

## Obsah

1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE.....	2
2.	ZDŮVODNĚNÍ STUDIE .....	3
3.	STANOVENÍ ZÁJMOVÉ OBLASTI .....	4
4.	VÝCHOZÍ ÚDAJE PRO NÁVRH VARIANT .....	4
5.	CHARAKTERISTIKY ÚZEMÍ.....	5
6.	ZÁKLADNÍ ÚDAJE NAVRŽENÝCH VARIANT.....	7
7.	CELKOVÉ POSOUZENÍ .....	11
8.	EXPERTÍZA.....	13
9.	ZÁVĚR A DOPORUČENÍ .....	13
10.	PŘÍLOHY .....	13

## 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

### Stavba

Název stavby: D3 Strkov P+L km 86,5 (malá odpočívka)  
Místo stavby: Jihočeský kraj  
Katastrální území: Planá nad Lužnicí  
Druh stavby: novostavba dálniční odpočívky  
Stupeň dokumentace: TES – technicko ekonomická studie

### Zadavatel

IČ: 659 93 390  
Adresa investora: Na Pankráci 546/56, 145 05, Praha 4  
Zakázku zajišťuje: Ředitelství silnic a dálnic ČR, Závod Praha

### Zhotovitel studie

Název: TUBES spol. s r. o.  
Adresa: Nad Zátiším 345/12, 142 00 Praha 4  
IČO: 250 62 255  
DIČ: CZ250 62 255  
Zpracovatelský tým: hl. inženýr projektu: Ing. Svatopluk Kubíček  
silniční část: Pavel Kačírek  
Ing. David Bočánek  
dopravně inženýrská část: Ing. Svatopluk Kubíček  
zábory: Bc. Maxim Starodubcev  
geotechnické podklady: Mg. Miroslav Burjak - INSET s.r.o.

## 2. ZDŮVODNĚNÍ STUDIE

### Vztah k programu rozvoje sítě PK

Studie reaguje na zvětšující se intenzitu dopravy. Výhled zprovoznění dalších úseků dálnice D3 směrem k Rakousku a následně výstavba středočeské části zvyšuje dlouhodobou potřebu zajištění potřebné kapacity pro odstavování především nákladních vozidel na české dálniční síti. S tím je objednatel rovněž veden snahou o zvyšování kvality služeb na dálniční síti.

### Mezinárodní význam

Dálnice D3 je součástí hlavního mezinárodního silničního tahu E55 vedoucího ze Skandinávie přes Německo, Česko, Rakousko a Itálii do Řecka. Dálnice D3 je také součástí sítě TEN-T (Transevropská dopravní síť je síť silničních a železničních koridorů, mezinárodních letišť a vodních cest v Evropské unii).

Dálnice D3 přebírá funkci kapacitního spojení hlavního města Prahy s oblastí jižních Čech, napojuje oblast Tábora a Českých Budějovic na celorepublikovou síť dálnic a ve směru na jih navazuje na silniční a dálniční síť v Rakousku v místě hraničního přechodu Dolní Dvořiště/Wulowitz, kde se napojí na vysokokapacitní silnici S10.

Protože podle všech předpokladů se v horizontu několika příštích let podaří propojit trasu D3 Praha – České Budějovice - Rakousko, získá ještě větší mezinárodní význam, který přinese pravděpodobně ještě vyšší poptávku po odstavování a službách.

### Účel a cíle studie

Účelem této technicko ekonomické studie (TES) je navázat na závěry předchozí vyhledávací studie a v určené poloze prověřit technické možnosti a ekonomické opodstatnění záměru výstavby oboustranné odpočívky Strkov.

### Potřebnost a naléhavost stavby

Stávající kapacita parkovacích stání podél dálničních tahů není dostatečná. Platí to i pro dálnici D3. S výhledem propojení dálnice mezi Prahou, Českými Budějovicemi a Rakouskem se očekává další nárůst poptávky. Má-li se předcházet negativním průvodním jevům, jako je parkování na místech, která k tomu nejsou určena nebo zatížení tranzitní dopravou pro obce podél dálnice, je nutné řešit zvýšení kapacity parkování dálničních odpočívek formou přestavby stávajících nebo výstavbou nových.

