



ODBOR STAVEB DRAH

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 00 Praha 1
Americká 1139/1 , Plzeň 3, 301 00

SPIS. ZN.: SZ DESU/028433/25
Č.J.: DESU/123/005351/26
VYŘIZUJE: Ing. Tomáš Wirland
TEL.: 602 693 308
E-MAIL: tomas.wirland@desu.gov.cz

DATUM: 20. 2.2026

VEŘEJNÁ VYHLÁŠKA VYROZUMĚNÍ O ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ

Město Mariánské Lázně, IČO 00254061, Ruská č.p. 155/3, 353 01 Mariánské Lázně 1, kterého zastupuje Studio Prokon s.r.o., IČO 08688192, Hroznatova č.p. 773/3, Úšovice, 353 01 Mariánské Lázně 1 (dále jen „stavebník“) podal dne 22.10.2025 žádost o povolení záměru:

Rekonstrukce kabinkové lanové dráhy Koliba - Krakonoš, Mariánské Lázně

v rozsahu:

Stavební objekty a provozní soubory:
SO 01 KABINKOVÁ LANOVÁ DRÁHA
PS 01 STROJNÍ TECHNOLOGIE KLD
SO 02 DOLNÍ STANICE KLD
SO 03 HORNÍ STANICE KLD
SO 04 ELEKTROINSTALACE A LPS

nutno podmínkou realizace záměru je demolice v rozsahu:

Stavební objekty:
SO-1 Poháněcí stanice
SO-2 Vratná stanice
SO-3 Lanová dráha
SO-4 Technologie kabinkové lanové dráhy

(dále jen „stavba“).

Umístění stavby:

Stavba je navržena na pozemcích st. p. 1207, 1208, parc. č. 143/1, 143/21, 143/32, 143/33, 143/34, 145/7, 145/8, 145/11, 145/16, 182/6, 182/7, 1395/3, 1395/4, 1395/5, 1396/3, 1396/4, 1396/5, 1398/1, 1398/5, 1398/6, 1398/10, 1398/11, 1398/12, 1398/13, 1398/16, 1399/1, 1434/1, 1434/2, 1434/3, 1437, 1438/1, 1438/4, 1438/5, 1438/6, 1545/4, 2139/1, 2139/2, 2163/1 v katastrálním území Mariánské Lázně.

Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo:

143/34, 2139/1, 143/1, 1395/3, 1395/4, 1396/3, 1396/5, 1398/1, 1398/6, 1398/10, 1398/13, 1398/16, 1399/1, 143/21, 143/32, 1434/1, 1434/2, 1434/3, 2163/1, 1437, 1438/1, 1438/5 v v katastrálním území Mariánské Lázně.

Popis stavby:

Jedná se o výměnu strojní technologie kabinkové lanové dráhy a novostavbu obslužných objektů a základových stavebních konstrukcí. Statické posouzení nosných stavebních konstrukcí bude předmětem dalšího stupně projektové dokumentace po výběru dodavatele stavby.

Hlavním účelem stavby je náhrada morálně zastaralé strojní technologie KLD Tatrapoma z roku 1986 za moderní technologii kabinkové lanové dráhy pro celoroční dopravu návštěvníků skiareálu Mariánky. Jedná se o realizaci záměru na podporu cestovního ruchu v lázeňské oblasti pro návštěvníky Mariánských Lázní i jeho bezprostředního okolí.

Účelem užívání nové technologie KLD je zajištění komfortní a bezpečné přepravy návštěvníků ve skiareálu Mariánky v období zimního provozu (lyžaři, pěší) i letního provozu (pěší, cyklisté, koloběžkáři, rodiny s kočárkem). Motivem celého záměru je nejen zvýšení komfortu a bezpečnosti přepravy osob, ale zajištění přiměřené přepravní kapacity v závislosti na návštěvnosti skiareálu a současně dodržení požadované míry propustnosti stávajících sjezdovek v zimním období.

Nová kabinková lanovka bude uzpůsobena pro přepravu osob se zdravotním postižením (imobilní osoby na invalidním vozíku). Osoby s lehkým zdravotním postižením (bez invalidního vozíku) mohou lanovku využívat za přímé asistence obsluhy lanovky např. pomocí při nástupu a výstupu.

Vedlejším účelem stavby je možnost jejího začlenění do systému MHD a využití dopravy kabinkovou lanovkou cestujícími mezi intravilány města Mariánské Lázně.

SO 01 - KABINKOVÁ LANOVÁ DRÁHA

V rámci investičního záměru se uvažuje s výměnou strojní technologie kabinkové lanové dráhy ve stávající trase pro dopravu návštěvníků ve skiareálu Mariánky v období zimní sezóny (prosinec až březen) a letního provozu v období duben až říjen. Strojní technologie nové lanovky bude instalovaná ve stávající trase současného dopravního zařízení a nové stanice jsou umístěny v místech stávajících stanic. Součástí záměru budou související obslužné objekty lanovky včetně napojení stavby a zařízení na inženýrské sítě, související terénní úprava a zpevněné plochy.

Základním motivem pro uvedené technologické řešení je zvýšení komfortu a bezpečnosti přepravy návštěvníků v letním i zimním období a zajištění odpovídající přepravní kapacity. Současně lze kabinkovou lanovku integrovat do systému MHD pro přepravu osob mezi intravilány města.

Lanová dráha s 8-místnými kabinkami

- stanice pohonná / napínací, ŽB základové konstrukce, staniční vybavení, hydraulické napínání, pohony KLD, elektroinstalace a uzemnění
- stanice vratná / pevná, ŽB základové konstrukce, staniční vybavení, elektroinstalace a uzemnění
- elektrické vybavení 400 V/50 Hz, elektromotor s plynulou regulací jízdní rychlosti, příslušné rozvaděče
- zabezpečovací zařízení a komunikační systém 24 V v trase KLD a stanicích
- podpěry tvaru T, vystrojení podpěr a kladkové baterie, dopravní lano umrtvené
- dopravní kabinka s odpojitelným systémem uchycení na laně, servisní vůz
- záchranné zařízení, informační systém

PS 01 - STROJNÍ TECHNOLOGIE KLD

Technickým a technologickým zařízením je visutá osobní lanová dráha kabinková (jednolanová, oběžná) s osmimístnými kabinami s odpojitelným systémem uchycení na laně, určenou k přepravě osob oběma směry.

Strojní technologie kabinkové lanové dráhy:

Pohonná stanice je situována jako stanice horní a je zároveň konstruována jako stanice napínací, vratná je stanice dolní. Lanová dráha bude dodána jako kompletní provozuschopná jednotka, která se skládá z uvedeného zařízení:

- pohonná / napínací stanice PS (horní)
- hydraulické napínání (kontrola tlakovými spínači), umístění na pohonné stanici
- elektrické vybavení (elektromotor, regulace rychlosti, příslušné rozvaděče,...)

