27-08-2024

Městský úřad Jáchymov
František Holý
starosta města
náměstí Republiky 1
362 51 Jáchymov

V Praze dne 27.8.2024

Žádost o projednání studie rekonstrukce ulice K Lanovce, Jáchymov
--ve věci Smlouvy o spolupráci ze dne 18.07.2022--

Vážený pane starosto,

na základě Smlouvy o spolupráci ze dne 18.07.2022 a průběžných projednání s pracovní skupinou města Jáchymov Vám předkládáme studii stavby **„Rekonstrukce ulice K Lanovce, Jáchymov"** a **žádáme Vás o projednání a odsouhlasení** studie v zastupitelstvu města.

Po odsouhlasení studie ze strany města přistoupíme k zahájení prací na vypracování projektu pro povolení stavby dle stavebního zákona, který budeme v případě potřeby opět konzultovat s pracovní skupinou.

Vaše vyjádření k projektové dokumentaci prosím zašlete formou datové zprávy naší společnosti BRATRSTVÍ s.r.o., příp. poštou na korespondenční adresu:

IMOS development otevřený podílový fond
K rukám Ing. Jiřího Heinla
Gajdošova 4392/7
615 00 Brno

V případě jakýchkoli dotazů nás můžete kontaktovat také formou e-mailu na adresu heinl@imosdevelopment.cz nebo odehnal@imosdevelopment.cz .

Děkujeme předem za Vaši součinnost.

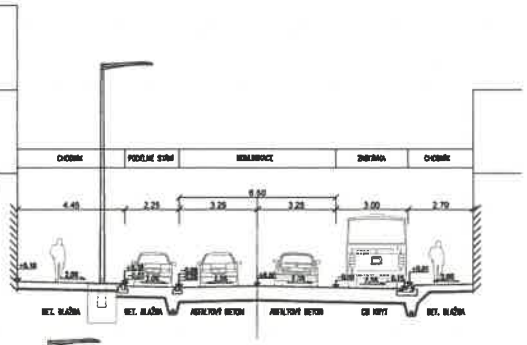
Přílohy:
studie Rekonstrukce ulice K Lanovce, Jáchymov (technická zpráva, uliční profily, přehledná situace, situace dopravního řešení)

S pozdravem

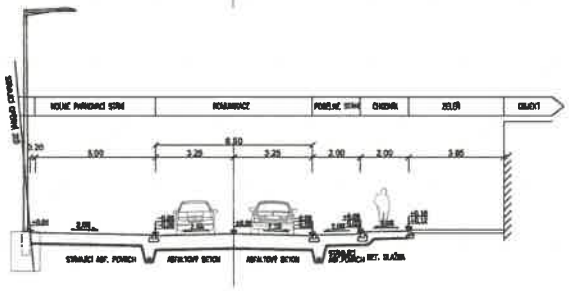
BRATRSTVÍ s.r.o.
Ing. Petr Zeman, jednatel