### **3. STANOVENÍ ZÁJMOVÉ OBLASTI**

Zájmová oblast se nachází v bezprostřední blízkosti dálnice D3, přibližně v km 86,5. Jedná se o mezikřižovatkový úsek MÚK Planá nad Lužnicí (km 84) a MÚK Soběslav (km 95). Vzdálenost navrhované odpočívky od MÚK Planá nad Lužnicí je cca 2,5 km a od MÚK Soběslav cca 8,5 km. Umístění oboustranné odpočívky je na katastrálním území města Planá nad Lužnicí. Limitujícími prvky pro připojení odpočívky na dálnici jsou dálniční most Koberný, nadjezd převádějící účelovou komunikaci a systém SOS hlásek. Dalšími prvky omezujícími polohu a uspořádání odpočívky vpravo jsou nadzemní vedení 110kV, vodovodní řad DN 800 a rybníky Ovčárský, Košický a Dlouhý. Dalším omezujícím prvkem je koridor veřejně prospěšné stavby „VTL plynovodu Planá nad Lužnicí – Soběslav“. Území navržené pro umístění odpočívky je v současné době využíváno pro zemědělskou produkci nebo se jedná o pozemky plnící funkci lesa. Lokalita byla vybrána z důvodu doplnění rastru odpočívky.

Nejbližší zástavba od místa záměru je městská část Plané nad Lužnicí Strkov. Okraj obce se nachází přibližně 650 m od místa návrhu pravé odpočívky (směr České Budějovice).

### **4. VÝCHOZÍ ÚDAJE PRO NÁVRH VARIANT**

Odpočívka Strkov není součástí materiálu Vyhledávací studie na rozmístění odpočívky na stávajících dálnicích (PUDIS). Její umístění bylo stanoveno zadáním studie a nahradila dříve plánovanou oboustrannou odpočívku v km 72,7 Stoklasná Lhota (s jejíž přípravou se nepočítá z důvodu malé vzdálenosti od Mitrovic). Vytipované místo umožňuje pouze návrh malé odpočívky. Území je limitované výše uvedenými prvky. Z těchto limitů vyplývá, že předmětem návrhu je malá odpočívka ve víceřadém uspořádání dle „Typového návrhu odpočívky na dálnicích“. V průběhu projednávání návrhu s Objednatelem studie byl návrh oboustranné odpočívky rozšířen nad rámec malé odpočívky.

#### **Návaznost na sousední odpočívky**

##### **Současný stav**

V současné době jsou nejbližšími odpočívkami v provozu odpočívky Mitrovice L km 63,7 / Mitrovice P km 63,3 ve směru na Prahu. Ve směru na České Budějovice na dálnici D3 není žádná další odpočívka v provozu.

Odpočívka Mitrovice L (směr Praha) se nachází v km 63,7 a jedná se o střední odpočívku s čerpací stanicí a restaurací. Vzdálenost od navrhované odpočívky je cca 22,8 km. Odpočívka Mitrovice P (směr České Budějovice) se nachází v km 63,3 a jedná se o střední odpočívku s čerpací stanicí. Vzdálenost od navrhované odpočívky je cca 23,2 km.

##### **Výhledový stav**

Ve výhledovém stavu ve směru na Prahu bude i nadále nejbližší odpočívka Mitrovice (L km 63,7 / P km 63,3).

Ve směru na České Budějovice dojde ve výhledovém stavu k realizaci střední oboustranné odpočívky Soběslav v km 98,5. Realizací této odpočívky dojde ke zkrácení vzdálenosti mezi odpočívkou Strkov a sousední odpočívkou směr České Budějovice na 12,0 km.