- nouzový pohon = diesellový motor (účinkuje hydraulicky)
- vratná / pevná stanice VS (dolní)
- podpěry tvaru T kruhového profilu dle potřebné výšky
- kladkové baterie nosné, tlačné (na základě výpočtu zatížení trasy v dalším stupni PD)
- vůz - kabinka (pro 8 osob) s odpojitelným uchycením na laně
- dopravní lano (umrtvené, pozinkované)
- záchranné zařízení
- zabezpečovací zařízení (dvoukanálové řízení)
- komunikační zařízení (zemní kabel, napájení 24 V)
- servisní vůz
- servisní nářadí, ND, olejové náplně, tabulky s pokyny

Parametry technologie lanové dráhy:

- vodorovná délka trasy 568,50 m
- šikmá délka trasy 580,36 m
- převýšení trasy 107,30 m
- přepravní kapacita teoretická 1 600 os/hod
směrem nahoru 100%
směrem dolů 100%
- jízdní rychlost 5,00 m/s
- výkon motoru trvalý / rozjezdový 151 kW / 207 kW
- rozchod lana na trati 5,70 m
- průměr lanáče 5,65 m
- průměr lana 43 mm
- počet vozů 20 ks
- doba jízdy 2,94 min
- pohonná stanice PS napínací horní
- vratná stanice VS pevná dolní
- tažná větev vzestupná levá

Trasa lanové dráhy:

Trasa lanové dráhy od dolní/vratné stanice po vrcholovou/pohonnou stanici vede z části lesním terénem (dolní polovina trasy) a z části po travnatém terénu (horní polovina trasy). Situování dolní stanice, s ohledem na konfiguraci terénu je navrženo na stávající nástupiště současné kabinkové lanovky. Horní stanice je navržena v místě stávající horní stanice současné KLD.

Průjezdový profil lanové dráhy

Rozchod lana po trati lanové dráhy vychází z průměru lanového kotouče a má hodnotu 5 700 mm. Rozchod po celé trati lanové dráhy je tedy dán konstrukci lanové dráhy a je odvozen od konstrukčního uložení baterií na hlavách jednotlivých traťových podpěr.

Průjezdový profil je stanoven výpočtem na hodnotu 12,0 m. Tento pás je předmětem odlesnění vzrostlých stromů a odstranění případných překážek. Minimální výška lana nad terénem je určena z požadavku na zachování vzdálenosti nejnižšího obrysu vozu od terénu (sněhové vrstvy) 3,0 m. Tato vzdálenost je dodržena po celé trase lanové dráhy s výjimkou nástupní stanice.

Dle zákona o dráhách je ochranné pásmo lanové dráhy dáno rozhodem lan a 10 metrovým pásmem na vnější stranu od lana. Při daném rozchodu lan 5,7 m je ochranné pásmo LD dáno pruhem o celkové šířce 25,70 m.

Podpěry lanové dráhy

Podpěry tvaru T jsou plnostěnnou plechovou konstrukcí s kulatým průřezem. Těleso podpěry, stočené z plechu, má v dolní části podpěry kónický, v horní části pak válcový tvar. Podpěry jsou přišroubovány k základu pomocí kotevnicích šroubů. Spára mezi patou podpěry a tělesem základu se nezalévá. Pata podpěry je podložena kulatými příložkami. Nepřesnosti jsou vyrovnány plechovými podložkami. Veškeré podpěry jsou opatřeny napevno namontovaným přípravkem pro zvedání lana, pracovními podestami, žebříky, tabulkami s pokyny a čísly podpěr. Všechny plochy podest jsou vodorovné, minimálně 50 cm široké a na vnitřní straně vybaveny pevným, minimálně 1 m vysokým zábradlím.

Za účelem zvednutí lana směrem dolů jsou tlačné podpěry speciálním stahovacím základem. Příčníky jsou prodlouženy cca o 0,4 m. Tělesa podpěr jsou výše uvedeným způsobem vyrobená pro nosné a tlačné kladkové baterie. Veškerá tělesa podpěr jsou vybavena ocelovými trubkami a úchyty pro svorkovnice, potřebnými pro provedení el. instalace.

Základové konstrukce traťových podpěr jsou řešeny jako ŽB monolitické konstrukce. Jsou navrženy na základě individuálního návrhu dodavatele technologie KLD při dodržení zadaných technických dat a parametrů. Výkresy základů, uvedené v PD ve stupni DUR+DSP mají informativní charakter. Vlastnosti a jakost betonu a oceli (třída) budou stanoveny na základě zpracovaného statického výpočtu dodavatelem KLD při dodržení příslušných norem v dalším stupni projektové dokumentace.

- ŽB základové konstrukce pro instalaci podpěr Pi dle podélného profilu trasy KLD

základ pro tlačnou podpěru Pi $17,50 \text{ m}^3 / 1 \text{ ks} = 17,50 \text{ m}^3$

základ pro tlačnou podpěru Pi $49,20 \text{ m}^3 / 4 \text{ ks} = 196,8 \text{ m}^3$

celkem = $214,3 \text{ m}^3$

Kladkové baterie

Nosné a tlačné podpěry jsou vybaveny kladkovými bateriemi s kladkami typu 420C nebo 501C. Kladkové baterie jsou na příčniku uloženy posuvně a otočně. Veškeré kladkové baterie jsou opatřeny záchytnou botkou lana. Uložení vahadel a rámu kladkových baterií jsou vybavena kluznými ložisky Glacier. U tlačných baterií jsou navíc zabudovány tlumiče, které zamezí případnému chvění lana v přilehlých lanových polích. Kladky jsou vybaveny kuličkovými ložisky a vyměnitelnou, elektricky vodivou gumovou bandáží. Gumová bandáž je nalisována mezi bočnice kladky. Bočnice jsou hydraulicky předepnuty a zajištěny ocelovým kroužkem, vloženým do speciální drážky vlastního těla kladky. Bočnice jsou ocelové, kladky bezešroubé.

Dopravní lano:

Dopravní lano je umrtvené, z pozinkovaných kulatých pramenů, ve výběrové kvalitě. Spojením obou konců dopravního lana pomocí podélného zápletu je vytvořena nekonečná lanová smyčka.

Záchranné zařízení:

Pro případ záchranné akce je dodáváno tolik záchranných zařízení, aby bylo možno dráhu vyprázdnit během 2 hodin.

Záchrannou akci je možno provést následujícími způsoby:

- Vyprázdnění lanové dráhy pomocí nouzového pohonu
- Slanění pomocí záchranných zařízení

Staniční vybavení

Nosná konstrukce sestává ze čtyřhranných trubkových konstrukcí půdorysně ve tvaru U, do které je vmontováno vlastní vybavení lanové dráhy, jako např. spínací místa, zrychlovací a zpomalovací pásmo a staniční dopravník vozů. Mezi nimi leží dva podélné nosníky s bočně namontovanými obslužnými lávkami. Tyto podélné nosníky jsou použity jednak jako pojezdová dráha, v pevné stanici je pak na ně namontován rám lanového kotouče. Nosná konstrukce sestává ze dvou pilířů, přičemž zadní z pilířů odebírá tah lana.

