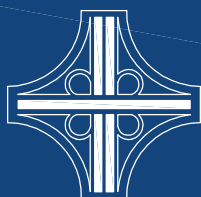


PRACOVNÍ KOPIE B

327 162 7013 DÚR

INVESTOR:



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR
SPRÁVA ZLÍN

GENERÁLNÍ PROJEKTANT	PK OSSENDORF s.r.o. PROJEKTOVÁ KANCELÁŘ DOPRAVNÍCH STAVEB Tomešova 1, 602 00 BRNO www.pk-ossendorf.cz tel: 543 516 526, fax: 543 516 528 info@pk-ossendorf.cz	RAŽÍTKO, PODPIS:	PK OSSENDORF s.r.o. PROJEKTOVÁ KANCELÁŘ DOPRAVNÍCH STAVEB Tomešova 1, 602 00 BRNO www.pk-ossendorf.cz tel: 543 516 526, fax: 543 516 528 info@pk-ossendorf.cz
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU	ING. BIJOK		
VEDOUCÍ PROJEKTANT	ING. SISMILICHOVÁ		

VEDOUCÍ PROJEKTANT	ING. SISMILICHOVÁ		PK OSSENDORF s.r.o. PROJEKTOVÁ KANCELÁŘ DOPRAVNÍCH STAVEB Tomešova 1, 602 00 BRNO www.pk-ossendorf.cz tel: 543 516 526, fax: 543 516 528 info@pk-ossendorf.cz	
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	ING. STEJSKAL			
VYPRACOVAL	ING. SISMILICHOVÁ			
KRESLIL	-			
KONTROLOVAL	ING. SMRŽ			
KRAJ: ZLÍNSKÝ	OKRES: VSETÍN	K.Ú.: ZAŠOVÁ, STŘÍTEŽ N / B	DATUM	07 / 2015
STAVBA I/35, KŘÍŽOVATKA SE SIL. III/4868 U STŘÍTEŽE			FORMÁT	A4
			MĚŘÍTKO	-
			ÚČEL	AKTUALIZACE DÚR
			ČÍS.ZAKÁZKY	2014-172
			ARCHIVNÍ ČÍS.	
NÁZEV VÝKRESU SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA			ČÍS. SOUPRAVY	ČÍS. PŘÍLOHY B

B SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

Dokumentace je zpracována v souladu s vyhláškou 499/2006Sb., o dokumentaci staveb (ve znění vyhl. 62/2013), příloha č.1.. Na základě ustanovení vyhlášky je dodrženo členění dokumentace na část A až E s tím, že rozsah a obsah jednotlivých částí je přizpůsoben druhu a významu stavby nebo zařízení a podmínkám v území.

OBSAH

B.1. POPIS ÚZEMÍ STAVBY	2
B.2. CELKOVÝ POPIS STAVBY.....	6
B.3. PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU	28
B.4. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ.....	28
B.5. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV	28
B.6. POPIS VLIVU STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	29
B.7. OCHRANA OBYVATELSTVA.....	32
B.8. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	32

B.1. Popis území stavby

a) Charakteristika stavebního pozemku

Tato dokumentace pro územní rozhodnutí navazuje zpracovaný investiční záměr firmou Dopravoprojekt Ostrava z roku 2006.

Předmětná úrovněová křižovatka se nachází na křižení stávajících silnic I/35, po které je veden evropský silniční tah E 442 hranice SR (Makov) – Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí – Hranice – Olomouc - Hradec Králové – Liberec – Děčín a silnice III/4868 u obce Strítež nad Bečvou, která dále pokračuje do obce Vidče a končí v Rožnově pod Radhoštěm. Do křižovatky je dále zapojeno rameno místní účelové komunikace propojující obce Zašová – Zubří, která v těsné blízkosti křiží úrovněově železniční regionální trať číslo 281 v km 7,234 (přejezd P7420) Valašském Meziříčí - Rožnov pod Radhoštěm. Stávající křižovatka je průsečná s mírným úhlem křižení a mírným odsazením ramen křižovatky.

Dle rozhodnutí Drážního úřadu č.j. DUCR-34803/13/Sj, bude křižení P7420 jednokolejné neelektrifikované trati Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm v km 7,234 zabezpečeno přejezdovým světelným zabezpečením.

Vlastník komunikace I/35 – stát v zastoupení ŘSD ČR - na tuto situaci musí reagovat vzhledem k bezpečnosti silničního provozu na silnici I/35 osazením nového SSZ na přilehlé křižovatce.

Dle stávajícího provozního staničení se úsek I/35 s křižovatkou nachází I/35 mezi KM 301,423 a 301,937.



Obr. Poloha stavby v širším území

b) Výčet a závěry provedených průzkumů a rozborů

Geologie území

(výňatek z přílohy G2 – předběžný inženýrsko-geologický průzkum)

Z hlediska regionálního geologického členění náleží zájmové území k flyšovému pásmu Západních Karpat, jeho dílčí skupině magurské a jednotce račanské. V širším okolí zájmové lokality vystupují sedimenty zlínského souvrství a zastoupeny jsou křivské vrstvy. Jedná se o flyšový vývoj s převahou vápnatých jílovců s polohami organodetritických pískovců stáří spodní oligocén až svrchní eocén.

Kvartérní pokryv je zastoupen fluvialními uloženinami Rožnovské Bečvy. Spodní polohu tvoří štěrkopísčité sedimenty s různým obsahem jílu a valouny pískovců a jílovců. Na nich jsou uloženy povodňové hlíny a jíly často s obsahem valounů štěrků, popř. písku. Pod

šterkopisčitou polohou byly v hlubších vrtech zastiženy jíly vzniklé zvětráním podložních jílovců a pravděpodobně v kvartéru přemístěné.
Nejmladšími uloženinami jsou antropogenní navážky silnic a cest.

Hydrogeologické poměry

(výňatek z přílohy G2 – předběžný inženýrsko-geologický průzkum)

Sledovaná oblast náleží hydrogeologickému rajónu 163 – Fluviální sedimenty v povodí Bečvy (Kučec in Michlíček et al. "Hydrogeologické rajóny ČR", 1986). Pro naše účely má význam nejmladší – údolní šterková terasa Rožnovské Bečvy. Počevním izolátorem údolní šterkové terasy jsou jíly vzniklé zvětráním podložních paleogenních jílovců. Šterkové sedimenty údolní terasy vytvářejí jednotný hydrogeologický celek s průlinovou propustností a volnou nebo jen mírně napjatou hladinou podzemní vody. Jednotkové vydatnosti trubních studní dosahují v zájmovém území nejčastěji hodnot do 0,2 l/s, v blízkosti toku až 1 l/s. Při obou extrémních stavech směřuje proud podzemní vody v údolní nivě v různě šikmém úhlu k řece, která plní až na krátké časové úseky enormní vodnosti funkci drénu. Součinitel filtrace fluvialních šterků v úseku středního toku (zájmové území) dosahuje průměrné hodnoty $5,1 \cdot 10^{-4}$ m/s, součinitel průtočnosti (transmisivity) $1,5 \cdot 10^{-3}$ m²/s, odpovídá tedy třídě transmisivity střední až vysoké. Dotace první zvodně se uskutečňuje převážně infiltrací atmosférických srážek v širším okolí, v závislosti na míře propustnosti pokryvu a zvětralinového pláště. Režim kvartérní zvodně je závislý na režimu stavů hladiny v povrchovém toku, tedy sezónně kolísá. V následující tabulce jsou uvedeny hloubky naražené a ustálené hladiny podzemní vody v jednotlivých sondách pod terénem a jejich nadmořská výška.

Obr. hladiny podzemních vod
(Jednotlivá umístění vrtů jsou patrná v příloze G2)

Vrty	HPV naražená (m pod terénem)	HPV ustálená (m pod terénem)	HPV naražená (m n.m.)	HPV ustálená (m n.m.)
V1	2,8	2,5	326,8	327,1
V2	2,7	2,3	327,3	327,7
V3	2,3	1,8	326,9	327,4
V4	2,7	2,3	328,6	329,0
V5	2,9	1,9	326,5	327,5
V6	-	-	-	-
V7	2,5	3,0	327,8	327,3
V8	2,5	2,3	327,7	327,9
V9	6,0	5,9	327,4	327,5
V10	2,8	2,2	327,5	328,1
V11	-	-	-	-
V12	-	-	-	-

c) Stávající ochranná a bezpečnostní pásma

Během výstavby bude stavební činností dotčeno ochranné pásmo VN - firmy Ren Power, NN – E.ON popř. veřejné osvětlení. Rozsah ochranných pásem a obecné požadavky s nimi spojené stanoví příslušná legislativa a příslušné technické normy.

Provozní ochranná pásma:

zákon 13/1997, §30

silnice I. třídy – mimo zastavěné území

50 m od osy komunikace na obě strany

silnice III. třídy – mimo zastavěné území

15 m od osy komunikace na obě strany

Ochranná pásma podzemních vedení

Vodovod DN do 500mm

1,5m

Kabely VN

1,0m

Kabely NN

1,0m

Sdělovací kabely

1,5m

Ochranné pásmo dráhy

Stavba se nachází v ochranném pásmu regionální tratě – 60m, která vede přímo podél silnice I/35.

Ochranné pásmo vodního zdroje

Záměr zasahuje do ochranného pásma II. stupně vodního zdroje Zašová (provozovatelé Vodovody a kanalizace Vsetín, a.s. a obec Stráž nad Bečvou).

Chráněné území

Dotčené území je součástí chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) Vsetínských vrchů.

V rámci regionálního hydrogeologického průzkumu kvartérních fluvialních uloženin horního a středního toku řeky Bečvy, který byl prováděn od roku 1975 n.p. Geotest, byly v širším zájmovém území vybudovány trubní studny HV-1005 až HV-1010. Hydrogeologickým posudkem z roku 1977 byla ověřena vydatnost těchto studní (Kučer, 1977) přičemž k trvalému využívání byla doporučena studna HV-1006 v místě dnešní budovy úpravní vodního zdroje Zašová, provozovatel Vodovody a kanalizace Vsetín, a.s.