## 5. CHARAKTERISTIKY ÚZEMÍ

### Údaje o souladu záměru s územně plánovací dokumentací

Záměr není v souladu s územním plánem města Planá nad Lužnicí. Zpracovaná studie prověřuje technické možnosti umístění oboustranné odpočívky v katastrálním území Plané nad Lužnicí. Na základě závěrů TES a jejího projednání s dotčenými obcemi bude třeba vyvolat změnu ÚP a nadřazených ÚPD.

### Morfologické a klimatické poměry

SOUSTAVA	Česko-moravská soustava
PODSOUSTAVA	Středočeská pahorkatina
CELEK	Táborská pahorkatina
PODCELEK	Soběslavská pahorkatina
OKRSEK	Sezimovoústecká pahorkatina

Zájmové území je situováno na východní straně Soběslavské pahorkatiny. V užším pojetí lze území začlenit k jižní straně mírně zvlněné a peneplenizované části Sezimovoústecké pahorkatiny.

Podle klasifikace klimatických oblastí (Quitt, 1971) lokalita přísluší do mírně teplé oblasti, rajónu MT7, který se vyznačuje normálně dlouhým a mírně suchým létem a krátkou, mírně chladnou, suchou až mírně suchou zimou. Průměrná roční teplota je 7°C. Ve vegetačním období je srážkový úhrn 400-450 mm, v zimním období je 250-300 mm.

### Pedologické poměry

V nezastavěném prostoru, v místech tvořených kvarténními jíly zvětralinami, se uplatňuje především genetický půdní představitel dle KPP pseodoglej [7.53.01]. Pseudogleje se vyskytují převážně na rovině nebo úplné rovině se všesměrnou expozicí a celkovým obsahem skeletu do 25 %. Jsou to půdy hluboké až středně hluboké v mírně teplém, vlhkém klimatickém regionu a velmi málo produkční s třídou ochrany IV. a bodovou výnosností 33.

### Geologické poměry

Z regionálně-geologického hlediska náleží zájmová oblast a blízké okolí k jednotce jihočeského Moldanubika a sedimentům Třeboňské pánve. Moldanubikum je obvykle členěno na jednotvárnou a pestrou sérii. V zájmovém území se vyskytuje pouze série monotónní.

### Předkvarténní podloží

Převážnou část skalního podloží tvoří pararuly, které nikde nevycházejí na povrch. Jedná se o pararuly biotitické, amfibol-biotitické, biotiticko-sillimanitické, místy až migmatitizované. Jsou překryty kvarténními sedimenty. Eluvia mají charakter hlinitých písků, slídnatých, místy s drobnými úlomky či střípky. Velmi až zcela zvětralé pararuly jsou intenzivně rozpukané, vyplněné hlinitým pískem. Mírně až slabě zvětralé pararuly jsou středně až silně rozpukané, těžce rozpojitelné.

### Terciér

Sedimenty Třeboňské pánve jsou zastoupeny především miocénním Mydlovarským souvrstvím. Toto souvrství je zastoupeno především jíly a jílovitými písčky. Tyto uloženiny jsou z části překryty kvarténními sedimenty.

### Kvarténní pokryv

Horniny skalního podkladu a terciérní pánevní uloženiny jsou překryty kvarténními sedimenty v mocnosti až 2,5 m. V zájmovém území lze rozlišit v rámci kvarténního pokryvu holocénní náplavy fluviálního původu, a dále deluviální hlinité písčky s úlomky až písčito-kamenité suti.

### Hydrologické, hydrogeologické a hydrochemické poměry

Z hydrologického hlediska oblast výstavby náleží do povodí Labe, dílčího povodí Lužnice a Vltava od Lužnice po Otavu a dále Lužnice od Nežárky po ústí (1-07-04).

Z hydrogeologického hlediska spadá do rajonu č. 6320 – krystalinikum v povodí střední Vltavy. Oběh podzemní vody je zde vázán především na zvětralinovou zónu pararul (průlinová propustnost) a částečně na mělkou zónu podpovrchového rozpukání hornin (puklinová propustnost). Celkově je prostředí slabě propustné. Oběh vody v terciérním a kvarténním horizontu je závislý na srážkách.