V oblasti zrychlovacího a zpomalovacího pásma jsou namontovány pneumatikové dopravníky, které pohánějí běhoun na hřbetu uchycení. Dopravníky jsou vedeny spínacími místy tak daleko, že jsou účinné po celou dobu procesu sepnutí. Pohon těchto dopravníků je prováděn přímo z dopravního lana přes třecí kola a klínové řemeny na rychle se pohybující část pneumatik. Na každé straně je osazen třecí pohon, sestávající ze dvou třecích kol. Propojení mezi pneumatikami navzájem je zajištěno klínovými řemeny. Jako dopravní prvek v oblasti nástupu a výstupu jsou taktéž použity pneumatiky. Tato oblast je přímo závislá na zrychlovacím a zpomalovacím zařízení. V obou stanicích jsou v oblasti obváděcího oblouku, mimo místa pohybu cestujících osob, zabudovány vyčkávací pozice a startovací aparát pro regulaci rozestupu vozů. Tyto pozice sestávají v podstatě z pneumatiky, kterou lze magnetickými spojkami spínat tak, že i když je dopravní zařízení v chodu, může pneumatika vůz zadržet nebo transportovat dále. Seřízení vozů podle vozu referenčního probíhá znovu při každém oběhu řetězce vozů. Aby byl ve zrychlovací a zpomalovací oblasti, jakož i v té oblasti pomalé jízdy, kde cestující nastupují a vystupují, zajištěn řádný průjezd vozů, jsou namontována čidla ke kontrole průjezdu vozů.

Základové konstrukce pohonné a vratné stanice jsou řešeny jako ŽB monolitické konstrukce pro uchycení strojní technologie KLD. Jsou navrženy na základě individuálního návrhu dodavatele technologie KLD při dodržení zadaných technických dat a parametrů. Výkresy základů, uvedené v PD ve stupni DUR+DSP mají informativní charakter. Vlastnosti a jakost betonu a oceli (třída) budou stanoveny na základě zpracovaného statického výpočtu dodavatelem KLD při dodržení příslušných norem v dalším stupni projektové dokumentace.

- ŽB základové a nosné konstrukce pro instalaci technologie pohonné/napínací stanice

základová konstrukce PS 913,6 m³

nosná konstrukce PS 26,70 m³

- ŽB základové a nosné konstrukce pro instalaci technologie vratné/pevné stanice

základová konstrukce VS 904,0 m³

nosná konstrukce VS 26,20 m³

Pohonná stanice – horní

Strojní vybavení pohonu je namontováno na pevné mostové konstrukci. Pohonný lanový kotouč má průměr 5,65 m. Lanový kotouč je svařovaná konstrukce, která je po svaření žiháním zbavena pnutí, vizuálně kontrolována kvalita jejich svarů a magneticko-induktivní metodou přezkoušena, zda je prosta trhlin. Vložená bandáž je vyrobena z vodivé gumy.

Přímo na lanový kotouč působí elektrické zařízení pro hlášení zpětného chodu lanového kotouče. Jako převodovka je použita planetová převodovka. Pohon obstarává elektromotor, který je kloubovým hřídelem spojen s převodovkou. Bezpečnostní brzdy působí přímo na věnec pohonné lanového kotouče. Provozní brzdy působí na separátní brzdový věnec. Brzdná síla provozních brzd je vyvíjena šroubovými pružinami, síla bezpečnostních brzd pružinami talířovými. Otevření se provádí hydraulicky pomocí ventilů agregátu, ovládaného 24 V. Stejně tak je možné ruční otevření brzd ručním čerpadlem. Brzdová hydraulika a jednotka nouzového pohonu včetně obslužné jednotky jsou uspořádány na mostu pohonu.

Jako zdroj energie pro nouzový pohon slouží diesellový motor, který umožňují ve spojení s hydraulicky regulovatelným čerpadlem jízdní rychlost od 0 do 1,0 m/s v obou jízdních směrech. Hydraulický konstantní motor působí přímo přes klínové řemeny na převodovku. Používají se nejméně čtyři klínové řemeny a přenos síly je možný, i když jeden z řemenů selže. Zplodiny spalovacího motoru jsou bezpečně odváděny do venkovního prostoru. Veškeré točící se části jsou odpovídajícím způsobem (krytem nebo zábranou) zabezpečeny proti nebezpečnému dotyku.

Hydraulické napínání

Hydraulické napínání dopravního lana na pohonné stanici slouží ke konstantnímu udržení základní napínací síly dopravního lana. Maximálně přípustná odchylka od požadované hodnoty základní napínací síly nesmí být vyšší než hodnota $\pm 8\%$. Hydraulické napínání dopravního lana je řízeno a kontrolováno tlakovými spínači v hydraulickém systému. Dva tlakové spínače jsou určeny k ovládní hydraulického agregátu v rozmezí $\pm 5\%$ a dva tlakové spínače ke kontrole mezních hodnot $\pm 8\%$.

Napínací vůz je napínán dvěma hydraulickými válci. Vnitřní dorazy válců jsou současně dorazy pro napínací vůz. Obě koncové polohy napínacího vozu jsou kontrolovány elektrickými spínači.

Vratná stanice – dolní

Vratné soustrojí je uloženo do nosné konstrukce, jež je z hlediska techniky lanové dráhy obdobná pohonné stanici. Lanový kotouč o průměru 5,65 m je svařovaná konstrukce, která je po svaření žíháním zbavena napětí, dále je vizuálně překontrolována kvalita svarů a magneticko-induktivní metodou vyloučena přítomnost trhlin. Vložená bandáž je vyrobena z vodivé gumové směsi.

Vůz – kabinka (pro 8 osob)

Kompletní vůz sestává z uchycení na lano, tyče závěsu a kabiny pro 8 osob. K uchycení vozů k dopravnímu lanu je použito uchycení se dvěma vinutými pružinami. Veškeré díly jsou podrobeny stoprocentní zkoušce na trhliny. Atesty o svařacích a stahovacích silách stejně jako protokoly o únavových zkouškách materiálu jsou součástí dodávky. Závěs je tvořen čtyřhrannou trubkou. V hlavě závěsu jsou zabudována kluzná ložiska. Spojení s kabinou zajišťuje čtyřbodové uchycení, který tlumí výkyvy, nárazy a vibrace. Kabina je vybavena sedáky a opěrkami pro 8 osob. Sedáky mohou být sklopné. Větrání a cirkulace vzduchu je zajištěna systémem větracích otvorů v konstrukci kabiny. Za účelem nejrůznějších montážních a servisních prací je dodáván servisní vůz.