BRATRSTVÍ s.r.o.
Ing. Jiří Rulíšek, jednatel

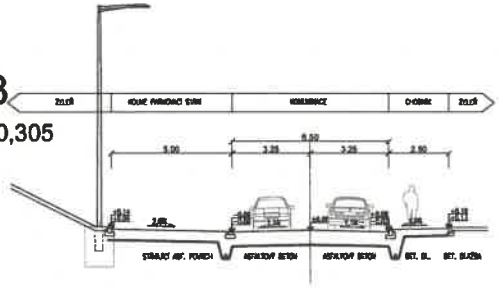
U1
km 0,060



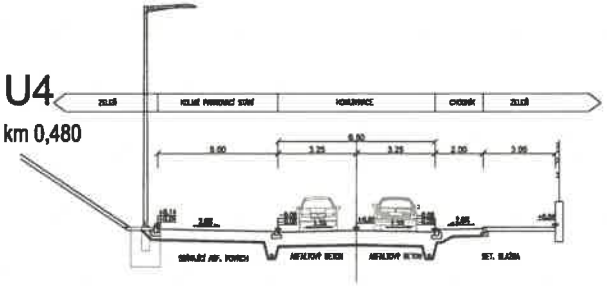
U2
km 0,160



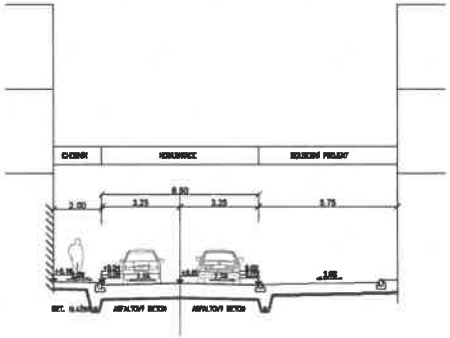
U3
km 0,305



U4
km 0,480



U5
km 0,620



Výškový systém: B.p.v.
Souřadnicový systém: JTSK

Atelier DPK, a.r.o. Šumavská 416/15 602 00 Brno tel./fax: 541240518 atelier@atelier-dpk.cz	GENERÁLNÍ PROJEKTANT	
	ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT: Ing. Kateřina Mičová Polesná	
	VYPRACOVAL: Ing. František Havlí	

INVESTOR IMOS development otevřený podílový fond Pobřežní 620/3, 186 00 Praha 8	DATUM 08/2024
	ČÍSLO ZAKÁZKY ZPRACOVATELE 22_114
NÁZEV ZAKÁZKY REKONSTRUKCE UL. K LANOVCE, JÁCHYMOV	ČÍSLO ZAKÁZKY OBJEDNATELE .....
STUPEŇ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE STUDIE	MĚŘÍTKO 1:150
OBJEKT	FORMÁT 3xA4
ČÁST	PARÉ
DOKUMENT (VÝKRES) Uliční profily	ČÍSLO VÝKRESU / REVIZE 005 / 01

Studie
Rekonstrukce ulice K Lanovce, Jáchymov

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název stavby:	**Rekonstrukce ulice K Lanovce, Jáchymov**
Místo stavby:	ul. K Lanovce, Jáchymov
Katastrální území:	Jáchymov [656437]
Investor:	IMOS development otevřený podílový fond Sokolovská 700/113a, Praha 186 00
Zpracovatel:	**ATELIÉR DPK, s.r.o.** Šumavská 416/15 602 00 Brno
Zodpovědný projektant:	Ing. Kateřina Mičová Polesná
Zpracoval:	Ing. František Havíř

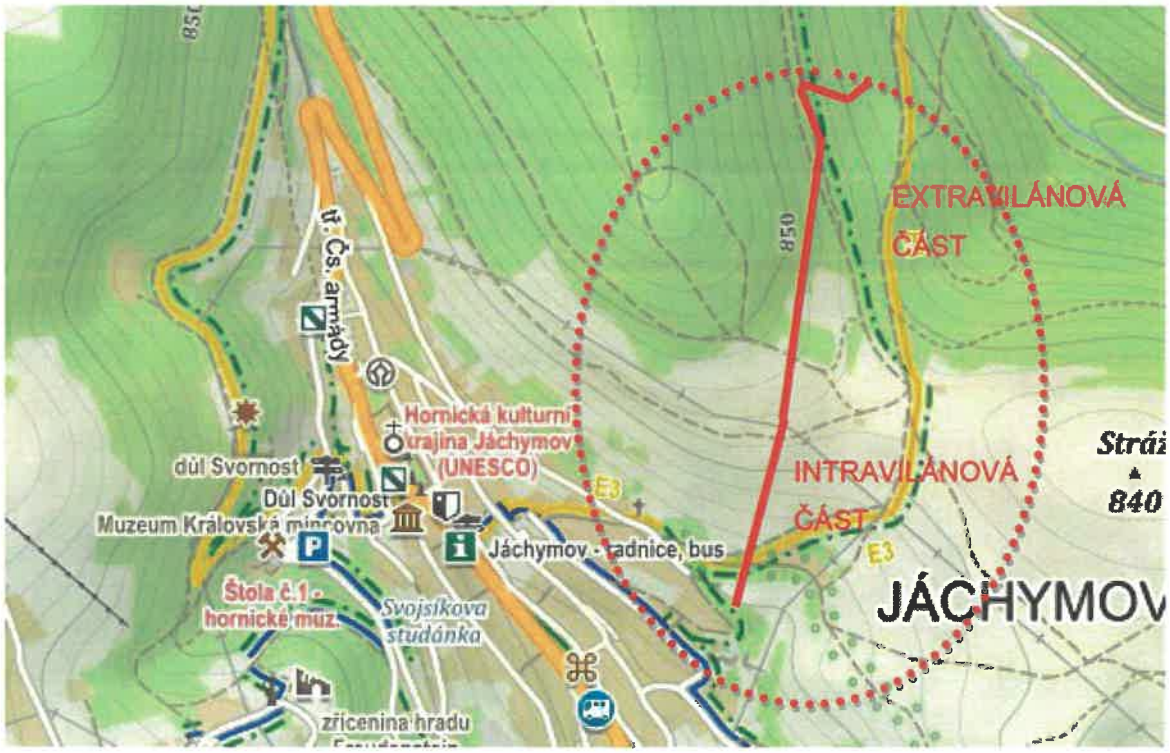
Seznam příloh:

