tomto bodě v samostatné příloze:

☒ ano ☐ ne

VII. Zhotovitel stavebního záměru – stavební podnikatel

Název a sídlo stavebního podnikatele (pokud je znám), IČ, bylo-li přiděleno

Zhotovitel stavby bude vybrán na základě výběrového řízení.

VIII. U staveb financovaných z veřejného rozpočtu – jméno a příjmení fyzické osoby vykonávající technický dozor stavebníka s oprávněním podle zvláštního právního předpisu

Technický dozor bude vybrán na základě výběrového řízení.

IX. Předpokládaný termín zahájení a dokončení stavebního záměru

Zahájení 01/2023

Dokončení 07/2026

X. Orientační náklady na provedení stavebního záměru:

SO 05-221 Nadjezd nad D35 v km 39,249 29.338.485 Kč

XI. Užití sousedního pozemku nebo stavby

K provedení stavebního záměru má být použit sousední pozemek (stavba) ☐ ano; ☒ ne

Pokud ano, je vyjádření vlastníka této nemovitostí připojeno v samostatné příloze.

XII. Posouzení vlivu stavby / její změny na životní prostředí podle zvláštního právního předpisu

☐ stavba / změna stavby nevyžaduje posouzení jejích vlivů na životní prostředí

☐ nevztahuje se na ni zákon č. 100/2001 Sb. ani § 45h a 45i zákona č. 114/1992 Sb.

☐ stanovisko orgánu ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., kterým tento orgán vyloučil významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti, pokud je vyžadováno podle zákona č. 114/1992 Sb.

☐ sdělení příslušného úřadu, že stavba / její změna, která je podlimitním záměrem, nepodléhá zjišťovacímu řízení, je-li podle zákona č. 100/2001 Sb. vyžadováno

☐ závěr zjišťovacího řízení, kterým se stanoví, že stavba / její změna nemůže mít významný vliv na životní prostředí, pokud je vyžadován podle zákona č. 100/2001 Sb.

☒ stavba / změna stavby vyžaduje posouzení jejích vlivů na životní prostředí:

☒ žadatel doloží závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí

☒ doloží verifikační závazné stanovisko podle § 9a odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb.

Ing. Šárka Pojerová
obchodní náměstek

Ing. Šárka Pojerová
Digitálně podepsal
Ing. Šárka Pojerová
Datum: 2022.06.06
10:38:31 +02'00'

ČÁST B

Přílohy žádosti o povolení stavby:

- ☐ 1. Není-li žadatel vlastníkem pozemku nebo stavby a není-li oprávněn ze služebnosti nebo z práva stavby požadovaný stavební záměr nebo opatření uskutečnit, dokládá souhlas vlastníka pozemku nebo stavby. Není-li žadatel o povolení změny dokončené stavby jejím vlastníkem, dokládá souhlas vlastníka stavby. K žádosti o povolení změny dokončené stavby v bytovém spoluvlastnictví vlastníci jednotky dokládá souhlas společenství vlastníků, nebo správce, pokud společenství vlastníků nevzniklo.
Souhlas s navrhovaným stavebním záměrem musí být vyznačen na situačním výkresu dokumentace, nebo projektové dokumentace.
Souhlas se nedokládá, je-li pro získání potřebných práv k pozemku nebo stavbě pro požadovaný stavební záměr nebo opatření stanoven účel vyvlastnění zákonem.
Žadatel podle ust. § 184a odst. 3 stavebního zákona nedokládá souhlas vlastníků dotčených pozemků, neboť pro požadovaný záměr je stanoven účel vyvlastnění zákonem.
- ☒ 2. Plná moc v případě zastupování stavebníka, není-li udělena plná moc pro více řízení, popřípadě plná moc do protokolu.
Plná moc udělená Ředitelstvím silnic a dálnic společnosti INKOS-OSTRAVA, a. s.
- ☒ 3. Seznam a adresy osob, které mají vlastnická práva nebo práva odpovídající věcnému břemenu k sousedním pozemkům nebo stavbám na nich, a tato práva mohou být prováděním stavby přímo dotčena. Je-li těchto osob více než 30, identifikují se pouze označením pozemků a staveb evidovaných v katastru nemovitostí.
- ☒ 4. Návrh plánu kontrolních prohlídek stavby.
- ☒ 5. Projektová dokumentace podle přílohy č. 12 k vyhlášce č. 499/2006 Sb. anebo vyhlášky č. 146/2008 Sb.
- ☒ 6. Územní rozhodnutí nebo veřejnoprávní smlouva územní rozhodnutí nahrazující anebo územní souhlas včetně celkové situace v měřítku katastrální mapy ověřené stavebním úřadem (pokud je pro daný případ stavebním zákonem vyžadován a vydal jej jiný orgán než stavební úřad, který provedení stavby povoluje).
Územní rozhodnutí Městského úřadu Vysoké Mýto, odbor stavebního řádu a územního plánování, ze dne 13. 2. 2020, čj. MUV/010367/2020, v nabytí právní moci dne 4. 4. 2020
- ☐ 7. Pokud stavba / změna stavby nevyžaduje posouzení jejích vlivů na životní prostředí a vztahuje se na ni zákon č. 100/2001 Sb. nebo § 45h a 45i zákona č. 114/1992 Sb.
☐ stanovisko orgánu ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., kterým tento orgán vyloučil významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti, pokud je podle zákona č. 114/1992 Sb. vyžadováno, nebo
☐ sdělení příslušného úřadu, že stavba/ její změna, která je podlimitním záměrem, nepodléhá zjišťovacímu řízení, pokud je podle zákona č. 100/2001 Sb. vyžadováno, nebo
☐ závěr zjišťovacího řízení, kterým se stanoví, že stavba / její změna nemůže mít významný vliv na životní prostředí, pokud je vyžadován podle zákona č. 100/2001 Sb.
- ☐ 8. Další přílohy podle části A
☐ k bodu II. žádosti
☐ k bodu VI. žádosti
☐ k bodu X. žádosti

Přílohy byly dodány dne 31. 3. 2022 s podanou žádostí o stavební povolení pro stavbu „D35 Vysoké Mýto - Džbánov“.



MDCRP000B604

Ministerstvo dopravy		Ustý
PODATELNA		Přílohy
Došlo: 11-03-2022	-3-	
Pozn: 1x CD		

Ministerstvo dopravy
nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
110 15 Praha 1

Vyřizuje/tel./e-mail
Ing. Pavla Raková/725 528 809
pavla.rakova@inkos-ostava.cz

Zn.
1801/22/Rak

Ostrava
29. 3. 2022

Věc: ŽÁDOST O STAVEBNÍ POVOLENÍ

podle ustanovení § 110 odst. 1 a 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), a § 18b vyhlášky č. 503/2006 Sb., o podrobnější úpravě územního rozhodování, územního opatření a stavebního řádu a podle zákona č. 416/2009 Sb. o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací

ČÁST A

Osvobození od správního poplatku

Jak vyplývá z níže uvedených identifikačních údajů stavby a zřizovací listiny žadatele, je na základě ustanovení § 8 odst. 4 a položky 18 zákona č. 634/2004 Sb. o správních poplatcích vydání stavebního povolení na stavbu, která je předmětem této žádosti, osvobozeno od správního poplatku.

Stavbu pozemní komunikace a stavby s ní ve smyslu ustanovení § 2 odst. 8 a 9 stavebního zákona č. 183/2006 Sb. související (stavbou podmíněné), realizuje stát prostřednictvím žadatele – státní příspěvkové organizace, zřízené k zajištění výkonu činností státu při hospodaření s pozemními komunikacemi ve vlastnictví státu, tj. dálnicemi a silnicemi I. třídy a zabezpečení jejich výstavby, modernizace a oprav.

Na základě ustanovení § 17 odst. 1 zákona 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích jsou předmětná stavba a stavby s ní související veřejně prospěšné.

Stavba je dále jako veřejně prospěšná vymezena v závazné části Zásad územního rozvoje Pardubického kraje.