Průměrný koeficient transmisivity u terciérních kolektorů (jíly) je udáván v rozmezí  $T = 1,7 \cdot 10^{-4}$  až  $1,5 \cdot 10^{-5}$  m<sup>2</sup>/s. Transmisivita je hodnocena jako nízká.

U mělké kvarténní zvodně se koeficient transmisivity pohybuje v rozmezí  $T = 10^{-5}$  až  $10^{-6}$  m<sup>2</sup>/s.

Hladina podzemní vody kopíruje tvar terénu a je závislá na dotaci ze srážek v blízkém okolí zájmového území. Generelní směr proudění podzemní vody je shodný se sklonem terénu.

Z laboratorních rozborů podzemní vody odebrané z archivních vrtů v oblasti terciérního kolektoru se voda hodnotí jako slabě kyselá až neutrální, tvrdostí měkká. Celková mineralizace se pohybuje okolo 250 mg/l a se zvýšeným obsahem železa.

### Geodynamické jevy

Tektonické poruchy jsou v širším měřítku území předpokládány východozápadním směrem. Větší význam této tektoniky nemá pro stavbu.

V trase projektovaných odpočíváků nejsou zaznamenány žádné projevy nestability území. Rovněž žádné poddolované území není v trase registrováno.

Podle mapy seismických oblastí a hlavních zemětřesení patří území do oblasti s nízkou intenzitou otřesů nižších než IV. Mercalli-Cancani-Siebergova stupnice.

### Radonový index

Radonový index zájmové oblasti je dle základní geovědní mapy radonového rizika nízký – stupeň 1. Skutečnou míru radonového rizika a radonový index předmětného prostoru se stanovuje na základě měření in situ (radonový průzkum).

### **Oblasti surovinových zdrojů a jiných přírodních bohatství**

Stavbou nebudou dotčena ložiska nerostných surovin, ani dobývací prostory. V navržené trase záměru ani v její blízkosti se nenachází ložiska vyhrazených nerostů ani chráněná ložisková území.

Stavba nezasahuje do ochranných pásem přírodních léčivých zdrojů.

### **Velkoplošná zvláště chráněná území**

V záměru nezasahuje do evropsky významné lokality ani chráněného území v rámci soustavy Natura 2000. Záměr nekoliduje s žádným nadregionálním biokoridorem.

### **Stávající inženýrské sítě**

Pravá odpočívka je navržena v prostoru stávajícího vodovodního řadu DN 800 vrchního vedení VVN 110kV. Návrh respektuje polohu těchto sítí a nepředpokládá jejich přeložky. Levá odpočívka není v kolizi s inženýrskými sítěmi.

## **6. ZÁKLADNÍ ÚDAJE NAVRŽENÝCH VARIANT**

Studie předpokládá umístění oboustranné odpočívky. Vzájemná poloha levé a pravé odpočívky je vstřícná. Jejich umístění vychází z konfigurace daného území a velkého množství limitujících prvků. Z tohoto důvodu levá a pravá odpočívka vychází z jiného typového uspořádání. V případě pravé odpočívky dochází zároveň k odklonu osy odpočívky od osy dálnice. Nedochází tedy k symetrii ani podobnosti návrhů.

### **Levá odpočívka**

Návrh levé odpočívky vychází z typového uspořádání pro malou odpočívku jednořadou. Vzhledem ke snaze minimalizovat zásah do pozemků PUPFL je část určená ke stání pro nákladní automobily navržena jako víceřadá. Prostor odpočívky je rozdělen do dvou za sebou umístěných částí.