SO 02 – DOLNÍ STANICE KLD

SO 02.1 Stavební část

Objekt obsluhy u dolní stanice KLD je tvořen přízemní sestavou dvojice buněk (kontejnerů), obdélníkového půdorysného tvaru o celkových rozměrech 5,985x6,055x2,96m. Jedna buňka bude sloužit jako příruční sklad a druhá buňka jako řídicí stanoviště lanovky s pokladnou a sociálním zázemím. Opláštění buněk bude lakovaným profilovaným plechem v barvě RAL7035 (světle šedá). Výplně otvorů, rám OK, lemování, mřížky, žaluzie, atd. budou v barvě RAL7010 (tmavě šedá).

Navržené buňky (kontejnery) jako výrobky plnicí funkci stavby jsou předem kompletně vyrobeny (včetně rozvodů instalací, zařizovacích předmětů, povrchových úprav, atd.) a následně osazeny na předem připravené základové konstrukce. Nosná konstrukce buněk je tvořena ocelovými rámy. Obvodové konstrukce buněk jsou opatřeny tepelnou izolací z minerální vlny. Výplně otvorů v obvodovém plášti jsou rovněž tepelně izolační.

Konstrukce buněk (kontejnerů) musí být navržena s ohledem na klimatická zatížení v dané lokalitě. Zatížení sněhem (dle ČSN 1991-1-3) a zatížení větrem (dle ČSN EN 1991-1-4). Buňky (kontejnery) musí splňovat požadavky na požární odolnost jednotlivých konstrukcí dle PBR. Požární odolnost musí být doložena příslušnými doklady v souladu s vyhláškou č. 246/2001 Sb.

Založení sestavy buněk je navrženo plošné, na základových pasech, z prvků ztraceného bednění $s = 300$ mm vyplněných betonem C20, vyztužených vodorovnou výztuží pruty. Základové pasy budou opatřeny podkladním betonem $s = 0,5$ m a $v = 0,15$ m, z betonu C16. Do základů se položí zemnicí pásek dle ČSN 33 2000-5-54 s vývody dle požadavků dodavatele buněk a profese elektro. Základovou spáru převezeme geologický dozor.

Všechny prostory sestavy buněk budou vytápěny. Pro vytápění budou použity nástěnné přímotopné konvertory s vestavěnými termostaty. Ohřev TUV bude řešen průtokovým ohřivačem v předsíni WC. Odvětrání skladu je navrženo jako nucené, příčné, s přívodem vzduchu žaluziemi umístěnými ve vstupních dvojkřídlových dveřích a odtahem pomocí ventilátoru s ovládním umístěným ve fasádě. Větrání řídicího stanoviště a sociálního zázemí bude přirozené okny.

Jednotlivé buňky budou již z výroby osazeny rozvody vody a kanalizace dle požadavků investora a v souladu s platnými ČSN včetně koncových prvků. Bodou připojeny na zdroj pitné vody (stávající vodovodní přípojka) a odkanalizovány pomocí nové kanalizační přípojky do stávající kanalizace.

SO 02.2 Terénní úpravy

Zpevněné plochy:

Pro přístup na plochu u dolní stanice je navržen chodník šířky 2,20 m. Chodník začíná na chodníku k půjčovně lyží za odbočkou k bufetu. Je veden podél plochy u bufetu a stoupá (spád 7%) až k asfaltové

cestě, kde se stáčí zpět, aby se napojil (spád 7%) na plochu před dolní stanicí v ose lanovky. V místě napojení na plochu před dolní stanicí má chodník šířku 3,50 m. Délka chodníku celkem 44,50 m, podélný spád 7% a 6%, příčný spád 2%.

Odkanalizování tohoto objektu je navrženo přes novou splaškovou kanalizační přípojku, napojenou na stávající kanalizaci vedoucí před objektem dolní stanice stávající KLD.

Splašková kanalizační přípojka začíná u napojení na stávající splaškovou kanalizaci KT300, vedoucí před nově navrženým objektem dolní stanice, napojení je navrženo do stávající kanalizační šachty 0,2 m nad jejím dnem a bude provedeno pomocí jádrového vrátní s osazením šachetní přechodky. Od místa napojení vede kanalizační přípojka jihovýchodním směrem až do lomové kanalizační šachty S1, kde se odkloní do jižního směru a bude na kolmo napojena na vnitřní rozvody splaškové kanalizace objektu dolní stanice (kontejner).

Splašková kanalizační přípojka je navržena z PVC, SN8, DN150 v délce 18,4 m.

Objekt dolní stanice bude zásoben pitnou vodou pomocí obnovené části stávající vodovodní přípojky vedoucí do stávajícího objektu stávající lanové dráhy. Vodovodní přípojka, respektive její obnova, je navržena od místa napojení na stávající vodovodní přípojku a její trasa vede západním směrem do lomového bodu v1, ve kterém se odkloní do západního směru, kde bude po 5,6 m opět odkloněna a následně ukončena přepojením na vnitřní rozvody vody objektu dolní stanice lanové dráhy (kontejner).

Vodovodní přípojka je navržena z PE100, SDR11, d32 v délce 10,5 m.

SO 03 – HORNÍ STANICE KLD

SO 03.1 Stavební část

Objekt obsluhy u horní stanice KLD je tvořen přízemní sestavou dvojice buněk (kontejnerů), obdélníkového půdorysného tvaru o celkových rozměrech 5,985x6,055x2,96m. Jedna buňka bude sloužit jako rozvodna elektro nn a druhá buňka jako řídicí stanoviště lanovky s pokladnou a sociálním zázemím. Opláštění buněk bude lakovaným profilovaným plechem v barvě RAL7035 (světle šedá). Výplně otvorů, rám OK, lemování, mřížky, žaluzie, atd. budou v barvě RAL7010 (tmavě šedá).

Navržené buňky (kontejnery) jako výrobky plnící funkci stavby jsou předem kompletně vyrobeny (včetně rozvodů instalací, zařizovacích předmětů, povrchových úprav, atd.) a následně osazeny na předem připravené základové konstrukce. Nosná konstrukce buněk je tvořena ocelovými rámy. Obvodové konstrukce buněk jsou opatřeny tepelnou izolací z minerální vlny. Výplně otvorů v obvodovém plášti jsou rovněž tepelně izolační.

Konstrukce buněk (kontejnerů) musí být navržena s ohledem na klimatická zatížení v dané lokalitě. Zatížení sněhem (dle ČSN 1991-1-3) a zatížení větrem (dle ČSN EN 1991-1-4). Buňky (kontejnery) musí splňovat požadavky na požární odolnost jednotlivých konstrukcí dle PBR. Požární odolnost musí být doložena příslušnými doklady v souladu s vyhláškou č. 246/2001 Sb.

Založení sestavy buněk je navrženo plošné, na základových pasech, z prvků ztraceného bednění $\delta = 300$ mm vyplněných betonem C20, vyztužených vodorovnou výztuží pruty. Základové pasy budou opatřeny podkladním betonem $\delta = 0,5$ m a $v = 0,15$ m, z betonu C16. Do základů se položí zemnicí pásek dle ČSN 33 2000-5-54 s vývody dle požadavků dodavatele buněk a profese elektro. Základovou spáru převezeme geologický dozor.