I. Identifikační údaje stavebního záměru

(název, místo, účel stavby)

Název: D35 Vysoké Mýto – Džbánov

SO 05-101	Hlavní trasa
SO 05-111	MÚK Vysoké Mýto - Západ
SO 05-112	MÚK Džbánov
SO 05-190.2	Portály pro dopravní značení
SO 05-201	Most na D35 v km 40,449
SO 05-202	Most na D35 v km 40,602
SO 05-203	Most na D35 v km 41,169

SO 05-204	Most na D35 v km 42,102
SO 05-206	Most na D35 v km 43,612
SO 05-207	Most na D35 v km 44,585
SO 05-251	Opěrná zeď v km 41,205
SO 05-301	Kanalizace D35 - km 38.488 - 44.500
SO 05-360	DUN č.1 v km 39.550
SO 05-361	DUN č.2 v km 39.990
SO 05-362	DUN č.3 v km 41.930
SO 05-363	DUN č.4 v km 43.560
SO 05-364	DUN č.5 v km 43.800
SO 05-760	PHS a protihlukové stavební úpravy

Místo: k. ú. Vysoké Mýto a Džbánov u Vysokého Mýta

Účel stavby:

Jedná se novou trasu dálnice D35 v úseku Vysoké Mýto - Džbánov. Předmětná stavba je součástí tahu D35, který začíná napojením na D11 u Hradce Králové a končí u Lipníka nad Bečvou napojením na dálnici D1. Vybudování D35 má zásadní význam nejen pro řešení dopravní situace v Pardubickém kraji, ale především umožní vytvoření druhého páteřního tahu ČR ve směru západ – východ. Po zprovoznění celé trasy převezme D35 část transitzní dopravy, která v současnosti využívá dálnici D1.

Předmětem žádosti jsou výše uvedené stavební objekty.

II. Identifikační údaje stavebníka

(fyzická osoba uvede jméno, příjmení, datum narození, místo trvalého pobytu popřípadě též adresu pro doručování, není-li shodná s místem trvalého pobytu; pokud záměr souvisí s její podnikatelskou činností, uvede fyzická osoba jméno, příjmení, datum narození, IČ, bylo-li přiděleno, místo trvalého pobytu popřípadě též adresu pro doručování, není-li shodná s místem trvalého pobytu; právnická osoba uvede název nebo obchodní firmu, IČ, bylo-li přiděleno, adresu sídla popřípadě též adresu pro doručování, není-li shodná s adresou sídla, osobu oprávněnou jednat jménem právnické osoby)

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Na Pankráci 546/56, 145 05 Praha 4 – Nusle

IČ: 65993390

Telefon / mobilní telefon:

Fax / e-mail:

Datová schránka:

Podává-li žádost více osob, připojují se údaje obsažené v tomto bodě v samostatné příloze:

☐ ano ☒ ne

III. Stavebník jedná

☐ samostatně

☒ je zastoupen; v případě zastoupení na základě plné moci je plná moc připojena v samostatné příloze (u fyzické osoby se uvede jméno, příjmení, datum narození, místo trvalého pobytu popřípadě též adresa pro doručování, není-li shodná s místem trvalého pobytu; právnická osoba uvede název nebo

obchodní firmu, IČ, bylo-li přiděleno, adresu sídla popřípadě též adresu pro doručování, není-li shodná s adresou sídla, osobu oprávněnou jednat jménem právnické osoby):

na základě plné moci společností

INKOS-OSTRAVA a.s.

Havlíčkovovo nábreží 626/22, 701 52 Ostrava

IČO:48394637

Telefon / mobilní telefon: 596 125 301, 725 528 809

Fax / e-mail: 596 123 863, pavla.rakova@inkos-ostrava.cz

Datová schránka: r7pb5ee

IV. Údaje o stavebním záměru a jeho popis

- ☒ nová stavba
- ☐ změna dokončené stavby (nástavba, přístavba, stavební úprava)
- ☐ soubor staveb
- ☐ podmiňující přeložky sítí technické infrastruktury
- ☐ stavby zařízení staveniště
- ☒ stavba byla umístěna územním rozhodnutím, které vydal Městský úřad Vysoké Mýto, odbor stavebního řádu a územního plánování, dne 13. 2. 2020 pod čj. MUVM/010367/2020, nabytí právní moci dne 4. 4. 2020

Základní údaje o stavebním záměru podle projektové dokumentace (obec, ulice, číslo popisné / evidenční, účel užívání stavby, zastavěná plocha, počet nadzemních a podzemních podlaží, výška / hloubka stavby), jeho členění, technickém nebo výrobním zařízení, budoucím provozu a jeho vlivu na zdraví a životní prostředí a o souvisejících opatřeních:

Předmětem stavby je novostavba dálnice II třídy D35 v kategorii 25,5/120. Navrhovaná stavba je v souladu s PÚR (politika územního rozvoje ČR), ZÚR Pardubického kraje a schváleným územním plánem města Vysoké Mýto a obce Džbánov.

Předmětná stavba D35, 3505 Vysoké Mýto – Džbánov se nachází na katastrálním území města Vysoké Mýto a obce Džbánov. Jedná se novou trasu dálnice D35 západně a jižně od Vysokého Mýta v nezastavěném území. Řešený úsek prochází převážně zemědělskou krajinou a kříží silnice II. a III. třídy, místní komunikace, polní cesty, několik menších vodních toků.

Na začátku úseku v km 38,700 má tato stavba vazbu na připravovaný úsek D35, 3504 Ostrov – Vysoké Mýto. Na konci úseku v km 44,650 má tato stavba vazbu na připravovaný úsek D35, 3506 Džbánov – Litomyšl. Tyto navazující úseky byly v průběhu zpracování dokumentace DSP spolu koordinovány.

D35 bude významnou dopravní tepnou především vnitrostátního významu. V rámci regionu přebere významnou část dopravy ze stávající přetížené I/35, která dnes prochází dotčenými centry měst a obcí a plní funkci průtahů. V rámci ČR bude důležitým spojením severní Moravy s východními a severními Čechami. Po zprovoznění celé trasy převezme D35 část tranzitní dopravy ve směru východ – západ, která v současnosti využívá dálnici D1. D35 je zařazena i do transevropské sítě TEN-T.

Předmětem žádosti o stavební povolení jsou tyto stavební objekty:

SO 05-101 Hlavní trasa

Začátek stavby je situován do prostoru před MÚK Vysoké Mýto – západ (tvar trubka). Zde se v km 38,700 hlavní trasa napojuje na sousední úsek D35, 3504 Ostrov – Vysoké Mýto ve směrově přímé až do km 39,090. Od samotné MÚK trasa pokračuje pravostranným obloukem o poloměru $R = 1950\text{m}$. Trasa dále obchází zastavěnou část města Vysoké Mýto, kde na předchozí oblouk navazuje levostranný oblouk $R = 1950\text{m}$. Trasa přechází přes přeložku III/30 523 mostním objektem „SO 05-201 - Most na D35 v km 40,449”, pokračuje přes koryto potoka (HOZ) mostem „SO 05-202 - Most na D35 v km 40,602” a překračuje místní komunikaci u kopce Peklovce mostem „SO 05-203 - Most na D35 v km 41,169”. Od km 42,078 trasa pokračuje v přímé délky 531m přes most „SO 05-204 - Most na D35 v km 42,102” přes přeložku II/357. Zde se již trasa oddaluje od zastavěné části Vysokého Mýta a bude pokračovat v souběhu s železniční trasou Vysoké Mýto – Litomyšl. Následuje pravostranný oblouk $R = 2500\text{m}$ a mezipřímá v km 43,453 až 43,561 kde trasa opouští k. ú. Vysoké Mýto a pokračuje v k.ú. Džbánov. Trasa pokračuje přes přeložku polní cesty, koryto potoka a biokoridor mostem „SO 05-206 - Most na D35 v km 43,610”. Následuje levostranný oblouk $R = 2500\text{m}$, na který navazuje v km 44,335 mezipřímá délky 83m. Zde trasa prochází prostorem MÚK Džbánov (kosodélná křižovatka) a pokračuje od km 44,613 pravostranným obloukem o poloměru $R = 2500\text{m}$. Zde je na hlavní trase navržen podchod pro pěši „SO 05-207 - Most na D35 v km 44,585”. Na sousední stavbu D35, 3506 Džbánov – Litomyšl se trasa napojuje v km 44,650.