Rožnovská Bečva je významným vodním tokem od ústí po pramen – správce Povodí Moravy.
Hačovský potok není významným tokem.

d) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.

Záplavové území

Záměr se nachází ve vyhlášeném záplavovém území vodního toku Rožnovská Bečva.
Viz. popis objektu C101 – zpevnění násypového tělesa georožemí.

e) Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území

Návrh stavby spojuje řešení dopravních a obslužných funkcí v území s ohledem na účel stavby, kterým je zajištění plynulosti dopravy na hlavní komunikaci a bezpečnosti silničního provozu zejména při realizaci příslušných křižovatkových pohybů.

Řešení je zpracováno na základě požadavků zadavatele na nové šířkové uspořádání a parametry silnice v trase a křižovatce, při maximálním využití stávajících pozemků. Celé řešení je navrženo tak, aby zábory sousedních pozemků byly pokud možno minimální.

Na architektonické řešení nejsou vzhledem k charakteru stavby kladeny žádné architektonické nároky.

Dopravní obsluha je v řešené oblasti zajišťována výhradně po silniční síti. Na páteřní komunikaci, kterou je silnice I/35, navazují v příčných směrech silnice III/4868 a místní komunikace, po nichž jsou zpřístupněny přilehlé obce. Pozemky přiléhající k silnici I/35 od řeky Bečvy jsou povětšinou využívány k zemědělským účelům. Jejich přístupnost je zajištěna a nemění se.

Stavební úpravy jsou navrženy tak, aby přispěly v maximální možné míře k nezhoršení životního prostředí. Řešený prostor bude doplněn vegetačními prvky, které budou plnit funkci krajinnotvornou a hygienickou. Stavba nevyvolá jiné negativní vlivy na zdraví ani na životní prostředí.

Oproti stávajícímu stavu nebude stavba zatěžovat okolí větším hlukem ani prašností.

Dešťová voda z vozovky a přilehlých ploch je v současné době generelně odvedena přes zemní krajnice do nezpevněných souběžných příkopů (zejména podélně kolem trati ČD), situovaných při patě zemního tělesa nebo přímo za svahu přilehlý na terén.

Proto je navržený systém odvodnění vozovky zachován – je založen na principu příkopů, kde srážková voda povětšinou vysychá. Dešťová voda z příkopu podél trati ČD je zaústěna do Hačovského potoka.

Dešťová voda z příkopů na straně u Rožnovské Bečvy je odvedena do vsakovacího příkopu délky 100m (západní kvadrant křižovatky) umístěném mimo ochranné pásmo II. stupně vodního zdroje. A ve východním kvadrantu směrem k Rožnovské Bečvě je voda z příkopů odvedena do Hačovského potoka.

Stavba se vzhledem k odvodnění poměrově blíží téměř výhradně plochám, které jsou převážně již jako dopravní plochy vymezeny a odvodněny. Stavbou tedy nedojde oproti původnímu stavu k výraznějšímu zvýšení povrchových vod.

Bylo zpracováno "Posouzení vlivu přeložky silnice I/35 a mostů ev.č. 35-186 a 4868-1 na Hačovském potoce na odtokové poměry na soutoku Rožnovské Bečvy a Hačovského potoka" (vypracoval Ing. Gimun, Povodí Moravy).

Bylo konstatováno, že se situace pro odtok potoka vybudováním nových mostních objektů zlepší.

Dále bylo v elaborátu konstatováno, že pravobřežní inundace přeložkou silnice I/35 se projeví zvýšením hladiny stoleté povodně do 2,6cm.

f) Požadavky na asanace, demolice a kácení dřevin

Asanace dřevin a porostů zahrnuje na přilehlých svazích silničního tělesa. Rozsah dotčených dřevin a porostů je zřejmý z přílohy G3 - Dendrologický průzkum. V rozsahu stavby se nacházejí cenné dřeviny i mladé náletové dřeviny. Dřeviny budou v nezbytně nutném rozsahu v prostoru křižovatky vykáceny. Veškeré kácení proběhne v době vegetačního klidu.

Ceny jsou stanoveny dle metodiky ČUOP Praha platné pro určení ceny dřevin v rámci ČR. Pro stanovení ceny byly uplatněny cenové odpočty a navýšení vzhledem ke zdravotnímu stavu dřevin, lokalitě a překryvnosti porostů.

Celkem bylo na sledované lokalitě nalezeno 53 ks solitérních stromů, 16 keřů a keřových porostů, 3 smíšené porosty keřů a stromů a 16 porostů stromových. Z toho je k asanaci, nebo u porostů k částečné asanaci, v rámci stavby „rekonstrukce křižovatky silnic I/35 a III/4868 u Stříteže " navrženo 13 solitérních stromů, 3 keře a keřové porosty o ploše 52,8m² a 5 porostů stromových o ploše 2 722,0m² v celkové hodnotě 710 361,- Kč.

Celková cena všech dřevin, nalezených na lokalitě budoucí stavby činí 4 526 753,-Kč.

K povolení kácení dřevin rostoucí mimo les dle zákona 114/1992 sb. ve znění pozdějších předpisů podléhá dřevina s obvodem kmene nad 80 cm ve výšce 1,3 m a porost dřevin plošného rozsahu nad 40 m². Těmito parametry odpovídají v návrhu asanace 2 ks solitérních stromů (číslo 43, 44) a 8 stromových porostů včetně částečných asanací (S6 – S13).

Celková hodnota dřevin podléhajících povolení činí **586 025,- Kč.**

Cena stromových porostů k odstranění: **555 170,- Kč**

Cena keřových porostů k odstranění: **710 361,- Kč**

Demolice

Objekt C001 zahrnuje přípravné práce před zahájením stavební činnosti na dílčích objektech stavby. Budou odstraněny větší či drobné konstrukce v území (např. stávající zastávkový přístřešek, zbytky konstrukcí po dříve odstraněných stavbách, které budou podle potřeby uloženy na skládku zhotovitele nebo zlikvidovány. Detailně řeší objekt C001 Příprava území.

g) Požadavky na maximální zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa (dočasné / trvalé)

Stavbou dochází k trvalému i dočasnému záboru pozemků ZPF a PUPFL. Detailní návrh a popis záborů jsou dokladovány v přílohách související dokumentace – F2, F3.

h) Územně technické podmínky (napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu)

Dopravní napojení

Stavba je součástí veřejné dopravní infrastruktury a navazuje na dopravní síť silnice I/35.

Dopravní obslužnost bude zajištěna jako doposud včetně příjezdu ke všem přilehlým pozemkům a napojení polních cest.

Stávající nevhodně umístěné autobusové zastávky byly nově situovány a to s ohledem na výhledové intenzity, rozhledové poměry, bezpečnost přepravovaných osob a plynulost silničního provozu. Byly navrženy nové zastávkové zálivy.

Zastávka na sil. III/4868 je navržena rovněž v zálivu.

Stavba řeší i pohyb pěších, který je v současnosti neřízený a pěší přecházejí silnici I/35 s poměrně vysokou dopravní zátěží spíše chaoticky, včetně přechodů s jejich patřičným nasvětlením.

Dále je s ohledem na připravovanou stavbu SŽDC - zabezpečení přejezdovou světelnou signalizací navrženo SSZ řešené křižovatkou.

Kapacitní posouzení křižovatk je řešeno v samostatné přílohou F7 Dopravně-inženýrské podklady.

V dané lokalitě se nacházejí inženýrské sítě a budou vyvolány úpravy inženýrských sítí konkrétně vodovodu, kabelu O2 a nově navržená kabelová vedení NN, VO, SSZ.

Součástí PD je i ochrana stávajících kabelů VN do fotovoltaické elektrárny Zašová včetně navržených nových prostupů přes silnici I/35.

Veškeré inženýrské sítě budou napojeny na stávající technickou infrastrukturu.

Žádné další zvláštní územně technické požadavky v průběhu zpracování PD nebyly vzneseny.

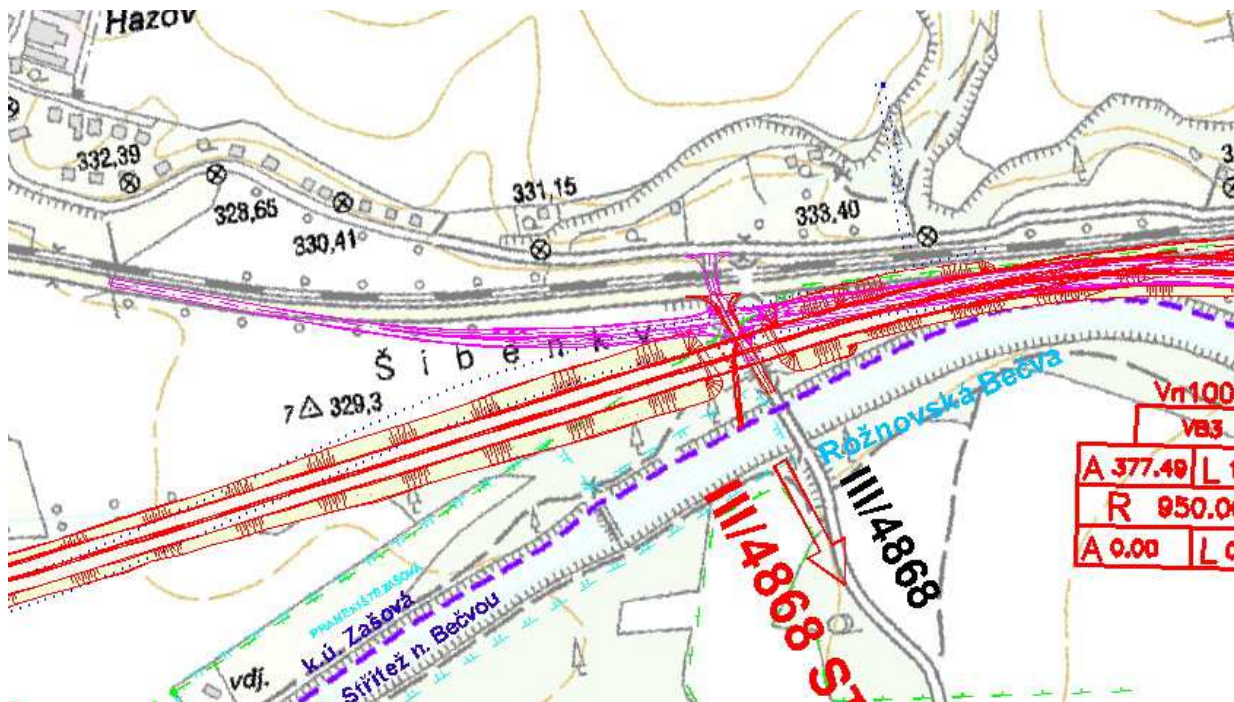
i) Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice

Úprava křižovatk je uvažována v roce 2017-2018.