001	Textová část	
002	Situace dopravního řešení – I. část	1:500
003	Situace katastrální	1:625
004	Situace dopravního řešení – II. část	1:625
005	Uliční profily	1:150

2. ÚVOD

Návrhem této studie je rekonstrukce ulice K Lanovce v městě Jáchymov. V areálu bývalého dolu Bratrství je plánována výstavba apartmánových domů a další rozšíření lyžařského areálu Klínovec. Součástí těchto staveb je realizace nových inženýrských sítí, které budou umístěny v ulici K Lanovce. Tato je zároveň jedinou příjezdovou cestou ke zmíněným stavebním záměrům.

Studie se zabývá rekonstrukcí ulice K Lanovce, která bude navazovat na výstavbu inženýrských sítí v prostoru komunikace. Trasa komunikace je ve studii rozdělena na intravilánovou a extravilánovou část.
Intravilánová část má délku 710m, extravilánová část 1150m. Rozhraní těchto částí je umístěno ve staničení km 0,710, kde je ve stávajícím stavu poslední objekt, který je na komunikaci v rámci zastavěného území dopravně napojen.



3. PODKLADY

Projekt vycházel z těchto podkladů:
- Katastrální mapa (digitální forma)
- Geodetické zaměření dané lokality
- Technická mapa
- Platné zákony a vyhlášky

4. NÁVRH STAVEBNÍCH ÚPRAV A DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ

Stávající stav pozemních komunikací

Ulice K Lanovce je vedena jako místní komunikace, v majetku města Jáchymova. Povrch komunikace je proveden z asfaltového betonu, který vykazuje značné poruchy konstrukcí.

Doprava je řešena v režimu „Zóny 30", ve stávajícím stavu nicméně nejsou navrženy žádné prvky, které dle příslušných TP takovouto zónu definují.
V rámci dopravní studie budou proto navrženy další úpravy, které povedou ke zklidnění dopravy, vyšší bezpečnosti zejména chodců, tak, aby byl dodržen charakter zóny 30.
Jedná se o vybudování příčných prahů, od komunikace budou stavebně odlišena parkovací stání, chodníky, místa ležící mimo pozemní komunikaci a další zpevněné plochy, které jsou nyní většinou provedeny jednolitě z asfaltového betonu.

Pod prostorem ulice K Lanovce je veden Klínovecký potok, který je zatrubněn v celé délce řešeného úseku v intravilánu. V rámci podkladů, které byly pro studii dodány, nebylo zjištěno konstrukční a technické řešení tohoto zatrubnění, předpokládá se vedení v rámových propustcích či betonové troubě, která vede spolu s ostatními inženýrskými sítěmi pod povrchem asfaltové komunikace ulice. Pozemky, ve kterých je vedeno zatrubnění, jsou v majetku Povodí Ohře, s.p.

V rámci stavby budou dotčeny pozemky města, případně ČR a jejich správců. Předpokládá se, že dopravní prostor ulice K Lanovce bude nadále ve správě města Jáchymova.

Technický popis dopravního řešení - INTRAVILÁN

Začátek stavebních prací je navržen v km 0,025. Zde je navržen přechod pro chodce, který je ve stejné poloze, jako ve stávajícím stavu.