Výškové řešení je navrženo s ohledem na konfiguraci terénu, na křížení s přeložkami křižujících silnic a vodních toků. Vzhledem k relativně plochému území s výskytem malých vodních toků je niveleta trasy ovlivněna zejména možnostmi odvodnění. Z toho důvodu je niveleta navržena převážně na násypech v minimálních sklonech umožňujících odvedení srážkových vod z povrchu vozovky D35 do záchytných sedimentačních nádrží DUN a následně do vodních toků. Sklon nivelety je přizpůsoben také změně klopení jízdních pásů dálnice ve směrových obloucích.

Podélné sklony odpovídají návrhové rychlosti 130 km/h a maximální navržený podélný sklon nivelety je 1.15%.

Kategorie Dálnice vychází historicky ze staré normy ČSN 73 6101 (říjen 2004). Zde stejně jako v platném ÚR je označena D25,5/120 s rozšířením středního dělicího pruhu o 0,5 na 3,5m.

Dle platné normy ČSN 736101 ze září 2018 je tato kategorie značena D26 /130. Změnou je zejména šířka rychlého pruhu (blíže k SDP) který je zúžen z 3,75m na 3,5m. Zbylých 0,25 m se přidá do šířky zpevněné krajnice. Celková šířka zpevnění jízdního pásu zůstává 11,75m.

SO 05-111 MÚK Vysoké Mýto - Západ

MÚK je třípruhová mimoúrovňová křižovatka tvaru trubka.

Objekt řeší obousměrně bezkolizní dopravní vztahy z dálnice D35 na stávající I/35 na západní straně Vysokého Mýta. SO je navržen v souladu s ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na silničních komunikacích. Větvě křižovatky jsou navrženy jako jednosměrné a obousměrné. Oka křižovatky jsou přístupná sjezdy z přílehlých větví. V případě nutnosti budou sjezdy opatřeny trubními propustky.

Směr Pardubice – Vysoké Mýto – větev 1 je navržena na návrhovou rychlost 60 km/h. Její obousměrná část má šířku jízdních pruhů $2 \times 3,5\text{m}$, se zpevněnou krajnicí $2 \times 0,25\text{m}$. Celková šířka zpevnění bez rozšíření ve směrovém oblouku je 8,0m. Nezpevněná krajnice je 0,75m v úseku bez svodidla, 1,50 m se svodidlem. Větev 1 MÚK končí až na napojení na stávající I/35 na okružní šestiramenné křižovatce “SO 05-113”. Na větev 1 jsou napojeny ostatní větve MÚK.

Šířka direktní jednosměrné části větve 1 se skládá z: Jízdního pruhu šířky 3,5m, vodících proužků šířky $2 \times 0,25\text{m}$, zpevněné krajnice vlevo od jízdního pruhu šířky 2m a zpevněné krajnice vpravo od jízdního

pruhu šířky 0,25m. Navržené zpevnění je tedy šířky 6,25m. Nezpevněná krajnice je šířky 0,75m při osazení směrových sloupků a 1,5 m při osazení svodidel.

Směr Vysoké Mýto – Olomouc – větev 2 je vratná větev a je navržena na návrhovou rychlost 40 km/h. Šířka zpevnění je 6,25 m bez rozšíření v oblouku.

Směr Olomouc - Vysoké Mýto – větev 3 je direktní větev a je navržena na návrhovou rychlost 60 km/h. Šířka zpevnění je 6,25 m bez rozšíření v oblouku.

Směr Vysoké Mýto – Pardubice – větev 4 je direktní větev a je navržena na návrhovou rychlost 60 km/h. Šířka zpevnění je 6,25 m bez rozšíření v oblouku.

Výškové řešení je patrné z části D Výkresová dokumentace. Maximální podélné sklony: 3,8%, minimální 0,5%. Minimální poloměr vrcholového oblouku $R = 2000\text{m}$, údolnicového oblouku $R = 1500\text{m}$.

Na větve křižovatky se napojují odbočovací nebo připojovací pruhy.

- odbočovací pruh na větví 1 dl. 136,5 m
- odbočovací pruh na větví 3 dl. 208,5 m
- připojovací pruh na větví 2 dl. 295 m
- připojovací pruh na větví 4 dl. 295 m

Odbočovací pruh na větví 1 je součástí předcházející stavby D35, 3504 Ostrov – Vysoké Mýto. Rozhraní staveb je v km 38,700.

Návrh konstrukce vozovek vychází z předpokládaného dopravního zatížení z ČSN 736114 – Vozovky pozemních komunikací, Základních ustanovení pro navrhování TP 170 a z požadavků objednatele. Konstrukce vozovek bude asfaltová. Třída dopravního zatížení je pro D35, MÚK a přivaděče je uvažována I a návrhová úroveň porušení D0. Tloušťka vozovky je 620mm. Povrch nezpevněné krajnice po volnou šířku bude zpevněn šterkodrtí 0-32 v tl. 0,15m.

Odvodnění povrchové vody je příčným sklonem do příkopů, které jsou napojeny na příkopy hlavní trasy nebo do stávajících příkopů na I/35.

SO 05-112 MÚK Džbánov

MÚK je kosodélná mimoúrovňová křižovatka s napojením na přeložku III/35719 přes dvě okružní křižovatky.

Objekt řeší obousměrně bezkolizní dopravní vztahy z dálnice D35 na stávající I/35 na jihovýchodní straně Vysokého Mýta. SO je navržen v souladu s ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na silničních komunikacích. Větvě křižovatky jsou navrženy jako direktivní jednosměrné s minimální návrhovou rychlostí 60km/h.

Šířka direktní jednosměrné větve se skládá z: Jízdního pruhu šířky 3,5m, vodících proužků šířky $2 \times 0,25\text{m}$, zpevněné krajnice vlevo od jízdního pruhu šířky 2m a zpevněné krajnice vpravo od jízdního pruhu šířky 0,25m. Navržené zpevnění je tedy šířky 6,25m. Nezpevněná krajnice je šířky 0,75m při osazení směrových sloupků a 1,5 m při osazení svodidel.

Výškové řešení je patrné z části D Výkresová dokumentace. Maximální podélný sklon je 6%, minimální 0,5%. Minimální poloměr vrcholového oblouku $R = 2000\text{m}$, údolnicového oblouku $R = 1500\text{m}$. U větve 3 je minimální údolnicový oblouk $R = 1000\text{m}$ což je minimální dovolený poloměr pro rychlost 60 km/h.

Na větve křižovatky se napojují odbočovací nebo připojovací pruhy.

- odbočovací pruh na větví 1 dl. 202 m
- odbočovací pruh na větví 3 dl. 205 m
- připojovací pruh na větví 2 dl. 295 m
- připojovací pruh na větví 4 dl. 295 m

Odpojovací pruh na větvi 3 a připojovací pruh na větvi 2 je součástí navazující stavby D35, 3506 Džbánov – Litomyšl. Rozhraní staveb je v km 44,650.

Návrh konstrukce vozovek vychází z předpokládaného dopravního zatížení z ČSN 736114 – Vozovky pozemních komunikací, Základních ustanovení pro navrhování TP 170 a z požadavků objednatele. Konstrukce vozovek bude asfaltová. Třída dopravního zatížení je I návrhová úroveň porušení D0. Tloušťka vozovky je 650mm. Povrch nezpevněné krajnice po volnou šířku bude zpevněn šterkodrtí 0-32 v tl. 0,10m.

Odvodnění povrchové vody je příčným sklonem do příkopů, které jsou napojeny na příkopy hlavní trasy, do stávajících vodotečí a HOZ nebo do jejich přeložek.

SO 05-190.2 Portály pro dopravní značení

Portály dopravního značení jsou umístěny na hlavní trase (SO101).

Konstrukce jsou navrženy jako ocelové, z dutých profilů v duchu certifikovaných systémů jednotlivých výrobců. Uspořádání portálů je převzato z podkladů objednatele.

Založení portálů je navrženo plošné na monolitických železobetonových základových patkách. Kotvení nosné konstrukce portálů dopravního značení se předpokládá na kotevní šrouby zabetonované do základových konstrukcí.