Související stavby

V lokalitě se v současné době připravují jak drobné dopravní stavby k realizaci, které ovšem nebudou mít na tuto stavbu vliv, tak i větší. Konkrétně se jedná o technickou studii z listopadu roku 2008 s názvem „Přeložka silnice I/35 Zašová - Zubří, která naopak zásadně mění koncepci řešení tahu silnice I/35 včetně předmětného křížení. Vzhledem plánovanému roku realizace této stavby, která se předpokládá kolem roku 2040, je tato dokumentace pouze informativní a nemá na navržené řešení vliv.

Situace plánové přeložky sil. I/35 v lokalitě křížení se sil. III/4868



B.2. Celkový popis stavby

B.2.1. Účel užívání stavby

Stavebními úpravami stávajícího křížení je snaha o zlepšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu všech účastníků, a to zejména zlepšení křižovatkových pohybů levého odbočení do Stříteže n/B od Rožnova n/B, levého odbočení do místní části přes úroňový železniční přejezd, pravého odbočení do Stříteže n/B od Valašského Meziříčí a levého odbočení od Stříteže na Valašské Meziříčí. Dále stávající křižovatka nevyhovuje zejména z hlediska platné normy ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody čl. 5.2.1, kdy hranice stávající křižovatky je téměř shodná s hranicí nebezpečného pásma přejezdu.

Tuto křižovatku využívají těžká nákladní vozidla pro svoz dřeva z blízké pily (s tradicí cca 50 let) především ve směru z místní komunikace na sil. I/35 na Valašské Meziříčí (přes obec Zašovou lze tento pohyb realizovat jen s obtížemi pro nedostatečné šířkové parametry). Při čekání vozidla v křižovatce zasahuje náklad dřeva do průjezdného průřezu dráhy, při odbočení vpravo najíždí do protisměru silnice I/35 (malý výjezdový oblouk).

Nový návrh tuto závalu eliminuje.

Projekt také řeší nově situační umístění fyzických závilů zastávek IDS včetně usměrnění pohybu pěších.

Přestavbou křižovatky bude umožněno samostatné levé a pravé odbočení v obou směrech z hlavní silnice I/35. Zkanalizováním jednotlivých křižovatkových pohybů dojde k lepší orientaci a ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

S ohledem na charakter stavby, který spočívá v úpravě v současné době provozované křižovatky, kdy nedochází k zásadním změnám v dopravní obslužnosti a komunikačního systému se nepředpokládá, že bude mít realizace navržených úprav zásadní negativní vliv na územní limity (vodní zdroje, chráněná území, atd.)

Zdůvodnění navrženého umístění

Dispoziční řešení tahu silnice I/35, napojení místní komunikace, umístění autobusových zastávek, řešení sjezdů a chodníků včetně přilehlých neoprávněných upravovaných ploch vychází ze stávajícího uspořádání, vzhledem ke stabilizovaným vazbám zájmového území. Návrh sleduje dopravní hlediska s ohledem na charakter okolí a stávající plochy a snaží se zlepšit současný estetický působení stavby.

B.2.2. Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) Urbanismus – územní regulace, kompozice prostorového řešení

Podkladem pro umístění a vymezení stavby byly územní plány dotčených obcí.

Vzhledem ke koncepci dopravy územního plánu je předmětné řešení v této lokalitě v souladu.

Součástí jsou rovněž nové inženýrské sítě pro správnou funkci stavby, celkově budou neoprávněné plochy zatravněny a osázeny výsadbami dle návrhu sadových úprav (SO 802).

b) Architektonické řešení – kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení

Návrh stavby spojuje řešení dopravních a obslužných funkcí v území s ohledem na účel stavby, kterým je zajištění plynulosti dopravy na hlavní komunikaci a bezpečnosti silničního provozu zejména při realizaci příslušných křižovatkových pohybů.

Řešení je zpracováno na základě požadavků zadavatele na nové šířkové uspořádání a parametry silnice v trase a křižovatce, při maximálním využití stávajících pozemků. Celé řešení je navrženo tak, aby zábery sousedních pozemků byly pokud možno minimální.

Na architektonické řešení nejsou vzhledem k charakteru stavby kladeny žádné architektonické nároky.

B.2.3. Dispoziční a provozní řešení, technologie výroby

Stavba nezahrnuje žádné výrobní technologie a objekty.

B.2.4. Bezbariérové užívání stavby

Projekt řeší vhodné úpravy pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Chodníky v místech pro přecházení přes komunikaci budou mít snížený obrubník a budou opatřeny

signálními pásy spojujícími varovné pásy s vodícími liniemi. Signální a varovné pásy budou mít odlišnou hmatovou a případně barevnou strukturu od okolního povrchu.

Návrh stavebních opatření pro pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace bude proveden v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb. Tam, kde to stavebně technické podmínky dovolí, jsou navrženy následující úpravy:

Chodníky:

maximální navrhovaný příčný sklon je 2%.

Povrch ploch pro pěší splňuje požadavek na koeficient smykového tření $0,5 + \tan \alpha$, kde α je úhel, který svírá podélný sklon s vodorovnou). Podél chodníků je minimálně na jedné straně zřízena umělá vodící linie ve formě zvýšeného obrubníku

výškové rozdíly v rámci bezbariérových pěších tras nepřesahují hodnotu 0,02 m

Přechody pro chodce:

- na rozhraní vozovky a chodníku jsou v místech pro přecházení provedeny snížené obruby s výškovým rozdílem max. 0,02 m,
- navazující šikmé plochy na chodnících jsou provedeny ve sklonu max. 1:8 (12,5%) a 1:12 (8,33%)
- místa přiléhající sníženým obrubám jsou opatřena varovnými pásy (š. 0,4 m), které jsou v případě přechodů pro chodce propojeny signálními pásy (š. 0,8 m) s vodícími liniemi (varovné a signální pásy budou z reliéfní dlažby kontrastní barvy a odlišného povrchu).

Nástupiště BUS

- budou vybavena kolmým signálním pásem $s=0,80\text{m}$, $1,50\text{m}$ od čela nástupiště a kontrastním pásem $s=0,20\text{m}$ vzdáleném $0,30\text{m}$ od nástupiště hrany. Výška nástupiště hrany je $0,2\text{m}$.

Detaily viz. příloha D5 Úpravy pro OSSPO.

B.2.5. Bezpečnost při užívání stavby

Obecné požadavky na bezpečnost užívání stavby jsou dány dodržením platných obecných podmínek pro výstavbu a respektováním platných technických norem a dalších navazujících předpisů (TP, TKP, vzorové listy a další). Hledisko bezpečnosti je pak konkrétně sledováno při návrhu stavebního uspořádání řešených komunikací (šířkové uspořádání, změna systému dopravy a řízení provozu).

Viz příloha F6 Plán zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví, BOZP

B.2.6. Základní technický popis staveb

000 Demolice a příprava území

C 001 Příprava území

Objekt zahrnuje přípravné práce před zahájením stavební činnosti na dílčích objektech stavby. Budou odstraněny větší či drobné konstrukce v území (např. stávající zastávkový přístřešek, zbytky konstrukcí po dříve odstraněných stavbách, které budou podle potřeby uloženy na skládku zhotovitele nebo zlikvidovány).

V rámci přípravy území bude dále provedena skrývka humózní vrstvy zeminy v rozsahu trvalých a dočasných záborů celé stavby stávajících zelených ploch a také asanace dřevin a porostů. V rámci **technické rekultivace** bude ornice shrnuta do hrázek a po dobu výstavby bude ošetřována proti výskytu plevelu chemickým postřikem. Výška hrázek při skladování do 1 roku bude max. $2,0\text{m}$.

Součástí objektu jsou také opatření pro ochranu stávajících stromů, keřů a jejich kořenů v rozsahu stavby a provizorní oplocení.

Rozsah dotčených dřevin a porostů je zřejmý z přílohy **G3** – Dendrologický průzkum – výtah: Z předpokládaného trvalého a dočasného záboru záměru navrhované rekonstrukce křižovatky silnic I/35 a III/4868 u Strítěže, byl odvozen rozsah dendrologického průzkumu (inventarizace dřevin). V takto vymezeném rozsahu byly popsány veškeré dřeviny, tedy vysazované i náletové

a to jako samostatné stromy a porosty. Porosty jsou dále rozčleněny na porosty stromové, smíšené a porosty keřové a keře. Výše uvedenému členění odpovídají i grafické značky v situaci, která je zpracována v měřítku 1:600. Solitérní stromy jsou označeny samostatnými arabskými číslicemi 1 – 53, pro keřové porosty a samostatné keře bylo zvoleno označení K 1 – K 16, pro smíšené porosty bylo zvoleno označení SK 1 – SK 3 pro stromové porosty S 1 – S 16.