Všechny prostory sestavy buněk budou vytápěny. Pro vytápění budou použity nástěnné přímotopné konvertory s vestavěnými termostaty. Ohřev TUV bude řešen průtokovým ohřivačem v předsíni WC. Odvětrání rozvodny elektro nn je navrženo jako nucené, příčné, s přívodem vzduchu žaluziemi umístěnými ve vstupních dvojkřídlových dveřích a odtahem pomocí ventilátoru s ovládním umístěným ve fasádě. Větrání řídicího stanoviště a sociálního zázemí bude přirozené okny.

Jednotlivé buňky budou již z výroby osazeny rozvody vody a kanalizace dle požadavků investora a v souladu s platnými ČSN včetně koncových prvků. Bodou odkanalizovány pomocí nové kanalizační přípojky do bezodtokové jímky na vyvážení.

SO 02.2 Terénní úpravy

Zpevněné plochy:

Na výstupní plošinu horní stanice lanové dráhy navazují zpevněné plochy z betonové dlažby. Horní stanice je osazena na kótu 759,80 m. Přístup k lanovce od autobusové zastávky má šířku 3,90 m. Kolem obslužného objektu má zpevněná plocha šířku 3,75 m. Mezi obslužným objektem a silnicí má plocha tvar podobný lichoběžníku. V místě napojení na místní komunikaci je zpevněná plocha široká 3,45 m. Podélný spád plochy se pohybuje od 0% do 4,1%, příčný spád je 1%.

Plocha z betonové zámkové dlažby celkem 234,0 m². Dlážděná plocha bude ohraničena betonovými záhonovými obrubníky 50/200mm do lože z betonu C12/15 s boční opěrrou. Obrubníky budou osazeny do úrovně dlažby nebo s nášlapem +0,06 m.

V místě napojení chodníku na areálovou komunikaci bude chodník bezbariérově upraven. Podél sníženého obrubníku (max. +0,02 m) bude vydlážděn varovný pás šířky 0,40 m z reliéfní (slepecké) dlažby v kontrastní barvě vůči barvě dlažby chodníku. Podél varovného pásu bude vydlážděn pruh v šířce min 0,25 m (navrženo 0,40 m) z rovinné dlažby (bez sražených hran), aby byla dodržen funkční hmatový kontrast. Barva rovinné dlažba stejná jako barva dlažby chodníku.

Povrch zpevněné plochy bude odvodněn příčným a podélným spádem přes zapuštěné obrubníky do terénu. Pod touto navrženou betonovou zámkovou dlažbou se nachází stávající STL plynovod OC100, niveleta nad touto IS nebude snižována, ba naopak jak je patrné z řezů A a B dojde pouze k mírnému zvýšení kóty o jednotky centimetrů. Tato zpevněná plocha bude sloužit pouze pro pěší a nikoliv pro automobilovou či jinou dopravu.

Zemní práce a terénní úpravy:

Zemní těleso pod zpevněnými plochami horní stanice bude prováděno převážně v násypu, částečně i v odřezu. Násypy budou provedeny zejména v místě odjezdu lyžařů. Zemní práce budou prováděny v horninách tř. těžitelnosti I a II.

Nedostatek zeminy do násypů bude sanován z přebytku výkopů v jiné části areálu (z výkopů pro základy podpěr). Násypové svahy jsou navrženy ve sklonu 1:2 až 1:5 (v místě odjezdu lyžařů). Přejechod paty násypu svahu do okolního terénu bude zaoblen. Projektant doporučuje trvalý geologický dozor při provádění zemních prací a úpravě pláň.

Nezpevněné plochy a svahy kolem navržených zpevněných ploch a objektů obsluhy horní stanice KLD budou urovnaný dle příčných řezů do předepsaných profilů a ohumusovány. Ohumusování bude provedeno v tl. 150 mm na ploše 341,40 m². Pro ohumusování bude použita ornice sejmutá z místa stavby. Zatravněvané plochy budou po srovnání odpleveleny a osety luční travní směsí. Množství travní směsi je 50 g /m². Zálivka trávníku bude provedena při osetí a v případě suchého počasí i několikrát během vegetačního období. První kosení bude při výšce trávy 7 cm, dále pak 1x za týden. Přihnojování na ohumusovaném podkladě není nutné. Složení travní směsi by mělo být předpokladem pro rychlý vývoj a dobré zapojení, aby odolalo konkurenci plevelů. Osetí provést vybraným travním semenem místní provenience.

SO 03.3 Přípojky IS

U horní stanice nelze realizovat připojení na stávající vodovodní řad z důvodu nedostatečných kapacitních a tlakových poměrů. Objekt horní stanice bude zásoben pitnou vodou jejím dovážením v kanystrech z dolní stanice lanové dráhy pomocí kabinek. V místnosti sociálního zázemí horní stanice bude nad umyvadlem umístěn kanystř s dovezenou pitnou vodou. Kanystř bude opatřen výtokovou armaturou a napojen na umyvadlovou armaturu a zásobník vody u WC. Vzhledem k tomu, že u horní stanice LD se nenachází veřejná kanalizace, na kterou by bylo možné projektovaný objekt napojit, bude tento objekt odkanalizován pomocí bezodtokové jímky. Do bezodtokové jímky bude sveden odpad z umyvadla a WC. Žumpa – bezodtoková jímka bude navržen dle ČSN 756081. Pro jednoduchost provádění a také pro zajištění nepropustnosti nádrže žumpy je navrženo osazení celoplastové, samonosné, svařované nádrže o celkovém objemu cca 6,0 m³ a objemu užitném cca 5,5 m³. Nádrž bude osazena do výkopové jámy na podkladní betonovou desku. Vstup do nádrže je zajištěn komínovým nástavcem 0,6 m. Otvor bude v úrovni terénu zakryt poklopem. Vyvážení obsahu jímky musí být prováděno pravidelně odbornou firmou likvidováno dle platné legislativy. Splašková kanalizační přípojka začíná v bezodtokové

jímce o kapacitě 6,0 m³ a vede západním směrem přímo k napojení na vnitřní kanalizaci objektu horní stanice. Splašková kanalizační přípojka je navržen z PVC, SN8, DN150 v délce 1,7 m.

SO 04 – ELEKTROINSTALACE A LPS

Tato část projektové dokumentace řeší silnoproudé elektrické rozvody pro zázemí stanic a přívody pro strojní technologii kabinkové lanové dráhy v rámci její výměny. Stavba je napojena na distribuční rozvody ČEZ Distribuce a.s. ze stávající trafostanice 22/0,4 kV, 630 kVA. Hodnota hlavního jističe 3x 909 A v trafostanici bude ponechána.

Technologické části horní a dolní stanice budou navzájem propojeny napájecími a komunikačními rozvody. Podpěry vedení budou uzemněny zemnicí páskou FeZn 30x4mm, která bude uložena ve stejné trase.