Základní technické provedení jednotlivých portálů na stavbě jsou uvedena v následujících tabulkách:

Hlavní trasa

Staničení	Typ portálu	Dopravní značení
km 39,477 000	Poloportál bez pochozí lávky nad odbočovacím pruhem.	4000 x 3400 mm
km 39,721 000	Portál proměnného dopravního značení s pochozí lávkou a výstupním žebříkem, dvoubřevnový. Hlavní rozvaděč umístěn na vnějším základu.	4500 x 4300 mm 5500 x 3600 mm
km 40,150 000	Portál proměnného dopravního značení s pochozí lávkou a výstupním žebříkem, dvoubřevnový. Hlavní rozvaděč umístěn na vnějším základu.	10500 x 5500 mm
km 40,660 000	Poloportál bez pochozí lávky nad PHS.	4000 x 2500 mm
km 42,360 000	Informační portál 2. generace vybaven pochozí lávkou a výstupním žebříkem, dvoubřevnový. Hlavní rozvaděč umístěn na vnějším základu.	6000 x 2000 mm

Větev 4

Staničení	Typ portálu	Dopravní značení
km 0,015 000	Portál proměnného dopravního značení vybaven pochozí lávkou a výstupním žebříkem, dvoubřevnový. Hlavní rozvaděč umístěn na vnějším základu, tzn. za PHS.	5000 x 3900 mm 4800 x 3900 mm
km 0,015 000	PDZ – Poloportál Dvoubřevnový s lávkou a se žebříkem nad PHS	1200 x 1800 mm

SO 05-201 Most na D35 v km 40,449

Nosnou konstrukci mostu o světlosti 14,0 m tvoří přesýpaný monolitický železobetonový rám. V místě osy dálnice je umístěná dilatační spára, která vytváří samostatnou rámovou konstrukci pod každou polovinou dálnice (pravý a levý most). Horní desková příčel je v podélném směru náběhovaná. Proměnná tloušťka je od 900 mm ve střední části do 1200 mm v místě líce stojek. Do desky jsou vetknuty pilířky čtvercového průřezu 870/870 mm pro kotvení sloupků PHS v rozteči 4,1 m. Celkový počet pilířků je 8ks (vždy po 4 ks na dilatační část mostu). Jejich umístění kopíruje linii samotného objektu SO 760.

Horní povrch příčle v kolmém podélném směru mostu je střechovitý se sklonem 3%. V příčném směru mostu (ve ose podcházející komunikace) má příčel jednostranný sklon 2,61%.

Viditelné hrany nosné konstrukce budou zkoseny vloženými lištami 15/15. Na vnějších okrajích příčle budou umístěny okapní nosy.

Základové pásy opěr šířky 1500 mm a výšky 1000 mm pro levý a pravý most jsou oddělené. Na obou opěrách je oddělení dosaženo dilatační párou šířky 20 mm. Podobná dilatační spára je mezi rámovou konstrukcí a svahovými mostními křídly v tloušťce 50 mm. Základový pás všech křídel bude šířky 4,5 m a výšky 1,0 m. V nižší části (pod jednou řadou pilot) bude šířky 1,5 m.

Založení mostu i křídel je navrženo hlubinné na velkopřůměrových vrtaných pilotách. Pod oběma stojkami bude jedna řada pilot průměru 900 mm. U křídel budou dvě řady pilot průměru 1200 mm s ohledem na namáhání a eliminaci naklonění křídel. V nižší části bude jen jedna řada pilot. Délky pilot na krajních opěrách jsou 18 m. Délky pilot pod křídly jsou 15 m. Pilotáž bude probíhat z pilotážních plošin. Výšky pilotážních plošin na obou opěrách bude stejná a je navržena s ohledem na přístup vrtné soupravy. Předpokládá se sjízdná rampa v maximálním sklonu 1:10 ze stávající místní komunikace vedoucí v těsné blízkosti nového mostu. Délka hluchého vrtání bude cca 5,2 m.

Opěry mostu tvoří stěnové stojky rámu vetknuté do základových pásů, které jsou založeny na jedné řadě pilot. Tloušťka stojek je konstantní 970 mm v kolmém směru. V horní části stojek je umístěna konzola pro přechodovou desku, a to v rozsahu pojížděné části.

SO 05-202 Most na D35 v km 40,602

Přesýpanou nosnou konstrukci mostu tvoří uzavřená klenba o světlosti 7,0 m a celkové výšky 4,65 m. Klenba je rozměrově navržena v souladu s prefabrikovanými výrobními systémy dostupnými běžně v ČR.

Preferuje se použití prefabrikátů tloušťky 350 mm a délky 2500 mm. Z tohoto důvodu jsou délkové rozměry mostní konstrukce navrženy v násobku 2,5 m. Monolitické řešení vyžaduje dilatační spáry po cca 12,5m a pracovní spáru v dolní části klenby. Samotná prefabrikovaná konstrukce, oproti monolitické, by byla vytvořená ze dvou symetrických bočních dílců a horního překlenovacího dílu. Dolní část desky klenby by byla tloušťky 350 mm a byla by ve střední části z monolitického železobetonu.

Použití celo železobetonového monolitického rámu, bude vyžadovat složité bednění pro klenbu s proměnnou tloušťkou (minimálně 350 mm), ale umožní alternativní půdorysné zkosení čel dle úhlu křížení vodního toku s osou dálnice.

Mostní konstrukce (resp. jednotlivé dílce klenby) jsou v podélném řezu mostu v jednotném sklonu 1,8%. Viditelné hrany nosné konstrukce budou zkoseny vloženými lištami 15/15. Na vnějších dílcích klenbového mostu budou umístěny okapní nosy.

Klenba je založena plošně s ohledem na malé rozpětí a projektované sanační opatření pod dálnici v tomto úseku. Plošné založení nemá zvětšit rozdílné sedání v místě klenby a mimo klenbu. Šířka základového pásu 7700 mm.

Opěry mostu, prakticky, nejsou. Jedná se o klenbu. Mostní křídla jsou vytvořena prodloužením klenby včetně spodní desky (bočními dílci se spodní monolitickou částí).

SO 05-203 Most na D35 v km 41,169

Pro délku přemostění 67,8 m a z toho plynoucí rozpětí polí 20,6+28,0+20,6 m byla zvolena nosná konstrukce ve formě předpjatého monolitického dvojtrámu. Levá a pravá nosná konstrukce se šířkově poněkud liší s ohledem na šířkové uspořádání na mostě, kdy na levé nosné konstrukci je osazena protihluková stěna s většími prostorovými nároky.

Nosná konstrukce je navržena jako spojitý nosník uložený na ložiskách. Výška trámů v jejich ose je 1,50 m. Vyložení tří konzol je 2,6 m, vyložení konzoly pod PHS je 2,85 m. Tloušťka konzol ve vetknutí je 0,45 m. Rozpětí obou vnitřních desek vetknutých do trámů je 5,2 m, tloušťka ve vetknutí 0,45 m. Povrch obou nosných konstrukcí je v levostranném sklonu 3,2 %. Protispád na nižší straně levé NK je 4 %. Protispád na nižší straně pravé NK je 6 %. Viditelné hrany nosné konstrukce budou zkoseny vloženými lištami 15/15.

Opěry mostu sestávají ze základů na pilotách. Na základech jsou úložné prahy tvaru pilířů pod každým ložiskem. Na úložných prazích lze umístit lisy pro zvedání nosné konstrukce z důvodu rektifikace nebo výměny ložisek. Ložiska budou umístěna na bločcích na vrstvě polymerní malty. Úložné prahy vystupují před rubovou zeď, která je průběžná přes celou šířku opěry. Nad přibližně horizontální pracovní spárou ve výškové úrovni ložisek tato zeď pokračuje závěrnou zídou, která je ve své horní části opatřena konzolami pro přechodovou desku a mostní závěr. Na opěrách jsou zavěšená křídla. Opěry pro pravý a levý most jsou odděleny dilatační spárou. Opěra 4 je v levé části doplněna krycí zídou, která umožňuje provedení zvýšeného obsypu mezi opěrou a kopcem.

Na každém základu vnitřních podpěr je dvojice sloupů. Výškové osazení základů vnitřních podpěr odpovídá přiměřenému zahlobení pod terén, s výjimkou pravého základu podpěry 3, kde je nutné zohlednit hloubku dna koryta potoka a tento základ je proto hlouběji než ostatní tři. Všechny sloupy jsou osmiúhelníkového tvaru, tj. čtverec s výrazným skosením hran. Horní část sloupů je rozšířená pro osazení lisů pro zvedání nosné konstrukce z důvodu rektifikace nebo výměny ložisek. Ložiska budou umístěna na bločcích na vrstvě polymerní malty.