Šířka komunikace je v celé délce navržena 6,5m, a to s ohledem na provoz hromadné dopravy – autobusů. Povrch komunikace je navržen z asfaltového betonu, komunikace má střechovitý příčný sklon. V některých místech je vozovka lokálně zúžena na 6,0m. Podél komunikace jsou navrženy chodníky, jejichž povrch je navržen z betonové dlažby. Od komunikace jsou tyto chodníky odděleny silničním obrubníkem převýšeným +12cm.

Ke komunikaci jsou střídavě i společně připojena kolmá parkovací stání. Tato stání jsou navržena délky 5m, mají povrch z asfaltového betonu. Nová parkovací stání budou od komunikace jsou oddělena nájezdovým obrubníkem převýšeným +2cm. Povrch upravovaných parkovacích stání (3+9 – viz. řez U1) je navržen z betonové dlažby. Stávající povrch parkovacích stání budou ponechán a pouze bude přeznačeno vodorovné značení případně bude osazeno nové svislé značení. Navazuje-li na parkovací stání chodník, pak je od prostoru stání oddělen silničním obrubníkem převýšeným +10cm. Šířka parkovacích stání je 2,5m, krajní parkovací stání jsou rozšířena na 2,75m.
V rámci parkovacích stání jsou navržena také vyhrazená stání pro vozidla osob ZTP. Tato parkovací stání jsou řešena buďto jako samostatná stání šířky 3,5m, nebo jako dvojitá stání se společnou manipulační plochou šířky 1,2m, přičemž tato dvojitá stání mají šířku min. 5,8m. Manipulační plochy vyhrazených stání jsou napojeny na chodníky sníženou hranou, případně jsou tato stání navržena v dosahu snížené hrany chodníku.

V km 0,050 jsou v místě stávajících nácestných zastávek navrženy v obou směrech zastávky zálivové. Délka nástupní hrany je navržena 15m, povrch zastávek bude proveden z cementobetonu. Šířka chodníku v místě zastávky je min. 2,5m. Zastávka je od komunikace oddělena bezbariérovým obrubníkem převýšeným +16cm.

V km 0,125 je navrženo místo pro přecházení, kterým je převeden chodník z levé strany komunikace na pravou. Je řešeno příčným prahem délky 6m vč. rampových částí. Příčný práh je navržen z betonové dlažby. Chodník po levé straně je napojen na stávající chodník, chodník po pravé straně je průběžný od začátku úseku dále. Místo pro přecházení má šířku 3m a délku 6,5m.

V km 0,260 je navrženo místo pro přecházení šířky 3m. Toto místo pro přecházení řeší bezbariérový přístup k navrženým ZTP parkovacím stáním

Od km 0,310 je po pravé straně navržen chodník šířky 2m. Lokálně je chodník zúžen na 1,65m. Povrch chodníku bude z betonové dlažby, příčný sklon 2% do vozovky.

V km 0,310 je navržena nácestná zastávka, která je umístěna ve stávající poloze. Chodník v místě zastávky má šířku 2,5m. Hrana zastávky je osazena bezbariérovým obrubníkem převýšeným +16cm. Délka nástupní hrany je 15m.

V km 0,330 je ve stávajícím stavu příčný práh, který zůstane zachován.

V km 0,440 je zprava připojen dopravně významný sjezd do průmyslového areálu. Délka napojení je 18,2m, poloha a technické řešení sjezdu je zachováno stávající. Komunikace do areálu pokračuje v šířce 6m, v místě sjezdu jsou navrženy směrové oblouky o poloměru 9m a 3m. Povrch sjezdu je z asfaltového betonu. V místě napojení je navrženo vodorovné značení pro odlišení místa ležícího mimo PK. Rozhledové poměry odpovídají dopravně významnému sjezdu na rychlost 30km/h a křížení účelové a místní komunikace.

V km 0,450 je ve stávajícím stavu příčný práh, který zůstane zachován.

V km 0,502 je zprava připojen dopravně významný sjezd do areálu. Délka napojení je 12,15m. Sjezd bude v rámci stavby upraven, bude zde osazen nájezdový obrubník převýšený +2cm a bude provedeno jeho rozšíření na 5m tak, aby bylo možné do sjezdu najet bez nadjetí vozidla do protisměru. Rozhledové poměry odpovídají dopravně významnému sjezdu na rychlost 30km/h a křížení účelové a místní komunikace.