V první vjezdové části jsou umístěna stání pro osobní automobily a jedno stání pro autobus. Na příjezdové komunikaci pro nákladní automobily, která je vedena mimo prostor pro osobní automobily, je umístěno kontrolní stanoviště Policie ČR a Celní správy. Mezi příjezdovou komunikací pro nákladní automobily a stání pro osobní automobily je umístěna klidová a odpočinková zóna a workout. Za stání pro osobní automobily ve směru od dálnice je umístěno sociální zařízení, prostor pro dětské hřiště a další klidová a odpočinková zóna.

V druhé navazující vjezdové části jsou umístěna stání pro nákladní automobily a 2 autobusy. Stání pro autobusy jsou umístěna v těsné blízkosti sociálního zařízení a odpočinkové a klidové zóny.

Sociální zařízení je umístěno na rozhraní první a druhé části odpočívky. Workout, prostor pro dětské hřiště a klidová a odpočinková zóna jsou umístěny v první části odpočívky okolo stání pro osobní automobily. Prostor odpočívky je od dálnice odstíněn clonící stěnou z gabiónů.

Navržené počty parkovacích stání:

Nákladní vozidla	20 míst
Karavany	1 místo
Autobusy	4 místa
Osobní automobily	25 míst včetně 2 míst vyhrazených pro vozidla přepravující osoby se sníženou schopností pohybu

Pod nepojížděnou plochou u druhé řady nákladních stání lze umístit technologické celky, jako například ČOV, DUN a podobně. Toto rozmístění bude navrženo v následné fázi projektové přípravy.

Součástí výsledného návrhu budou vegetační úpravy s výsadbami dřevin pro zajištění alespoň částečného zastínění na odpočívce.

### **Pravá odpočívka**

Návrh pravé odpočívky vychází z typového uspořádání pro malou odpočívku víceřadou. Odpočívka je navržena na základě omezujících prvků, kterými jsou vrchní vedení 110kV a vodovodní řad DN800. Osa odpočívky je odkloněna od osy dálnice. Osa odpočívky, resp. osa průjezdných komunikací, je navržena rovnoběžně s osou vrchního vedení 110 kV tak, aby vrchní vedení přecházelo odpočívku nad komunikací a nebylo pod ním umístěno parkovací stání. Posun odpočívky mimo vrchní vedení není možný z důvodu kolize s koridorem pro VTL plynovod Planá nad Lužnicí – Soběslav.

Prostor odpočívky je rozdělen na část pro osobní vozidla, část pro autobusy a na část pro nákladní vozidla. Část pro nákladní vozidla je dvouřadá a je umístěna nejbližší k dálnici. Na tuto část navazuje parkovací stání pro autobusy a v nejvzdálenější části od dálnice jsou umístěna stání pro osobní automobily. Za vjezdovou rampou dochází k rozdělení dopravního proudu, kdy se nákladní automobily odpojují do první průjezdné komunikace, druhá průjezdná komunikace je určena pro obsluhu stání pro autobusy. Třetí komunikace je určena pro příjezd ke stání pro osobní automobily.

Mezi prostorem pro autobusy a osobní automobily je situována odpočinková a klidová zóna a sociální zařízení. Za stáním pro osobní automobily je zřízena další odpočinková a klidová zóna, dětské hřiště a workout. Na nepojížděných plochách kolem parkovacích stání pro nákladní automobily jsou rovněž navrženy odpočinkové a klidové zóny.

Na vjezdové části stání pro nákladní vozidla je zřízeno kontrolní stanoviště Policie ČR a Celní správy.



Navržené počty parkovacích stání:

Nákladní vozidla	20 míst
Karavany	1 místo
Autobusy	4 místa
Osobní automobily	25 míst včetně 2 míst vyhrazených pro vozidla přepravující osoby se sníženou schopností pohybu

Pod vybranými nepojížděnými plochami lze umístit technologické celky, jako například ČOV, DUN a podobně. Toto rozmístění bude navrženo v následné fázi projektové přípravy.

Součástí výsledného návrhu budou vegetační úpravy s výsadbami dřevin pro zajištění alespoň částečného zastínění na odpočívce.