SO 05-204 Most na D35 v km 42,102

Nosnou konstrukci mostu o světlosti 14,0 m tvoří přesýpaný monolitický železobetonový rám. Horní desková příčel je v podélném směru náběhovaná. Proměnná tloušťka je od 900 mm ve střední části do 1200 mm v místě líce stojek. Do desky jsou vetknuty pilířky čtvercového průřezu 870/870 mm pro kotvení sloupků PHS v rozteči 4,1 m. Celkový počet pilířků je 4ks umístěné na levé straně dálnice. Jejich umístění kopíruje linii samotného objektu SO 760. V místě středního dělicího pásu prochází mostem středová kanalizace dálnice. S ohledem na její výškové vedení (v úrovni horní příčle) je nutné příčel přerušit v pásu 1,46 m. Kanalizace je překrytá deskou tloušťky 300 mm, která se nadbetonuje nad horní příčel. V ose této desky je navržena dilatační spára, která rozděluje konstrukci na dva samostatné rámy pod každou polovinou dálnice (pravý a levý most). V místě podpěr je tato dilatační spára přesunuta do osy dálnice, aby prostup stojkami rámu pro kanalizaci nebyl v místě dilatace.

Základové pásy opěr šířky 1500 mm a výšky 1000 mm pro levý a pravý most jsou oddělené. Na obou opěrách je oddělení dosaženo dilatační párou šířky 20 mm. Podobná dilatační spára je mezi rámovou konstrukcí a svahovými mostními křídly v tloušťce 50 mm. Základový pás všech křídel bude šířky 4,0 m a výšky 1,0 m. V nižší části (pod jednou řadou pilot) bude šířky 1,5 m.

Založení mostu i křídel je navrženo hlubinné na velkopřůměrových vrtaných pilotách průměru 900 mm. Pod oběma stojkami bude jedna řada pilot. U křídel budou dvě řady pilot s ohledem na namáhání a eliminaci naklonění křídel. V nižší části (u dlouhých křídel) bude opět jedna řada pilot. Délky pilot na

obou krajních opěrách jsou 12 m. Délky pilot pod křídly jsou 10 m (vyšší část křídla) resp. 7 m v nižší části křidel.

Opěry mostu tvoří stěnové stojky rámu vetknuté do základových pásů, které jsou založeny na jedné řadě pilot. Tloušťka stojek je konstantní 1000 mm v kolmém směru. V horní části stojek je umístěna konzola pro přechodovou desku, a to v rozsahu pojížděné části. Pro kanalizaci SO 05-301 bude v obou příčlích umístěn prostup průměru 720 mm.

SO 05-206 Most na D35 v km 43,612

Nosnou konstrukci mostu o světlosti 16,0 m tvoří přesýpaný monolitický železobetonový rám. V místě osy dálnice je umístěná dilatační spára, která vytváří samostatnou rámovou konstrukci pod každou polovinou dálnice (pravý a levý most). Horní desková příčel je v podélném směru náběhovaná. Proměnná tloušťka je od 800 mm ve střední části do 1200 mm v místě líce stojek. Malá tloušťka ve středu rámu vychází z požadavku průchodu dálniční drenáže bez úprav a potřeby světlé výšky nad podcházející komunikaci. Tyto požadavky povedou k nadstandardní potřebě výztuže v příčli.

Horní povrch příčle v podélném směru mostu je jednostranný se sklonem 3%. V příčném směru mostu má příčel také jednostranný sklon v hodnotě 0,5%. Viditelné hrany nosné konstrukce budou zkoseny vloženými lištami 15/15. Na vnějších okrajích příčle budou umístěny okapní nosy.

Základové pásy opěr šířky 1400 mm a výšky 1000 mm pro levý a pravý most jsou oddělené. Na obou opěrách je oddělení dosaženo dilatační párou šířky 20 mm. Podobná dilatační spára je mezi rámovou konstrukcí a svahovými mostními křídly v tloušťce 50 mm. Základový pás pod vysokým křídlem bude šířky 4,55 m a výšky 1,0 m. Základový pás pod nízkým křídlem bude šířky 1,5 m a výšky 1,0 m.

Založení mostu i křidel je navrženo hlubinné na velkopřůměrových vrtaných pilotách. Průměr pilot pod mostními opěrami je navrženo na 900 mm. Průměry pilot pod mostními křídly je navrženo na 1200 mm. Pod oběma stojkami bude jedna řada pilot. U vysokých mostních křidel budou dvě řady pilot s ohledem na namáhání a eliminaci naklonění křidel. Pod nízkými mostními křídly se bude nacházet jedna řada pilot. Vysoké a nízké křídlo bude od sebe odděleno pracovní spárou. Délky pilot na krajních opěrách jsou 13 m. Délka pilot pod vysokým křídlem je 13 m a délka pilot pod nízkým křídlem je 10 m.

Opěry mostu tvoří stěnové stojky rámu vetknuté do základových pásů, které jsou založeny na jedné řadě pilot. Tloušťka stojek je konstantní 900 mm. V horní části stojek je umístěna konzola pro přechodovou desku, a to v rozsahu pojížděné části.

SO 05-207 Most na D35 v km 44,585

Nosnou konstrukci mostu o světlosti 5,0 m tvoří přímo pojížděný monolitický železobetonový uzavřený rám. S ohledem na umístění zrcadla šířky 100 mm v místě osy dálnice, se jedná o dva samostatné rámy, pod každou polovinou dálnice jeden (pravý a levý most). V místě opěr je použita průběžná svislá dilatační spára oddělující tyto poloviny mostu. Horní desková příčel je konstantní tloušťky 500 mm.

Horní povrch příčle kopíruje spádové poměry vozovky dálnice. V podélném směru má konstantní sklon 0,15 %. V příčném směru má příčel jednostranný sklon 2,5 % (pravá část) a proměnný jednostranný sklon se střední hodnotou 0,34 % na levé straně.

Založení mostu je navrženo plošné včetně oddílatovaných křidel. Základy pro levý a pravý most jsou oddělené. Základ rámu tvoří dolní deskovitá příčel konstantní tloušťky 0,7 m a šířky 7,2 m. Základový pás všech křidel bude šířky 4,0 m a výšky 0,6 m. Pod základy bude provedena výměna neúnosného podloží v minimální tloušťce 1,0 m. Polštář ze šterkodrti bude obalen filtrační textilií. Tato úprava bude zkoordinovaná s konsolidačními opatřeními dálnice v dané oblasti.

Opěry mostu tvoří stěnové stojky rámu vetknuté do základové desky (dolní příčle). Tloušťka stojek je konstantní 600 mm. V horní části stojek je umístěna konzola pro přechodovou desku. Dále budou

v obou stojkách umístěny drážky pro vedení kabeláře osvětlení. Pod půdorysným úhlem 45° jsou k opěrám nasměrovány oddílatovaná mostní křídla, která jsou řešena jako úhlové zdi proměnné výšky. Tloušťka mostních křídel bude 0,5 m (v horní části křídel 0,4 m)

SO 05-251 Opěrná zeď v km 41,205

Opěrná zeď se nachází v blízkosti SO 05-203 Most na D35 v km 41,169, pod jižní opěrou mostu. Účelem opěrné zdi je zkrácení násypového kužele zemního tělesa hlavní trasy pod mostem, čímž se umožňuje převedení potoka a místní komunikace.

Jako opěrná zeď byla zvolena zeď gabionová. Gabionová konstrukce je prvek ve tvaru krychle nebo kvádrů, vyrobený z šestibokého ocelového pletiva nebo svařovaných ocelových sítí vyplněný přírodním kamenivem nebo lomovým kamenem. Podle provedení se jedná o gabiony vázané. Délka zdi je 24,5 m, výška zdi je skokově proměnná po 0,25 m. Nejnižší výška v patě svahu je 0,7 m v a stoupá do 3,7 m v nejvyšším místě tak, aby kopírovala výšku zemního tělesa. Šířka zdi je po výšce také skokově proměnná po 1 m. Od 0,7 m ve vrcholu po 2,0 m v patě v nejvyšší části zdi. Opěrná zeď je navržena v celkovém záklonu 5 stupňů. Z důvodu špatných geologických podmínek je opěrná zeď založena plošně na šterkopískovém polštáři. Šterkopískový polštář je v kontaktu se zemínou navržen vodorovný, horní povrch pak ve sklonu 5 stupňů. Min. tl. polštáře je 0,75 m. Šířka polštáře je skokově proměnná od 3,2 m pod nejvyšší částí zdi po 2,7 m pod nižšími částmi zdi.