V km 0,520 je vpravo navržena zpevněná plocha před trafostanicí. Na této ploše je zakázáno zastavení vozidel. Plocha je zpevněna, bude provedena z betonové dlažby v úrovni sousedních parkovacích stání. Je zde navrženo svislé i vodorovné dopravní značení pro zákaz zastavení v délce 13m. Alternativně je možné plochu provést z asfaltového betonu.

Od km 0,535 je respektována studie – sousední projekt. V tomto místě bude komunikaci lemovat chodník po její levé straně. Zprava budou ke komunikaci připojena podélná parkovací stání, sjezdy a další plochy. Po pravé straně je v rámci sousední studie také navržen chodník pro obsluhu podélných stání. Tento chodník naváže na prostor před trafostanicí a navržený chodník popsaný výše.

V km 0,590 je navrženo místo pro přecházení, které je v místě stávajícího příčného prahu. Šířka místa pro přecházení je 3m, délka 6,5m.

Od km 0,680 jsou po levé straně ke komunikaci připojeny řadové garáže. Jejich připojení je přes zpevněnou manipulační plochu. Od komunikace je tato plocha oddělena nájezdovým obrubníkem převýšeným +2cm až +5cm pro lepší vyrovnání výškového rozdílu garáží a komunikace.

V km 0,710, za prostorem řadových garáží, je označen začátek / konec zóny 30.

V km 0,725 je navržen příčný práh při vjezdu do obce. Délka včetně rampových částí je 6m, délka jednotlivých rampových částí je 1,5m a jejich sklon 1:10. Práh je navržen z betonové dlažby.

V km 0,710 končí úsek intravilánové části řešené rekonstrukce.

Výškové řešení komunikace zůstává stávající, v rámci rekonstrukce dojde k drobným výškovým úpravám zejména kvůli vyrovnání nivelety v místech poklesů konstrukcí.

Odvodnění komunikací zůstává řešeno do uličních vpustí, v dalším stupni PD bude prověřeno, zda je ve stávajícím stavu těchto vpustí dostatečný počet, a zda je odvodňovací zařízení funkční, či zda bude rekonstruováno nebo přeřešeno.

Povrchy zpevněných ploch jsou navrženy:

- Hlavní dopravní prostor komunikace	asfaltový beton
- Autobusové zastávky zálivové	cementobetonový kryt
- Parkovací stání	betonová dlažba
- Příčné prahy v prostoru komunikace	betonová dlažba
- Chodníky	betonová dlažba
- Chodníkové přejezdy do samostat.sjezdů	betonová dlažba
- Sjezdy dopravně významné	asfaltový beton

Lemování zpevněných ploch je navrženo těmito obrubami:

- Silniční obrubník převýšený +12cm	chodník od komunikace
- Silniční obrubník převýšený +10cm	chodník od parkovacích stání
- Nájezdový obrubník +2cm	snížené hrany, samostatné sjezdy
- Chodníkový obrubník +6cm	chodník od zeleně či kačírku
- Bezbariérový obrubník +16cm	hrany autobusových zastávek

Doprava v klidu

V území je ve stávajícím stavu vyznačeno dopravním značením 193 parkovacích stání.
Tento počet parkovacích stání byl vypočten s použitím systému číslovaných stání (celkem 159) ve městě, a dále byla spočtena i další parkovací stání, která jsou v ulici K Lanovce vyznačena vodorovným dopravním značením.
Zahrnutím dalších sousedních projektů a studií došlo k úbytku parkovacích stání, například v místě tzv. Tabačky došlo ke snížení počtu stání z důvodu respektování návrhu zpevněných ploch. Toto dopravní řešení považujeme za nevhodné, neboť zrušená parkovací stání sloužila pro potřeby protějších bytových domů.

V rámci studie je v lokalitě uvažován celkový budoucí počet 157 parkovacích stání.

Z navrženého počtu jsou v každé podružné parkovací ploše navržena dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. vyhrazená stání pro vozidla osob ZTP, která jsou popsána výše. Celkem je takto navrženo 12 stání pro ZTP.
Ve stávajícím stavu jsou v území také navržena parkovací stání pro ZTP, nicméně jejich označení se kryje s rezervovanými parkovacími místy, takže jejich použití jako ZTP stání zde není zcela prokazatelné. Ve stávajícím stavu také tato ZTP stání ve většině případů nepřiléhají k pěším trasám. Z těchto důvodů ve studii jejich součet není řešen.
V rámci studie je tedy počet parkovacích stání navýšen, počet ZTP stání je adekvátní a tato stání jsou napojena na pěší trasy.