U samostatných stromů byl sledován kromě druhu i průměr kmene ve výčetní výšce, habitus a zdravotní stav dřeviny. U porostů pak druhová skladba, zdravotní stav, výška aktivní části a pokryvnost.

Dendrologický průzkum zahrnuje katastr obcí Zašová a Střítež nad Bečvou v průměrné nadmořské výšce 330 m. V rámci plochy dendrologického průzkumu byly k asanaci vytipovány dřeviny přímo bránící provedení stavby, dřeviny svým zdravotním a estetickým stavem neperspektivní, dřeviny potenciálně ohrožující bezpečnost provozu.

100 Objekty pozemních komunikací

C 101 Komunikace – silnice I/35

délka řešeného úseku	516 m
hlavní předmět stavby:	silnice I/35
dle dopravního významu:	silnice I. třídy
dle charakteru provozu:	silnice s neomezeným přístupem
kategorie:	S 9,5/70v křiž. úseku S9,5/50
kvalita provozních podmínek dle ČSN 73 6101 pro sil. I. tř.	Stupeň A
území rovinné až mírně zvlněné	

Prostorové vedení trasy vychází z parametrů návrhové rychlosti v křižovatkovém úseku $v=50\text{km/h}$. Návrh trasy je pojat jako optimalizace stávajícího směrového vedení silnice, umožňující odsun stávající křižovatky se sil. III/4868 od železničního přejezdu P7420 a přidání přídatných pruhů pro jednotlivé směry včetně zřízení autobusových zálivů pro dopravu IDS.

Směrové řešení hlavní trasy

je patrné z přiloženého výkresu celkové a koordinační situace. Je přizpůsobeno tak, aby požadavky na zábor okolních pozemků a nutnost kácení stávajícího stromořadí byly minimalizovány. Celá část řešeného úseku je v obloucích o poloměru 950 m, které umožňují přístup technického řešení bez dostředných sklonů lepší odvodnění křižovatky).

Směrové oblouky pouze korigují nutné odsunutí trasy z přímého úseku při vedení osy dále od železničního přejezdu na místní komunikaci, vložení přídatných pruhů včetně dělicích ostrůvků a nové umístění autobusových zastávek.

Vzhledem na hodnoty poloměrů směrových oblouků a snaze minimalizace rozsahu celé úpravy není nutno vkládat do trasy přechodnice.

Při návrhu vegetačních úprav, umístění autobusových zastávek a možných překážek branících ve výhledu byl zohledněn budoucí stav navržené silnice, veškeré rozhledové úhly pro řidiče, trasy inženýrských sítí. Rozhledové poměry byly navrženy dle ČSN 73 6102 čl. 5.2.9. rozhled na úrovně křižovatek a jsou zakresleny v příloze C5 Situace – návrh dopravního značení.

Výškové řešení hlavní trasy

je podrobně popsáno v příloze D1 Podélné profily. Navržená niveleta převážně kopíruje niveletu stávající silnici I/35. S ohledem na rozšíření vozovky v místě křížení, minimalizaci záborů okolních pozemků, zajištění odvodnění do stávajícího příkopu podél trati ČD a výšku Q100 byly navrženy nutné korekce nivelety. Navržené podélné sklony a poloměry zakružovacích oblouků jsou navrženy tak, aby umožnily rozhled v celé délce trasy pro zastavení (viz tab. 17 a 18 ČSN 73 6101) :

Nejmenší poloměr vypuklého výškového oblouku má hodnotu 5 000 m. Nejmenší poloměr vydatého výškového oblouku má hodnotu 5 000 m.

Výsledný sklon min. 0,5% je v celé délce trasy I/35 zajištěn.

Šířkové uspořádání hlavní trasy v napojeních na stávající stav:

- jízdní pruhy průběžné	2 x 3,50 m
- vodící proužky	2 x 0,25 m
- zpevněná krajnice	2 x 0,50 m
- nezpevněná krajnice	2 x 0,50 m
- celkem	9,50 m

Přídavné pruhy v křižovatce mají v souladu s ČSN šířku **3,00 m** s ohledem na danou intenzitu.

Délky přídavných pruhů jsou navrženy v minimálních rozměrech.

Průběžné pruhy jsou navrženy v šířce **3,25 m**.

Dopravní ostrůvky sloužící k oddělení jednotlivých směrů a ochraně chodců v místech přechodů, byly navrženy shodně v šířce 2,50m a v celkové délce cca 190 m. Důvodem je rovněž zkrácení délky přechodu a ochrany chodců – a taktéž z důvodů výsledků bezpečnostního auditu a vyjádření PČR a KÚZK, který zohledňuje vyhlášku 398/2009 Sb. Jejich povrch bude zdlážděn (z důvodu údržby) a budou lemovány silničním obrubníkem +16 cm nad přilehlým povrchem vozovky. V místech přechodů pro chodce bude obrubník snížen na 2 cm.

Přechody

Šířka přechodu bude 4 m. Chodec bude mezi jednotlivými směry chráněn ochrannými ostrůvky v šířce 2,5m a výškou obruby +0,16m. Délka děleného přechodu přes sil. I/35 je 7,5m a 4,5m. Přechody budou řízeny SSZ.

Skladba přídavných pruhů v křižovatce:

- Odbočení vpravo ze sil. I/35 na III/4868 směr Rožnov p/R
Řešeno samostatným odbočovacím pruhem (větvi):
dle ČSN 73 6102 je složen ze tří úseků
Lc (čekací) 20 m
Ld (zpomalovací) 32 m
Lv (vyřazovací) 35 m
Šířka přídavných pruhů je 3,00 m
- Odbočení vlevo ze sil. I/35 na místní komunikaci (přejezd ČD) směr Rožnov p/R
Řešeno samostatným odbočovacím pruhem:
dle ČSN 73 6102 je složen ze tří úseků
Lc (čekací) 20 m
Ld (zpomalovací) 32 m
Lv (vyřazovací) 35 m
Šířka přídavných pruhů je 3,00 m
- Odbočení vpravo ze sil. I/35 na místní komunikaci přes přejezd ČD (P 7420) směr Valašské Meziříčí
Pro zvýšení bezpečnosti provozu považuje projektant za podstatné vložit před přejezd ze směru od Rožnova p/R pruh pro odbočení vpravo. Tento pruh umožní zastavení vozidlům dávající přednost vlaku v případě výskytu jiného vozidla na vozovce přejezdu. Odbočný oblouk z tohoto pruhu bude proveden poloměrem 9 m.
Lc (čekací) 20 m
Ld (zpomalovací) 32 m
Lv (vyřazovací) 35 m
Šířka přídavných pruhů je 3,00 m
- Odbočení vlevo ze sil. I/35 na sil. III/4868 směr Valašské Meziříčí.
Řešeno samostatným odbočovacím pruhem:
dle ČSN 73 6102 je složen ze tří úseků
Lc (čekací) 20 m
Ld (zpomalovací) 32 m
Lv (vyřazovací) 35 m
Šířka přídavných pruhů je 3,00 m

Základní příčný sklon vozovky je v celé trase střechovitý 2,50%. Vzhledem k velikosti směrových oblouků, navržených v trase, není nutno navrhovat sklon dostředný a není nutno vozovku překlápět. Výsledný sklon je v celé délce trasy zajištěn.

Skladba autobusových zálivů na I/35:

Lv (vyřazovací)	25 m
L _{NH} (délka nástupní hrany najednou)	25 m (možnost sjetí dvou autobusů)
Lz (zařazovací)	15 m
Šířka zálivu	3,50m
Výška nástupištní hrany +0,20m.	

Zemní těleso:

Zemní těleso komunikačních ploch bude vzhledem k niveletě tvořeno násypy. Na základě předběžného geotechnického průzkumu vyplývá, že bude nutné provést výměnu podloží v tloušťce cca 0,2 m (mimo místa popisovaná níže), kde nevhodná zemina bude odstraněna a nahrazena kvalitativně lepší. Výměna stávající zeminy v podloží násypu se musí provést v případě, kdy okamžitý index únosnosti (dále IBI) nedosáhne hodnoty alespoň 5% (dle ČSN 7316133). Nutné z hlediska únosnosti pro nový násyp a pro možnost staveništní dopravy.

Problematickými místy mohou být zejména přechody z původní vozovky, kde se nacházejí zeminy geotechnického typu 2.4 a 2.6 a zároveň zde může k tomu, že podloží násypu bude zároveň aktivní zónou vozovky. V tomto případě je třeba tyto zeminy vyměnit nebo zlepšit, a to minimálně do hloubky 0,5 pod úroveň nově navržené pláň. Počítá se s výměnou podloží v délce cca 60m od ZU a 80 před KÚ (pouze v oblasti stávající konstrukce vozovky).

Před vlastní realizací konstrukčních vrstev se doporučuje odborná prohlídka pláň a poté rozhodnuto o skutečné potřebě výměny podloží.

Bude upřesněno v dalším stupni PD.

Vodní režim se ukázal v době předběžného průzkumu na různých úsecích trasy jako velmi nepříznivý (kapilární), nepříznivý (pendulární) a příznivý (difúzní). V závislosti na ročním období bude pravděpodobně docházet ke změnám vodního režimu.

V celé délce úpravy komunikace se doporučuje zhomogenizovat aktivní zónu.

Při provádění zemních prací se doporučuje přítomnost geotechnického dozoru. Dle geotechnického průzkumu bylo doporučeno provést odvodnění paty násypu pomocí otevřeného trojúhelníkového příkopu.

Sklon pláň je navržen minimálně 3%. Prostor mezi komunikací a přilehlým terénem bude ohumusován v tl. 0,15m. Ohumusovaná plocha se oseje travním semenem.