Demolice se týká odstranění stávající kabinkové lanové dráhy Koliba – Krakonoš v Mariánských Lázních. Odstraněny budou obě stanice a lanová dráha včetně technologie. Demolice je prováděna za účelem následné výměny stávající technologie kabinkové lanové dráhy za novou, moderní, strojní technologii ve stávající trase a na stávajícím půdorysu stanic.

SO-1 - Poháněcí stanice

Poháněcí stanice je samostatně stojící, jednopodlažní, částečně podsklepený, objekt plnící funkci koncového bodu lanové dráhy. Obsahuje strojovnu, dílnu, el. rozvodnu, zázemí pro zaměstnance a prostory pro odbavení cestujících.

Založení objektu je na základových pasech z monolitického betonu, na které navazují základové stěny provedené v kombinaci betonových prefabrikovaných bloků tl.500mm s dobetonávkami tl.300mm, přes které je provedena nosná železobetonová monolitická deska tl.220mm. Základy pro technologická zařízení jsou z monolitického železobetonu.

Hnací zařízení je umístěno na samostatných podpěrách umístěných ve středu odbavovací haly, převod vyvozovaných sil je nezávislý na vlastní konstrukci objektu. Svislá nosná konstrukce nadzemní části objektu je z ocelových svařovaných rámu. Obvodové stěny vestavby jsou z porobetonových tvárnic opatřených tepelnou izolací a obkladem z Verzalitových dlouhých profilů. Vnitřní příčky jsou z cihel CDM, alt. cihel plných VF. Soklové vyzdívky po obvodě objektu jsou z velkoformátových vápenopískových cihel.

Stropní konstrukce nad suterénem je z pfeabrikovaných, železobetonových panelů. Stropy vestavby jsou ze stropnic Hurdis do ocelových profilů. Konstrukce střechy je dřevěná z krokví 120/140mm ukládaných mezi ocelovou rámovou konstrukcí. Na krokve je provedeno bednění z prken tl.24mm, které je na spodním líci opatřeno Jekorem sloužícím jako pohltivá zvuková izolace. Podhled je opatřen dřevěnými hoblovanými latěmi 50x30mm.

Omítky vestavby jsou vápenné štukové. V hygienickém zázemí jsou bělninové obklady stěn. Hydroizolace spodní stavby je z asfaltových pásů. Střešní krytina je skládaná z šablon z pozinkovaného plechu. Zasklení obvodového pláště je sklem tl.5mm. Zpevněné plochy v okolí objektu jsou ze zámkové dlažby ukládané mezi betonové obrubníky.

SO-2 - Vratná stanice

Vratná stanice je samostatně stojící, jednopodlažní, částečně podsklepený, objekt plnící funkci druhého koncového bodu lanové dráhy / údolní vratná stanice /. Vratná stanice je menší než poháněcí stanice. Obsahuje pouze zázemí pro zaměstnance, prostory pro odbavení cestujících a skladový prostor v suterénu objektu.

Podpora nesoucí vratný kotouč je samostatný železobetonový prvek umístěný ve středu odbavovací haly, převod vyvozovaných sil je nezávislý na vlastní konstrukci objektu. Založení objektu je na základových pasech z monolitického betonu, na které navazují základové stěny provedené v kombinaci betonových prefabrikovaných bloků tl.500mm s dobetonávkami tl.300mm, přes které je provedena nosná

železobetonová monolitická deska tl.220mm. Základy pro technologická zařízení jsou z monolitického železobetonu.

Svislá nosná konstrukce nadzemní části objektu je z ocelových svařovaných ráků. Obvodové stěny vestavby jsou z porobetonových tvárníc opatřených tepelnou izolací a obkladem z Verzalitových dlouhých profilů. Vnitřní příčky jsou z cihel CDM, alt. cihel plných VF. Soklové vyzdívky po obvodě objektu jsou z velkoformátových vápenopískových cihel.

Stropní konstrukce nad suterénem je z přeabrikovaných, železobetonových panelů. Stropy vestavby jsou ze stropnic Hurdís do ocelových profilů. Konstrukce střechy je dřevěná z krokví 120/140mm ukládaných mezi ocelovou rámovou konstrukci. Na krokve je provedeno bednění z prken tl.24mm, které je na spodním líci opatřeno Jekorem sloužícím jako pohltivá zvuková izolace. Podhled je opatřen dřevěnými hoblovanými latěmi 50x30mm.

Omítky vestavby jsou vápenné štukové. V hygienickém zázemí jsou bělinové obklady stěn. Hydroizolace spodní stavby je z asfaltových pásů. Střešní krytina je skládaná z šablon z pozinkovaného plechu. Zasklení obvodového pláště je sklem tl.5mm. Zpevněné plochy v okolí objektu jsou ze zámkové dlažby ukládané mezi betonové obrubníky.

SO-3 – Lanová dráha

Traťové podpěry lanové dráhy jsou ze spirálovitě svařovaných ocelových trubek Ø530mm, resp. Ø820mm ve spodní části. Založení podpěr je na základových železobetonových patkách. Podpěry jsou dále vybaveny stabilními žebříky k výstupu pracovníků údržby a kladkovými bateriemi.

SO-4 Technologie kabinkové lanové dráhy

Technologie lanové dráhy se sestává z dopravního lana, které je šesti-pramenné, rovnoměrně vinuté, poháněcího zařízení lanové dráhy, které se skládá z poháněcího elektromotorického agregátu umístěného na ocelové konstrukci v poháněcí stanici, nouzového poháněcího agregátu se spalovacím motorem a dvojicí na sobě nezávislých brzd, napínacího zařízení lanové dráhy umístěného v poháněcí stanici a čtyřmístných kabinek.

Dnem podání žádosti bylo podle § 44 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“) zahájeno řízení o povolení záměru ve výše uvedené věci. Protože předložená žádost spolu s přílohami neposkytla dostatečný podklad pro posouzení navrhované stavby, vyzval Dopravní a energetický stavební úřad dne 24. 11. 2025 žadatele, aby žádost v předepsaném termínu doplnil a řízení přerušil. Požadované doklady obdržel Dopravní a energetický stavební úřad dne 10. 2. 2026.

Dopravní a energetický stavební úřad (dále jen „stavební úřad“), jako stavební úřad příslušný podle § 30 odst. 1 písm. d) a § 33 odst. 2 zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „stavební zákon“), vyrozumívá podle § 188 stavebního zákona účastníky řízení, dotčené orgány a hlavního projektanta o zahájení řízení a podle § 189 odst. 1 stavebního zákona určuje lhůtu, do které mohou účastníci řízení podat námitky, a to do

15 dnů od doručení tohoto vyrozumění,

podáním na adresu sídla stavebního úřadu (tj. nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 00 Praha) nebo případně do datové schránky stavebního úřadu (IDDS: 7mnrnuu). K později uplatněným námitkám nebude přihlédnuto.

Se záměrem a podklady rozhodnutí se mohou účastníci řízení seznámit na stavebním úřadu, na adrese: uvedené výše, nejlépe po předchozí telefonické dohodě či emailové domluvě s oprávněnou úřední osobou (viz v záhlaví vyřizuje).