Technický popis dopravního řešení - EXTRAVILÁN

Od km 0,710 je komunikace vedena v extravilánu. Nejvyšší dovolená rychlost na komunikaci se předpokládá 50 km/h. Tomu odpovídají i rozhledové trojúhelníky, které jsou ve studii vyneseny. Největší uvažované vozidlo na komunikaci je autobus délky 15m, odpovídající i kamionu s návěsem, jehož provoz zde ale uvažován není. Obousměrné míjení vozidel je ve všech obloucích prověřeno pro autobus délky 13,7m.

Vozovka je rozšířena ve směru ke korytu potoka. Toto koryto je potřeba upravit, předpokládáme minimálně zpevnění stávajících svahů, popřípadě mírný odklon koryta dále od vozovky. V dalších prověřováních je také možné oddálit komunikaci od potoka provedením zářezu komunikace do protějšího svahu. V této variantě studie je ale komunikace navázána na stávající hranu komunikace na straně opačné než je potok.p

Povrch komunikace je navržen z asfaltového betonu, příčný sklon střechovitý 2,5%. Příčný sklon může být lokálně změněn, jakmile bude dořešeno odvodnění komunikace – odtok dešťových vod do přilehlého potoka.

Šířka komunikace je navržena 6,5m. Komunikace je lemována nezpevněnými krajnicemi o šířkách 0,5m. V místech, kde bude umístěno svodidlo, je nezpevněná krajnice šířky 1,0m.
Ve stávajícím stavu je komunikace šířky 6m, dochází tedy k jejímu rozšíření. Toto rozšíření je navrženo v úseku střídavě na obě strany komunikace.

Směrové vedení trasy je vzhledem k rozšíření srovnáno, výškové řešení bude odpovídat stávající niveletě komunikace.
Po pravé straně komunikace je vodní tok – Klínovecký potok. Po podrobném zaměření koryta potoka bude detailně řešena pravá strana komunikace, při níž budou navržena svodidla či opěrné zdi, které budou z důvodu bezpečnosti dopravy nezbytné. Návrh svodidel a opěrných zdí při pravé straně komunikace není ve studii detailněji řešeno.

Podél komunikace v extravilánu není navržen chodník, a sice vzhledem k velmi stísněným terénním poměrům, kdy komunikace je navržena ve stopě stávající lesní silnice mezi korytem potoka napravo a strmým svahem nalevo. Vzhledem ke vzdálenosti navržené výstavby a jejímu charakteru se nepředpokládá pohyb pěších, případní pěší mohou využít prostor komunikace, na které lze vzhledem k její navržené šířce jejich pohyb označit za bezpečný.

V km 1,400 je stávající křížení dvou lesních cest. Bude zde navržena křižovatka, ve které hlavní cesta povede pravostranným obloukem dále k navrhované výstavbě. Vedlejší cesta povede v přímé, její šířka je 4m, v místě křižovatky je navržen směrový oblouk.

Od tohoto místa pokračuje komunikace v novém staničení, přičemž km 0,000 je umístěn v místě křižovatky (v hraně zpevněné plochy). Délka řešeného úseku je dále 155m. Bezprostředně na křižovatku a oblouk navazuje most přes Klínovecký potok, který bude nutné rozšířit. Šířka vozovky je v tomto místě 9,15m, a to z důvodu bezpečného míjení protisměrně jedoucích vozidel v oblouku.
Stávající mostní konstrukce má šířku 10,25m, rozšíření je navrženo o 2m na 12,25m. Na mostě nebyla provedena diagnostika, vzhledem k uvažovanému nárůstu dopravy na komunikaci a případnému nevyhovujícímu stavebně-technickému stavu lze předpokládat, že bude nutné provést kompletní rekonstrukci.