Vzhledem k tomu, že se předmětný úsek nachází v zátopové oblasti je navrženo zpevnění svahů pomocí trvalých protierozních matrací spojených s polyesterovou výztužnou geomříží.

Podloží násypu bude provedeno dle ČSN 736133 a hutněno na min. 92% PS. Vlastní násyp bude hutněn na 95% PS a pláň vozovky bude hutněna na 100% PS a bude na ní dosaženo min. Edef,2=45MPa.

Provedení rozšíření násypového tělesa bude provedeno dle VL2 – pomocí zazubení svahů.

Odstranění stávající sil. I/35:

Součástí tohoto objektu je i bourání stmelených vrstev stávající konstrukce včetně odkopu vrstev nestmelených.

Bezpečnostní zařízení

Podél nové odsunuté polohy sil. I/35 dojde k vysazení vrostlých stromů při zajištění rozhledů na křižovatce. Dle ČSN 73 6101 je tedy nutno v trase osadit silniční svodidlo minimální úrovně zadržení H1 – detaily dle příloha C3. Dále bude osazeno silniční svodidlo i mezi komunikací I/35 a železniční trať, úrovně zadržení H2.

Na ostatních místech budou podél silnice osazeny směrové sloupky (v případě svodidel budou směr. sloupky osazeny na nástavci na svodidle).

Zpevněné plochy:

Návrh konstrukce komunikačních zpevnění vychází z předpokladu hutnitelného podloží za zohlednění výsledků geotechnického průzkumu.

V celé délce úpravy komunikace se doporučuje zhomogenizovat aktivní zónu.

Při provádění zemních prací se doporučuje přítomnost geotechnického dozoru.

Konstrukce jsou navrženy dle TP170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací na základě katalogových listů.

Uvedené návrhy konstrukcí vozovek musí být v dalším stupni PD, po doplnění řádného geotechnického průzkumu přezkoumány. Návrh slouží hlavně pro zjištění výměr hlavních stavebních prací.

Konstrukce 1 – živičný kryt

Asfaltový koberec mastixový	SMA 11 S	40 mm	ČSN EN 13 108-5
Spojovací postřik 0,20kg/m ²	PS-EKM		ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro ložné vrstvy	ACL 16+	60 mm	ČSN EN 13 103-1
Spojovací postřik 0,20kg/m ²	PS-EK		ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro podkl. vrstvy	ACP 16+	60 mm	ČSN EN 13 103-1
Spojovací postřik 0,30kg/m ²	PS-EK		ČSN 73 6129
Infiltrační postřik 0,50kg/m ²	PI-EK		ČSN 73 6129
Mechanicky zpevněné kam. 0/45	MZK	200 mm	ČSN 73 6126-1
Štěrkodrt' 0/63	ŠD _A	250 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem		min 610 mm	

Konstrukce 2 – vozovka, zastávkový pruh

Žulová kostka 10/10	DL I	100 mm	ČSN 73 6131-1
Prolití spár cementovou maltou			
Lože z cementové malty	MC 10	40 mm	
Směs stmelená cementem	SC, C 5/6	220 mm	ČSN 73 6124-1
Štěrkodrt' 0/63	ŠD _A	min 250 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem		min 610 mm	

Konstrukce 4 – ostrov zvýšený

Betonová dlažba	DL I	60 mm	ČSN 73 6131-1
Pískové lože		30 mm	ČSN 73 6126-1
Štěrkodrt'	ŠD	100 mm	ČSN 73 6126-1
Mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	250 mm	ČSN 73 6126-1
Štěrkodrt' 0/32	ŠDA	min 250 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem		min 690 mm	

Konstrukce 5 – chodník v ostrůvku

Betonová dlažba	DL I	60 mm	ČSN 73 6131-1
Lože z drceného kameniva	L	40 mm	ČSN 73 6126-1
Štěrkodrt' 0/32	ŠD _A	150 mm	ČSN 73 6126-1
+ Skladba dne vozovky			

Stupňovité napojení nových konstrukcí na stávající stav – viz. příloha D2.

Obrubníky:

V trase bude do obrub uložen střední dělicí pás. - výška zvýšených obrub bude +0,16m. V místě přechodů pro chodce bude výška obrub snížena na +0,02m. Výška obruby u nástupní zastávky IDS bude +0,20m. Dále budou obrubníky lemovat přilehlé chodníky (C104), výška +0,12m.

Dopravní značení:

V PD objektu 101 je obsaženo SDZ, VDZ. Vodorovné značení bude provedeno strukturovaným plastem bílé barvy. Bude upraveno dle TP 65, TP133 a TP169. Detailně bude řešeno v dalším stupni PD.

Rozměry nových dopravních značek a jejich provedení – návrh, bude upřesněno v DSP:

Značky výstražné (A), upravující přednost (P), zákazové (B), příkazové (C) a dodatkové tabulky (E) jsou navrženy v základních velikostech.

Dopravní značky informativní skupin provozní (IP) a směrové (IS) jsou rovněž navrženy v základní velikosti, přičemž rozměry jsou stanoveny podle příslušných vzorových listů.

Jednotlivé značky budou realizovány v následujícím provedení:

- veškeré značky (do rozměru 1,5x1,5 m včetně) z lisovaného pozinkovaného ocelového plechu s dvojitým ohybem na okrajích, polep retroreflexní folií tř. RA3 a, zadní povrch značky matný šedý, na rubu značky vodorovné C-profilu pro připevnění na nosnou konstrukci. Na silnici III. Třídy polep retroreflexní folií tř. RA1.

Odvodnění:

Odvodnění koruny nové trasy je realizováno příčným a podélným spádováním obdobným způsobem jako silnice v původní trase a to:

Dešťová voda je z komunikace svedena přes svahy přímo do otevřených trojúhelníkových příkopů a do Hačovského potoka. Pouze v km 0,060 – 0,160 je navržen vsakovací příkop z důvodů nemožnosti odvedení povrchových vod pomocí gravitace (na straně k Rožnovské Bečvě) – detail vsakovacího příkopu viz. příloha D2. Umístění vsakovacího příkopu bylo nutné mimo ochranné pásmo vodního zdroje.

Na straně podél železniční tratě je odvodnění řešeno svedením vody do stávajícího příkopu mezi železnicí a silnicí. Toto řešení předpokládá úpravu terénu mezi komunikací silnice I/35 a železniční tratí. Příkop je zaústěn do Hačovského potoka. Ve východním kvadrantu křižovatky na straně Rožnovské Bečvy je příkop zaústěn také do Hačovského potoka.

V ploše křižovatky, kde jsou navrženy silniční obrubníky, bude povrchová voda z plochy komunikace odváděna pomocí navržených uličních vpustí. Vpustí budou napojeny do přípojek DN150. Jednotlivá kanalizační potrubí od těchto vpustí budou vyvedena do násypového svahu a odtud zpevněným rigolem do otevřených příkopů (možné pouze mimo ochranné pásmo vodního zdroje). Součástí objektu C101 je UV1, UV3, UV4.

Odvodnění pláň silnice bude zajišťovat příčný střechovitý sklon pláň v hodnotě min. 3 %. V násypech bude provedeno protažení podsypné vrstvy kameniva v min. tl. 15 cm pod krajnicí (min. výška úrovně pláň nad okolním terénem musí být 0,20 m) na hranu svahu. V ostatních případech bude pláň odvodněna systémem podélných drenáží provedených z drenážních trubek PVC DN 110. Drenážní trubky budou ve vhodných místech vyústěny do násypového tělesa a do patních příkopů (případně zaústěny do přípojek UV).

V trase silnice I/35 je situován stávající rámový mostek, který převádí vody Hačovského potoka pod silnicí I/35. Tento bude nahrazen mostním objektem **C201** v km 0,267 61.

Z hlediska kapacity odvodnění není nutno nové propustky zřizovat.

Ochránění kabelů VN

V souvislosti s úpravou křižovatky silnice I/35 se silnicí III/4868 u obce Střítež, vzešel požadavek na ochranění stávajících kabelů VN v majetku firmy Ren Power. Stávající kabely budou v místě plánované komunikace odkopány a uloženy do dělených chrániček. Současně s těmito kabely bude založena jedenkrát rezervní chránička v celé šířce plánované komunikace. Aby nedošlo k poškození kabelů v průběhu stavby komunikace, budou tyto kabely v místě plánované komunikace překryty betonovými panely. Délka plánovaného ochrání je 18m.

Rozhraní objektů

Rozhraní komunikace sil. I /35 a krajskou silnicí III/4868 tvoří spojnice zaoblení křižovatky ve smyslu vyhl. 104/1997 Sb.

C 102 Komunikace - silnice III/4868

délka řešeného úseku

85 m

hlavní předmět objektu:

silnice III/4868

dle dopravního významu:

silnice III. třídy

dle charakteru provozu:

silnice s neomezeným přístupem

kategorie:

S 7,5/50

V tomto stavebním objektu je obsažena směrová úprava silnice III/4868 v prostoru křižovatky. Úprava spočívá v zlepšení úhlu křížení na 90° s odkloněnou silnicí I/35 včetně zřízení zastávky

IDS ve směru na Strítež n/B a umístění ochranných ostrůvků pro lepší orientaci při realizaci křižovatkových pohybů. Umístění přechodů je rovněž předmětem této úpravy. Stávající napojení polních cest budou zachována.

Směrové řešení

Úprava sil. III/4868 začíná těsně za mostem přes vodní tok Rožnovské Bečvy a odklání se západně od původní osy, kde se napojuje kolmým úhlem na sil. I/35. Tohoto řešení bylo dosaženo kombinací dvou protisměrných oblouků $R=50$ s vložením krátké mezipřímé. Šířky pruhů byly voleny s ohledem na rozšíření v oblouku.