### **Vyvolané přeložky a úpravy**

Umístěním levé odpočívky nevzniká potřeba přeložek nebo úprav stávajících komunikací. V případě pravé odpočívky dochází k přeložce komunikace zajišťující obsluhu přilehlých pozemků, která je nově vedena podél odpočívky.

Záměrem dochází k přerušení migračního koridoru pro drobná zvířata vedoucího propustkem pod dálnicí. V rámci návrhu budou zřízeny propustky pod vjezdovou rampou u levé odpočívky a výjezdovou rampou u pravé odpočívky, které budou napojeny na stávající propustek tak, aby bylo zajištěno zachování migračního koridoru.

### **Vodohospodářské řešení**

#### **Současný stav**

Dálnice D3 v km 86 – 87 je odvodněna středovou kanalizací se zaústěním do retenční nádrže vpravo dálnice km 86,2. Odpad z RN veden otevřeným příkopem do přítoku Strkovského rybníka.

#### **Navrhovaný stav – levá odpočívka**

##### **Dešťové vody**

Levá odpočívka bude odvodněna samostatným systémem dešťové kanalizace. Srážkové vody odvodnění povrchu vozovek budou havarijně zabezpečeny. Návrh havarijního zabezpečení bude splňovat ČSN 75 6551 Odvádění a čištění odpadních vod s obsahem ropných látek, ČSN EN 858 -1,2 Odlučovače lehkých kapalin. Umístění prvků havarijního zařízení (DUN + OLK) se uvažuje pod vybranými nepojížděnými plochami na severní straně odpočívky ve směru na Prahu. Objem odtoků srážkový vod z odvodnění bude regulován v retenční nádrži (RN). Návrh retenčního objemu bude řešen v souladu s TP 83 s uvažovaným odtokem max. 10 l/s/ha. Preferuje se návrh podzemní zemní RN, navrhuje se umístění RN ve společné sestavě DUN+OLK+RN. Dešťová kanalizace odpadu RN se navrhuje zaústit do dešťové kanalizace odvodnění D3.

## Navrhovaný stav – pravá odpočívka

### Dešťové vody

Pravá odpočívka bude odvodněna samostatným systémem dešťové kanalizace. Srážkové vody odvodnění povrchu vozovek budou havarijně zabezpečeny. Návrh havarijního zabezpečení bude splňovat ČSN 75 6551 Odvádění a čištění odpadních vod s obsahem ropných látek, ČSN EN 858 -1,2 Odlučovače lehkých kapalin. Umístění prvků havarijního zařízení (DUN + OLK) se uvažuje vzhledem k příčnému klopení pod vybranými nepojížděnými plochami na západní straně odpočívky ve směru na České Budějovice. Objem odtoků srážkových vod z odvodnění bude regulován v retenční nádrži (RN). Návrh retenčního objemu bude řešen v souladu s TP 83 s uvažovaným odtokem max. 15 l/s/ha. Preferuje se návrh podzemní zemní RN, navrhuje se umístění RN ve společné sestavě DUN+OLK+RN. Odpad RN se navrhuje v délce cca 100 m otevřeným korytem do Strkovského rybníka.

### **Splaškové vody, zabezpečení pitnou vodou**

V případě návrhu nového veřejného samostatného objektu WC (viz Typové řešení korporátních toalet na dálničních odpočívkách – minimálně typ VMAT II.), je nutný návrh splaškové kanalizace WC, včetně vodovodní přípojky a ČOV zvláště pro levou a pravou odpočívku pro tyto zařízení v případě dvou nezávislých provozovatelů. V případě jednoho společného provozovatele obou odpočívek je možné řešení jedné společné ČOV umístěné v nepojížděných plochách na západní straně pravé odpočívky. Nejbližšími recipientem odpadu ČOV ve vzdálenosti cca 100 m je Strkovský rybník. Jako alternativu je možné uvažovat napojení na kanalizaci obce Strkov - návrh splašková kanalizace – výtlačný řad v délce cca 1500 m. V prostoru navržených odpočívek se nenachází žádný zdroj pitné vody. Zde je řešením vybudování vodovodní přípojky od obce Strkov v délce cca 1500 m, nebo na základě provedeného hydrologického průzkumu zajištění vlastního vodního zdroje (jímací objekt, studna, ČS, vodovodní přípojka, přípojka NN).