SO 05-301 Kanalizace D35 - km 38.488 - 44.500

Tento stavební objekt řeší odvádění dešťových vod z vozovky dálnice D 35 Vysoké Mýto - Džbánov v km 38,700 – 44,650. Srážkové vody budou odváděny pomocí liniových, uličních a horských vpustí zaústěných do dešťové kanalizace. Tato je vedena v trase převážně ve středovém dělicím pásu. Přípojky uličních, liniových a horských vpustí, budou napojeny do revizních šachet. Vzdálenost revizních šachet se pohybuje okolo 40 m. Pro odvodňované plochy se pohybuje hltnost jednotlivých liniových a uličních vpustí až okolo 450 m², tj. nad ČSN 73 6110 (odvodňovaná plocha na jednu uliční vpust' je 400 m²). Hltnost navržených liniových a uličních vpustí odpovídá navrženým plochám při intenzitě směřodatného deště 100 l/s/ha, $n = 2$, $t_c = 15$ minut pro komunikace v extravilánu. Vlastní liniové, uliční a horské vpusti jsou součástí stavebních objektů řady 100. Stoky odvodňující jednotlivé úseky dálnice jsou navrženy s ohledem na její výškové vedení. Úsek dálnice D35 v km 38,797- 44,591 je odvodňován stokami D1 – D5. Úsek v km 38,700 – 38,797 stokou D7, zaústěnou do navazující stoky v rámci stavby 04 a úsek v km 44,591 – 44,650 je stokou D6, zaústěnou do navazující stoky v rámci stavby 06. Veškeré srážkové vody ze zpevněných ploch dálnice jsou následně vedeny přes DUN a odlučovač lehkých kapalin (řešeno v rámci samostatných stavebních objektů) s regulovaným odtokem do stávajících vodních toků a příkopů.

- Stoky D1, D1.1 a D1.2 jsou navrženy v profilech DN 250, 300, 400 a DN 500. Celková délka těchto stok je 1420,3 m. Součástí tohoto stavebního objektu jsou také přípojky uličních, liniových a horských vpustí DN 200 a DN 250 v celkové délce 688,8 m. Dešťové vody jsou vyústěny za DUN č.1 do otevřeného koryta HOZ IDVT 101725598. Stoka D1 je ukončena výústním objektem VO1. V místě vyústění bude příkop opevněn kamennou dlažbou do betonu s vyspárováním.

- Stoky D2, D2.1 a D2.2 jsou navrženy v profilech DN 250, 300, 400 a DN 500. Celková délka těchto stok je 1 326,2 m a to včetně 9,7 m otevřeného příkopu u výústního objektu. Součástí tohoto stavebního objektu jsou také přípojky uličních a liniových vpustí DN 200 v celkové délce 527,5 m. Dešťové vody jsou vyústěny za DUN č.2 do otevřeného koryta HOZ IDVT 101725598. Stoka D2 je ukončena výústním objektem VO2. V místě vyústění bude příkop opevněn kamennou dlažbou do betonu s vyspárováním.

- Stoky D3, D3.1 a D3.2 jsou navrženy v profilech DN 250, 300, 400 a DN 500. Celková délka těchto stok je 1 437,8 m. Součástí tohoto stavebního objektu jsou také přípojky uličních a liniových vpustí DN

200 a dvě přípojky odvodnění mostu DN 250 v celkové délce 606,9 m. Dešťové vody jsou vyústěny za DUN č.3 do revizní šachty na stoce DA (SO-05-365).

- Stoky D4, D4.1 a D4.2 jsou navrženy v profilech DN 250, 300, 400 a DN 500. Celková délka těchto stok je 1 341,4 m. Součástí tohoto stavebního objektu jsou také přípojky uličních a liniových vpustí v celkové délce 789,3 m. Dešťové vody jsou vyústěny za DUN č.4 do otevřeného koryta Knířovského potoka IDVT 10185441. Stoka D4 je ukončena výústním objektem VO4. V místě vyústění bude příkop opevněn kamennou dlažbou do betonu s vyspárováním.

- Stoky D5, D5.1 a D5.2 jsou navrženy v profilech DN 250, 300, 400 a DN 500. Celková délka těchto stok je 1012,3 m a to včetně 3,0 m otevřeného příkopu u výústního objektu. Součástí tohoto stavebního objektu jsou také přípojky uličních a liniových vpustí v celkové délce 649,2 m. Dešťové vody jsou vyústěny za DUN č.5 do otevřeného koryta odvodňovacího příkopu a tímto dále do překládaného HOZ 10172590 (SO-05-320). Stoka D5 je ukončena výústním objektem VO5. V místě vyústění bude příkop opevněn kamennou dlažbou do betonu s vyspárováním.

- Stoka D6 je navržena v profilu DN 300 v celkové délce 42,1 m. Součástí tohoto stavebního objektu jsou také přípojky uličních a liniových vpustí v celkové délce 51,0 m. Stoka D6 je zaústěna do dešťové kanalizace navazující stavby, úseku 06.

- Stoka D7 je navržena v profilu DN 250 v celkové délce 67,2 m. Součástí tohoto stavebního objektu jsou také přípojky uličních a liniových vpustí v celkové délce 67,2 m. Stoka D7 je zaústěna do dešťové kanalizace navazující stavby, úseku 04.

SO 05-360 DUN č.1 v km 39.550

Tento stavební objekt řeší novou DUN (dešťovou usazovací nádrž) do které jsou napojeny přes stoku D1 stoky D1.1 a D1.2 odvodňující úsek dálnice v km 38,800-39,850. DUN č.1 je osazena v km cca 39,550, vpravo v rozšířené části navržené dálnice. Kalojem a hlavní usazovací a retenční nádrž jsou řešeny jako jedna společná nádrž. Přítokové plastové potrubí je profilu DN 500. Voda přitéká do prostoru kalojemu, kde snížením průtokové rychlosti dochází k sedimentaci nerozpuštěných látek. Pro prvotní zachycení případné ropné havárie je odtok z kalojemu kryt nornou stěnou a umožněn tak záchyt ropných látek již na hladině kalojemu. Minimální požadovaný skladovací objem je 30 m³ (před nornou stěnou). Využitelný objem kalojemu je 79,0 m³. Na nátokové straně do kalojemu bude osazeno zařízení pro únik obojživelníků (žabochod) a poklop s otvorem pro umístění tohoto zařízení. Z kalojemu je dešťová voda vedena do hlavní retenční nádrže, která je potrubím spojena s paralelně umístěnou vedlejší retenční nádrží. Retenční nádrže jsou navrženy jako prefabrikované podzemní montované železobetonové obdélníkové uzavřené, navzájem propojené nádrže (dno ve spádu 0,6%). Jedna z nádrží bude sloužit jako hlavní a druhá jako vedlejší pro vyšší přítoky. Nádrže budou propojeny potrubím DN 500 pod hladinou havarijního přepadu. Pro vypouštění nádrže budou tyto propojeny plastovým potrubím DN 300. Na tomto potrubí bude v hlavní nádrži osazeno deskové šoupě DN 300 a koncová zpětná klapka DN 300.

Využitelný objem retenčních nádrží je 755,0 m³. Voda z retenční nádrže odchází pod nornou stěnou do odlučovače lehkých kapalin. Odtok je regulován vírovým ventilem na 8,71 l/s. Odlučovač lehkých kapalin je navržen jako prefabrikovaná podzemní montovaná železobetonová kruhová uzavřená nádrž. Je navržen OLK NS 14. Pročištěná voda z odlučovače odchází potrubím od dna odlučovače odtokovým potrubím DN 300. Havarijní přeliv z retenční nádrže je profilu DN 500. Odtok z DUN je kanalizací (SO 05-301) vyústěn do otevřeného koryta HOZ 101725598.