Výškové řešení

je podrobně popsáno v příloze D4 Podélné profily. Navržená niveleta převážně kopíruje niveletu stávající silnice s ohledem na rozšíření vozovky v obloucích v místě křížení, minimalizaci záborů okolních pozemků a zajištění odvodnění. Nejmenší poloměr vypuklého výškového oblouku má hodnotu 1200 m. Nejmenší poloměr vydatého výškového oblouku má hodnotu 300 m. Tento oblouk je situován pro plynulé navázání na silnici I/35.

Šířkové uspořádání:

Odpovídá uvažované kategorii S 7,50.

- jízdní pruhy	2 x 3,0 (+ rozšíření v oblouku)
- vodící proužky	2 x 0,25 m
- nezpevněná krajnice	2 x 0,50

Skladba autobusového zálivu:

Lv (vyřazovací)	12 m
L_{NH} (délka nástupní hrany)	12 m
Lz (zařazovací)	10 m
Šířka	2,75m

Na levé straně po směru staničení bude silnici lemovat chodník šířky 2m oddělený od komunikace zvýšeným obrubníkem výšky +0,12.

Příčný sklon této upravované komunikace bude v napojení na stávající stav a prostor křižovatky řešen jednostranným sklonem 2,5 % a 2,0%. V ostatních místech bude nutno klopení přizpůsobit dle naklopení napojených komunikací. Výsledný sklon min. 0,5% je dodržen v celé délce trasy.

Přechody

Šířka přechodu je navržena 4,0m. Chodec bude mezi jednotlivými směry chráněn ochranným ostrůvkem šířky 2,8m a výškou obrub +0,16m. Délka dělených přechodů je 5,1m, 5,5m, 7,58m – jsou všechny řízeny pomocí SSZ.

Zemní těleso:

Obdobné jako v objektu C 101 – detaily viz. příloha D2 a D3.

Podloží násypu bude provedeno dle ČSN 736133 a hutněno na min. 92% PS. Vlastní násyp bude hutněn na 95% PS a pláň vozovky bude hutněna na 100% PS a bude na ní dosaženo min. $E_{def,2}=45\text{MPa}$.

Provedení rozšíření násypového tělesa bude provedeno dle VL2 – pomocí zazubení svahů.

Další podrobnosti o výměně podloží násypu a výměně podloží v aktivní zóně viz. odstavec Zemní těleso u objektu C101 (str.11).

Odstranění stávající sil. III/4868:

Součástí tohoto objektu je i bourání stmelených vrstev stávající konstrukce včetně odkopu vrstev nestmelených.

Dopravní ostrůvky:

V místě křižovatky budou umístěny dělicí ostrůvky, které budou mít funkci jak ochrannou při přechodu peších tak kanalizační pro správné navedení vozidel do jednotlivých směrů.

Dopravní značení:

V PD objektu 102 je obsaženo SDZ, VDZ. Vodorovné značení bude provedeno strukturovaným plastem bílé barvy. Bude upraveno dle TP 65, TP133 a TP169. Detailně bude řešeno v dalším stupni PD.

Rozměry nových dopravních značek a jejich provedení – návrh, bude upřesněno v DSP:

Značky výstražné (A), upravující přednost (P), zákazové (B), příkazové (C) a dodatkové tabulky (E) jsou navrženy v základních velikostech.

Dopravní značky informativní skupin provozní (IP) a směrové (IS) jsou rovněž navrženy v základní velikosti, přičemž rozměry jsou stanoveny podle příslušných vzorových listů.

Jednotlivé značky budou realizovány v následujícím provedení:

- veškeré značky (do rozměru 1,5x1,5 m včetně) z lisovaného pozinkovaného ocelového plechu s dvojitým ohybem na okrajích, polep retroreflexní folií tř. RA3 (sil. I/35) a, zadní povrch značky matný šedý, na rubu značky vodorovné C-profilu pro připevnění na nosnou konstrukci. Na silnici III. Třídy polep retroreflexní folií tř. RA1.

Konstrukce 1 – živičný kryt (viz. Objekt C101)

Konstrukce 2 – vozovka, zastávkový pruh (viz. Objekt C101)

Konstrukce 4 – ostrov zvýšený (viz. Objekt C101)

Obrubníky:

V trase bude do obrub uložen dělicí ostrůvek s funkcí ochrannou. - výška zvýšených obrub bude +0,16m. V místě přechodů pro chodce bude výška obrub snížena na +0,02m. Výška obruby u nástupní zastávky IDS bude +0,20m. Dále budou obrubníky lemovat přilehlé chodníky (C104), výška +0,12m.

Stupňovité napojení nových konstrukcí na stávající stav – viz. příloha D2.

Odvodnění:

Odvodnění koruny nové trasy je realizováno příčným a podélným spádováním obdobným způsobem jako silnice v původní trase a to:

Dešťová voda je z komunikace svedena přes svahy přímo do otevřených trojúhelníkových příkopů a do Hačovského potoka. Na straně sevřené rameny křižovatky I/35 a III/4868 (východní kvadrant) je dešťová voda svedena přes svahy do Hačovského potoka.

V ploše křižovatky, kde jsou navrženy silniční obrubníky, bude povrchová voda z plochy komunikace odváděna pomocí navržených uličních vpustí. Vpustí budou napojeny do přípojek DN150. Jednotlivá kanalizační potrubí od těchto vpustí budou vyvedena do násypového svahu a odtud zpevněným rigolem do otevřených příkopů. Součástí objektu C102 je UV2 a UV5.

Odvodnění pláně silnice bude zajišťovat příčný střechovitý sklon pláně v hodnotě min.3 %. V násypech bude provedeno protažení podsypné vrstvy kameniva v min.tl.15 cm pod krajnicí (min. výška úrovně pláně nad okolním terénem musí být 0,20 m) na hranu svahu. V ostatních případech bude pláně odvodněna systémem podélných drenáží provedených z drenážních trubek PVC DN 110. Drenážní trubky budou ve vhodných místech vyústěny do násypového tělesa a do otevřených příkopů, případně budou zaústěny do přípojek UV.

V trase silnice III/4868 je situován stávající rámový mostek, který převádí vody Hačovského potoka pod silnicí III/4868. Tento bude nahrazen mostním objektem **C202** v km 0,053 24.

Z hlediska kapacity odvodnění není nutno nové propustky zřizovat.

Rozhraní objektů

Rozhraní komunikace sil. I /35 a krajskou silnicí III/4868 tvoří spojnice zaoblení křižovatky ve smyslu vyhl. 104/1997 Sb.

C 103 Napojení místní komunikace

Stavební objekt zahrnuje úpravu asfaltové plochy na stávající I/35 v místě ramena místní komunikace, která v těsné blízkosti kříží železniční trať a napojuje komunikaci Zašová – Zubří. Napojení místní komunikace respektuje úpravu polohy při splnění podmínky min. vzdálenosti nejbližší hranice křižovatky 10 m od nebezpečného pásma stávajícího přejezdu při přestavbě křižovatky podle ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody.

Tato úprava je daná koncem oblouku, který vyháází z odbočovacího pruhu ze směru Rožnov p/R, který umožní zastavení vozidlům dávající přednost vlaku v případě výskytu jiného vozidla na vozovce přejezdu. Odbočný oblouk z tohoto pruhu bude proveden poloměrem 9 m.

Šířkové uspořádání

jízdní pruh	2 x 3,00 m
vodící proužek	2 x 0,25
nezpevněná krajnice	2 x 0,50 m
celkem	7,50 m

Odvodnění:

Odvodnění povrchu vozovky bude stejně jako ve stávajícím stavu zajištěno příčným a podélným spádem do příkopu kolem trati ČD. Odvodnění pláň silnice bude zajišťovat příčný sklon v hodnotě min.3 %.

Konstrukce 1 – živičný kryt (viz. Objekt C101)

Rozhraní objektů

Rozhraní komunikace sil. I /35 a krajskou silnicí III/4868 tvoří spojnice zaoblení křižovatky ve smyslu vyhl. 104/1997 Sb.

C 104 Chodníky

Stavební objekt zahrnuje návrh nových chodníků, podmíněný novým směrovým a výškovým řešením silnice průtahu. Rozsah je patrný z celkové koordinační situace - příloha C3. Základní šířka chodníků podél sil. I/35 je 2,0 m (1,5 + 0,5 bezpečnostní odstup). Na sil. I/35 a III/4868 je při nástupní hraně chodník rozšířen na 2,2 m. + plocha pro umístění přístřešku je 3,5 x 1,75m. Základní příčný sklon chodníku je 2%. Spádování chodníků je přizpůsobeno odvodnění.

Od nezpevněných ploch budou chodníky odděleny chodníkovými betonovými obrubami výšky dle způsobu odvodnění.

Užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu a orientace – úpravy na chodnících - jsou popsány v bodě 6 této zprávy a podrobnosti řešení jsou součástí přílohy D5 Úpravy pro OSSPO.

Chodník na straně k železniční trati je ukončen u přechodu pro chodce a pokračuje pouze na zastávku IDS. Na výrobním výboru bylo dohodnuto, že chodník nebude veden k železničnímu přejezdu, byla zde vytvořena pouze prostorová rezerva 1,5m široká nezpevněná krajnice

Konstrukce 3 – chodník

Betonová dlažba	DL I	60 mm	ČSN 73 6131-1
lože z drceného kameniva	L	40 mm	ČSN 73 6126-1
štěrkodrt' 0/32	ŠD _A	150 mm	ČSN 73 6126-1
celkem		250 mm	

Obrubníky:

Chodníky jsou od komunikace odděleny silničními obrubníky výšky +0,12m. V místě přechodů pro chodce bude výška obrub snížena na +0,02m. Výška obruby u nástupní zastávky IDS bude +0,20m.