### **Inženýrské sítě a telematika**

Na odpočívkách bude zřízeno veřejné osvětlení (VO) dle platných předpisů ŘSD-PPK-VEO. Mezi všemi sloupy VO bude ke kabelům přiložena současně volná chránička HDPE 40 (32), případně mikrotrubička pro možné využití Inteligentní odpočívky a instalování technologie k tomu potřebné.

Odpočívka bude připravena na případné možné vybudování dobíjecích stanic pro elektromobily. Vybavení spočívá v založení chrániček pod komunikací a případné posílení nebo výstavba nových trafostanic. Dobíjení elektromobilů do max. 10 vozidel celkem bude řešeno z distribuční soustavy VN. V případě požadavku na větší počet dobíjecích stanic, bude nutno přivést rozvody z distribuční soustavy VVN.

Odpočívka bude navrhována jako inteligentní odpočívka. Cílem je poskytovat v reálném čase kvalitní informace specificky určené řidičům osobních a nákladních automobilů. Informace o obsazenosti budou prezentovány řidičům prostřednictvím proměnného dopravního značení. Detektory (smyčky, kamery, apod.) pro monitoring obsazenosti parkovacích stání a přenosové infrastruktury budou upřesněny v dalších stupních PD na základě požadavků ŘSD.

## 7. CELKOVÉ POSOUZENÍ

### Ekonomické posouzení

Pro stavbu malé odpočívky D3 Strkov P+L km 86,5 je uplatněna výjimka z povinnosti zpracovat hodnocení ekonomické efektivity.

Na stavbu lze uplatnit bod 2.i) odstavce IV. Odlišné postupy platných Prováděcích pokynů pro hodnocení efektivity silničních a dálničních staveb v investičních záměrech č.j. 59/2017-910-IVD/1 z 15.11.2017, dle kterého se ekonomické hodnocení efektivity pro zařízení pro údržbu silnic a dálnic (objekty, plochy, skládky, SSÚD), příslušenství vybavení a obslužná zařízení pozemních komunikací (např. samostatně budované odpočívky) provádí se zdůvodněním údajů a ukazatelů s přihlédnutím k účelu stavby.

Vzhledem k charakteru stavby je posouzení ekonomické efektivity nahrazeno porovnáním přiměřenosti vynaložených nákladů. Jako základna pro porovnání vynaložených nákladů jsou využity údaje ve schválené koncepci dálničních odpočívek 2020, ve kterém jsou uvedeny průměrné ceny pro různé typy odpočívek.

Porovnání nákladů vůči cenovým normativům je následující:

Přiměřenost stavebních nákladů (mil. Kč)			
Parametr stavby	Odpočívka		
	2 x malá <sup>1</sup>	D3 Strkov L+P	podíl
stání OA	55	50	91%
stání BUS	8	8	100%
stání karavan	7	2	29%
stání NA	28	40	143%
stání celkem <sup>3</sup>	98	100	102%
stavební náklady <sup>2</sup> [mil. Kč]	120	132	110%
náklady / 1 stání [Kč/ stání]	1 224 490	1 317 250	108%

Pozn.:

<sup>0</sup> všechny ceny v c.ú. 2019 bez DPH

<sup>1</sup> ve smyslu Typového návrhu odpočívek na dálnicích", ŘSD ČR, aktualizace 9/2020

<sup>2</sup> u malé odpočívky údaj dle koncepce dálničních odpočívek 2018-2033, akt. 2020

<sup>3</sup> u malé odpočívky uvažovány průměrné hodnoty z Typového Návrhu (OA 25-30 stání; BUS 4 stání; K 2-5 stání; NA 14-15 stání)