Stavební úřad současně upozorňuje, že po uplynutí lhůty pro uplatnění námitek bude v souladu s § 36 odst. 3 správního řádu, ukončeno dokazování a účastníci řízení o povolení stavby budou mít možnost vyjádřit se k podkladům rozhodnutí pro vydání rozhodnutí ve věci před jeho vydáním, a to **ve lhůtě 5 dnů** počítáno ode dne uplynutí lhůty k uplatnění námitek účastníků. Účastníci řízení mohou před vydáním rozhodnutí nahlížet do podkladů rozhodnutí na stavebním úřadu, na adrese: uvedené výše, nejlépe po předchozí telefonické dohodě či emailové domluvě s oprávněnou úřední osobou (viz v záhlaví

vyřizuje). Jedná se o lhůtu pro seznámení se spisem před vydáním rozhodnutí ve věci, nikoliv o další lhůtu pro podání námitek. Po uplynutí této lhůty bude vydáno rozhodnutí ve věci.

Účastníkem řízení o povolení záměru podle § 182 stavebního zákona jsou:

- a) stavebník,
Město Mariánské Lázně, IČO 00254061, Ruská č.p. 155/3, 353 01 Mariánské Lázně 1, kterého zastupuje Studio Prokon s.r.o., IČO 08688192, Hroznatova č.p. 773/3, Úšovice, 353 01 Mariánské Lázně 1
- b) obec, na jejímž území má být záměr uskutečněn:
Město Mariánské Lázně
- c) vlastník pozemku nebo stavby, na kterých má být záměr uskutečněn, nebo ten, kdo má jiné věcné právo k tomuto pozemku nebo stavbě:
Mgr. Roberta Šestáková, nar. 26.12.1965, Mariánské Lázně č.p. 584, 353 01 Mariánské Lázně 1
CETIN a.s., Českomoravská č.p. 2510/19, 190 00 Praha 9-Libeň
ČEZ Distribuce, a. s., Teplická č.p. 874/8, Děčín IV-Podmokly, 405 02 Děčín 2
CHEVAK Cheb, a.s., Tršnická č.p. 4/11, Hradiště, 350 02 Cheb 2
GasNet Služby, s.r.o., Plynárenská č.p. 499/1, Zábřovice, 602 00 Brno 2
Léčebné lázně Mariánské Lázně a. s., Masarykova č.p. 22/5, 353 01 Mariánské Lázně 1
Lesy České republiky, s.p., Lesní závod Kladská, Přemyslova č.p. 1106/19, Nový Hradec Králové, 500 08 Hradec Králové 8
Město Mariánské Lázně, Ruská č.p. 155/3, 353 01 Mariánské Lázně 1
Město Mariánské Lázně, Ruská č.p. 155/3, 353 01 Mariánské Lázně 1
Nový Radhošť, s.r.o., Pohraniční stráž č.p. 165, Velká Hleďsebe, 353 01 Mariánské Lázně 1
- d) osoby, jejichž vlastnické nebo jiné věcné právo k sousedním stavbám nebo sousedním pozemkům může být rozhodnutím o povolení záměru přímo dotčeno,

st. p. 24/1, 25, 75/1, 75/2, 315, 558, 1171, 1279, 1322, 1333, 1365, parc. č. 67/2, 67/4, 143/17, 143/19, 143/23, 143/24, 143/31, 143/40, 143/41, 143/42, 143/43, 145/1, 145/2, 145/6, 145/9, 145/12, 145/17, 146/7, 146/17, 180/1, 182/1, 182/2, 182/4, 182/8, 201/1, 1382/1, 1382/4, 1382/5, 1383/2, 1385/1, 1385/2, 1389/1, 1398/2, 1398/3, 1414/1, 1424, 1425/1, 1425/4, 1425/11, 1426/8, 1432/1, 1432/2, 1432/3, 1432/6, 1436, 1438/2, 1438/9, 1438/10, 1438/11, 1442/1, 1500/1, 1500/2, 1507, 1518, 1537, 1541, 1544, 1545/5, 1556/2, 1799/2, 2142, 2163/2, 2225, 2226, 2231, 2307, 2309 v katastrálním území Mariánské Lázně, parc. č. 795/3, 1451/7 v katastrálním území Úšovice, parc. č. 420/7, 420/63 v katastrálním území Zádub

- e) osoby, o kterých tak stanoví jiný zákon
Vzhledem k charakteru stavby se nevyskytují.

Poučení:

Účastníci řízení mohou uplatňovat námitky směřující k hájení jejich procesních práv. Účastník řízení je povinen v námitce uvést důvody podání námítka. Stavební úřad nepřihlíží k námitkám účastníka řízení, které jsou v rozporu s uzavřenou plánovací smlouvou, jejíž smluvní stranou je tento účastník řízení. K námitkám o věcech, o kterých bylo rozhodnuto při vydání územně plánovací dokumentace, se nepřihlíží.

Obec jako účastník řízení může uplatňovat námitky pouze v rozsahu své samostatné působnosti.

Vlastník pozemku nebo stavby, na kterých má být záměr uskutečněn, nebo ten, kdo má jiné věcné právo k tomuto pozemku nebo stavbě, nebo osoby, jejichž vlastnické nebo jiné věcné právo k sousedním stavbám nebo sousedním pozemkům může být rozhodnutím o povolení záměru přímo dotčeno, může jako účastník řízení uplatňovat námitky pouze v rozsahu možného přímého dotčení svých práv.

Osoba, o které tak stanoví jiný zákon, může jako účastník řízení uplatňovat námitky pouze v rozsahu, v jakém se projednáváný záměr dotýká zájmů chráněných jiným právním předpisem, který zakládá jeho účastenství v řízení podle stavebního zákona.

Stavební úřad posoudil předmětnou stavbu jako stavbu s velkým počtem účastníků řízení, což odůvodňuje vyzoomění o zahájení řízení o povolení záměru formou veřejné vyhlášky podle § 188 odst. 4 stavebního zákona. V řízení s velkým počtem účastníků se vyzoomění o zahájení řízení a další písemnosti v řízení doručují postupem podle § 188 odst. 4 stavebního zákona, účastníkům řízení podle § 182 písm. a), b) a c) stavebního zákona jednotlivě. Ostatní písemnosti se doručují jednotlivě pouze žadateli, obci, na jejímž území má být záměr uskutečněn, a dotčeným orgánům, ostatním účastníkům řízení se doručují veřejnou vyhláškou. Pokud se doručuje jednotlivě do ciziny, platí, že dnem doručení je třicátý den ode dne, kdy byla písemnost odeslána prostřednictvím provozovatele poštovních služeb.

Účastníci řízení podle § 182 písm. d) stavebního zákona se ve vyzoomění o zahájení řízení s velkým počtem účastníků a v dalších písemnostech v řízení identifikují označením pozemků a staveb evidovaných v katastru nemovitostí.