C 105 Napojení polních cest

Stavební objekt řeší napojení stávající polní cesty a obslužného sjezdu k vodárenskému zařízení a je patrný z celkové koordinační situace, příloha C3. Polní cesta směrem na Valašské Meziříčí se napojuje přes snížený chodníkový přejezd a její podél. sklon je 10% (max. podél. sklon nezpevněné polní cesty). Sjezd k vodárenskému objektu bude proveden přes zpevněnou krajnici a oddělen vodící čarou V4. Odvodnění tohoto objektu bude provedeno pomocí podélného a příčného sklonu do přilehlé zeleně s odtokem do Hačovského potoka.

Konstrukce 6 – konstrukce vozovky – účelová komunikace

Mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	200 mm	ČSN 73 6131-1
Štěrkodrt'	ŠD _A	180 mm	ČSN 73 6131-1
Separáčn. geotextilie 300g/m ²			ČSN 73 6126-1
Celkem		380 mm	

Konstrukce 7 – chodník přejížděný

Dlažba z betonové dlažby		80 mm	ČSN 73 6131-1
Prolití spár cementovou maltou			
Lože z cementové malty	MC 10	40 mm	
Směs stmelená cementu	SC, C 5/6	220 mm	ČSN 73 6124-1
Štěrkodrt' 0/32	ŠD _A	min 250 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem		min 590 mm	

Obrubníky:

Sjezdu na polní cestu přes chodníkový přejezd, bude přes přejížděný obrubník výšky +0,02m.

200 Mostní objekty a zdi

Detailní návrhy a popisy mostních objektů jsou dokladovány v příloze D4. Následně jsou uvedeny pouze základní informace.

C 201 Most na I/35 přes Hačovský potok, ev.č.35-186a

Stávající most

Stávající propustek je řešen jako železobetonová rámová konstrukce. Propustek je založen plošně. Přesné rozměry propustku nejsou známy. Tento propustek z důvodu změny polohy silnice I/35 bude zdemolován v rámci tohoto objektu. Materiál z tohoto zdemolovaného objektu bude odvezen na specializované skládce odpadu, které budou přesně určeny v dalším stupni projektové dokumentace.

Nový most

Most je přímo pojižděný. Délka mostu je 11,00m. Přemostňovanou překážkou je Hačovský potok.

Železobetonová monolitická rámová konstrukce je jednopólová, světlost pole je 4,0m. Rámová konstrukce je ze dvou dilatačních úseků délky 9,81m a 11,50m. Šířka mostu je 21,81m. Šířka mostu mezi obrubami je 5,309m a 11,0m. Most je založen plošně na dvou základových pásech z betonu C25/30 – XA1, vyztužených také ocelí 10505 (R) – B 500B šířky 1,7 m a výšky 0,7 m. Základové pasy pod křídly jsou šířky 1,0 m a výšky 0,7 m. Na samotnou konstrukci rámu navazují čtyři křídla. Rám mostu je z betonu C25/30 – XF2, vyztužen ocelí 10505 (R) – B 500B. Tloušťka stěn rámu je 0,50m, tloušťka stěny křídel je 0,5m a tloušťka příčle je konstantní od 0,40m.

Mostní římsy jsou navrženy monolitické z betonu C 30/37-XF4. Šířka obou krajních říms je 0,75 m a střední římsy 3,0m s výškou obrubníku 0,12 a 0,15m. Horní povrch říms je vyspádován 2%, 2,5% a 4% směrem do vozovky. Římsy jsou kotveny do konstrukce rámu pomocí dodatečně navrtávaných kotevních přípravek ve vzdálenosti 1,0m. Na pravé římsy je osazeno zábradelní svodidlo. Výška madla je 1,20 m nad úrovní vozovky, výška svodnice je 0,75 m.

Na levé římsy je osazeno ocelové zábradlí výšky 1,10 m se svislou výplní. Do římsy je kotveno pomocí ocelových hmoždinek.

Ve střední římse jsou vedeny 2 chráničky DN110 pro převedení kabelu VO (C431) a SSZ (C1001).

Pod mostním objektem je koryto Háčovského potoka zpevněno kamennou dlažbou tl.20 cm do betonového lože tl.15cm C12/15. Odláždění je na začátku a konci koryta ukončeno betonovým prahem C12/15.

Most je odvodněn pomocí skluzů před a za mostem na nižší straně. Skluzy jsou zaústěny do vývaříšť a poté do koryta potoku.

Konstrukce na vozovky na mostě

SMA 11S		40mm
Spojovací postřik 0,2kg/m ²	PS,A	
ACL 16		60mm
Spojovací postřik 0,2kg/m ²	PS,A	
MA 11 IV		35mm
Izolační ostrva jednovrstvá s asfaltových pásů		5mm
Pečící vrstva speciální epoxidová pryskyřice		
Celkem		140mm

C202- Most na III/4868 přes Hačovský potok, ev. č. 4868-1

Stávající most

Stávající most je řešen jako železobetonová rámová konstrukce. Most je založen plošně. Přesné rozměry propustku nejsou známy. Tento most z důvodu změny polohy silnice III/4868 bude zdemolován v rámci tohoto objektu. Materiál z tohoto demolovaného objektu bude odvezen na specializované skládky odpadu, které budou přesně určeny v dalším stupni projektové dokumentace.

Most je přímo pojižděný. Délka mostu je 12,51m. Přemostňovanou překážkou je Hačovský potok.

Železobetonová monolitická rámová konstrukce je jednopólová, kolmá světlost pole je 4,0m. Šířka mostu je 13,53m. Šířka mostu mezi obrubami je 10,44m. Most je založen plošně na dvou základových pásech z betonu C25/30 – XA1, vyztužených také ocelí 10505 (R) – B 500B šířky 2,0 m a výšky 0,7 m. Základové pasy pod křídly jsou šířky 1,0 m a výšky 0,7 m. Na samotnou konstrukci rámu navazují čtyři křídla. Rám mostu je z betonu C25/30 – XF2, vyztužen ocelí 10505 (R) – B 500B. Tloušťka stěn rámu je 0,50m, tloušťka stěny křídel je 0,5m a tloušťka příčle je konstantní od 0,40m.

Mostní římsy jsou navrženy monolitické z betonu C 30/37-XF4. Šířka levostranné římsy je 2,25m a pravostranné je 0,75 m s výškou obrubníku 0,12 a 0,15m. Horní povrch římsy je vyspádován 2% a 4% směrem do vozovky. Římsy jsou kotveny do konstrukce rámu pomocí dodatečně navrtávaných kotevních přípravků ve vzdálenosti 1,0m. Na pravé římse je osazeno zábradelní svodidlo. Výška madla je 1,20 m nad úrovní vozovky, výška svodnice je 0,75 m.

Na levé římse je osazeno ocelové zábradlí výšky 1,10 m se svislou výplní. Do římsy je kotveno pomocí ocelových hmoždinek.

V levostranné římse je osazena chránička DN110 pro převedení kabelu VO (C431). Na mostě je rovněž umístěna smyčka kabelů SSZ (C1001).

Pod mostním objektem je koryto Háčovského potoka zpevněno kamennou dlažbou tl.20 cm do betonového lože tl.15cm C12/15. Odláždění je na začátku a konci koryta ukončeno betonovým prahem C12/15.

Most je odvodněn pomocí skluzů před a za mostem na nižší straně. Skluzy jsou zaústěny do vývaříšť a poté do koryta potoku.

Konstrukce na vozovky na mostě viz. C 201

300 Vodohospodářské objekty

C 301 Přeložka vodovodu Vak Vsetín - DN 500 - III/4868

V rámci úprav na silnici I/35 – křižovatka se silnicí III/4868 dojde k výškové kolizi se stávajícím skupinovým vodovodem Stanovnice. Stávající vodovod je z trub ocelových DN 500.

V lomových bodech přeložky budou osazeny ocelové orientační sloupky.
Potrubí rušeného vodovodu bude po propojení přeložky se stávajícím potrubím v celé rušené délce demontováno a odvezena k ekologické likvidaci.
Propojovací práce přeložky bude provádět VAK Vsetín.

Popis technického řešení :

Stávající stav

Stávající vodovodní řad 500 je v místě křížení se stávající komunikací III/4868 uložen do chráničky DN 1200. (nutno ověřit sondou, u správce se v době zpracovávání DÚR nepodařilo zjistit).

Technický návrh

Pod rozšířenou komunikací je navržena přeložka vodovodu v délce 68,0 m s uložením do nové chráničky DN 1200.

Přeložka vodovodu bude propojena se stávajícím vodovodem.

Materiál a podmínky přeložky vodovodu

Přeložka vodovodu bude po konzultaci s VAK Vsetín provedena z ocelových bezešvých trub hladkých DN 500 s izolací 3 x PE a s vnitřní cementovou vystýlkou.

Ocelové tvarovky pro změny směru potrubí (oblouky) budou vyrobeny z ocelových trub stejného materiálu.

Oblouky budou mít poloměr min. 5 x DN.

Doizolování svarů bude provedeno smršťovacími manžetami.

POŽADAVKY NA VYBAVENÍ

Před zahájením výkopových prací zajistí dodavatel stavby vytýčení veškerých inženýrských sítí v dotčeném prostoru u příslušných správců. Při křížení a souběhu je nutno pracovat ručně, postupovat se zvýšenou opatrností a řídit se pokyny jejich správců.

Vodovodní potrubí bude ukládáno s min. krytím 1,4 m.

Zemní práce budou prováděny dle ČSN 73 3050 a je možno je zahájit jen na základě povolení příslušného majitele pozemku, rovněž je nutno respektovat podmínky jednotlivých vyjádření.

Před úplným obsypem potrubí bude provedena tlaková zkouška dle ČSN 75 59 11 a zkouška funkčnosti identifikačního kabelu. Po provedení tlakové zkoušky bude provedena dezinfekce a následně výplach potrubí. Pak budou odebrány vzorky pro mikrobiologické přezkoumání.