SO 05-361 DUN č.2 v km 39.990

Tento stavební objekt řeší novou DUN (dešťovou usazovací nádrž) do které jsou napojeny přes stoku D2 stoky D2.1 a D2.2 odvodňující úsek dálnice v km 39,850-41,150. DUN č.2 je osazena v km cca 39,990, vlevo v rozšířené části navržené dálnice. Kalojem a hlavní usazovací a retenční nádrž jsou

řešeny jako jedna společná nádrž. Přítokové plastové potrubí je profilu DN 500. Voda přitéká do prostoru kalojemu, kde snížením průtokové rychlosti dochází k sedimentaci nerozpuštěných látek. Pro prvotní zachycení případné ropné havárie je odtok z kalojemu kryt nornou stěnou a umožněn tak záchyt ropných látek již na hladině kalojemu. Minimální požadovaný skladovací objem je 30 m³ (před nornou stěnou). Navržený objem kalojemu je 118,0 m³. Na nátokové straně do kalojemu bude osazeno zařízení pro únik obojživelníků (žabochod) a poklop s otvorem pro umístění tohoto zařízení. Z kalojemu je dešťová voda vedena do hlavní retenční nádrže, která je potrubím spojena s paralelně umístěnou vedlejší retenční nádrží. Retenční nádrže jsou navrženy jako prefabrikované podzemní montované železobetonové obdélníkové uzavřené, navzájem propojené nádrže (dno ve spádu 0,6%). Jedna z nádrží bude sloužit jako hlavní a druhá jako záložní pro vyšší přítoky. Nádrže budou propojeny potrubím DN 500 pod hladinou havarijního přepadu. Pro vypouštění nádrže budou tyto propojeny plastovým potrubím DN 300. Na tomto potrubí bude v hlavní nádrži osazeno deskové šoupě DN 300 a koncová zpětná klapka DN 300.

Využitelný objem retenčních nádrží je 833,0 m³. Voda z retenční nádrže odchází pod nornou stěnou do odlučovače lehkých kapalin. Odtok je regulován vírovým ventilem na 9,53 l/s. Odlučovač lehkých kapalin je navržen jako prefabrikovaná podzemní montovaná železobetonová kruhová uzavřená nádrž. Je navržen OLK NS 15. Pročištěná voda z odlučovače odchází potrubím od dna odlučovače odtokovým potrubím DN 300. Havarijní přeliv z retenční nádrže je profilu DN 500. Odtok z DUN je kanalizací (SO 05-301) vyústěn do otevřeného koryta HOZ 101725598.

SO 05-362 DUN č.3 v km 41.930

Tento stavební objekt řeší novou DUN (dešťovou usazovací nádrž) do které jsou napojeny přes stoku D3 stoky D3.1 a D3.2 odvodňující úsek dálnice v km 41,150-42,350. DUN č.3 je osazena v km cca 41,930, vlevo v rozšířené části navržené dálnice. Kalojem a hlavní usazovací a retenční nádrž jsou řešeny jako jedna společná nádrž. Přítokové plastové potrubí je profilu DN 500. Voda přitéká do prostoru kalojemu, kde snížením průtokové rychlosti dochází k sedimentaci nerozpuštěných látek. Pro prvotní zachycení případné ropné havárie je odtok z kalojemu kryt nornou stěnou a umožněn tak záchyt ropných látek již na hladině kalojemu. Minimální požadovaný skladovací objem je 30 m³ (před nornou stěnou). Navržený objem kalojemu je 111,0 m³. Na nátokové straně do kalojemu bude osazeno zařízení pro únik obojživelníků (žabochod) a poklop s otvorem pro umístění tohoto zařízení. Z kalojemu je dešťová voda vedena do hlavní retenční nádrže, která je potrubím spojena s paralelně umístěnou vedlejší retenční nádrží. Retenční nádrže jsou navrženy jako prefabrikované podzemní montované železobetonové obdélníkové uzavřené, navzájem propojené nádrže (dno ve spádu 0,6%). Jedna z nádrží bude sloužit jako hlavní a druhá jako záložní pro vyšší přítoky. Nádrže budou propojeny potrubím DN 500 pod hladinou havarijního přepadu. Pro vypouštění nádrže budou tyto propojeny plastovým potrubím DN 300. Na tomto potrubí bude v hlavní nádrži osazeno deskové šoupě DN 300 a koncová zpětná klapka DN 300.

Využitelný objem retenčních nádrží je 861,0 m³. Voda z retenční nádrže odchází pod nornou stěnou do odlučovače lehkých kapalin. Odtok je regulován vírovým ventilem na 9,45 l/s. Odlučovač lehkých kapalin je navržen jako prefabrikovaná podzemní montovaná železobetonová kruhová uzavřená nádrž. Je navržen OLK NS 15. Pročištěná voda z odlučovače odchází potrubím od dna odlučovače odtokovým potrubím DN 250. Havarijní přeliv z retenční nádrže je profilu DN 500. Odtok z DUN je kanalizací (SO 05-301) vyústěn do stoky DA (SO 365) a touto pak následně do Blahovského potoka.

SO 05-363 DUN č.4 v km 43.560

Tento stavební objekt řeší novou DUN (dešťovou usazovací nádrž) do které jsou napojeny přes stoku D4 stoky D4.1 a D4.2 odvodňující úsek dálnice v km 42,350-43,600. DUN č.4 je osazena v km cca 43,560, vlevo v rozšířené části navržené dálnice. Kalojem a hlavní usazovací a retenční nádrž jsou řešeny jako jedna společná nádrž. Přítokové plastové potrubí je profilu DN 500. Voda přitéká do

prostoru kalojemu, kde snížením průtokové rychlosti dochází k sedimentaci nerozpuštěných látek. Pro prvotní zachycení případné ropné havárie je odtok z kalojemu kryt nornou stěnou a umožněn tak záchyt ropných látek již na hladině kalojemu. Minimální požadovaný skladovací objem je 30 m³ (před nornou stěnou). Navržený objem kalojemu je 108,0 m³. Na nátokové straně do kalojemu bude osazeno zařízení pro únik obojživelníků (žabochoď) a poklop s otvorem pro umístění tohoto zařízení. Z kalojemu je dešťová voda vedena do hlavní retenční nádrže, která je potrubím spojena s paralelně umístěnou vedlejší retenční nádrží. Retenční nádrže jsou navrženy jako prefabrikované podzemní montované železobetonové obdélníkové uzavřené, navzájem propojené nádrže (dno ve spádu 0,6%). Jedna z nádrží bude sloužit jako hlavní a druhá jako záložní pro vyšší přítoky. Nádrže budou propojeny potrubím DN 500 pod hladinou havarijního přepadu. Pro vypouštění nádrže budou tyto propojeny plastovým potrubím DN 300. Na tomto potrubí bude v hlavní nádrži osazeno deskové šoupě DN 300 a koncová zpětná klapka DN 300.

Využitelný objem retenčních nádrží je 847,0 m³. Voda z retenční nádrže odchází pod nornou stěnou do odlučovače lehkých kapalin. Odtok je regulován vírovým ventilem na 9,24 l/s. Odlučovač lehkých kapalin je navržen jako prefabrikovaná podzemní montovaná železobetonová kruhová uzavřená nádrž. Je navržen OLK NS 14. Pročištěná voda z odlučovače odchází potrubím od dna odlučovače odtokovým potrubím DN 250. Havarijní přeliv z retenční nádrže je profilu DN 500. Odtok z DUN je kanalizací (SO 05-301) vyústěn do otevřeného koryta Knířovského potoka IDVT 10185441.