Šířka komunikace je 6,5m, s nezpevněnými krajnicemi 0,5m po obou stranách komunikace. Podélný sklon komunikace je vzhledem k horskému terénu 8,5%. Příčný sklon se předpokládá střechovitý o hodnotě 2,5%, detailněji bude řešeno v dalším stupni PD.
Rozšíření komunikace je navrženo na obě strany komunikace. Výškové řešení trasy zůstává zachováno, s mírnými výškovými úpravami nivelety. Předpokládá se, že svahování ke stávající komunikaci bude možno použít i k nově navržené trase. V případě, že toto nebude možné, budou podél komunikace navrženy opěrné zdi. Povrch komunikace je asfaltový, odvodnění vozovky řešeno do přilehlých příkopů či na terén.

V km 0,155 studie končí a navazuje na studii sousedního projektu – navrhovaná zástavba v areálu bývalého dolu Bratrství.

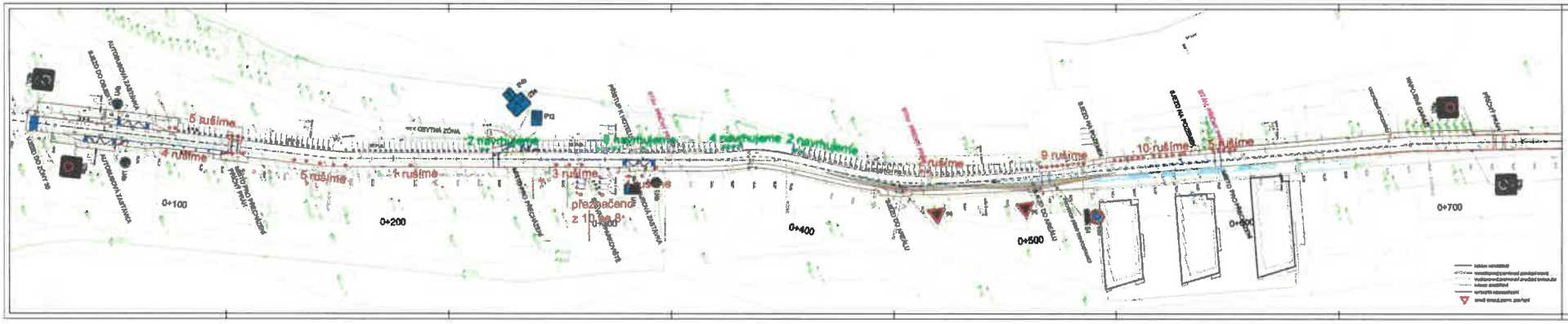
V Brně, srpen 2022, revidováno v srpnu 2024

Ateliér DPK, s.r.o.

Ing. František Havíř

PŘÍLOHA:

Parcela	LV	Vlastník
4973/1	1	Město Jáchymov, náměstí Republiky 1, 36251 Jáchymov
4973/6	1	Město Jáchymov, náměstí Republiky 1, 36251 Jáchymov
1853/10	1	Město Jáchymov, náměstí Republiky 1, 36251 Jáchymov
5247/1	633	Česká republika Povodí Ohře, státní podnik, Bezručova 4219, 43003 Chomutov
5247/3	633	Česká republika Povodí Ohře, státní podnik, Bezručova 4219, 43003 Chomutov
st. 566/1	1282	Léčebné lázně Jáchymov a. s., T. G. Masaryka 415, 36251 Jáchymov
st. 568	1282	Léčebné lázně Jáchymov a. s., T. G. Masaryka 415, 36251 Jáchymov
st. 1574	1282	Léčebné lázně Jáchymov a. s., T. G. Masaryka 415, 36251 Jáchymov


5 rušíme
4 rušíme
5 rušíme
1 rušíme
3 rušíme
přesazená z 1 na 8
2 navrhujeme
1 navrhujeme
4 navrhujeme
2 navrhujeme
2 rušíme
9 rušíme
10 rušíme
5 rušíme
0+100
0+200
0+300
0+400
0+500
0+600
0+700
OBYTNÁ ZÓNA
IP12
NAVRHUJEME 14 PARKOVACÍCH STÁNÍ
RUŠÍME 20 PARKOVACÍCH STÁNÍ
REKONSTRUKCE UL. K LANOVCI, JÁCHYMOV

0+100
0+200
0+300
0+400
0+500
0+600
0+700
LEGENDA:
REKONSTRUKCE UL. K LANOVCE, JÁCHYMOV