Účastníci řízení mohou podle § 14 odst. 2 správního řádu namítat podjatost úřední osoby, jakmile se o ní dozví. K námitce se nepřihlédne, pokud účastník řízení o důvodu vyloučení prokazatelně věděl, ale bez zbytečného odkladu námitku neuplatnil. O námitce rozhodne bezodkladně usnesením služebně nadřizený úřední osoby nebo ten, kdo má obdobné postavení.

Účastníci řízení mají dále v souladu s § 38 správního řádu právo nahlížet do správního spisu. S právem nahlížet do spisu je spojeno právo činit si výpisy a právo na to, aby stavební úřad pořídil kopie spisu nebo jeho částí.

Nechá-li se některý z účastníků zastupovat, předloží jeho zástupce písemnou plnou moc. Každý, kdo činí úkony jménem právnické osoby, musí prokázat své oprávnění. V téže věci může za právnickou osobu současně činit úkony jen jedna osoba.

Ing. Jitka Kotásková

ředitelka odboru staveb drah

Obdrží:

účastníci podle § 182 písm. a) až c) stavebního zákona (dodejky)

1. Studio Prokon s.r.o., IDDS: tpdjgwt
sídlo: Hroznatova č.p. 773/3, Úšovice, 353 01 Mariánské Lázně 1
zastoupení pro: Město Mariánské Lázně, Ruská č.p. 155/3, 353 01 Mariánské Lázně 1
2. Šestáková Roberta, Mgr., IDDS: 6mxyxkd
trvalý pobyt: Mariánské Lázně č.p. 584, 353 01 Mariánské Lázně 1
3. CETIN a.s., IDDS: qa7425t
sídlo: Českomoravská č.p. 2510/19, 190 00 Praha 9-Libeň
4. ČEZ Distribuce, a. s., IDDS: v95uqfy
sídlo: Teplická č.p. 874/8, Děčín IV-Podmokly, 405 02 Děčín 2

5. GasNet Služby, s.r.o., IDDS: jnnyjs6
sídlo: Plynárenská č.p. 499/1, Zábřdovice, 602 00 Brno 2
6. CHEVAK Cheb, a.s., IDDS: t7acdj5
sídlo: Tršnická č.p. 4/11, Hradiště, 350 02 Cheb 2
7. Léčebné lázně Mariánské Lázně a. s., IDDS: an5q25c
sídlo: Masarykova č.p. 22/5, 353 01 Mariánské Lázně 1
8. Lesy České republiky, s.p., Lesní závod Kladská, IDDS: e8jcfns
sídlo: Přemyslova č.p. 1106/19, Nový Hradec Králové, 500 08 Hradec Králové 8
9. Město Mariánské Lázně, IDDS: bprbqms
sídlo: Ruská č.p. 155/3, 353 01 Mariánské Lázně 1
10. Nový Radhošť, s.r.o., IDDS: m5wpg23
sídlo: Pohraniční stráž č.p. 165, Velká Hleděsebe, 353 01 Mariánské Lázně 1

účastníci podle § 182 písm. d)

st. p. 24/1, 25, 75/1, 75/2, 315, 558, 1171, 1279, 1322, 1333, 1365, parc. č. 67/2, 67/4, 143/17, 143/19, 143/23, 143/24, 143/31, 143/40, 143/41, 143/42, 143/43, 145/1, 145/2, 145/6, 145/9, 145/12, 145/17, 146/7, 146/17, 180/1, 182/1, 182/2, 182/4, 182/8, 201/1, 1382/1, 1382/4, 1382/5, 1383/2, 1385/1, 1385/2, 1389/1, 1398/2, 1398/3, 1414/1, 1424, 1425/1, 1425/4, 1425/11, 1426/8, 1432/1, 1432/2, 1432/3, 1432/6, 1436, 1438/2, 1438/9, 1438/10, 1438/11, 1442/1, 1500/1, 1500/2, 1507, 1518, 1537, 1541, 1544, 1545/5, 1556/2, 1799/2, 2142, 2163/2, 2225, 2226, 2231, 2307, 2309 v katastrálním území Mariánské Lázně, parc. č. 795/3, 1451/7 v katastrálním území Úšovice, parc. č. 420/7, 420/63 v katastrálním území Zádub

dotčené správní úřady

11. Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Regionální pracoviště Správa CHKO Slavkovský les, IDDS: w9kdyqm
sídlo: Hlavní č.p. 504, 353 01 Mariánské Lázně 1
12. Krajská hygienická stanice Karlovarského kraje se sídlem v Karlových Varech, IDDS: t3jai32
sídlo: Závodní č.p. 360/94, Dvory, 360 06 Karlovy Vary 6
13. Městský úřad Mariánské Lázně, IDDS: bprbqms
sídlo: Ruská č.p. 155/3, 353 01 Mariánské Lázně 1
14. Městský úřad Mariánské Lázně, odbor životního prostředí, IDDS: bprbqms
sídlo: Ruská 155, 353 01 Mariánské Lázně 1
15. Městský úřad Mariánské Lázně, Stavební úřad - památková péče, IDDS: bprbqms
sídlo: Příčná 647, 353 01 Mariánské Lázně 1
16. Ministerstvo zdravotnictví, Český inspektorát lázní a zřidel, IDDS: pv8aaxd
sídlo: Palackého náměstí č.p. 375/4, Praha 2-Nové Město, 128 00 Praha 28
17. Obecní úřad Zádub - Závěšín, IDDS: ydsbjvc
sídlo: Zádub č.p. 22, Zádub - Závěšín, 353 01 Mariánské Lázně 1

ostatní

18. Dopravní a energetický stavební úřad, Samostatné oddělení ochrany veřejného zdraví, nábřeží Ludvíka Svobody č.p. 1222/12, 110 00 Praha 1-Nové Město
19. Dopravní a energetický stavební úřad, úřední deska, nábřeží Ludvíka Svobody č.p. 1222/12, 110 00 Praha 1-Nové Město

Toto oznámení musí být vyvěšeno nejméně po dobu 15 dnů na úřední desce, současně se zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup. Po uplynutí zákonné lhůty bude vráceno zpět stavebnímu úřadu s vyznačením doby vyvěšení a sejmutí. Poslední den vyvěšení se považuje za den jeho doručení. Rozhodující pro právní účinky doručení je vyvěšení na úřední desce správního úřadu, který písemnost doručuje.

Toto vyrozumění se doručuje k vyvěšení takto:

- Stavební úřad –zveřejnění na www.desu.gov.cz (elektronická úřední deska)
- na úřední desce Městského úřadu Mariánské Lázně, Ruská č.p. 155/3, 353 01 Mariánské Lázně 1
- na úřední desce Obecního úřadu Zádub - Závěšín, Zádub č.p. 22, Zádub - Závěšín, 353 01 Mariánské Lázně 1

Vyvěšeno dne:

Sejmuto dne:

Razítko, podpis orgánu, který potvrzuje vyvěšení a sejmutí oznámení.