SO 05-364 DUN č.5 v km 43.800

Tento stavební objekt řeší novou DUN (dešťovou usazovací nádrž) do které jsou napojeny přes stoku D5 stoky D5.1 a D5.2 odvodňující úsek dálnice v km 43,600-44,600. DUN č.5 je osazena v km cca 43,800, vpravo v rozšířené části navržené dálnice. Kalojem a hlavní usazovací a retenční nádrž jsou řešeny jako jedna společná nádrž. Přítokové plastové potrubí je profilu DN 500. Voda přitéká do prostoru kalojemu, kde snížením průtokové rychlosti dochází k sedimentaci nerozpuštěných látek. Pro prvotní zachycení případné ropné havárie je odtok z kalojemu kryt nornou stěnou a umožněn tak záchyt ropných látek již na hladině kalojemu. Minimální požadovaný skladovací objem je 30 m³ (před nornou stěnou). Navržený objem kalojemu je 114,0 m³. Na nátokové straně do kalojemu bude osazeno zařízení pro únik obojživelníků (žabochoď) a poklop s otvorem pro umístění tohoto zařízení. Z kalojemu je dešťová voda vedena do hlavní retenční nádrže, která je potrubím spojena s paralelně umístěnou vedlejší retenční nádrží. Retenční nádrže jsou navrženy jako prefabrikované podzemní montované železobetonové obdélníkové uzavřené, navzájem propojené nádrže (dno ve spádu 0,6%). Jedna z nádrží bude sloužit jako hlavní a druhá jako záložní pro vyšší přítoky. Nádrže budou propojeny potrubím DN 500 pod hladinou havarijního přepadu. Pro vypouštění nádrže budou tyto propojeny plastovým potrubím DN 300. Na tomto potrubí bude v hlavní nádrži osazeno deskové šoupě DN 300 a koncová zpětná klapka DN 300.

Využitelný objem retenčních nádrží je 740,0 m³. Voda z retenční nádrže odchází pod nornou stěnou do odlučovače lehkých kapalin. Odtok je regulován vírovým ventilem na 7,96 l/s. Odlučovač lehkých kapalin je navržen jako prefabrikovaná podzemní montovaná železobetonová kruhová uzavřená nádrž. Je navržen OLK NS 12. Pročištěná voda z odlučovače odchází potrubím od dna odlučovače odtokovým potrubím DN 200. Havarijní přeliv z retenční nádrže je profilu DN 500. Odtok z DUN je kanalizací (SO 05-301) vyústěn do otevřeného koryta odvodňovacího příkopu a tímto dále do překládaného HOZ 10172590 (SO-05-320).

SO 05-760 PHS a protihlukové stavební úpravy

Parametry SO 05-760 Protihlukové stěny a protihlukové stavební úpravy vycházejí z Akustické studie pro DSP. Účelem SO je redukce hluku na limity stanovené Stanoviskem k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí.

Protihlukové stěny, kromě protihlukové stěny na mostě SO 05-203, jsou navrženy v kategorii zvukové pohltivosti A3 dle TP 104, ČSN EN 1793-1 a v kategorii vzduchové neprůzvučnosti B3 dle TP 104, ČSN EN 1793-2. Stěny jsou svislé.

Sloupky mimo most SO 05-203 jsou navrženy železobetonové. Založeny jsou buď vetknutím do nosné konstrukce na mostech SO 05-201 a SO 05-204 nebo plošně nad SO 05-202 (klenba), v ostatních případech jsou vetknuté do pilot. Výplň je pohltivá. Zvuková pohltivost A3 $DL\alpha = 8-11$ dB, vzduchová neprůzvučnost B3 $DLR > 25-34$ dB. Pod výplní bude osazen železobetonový sokl. Barevné řešení bude navrženo v dalším projekčním stupni.

Na mostě SO 05-203 je výplň plně odrazivá dle TP 104 v kategorii A0. Sloupky na mostním křídle a na mostě jsou z ocelových válcovaných profilů kotvených do konstrukce mostu. Nad mostním závěrem bude výplň v provedení, které umožňuje požadované posuny. Zvuková pohltivost A0, vzduchová neprůzvučnost B3 $DLR > 25-34$ dB.

Změna dokončené stavby (nástavba, přístavba nebo stavební úpravy) se navrhuje z důvodu změny v užívání stavby: ☒ ne

☐ ano

Pokud ano, uvést nový způsob užívání stavby:.....

Statistické údaje (u staveb obsahujících byty):

Nová výstavba:

počet bytů.....

užitková plocha všech bytů v m^2 (bez plochy nebytových prostor).....

Změna dokončené stavby (nástavba, přístavba, stavební úprava):

počet nových bytů.....

počet zrušených bytů.....

počet bytů, ve kterých se provádí stavební úpravy.....

užitková plocha všech bytů v m^2 (bez plochy nebytových prostor).....

V. U dočasného stavebního záměru

Doba trvání:

Návrh úpravy pozemku po jeho odstranění:

VI. Údaje o místě stavebního záměru

(stavební pozemek popřípadě pozemky, které se mají použít jako staveniště)

obec	katastrální území	parcelní č.	druh pozemku podle katastru nemovitostí	výměra [m^2]
Vysoké Mýto	Vysoké Mýto		viz příloha – záborový elaborát	
Džbánov	Džbánov u Vysokého Mýta			

Jedná-li se o více pozemků, připojují se údaje obsažené v tomto bodě v samostatné příloze:

☒ ano ☐ ne

VII. Zhotovitel stavebního záměru – stavební podnikatel

Název a sídlo stavebního podnikatele (pokud je znám), IČ, bylo-li přiděleno

Zhotovitel stavby bude vybrán na základě výběrového řízení.

VIII. U staveb financovaných z veřejného rozpočtu – jméno a příjmení fyzické osoby vykonávající technický dozor stavebníka s oprávněním podle zvláštního právního předpisu

Technický dozor bude vybrán na základě výběrového řízení.

IX. Předpokládaný termín zahájení a dokončení stavebního záměru

Zahájení 01/2023

Dokončení 07/2026

X. Orientační náklady na provedení stavebního záměru:

SO 05-101	Hlavní trasa	880.931.813 Kč
SO 05-111	MÚK Vysoké Mýto - Západ	83.002.147 Kč
SO 05-112	MÚK Džbánov	60.177.858 Kč
SO 05-190.2	Portály pro dopravní značení	8.493.408 Kč
SO 05-201	Most na D35 v km 40,449	37.791.023 Kč
SO 05-202	Most na D35 v km 40,602	27.201.079 Kč
SO 05-203	Most na D35 v km 41,169	96.839.539 Kč
SO 05-204	Most na D35 v km 42,102	30.256.088 Kč
SO 05-206	Most na D35 v km 43,612	34.996.636 Kč
SO 05-207	Most na D35 v km 44,585	12.039.625 Kč
SO 05-251	Opěrná zeď v km 41,205	2.277.856 Kč
SO 05-301	Kanalizace D35 - km 38.488 - 44.500	57.785.326 Kč
SO 05-360	DUN č.1 v km 39.550	13.391.273 Kč
SO 05-361	DUN č.2 v km 39.990	10.071.766 Kč
SO 05-362	DUN č.3 v km 41.930	11.600.580 Kč
SO 05-363	DUN č.4 v km 43.560	11.600.580 Kč
SO 05-364	DUN č.5 v km 43.800	10.940.241 Kč
SO 05-760	PHS a protihlukové stavební úpravy	78.898.190 Kč

XI. Užití sousedního pozemku nebo stavby

K provedení stavebního záměru má být použit sousední pozemek (stavba) ☐ ano ☒ ne

Pokud ano, je vyjádření vlastníka této nemovitosti připojeno v samostatné příloze.

XII. Posouzení vlivu stavby / její změny na životní prostředí podle zvláštního právního předpisu

- ☐ stavba / změna stavby nevyžaduje posouzení jejích vlivů na životní prostředí
- ☐ nevztahuje se na ni zákon č. 100/2001 Sb. ani § 45h a 45i zákona č. 114/1992 Sb.
 - ☐ stanovisko orgánu ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., kterým tento orgán vyloučil významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti, pokud je vyžadováno podle zákona č. 114/1992 Sb.
 - ☐ sdělení příslušného úřadu, že stavba / její změna, která je podlimitním záměrem, nepodléhá zjišťovacímu řízení, je-li podle zákona č. 100/2001 Sb. vyžadováno
 - ☐ závěr zjišťovacího řízení, kterým se stanoví, že stavba / její změna nemůže mít významný vliv na životní prostředí, pokud je vyžadován podle zákona č. 100/2001 Sb.
- ☒ stavba / změna stavby vyžaduje posouzení jejích vlivů na životní prostředí:
- ☒ žadatel doloží závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí
 - ☒ doloží verifikační závazné stanovisko podle § 9a odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb.

V Ostravě dne 29. 3. 2022


Ing. Šárka Pojerová
obchodní náměstek

INKOS - OSTRAVA, a.s.
Havlíčkovo nábř. 696/22
701 52 OSTRAVA
DIČ: CZ48394637 -3-