V celkovém porovnání počtu stání, počet stání odpočívky D3 Strkov P+L km 86,5 mírně převyšuje standard. Na vyšším počtu stání se podílí především návrh vyššího počtu stání pro nákladní automobily. Je zde sledováno hledisko maximálně možného využití prostoru pro parkovací stání. U návrhu malých odpočívek bývá v důsledku obecně nedostatečné kapacity těchto stání u malých odpočívek typické je navrhovat i s vyšším počtem stání (NA), což je i v případě této odpočívky.

Z ekonomického hlediska lze konstatovat, že výše nákladů na jedno stání je srovnatelná s malou odpočívku.

Dálnice D3 je tak oboustranně doplněna o nezbytný prvek – odpočívku. Souvisí to se zvyšováním kvality služeb na dálničních tazích, zvláště těch, které jsou součástí evropských dopravních koridorů, kdy se předpokládá zvyšující se poptávka po odstavení a službách. Základním účelem odpočívky je zajištění potřeb řidičů a cestujících v oblasti „tankování, parkování, stravování, osvěžení“.

Odpočívka D3 Strkov P+L km 86,5 rozšíří možnost parkování nákladních a osobních vozidel na trase dálnice D3.

### **Hluk**

V dalších stupních projektové přípravy bude zpracována hluková studie.

### **Půda**

Návrhem jsou zasaženy zemědělsky obdělávané plochy. Dochází k zásahu do zemědělských pozemků (ZPF). Vyčíslení zásahu do ZPF je náplní samostatné přílohy dokumentace (C.4 Zábory).

### **Územní systém ekologické stability**

S ohledem na charakter území nejsou stavbou zasaženy.

### **Zvláště chráněná území, přírodní parky, VKP, památné stromy**

Zvláště chráněná území se v zájmovém území nenacházejí.

Poloha záměru nekoliduje s žádným registrovaným VKP.

V oblasti záměru ani v její blízkosti se nenachází památný strom.

### **Natura 2000**

Záměr nezasahuje do evropsky významné lokality soustavy NATURA 2000.

### **Kulturní památky, archeologická naleziště**

V blízkosti záměru se žádná kulturní památka nenachází. Archeologické nálezy nelze, především na stávajících zemědělských pozemcích, vyloučit.

### **Odpady**

V etapě výstavby budou vznikat odpady z materiálů potřebných pro stavbu – nespotřebované hmoty, obaly, zbytky hmot potřebných pro provoz strojů, odpady ze zařízení staveniště apod.

## 8. EXPERTÍZA

Nebyla zadána.

## 9. ZÁVĚR A DOPORUČENÍ

V rámci zpracování TES bylo navrženo stavební uspořádání s maximálním využitím dostupných ploch. Vzhledem k velkému množství omezujících prvků byla levá a pravá odpočívka navrhována samostatně bez jakékoliv podobnosti. Oba návrhy v maximální možné míře respektují vymezené území a snaží se vytvořit oddělené prostory pro osobní a nákladní dopravu. V případě levé odpočívky se jedná o dvě samostatné na sebe navazující části umístěné za sebou. Pravá odpočívka má tyto části umístěné vedle sebe se samostatnými komunikacemi bez nutnosti průjezdu přes části určené pro stání jiného druhu dopravy. Případné zvýšení kapacity navržených odpočívek bez zásahu do omezujících prvků je možné pouze s využitím navržených nepojížděných ploch. Samotné rozšíření odpočívek by vyvolalo neúměrné zvýšení stavebních nákladů. V následné fázi přípravy bude především nutné posoudit, zda má navržený rozsah ekonomické odůvodnění a zda je možný s ohledem na posouzení vlivu na životní prostředí.

## 10. PŘÍLOHY

- Vlečné křivky návrhového vozidla

Vypracoval: Ing. Svatopluk Kubíček

V Praze, 02/2021