C 302 Přeložka vodovodu Energoaqua - DN 500 - III/4868

V rámci úprav na silnici I/35 – křižovatka se silnicí III/4868 dojde k výškové kolizi se stávajícím přivaděčem předupravené vody (ENERGOAQUA Rožnov pod Radhoštěm). Stávající vodovod je z trub ocelových DN 500.

V lomových bodech přeložky budou osazeny ocelové orientační sloupky.

Potrubí rušeného vodovodu bude po propojení přeložky se stávajícím potrubím v celé rušené délce demontováno a odvezena k ekologické likvidaci.

Popis technického řešení :

Stávající stav

Stávající vodovodní řad 500 je v místě křížení se stávající komunikací III/4868 uložen do chráničky DN 1200. (nutno ověřit sondou, u správce se v době zpracovávání DÚR nepodařilo zjistit).

Technický návrh

Pod rozšířenou komunikací je navržena přeložka vodovodu v délce 60,0 m s uložením do nové chráničky DN 1200.

Přeložka vodovodu bude propojena se stávajícím vodovodem.

Materiál a podmínky přeložky vodovodu

Přeložka vodovodu bude provedena z ocelových bezešvých trub hladkých DN 500 s izolací 3 x PE a s vnitřní cementovou vystýlkou.

Ocelové tvarovky pro změny směru potrubí (oblouky) budou vyrobeny z ocelových trub stejného materiálu.

Oblouky budou mít poloměr min. 5 x DN.

Doizolování svarů bude provedeno smršťovacími manžetami.

POŽADAVKY NA VYBAVENÍ

Před zahájením výkopových prací zajistí dodavatel stavby vytýčení veškerých inženýrských sítí v dotčeném prostoru u příslušných správců. Při křížení a souběhu je nutno pracovat ručně, postupovat se zvýšenou opatrností a řídit se pokyny jejich správců.

Vodovodní potrubí bude ukládáno s min. krytím 1,4 m.

Zemní práce budou prováděny dle ČSN 73 3050 a je možno je zahájit jen na základě povolení příslušného majitele pozemku, rovněž je nutno respektovat podmínky jednotlivých vyjádření.

Před úplným obsypem potrubí bude provedena tlaková zkouška dle ČSN 75 59 11 a zkouška funkčnosti identifikačního kabelu. Po provedení tlakové zkoušky bude provedena dezinfekce a následně výplach potrubí. Pak budou odebrány vzorky pro mikrobiologické přezkoumání.

400 Sítě VVN, VN, NN

C 401 Přípojka NN

Napojení nového zapínacího rozvaděče bude provedeno novou kabelovou přípojkou ze stávající distribuční sítě NN. Ze stávajícího sloupu, který se nachází před domem č.e. 03 na parcele 1112 v k.ú. Zašová, bude sveden nový kabel NN do nového elektroměrového rozvaděče, ve kterém bude umístěno obchodní měření (rozváděč bude osazen v blízkosti tohoto sloupu). Z rozvaděče bude vyveden nový kabel, který bude uložen podél stávající komunikace, dále podvrtem pod železniční tratí a ukončen bude v novém zapínacím rozvaděči (rozváděč je součástí SO „Veřejné osvětlení“), který bude umístěn v blízkosti řešené křižovatky. Na nově přivedenou přípojku NN bude napojeno jak veřejné osvětlení, tak i SSZ (jeden společný správce). Ochranné pásmo kabelového vedení NN je 1m na každou stranu od krajního vodiče. Délka kabelové přípojky VO bude 280m.

430 Veřejné a venkovní osvětlení

C 431 VO komunikace - křižovatka sil. I/35 a III/4868

V souvislosti s úpravou křižovatky silnice I/35 se silnicí III/4868 u obce Strítež vzešel požadavek na osvětlení této upravené křižovatky. Nové osvětlení musí splňovat následující třídy zatřídění dle ČSN EN 13201-1. Třidu CE 3 pro samotnou křižovatku včetně přechodů pro chodce, třídu ME4a pro silnice I/35 v místě odbočovacích pruhů a zastávek, třídu ME5 pro zbytek silnice I/35 a silnici III/4868. Vzhledem k tomu, že provoz na této křižovatce je řízen SSZ s a osvětlení v místě přechodů pro chodce je vyšší než na přilehlých komunikacích, není třeba přechody přisvětlovat dalšími speciálními svítidly.

Pro osvětlení komunikací bude použito 18ks silničních stožárů, z toho 6ks bude osazeno dvojvýložníkem pro instalaci dvou ks svítidel. Celkem tedy bude instalováno 24ks silničních svítidel, z toho 5 ks s výkonem 150W (v místě samotné křižovatky) a 19ks s výkonem 100W. Napojení nových světelných míst bude provedeno z nového zapínacího rozvaděče, ze kterého budou vyvedeny tři kabely VO do jednotlivých směrů. Celková délka kabelových tras činí 670m. Napojení nového zapínacího rozvaděče bude provedeno novou kabelovou přípojkou ze stávající distribuční sítě NN. Délka kabelové přípojky VO bude 280m – viz. objekt C401.

Uložení kabelu VO v zemi

Kabel se uloží ve volném terénu s krytím 700 mm v kabelové rýze hloubky 800 mm. V chodníku se kabel uloží s krytím 500 mm v kabelové rýze hloubky 600 mm. Pod novými komunikacemi a pojižděnými plochami bude kabel uložen v chráničce Φ 110 mm v kabelové rýze hloubky 1100 mm s krytím 1000 mm. Kabely budou navíc v celé délce trasy v zemi uloženy v plastové chráničce Φ 63/52mm a budou kryty výstražnou fólií (umístěna 200 až 300mm nad chráničkou).

Stožáry VO

Nové stožáry budou, oboustranně žárově zinkované s termoplastickou manžetou. Pro nové stožáry bude vybudován nový betonový základ z betonu třídy C25/30, XC2, S3, 36mm dle ČSN EN 206-1. Betonový základ stožáru musí být opatřen plastovým pouzdrem, do kterého se stožár zasune, zaklínuje dřevěnými klíny a po vyrovnání se obsype a zhutní. Vnitřní průměr pouzdra musí být minimálně o 100 mm větší než průměr stožáru. Pouzdro nesmí být z porézního materiálu (např. osinkocement). Na dně pouzdra je třeba umístit podložku z mechanicky pevného materiálu (např. keramické dlaždice).

460 Sdělovací sítě

C 461 Přeložky vedení SEK Telefonica O2

Předmět a rozsah přeložky

Plánovaná akce úprav křižovatky komunikací I/35 a III/4868 si vyžádá přeložení podzemních sdělovacích vedení sítě elektronických komunikací (SEK) ve správě a majetku firmy O2 Czech Republic a.s. Stavba řeší přeložku trasy místního metalického kabelu a HDPE trubek optické sítě v místě, kde kolidují s plánovanými úpravami křižovatky komunikací I/35 a III/4868 u Stříteže.

Zemní práce

Přeložka bude realizována ve dvou etapách.

V první etapě bude stávající trasa SEK s nejvyšší opatrností odkopána a zabezpečena vložení do betonových žlabů TK2, aby následně nedošlo k poškození sdělovacího vedení při výstavbě nové komunikace.

V druhé etapě (po realizaci nového mostu a náspu nové komunikace) bude provedena definitivní přeložka. Začátek přeložky bude u nové komunikace I/35 v km. 0,220 vlevo (ve směru staničení). Nová trasa bude křížit kolmo novou silnici I/35 a dále bude trasa pokračovat podél nové komunikace směrem na Střítež v budoucím chodníku, přes sjezd na polní cestu a přes most (ve stavbou mostu připravené chráničce) a bude ukončena napojením na stávající trasu sděl. vedení SEK v km. 0,045 vlevo (ve směru staničení) silnice III/4868 – viz výkres Situace. Celková délka trasy přeložky bude 90 m.

Šířka výkopu bude 50cm, minimální krytí v rýze kde jsou uloženy kabely a HDPE trubky je 50cm v chodníku, 80cm ve volném terénu/vjezdu a 120 cm ve vozovce. Kabely i trubky budou uloženy v pískovém loži a kryty plastovou krycí deskou 300x1000mm a PVC fólií oranžové barvy. V místě křížení komunikace I/35, nezp. cesty a v konstrukci mostu budou uloženy chráničky 3x PE \varnothing 160mm. Do jedné chráničky budou zataženy trubky HDPE a do druhé kabel.

Stavebně technické řešení - technologie a montáž

Stávající sděl. vedení SEK tvoří úložný místní metalický kabel TCEPKPFLE 150XN0,6 a dvě trubky HDPE40mm (barva: bílá, zelená) t.č. bez optického kabelu. Přeložka bude provedena vložení délkových vsuvek stejného typu a napojením vedení spojkami na začátku a na konci přeložky. Spojky pro trubky HDPE budou typu PLASSON40. Na každé HDPE trubce bude po montáži provedena kalibrace a tlaková zkouška. Spojky na kabelech budou použity typu XAGA. Spojování žil ve spojkách bude provedeno pomocí stlačných modulů 25p. Veškeré spojky, konce chrániček a HDPE trubek budou označeny markerem. Před přeložkou a po přeložce bude provedeno měření (stejnoseměrné+střídavé) na dotčeném metalickém kabelu.

700 Objekty pozemních staveb

C 701 Zastávkové přístřešky

V návrhu projektové dokumentace se počítá se zřízením tří přístřešků pro cestující pro zastávky autobusové dopravy. Poloha a umístění přístřešku je patrná z celkové koordinační

situace-příloha C3. Uvažovány jsou přístřešky za tří stran chráněné prosklením, vybavené lavičkou a košem na odpady. Vývěska jízdního řádu bude součástí označnicku svislého dopravního značení. Typy přístřešků budou upřesněny v dalších stupních projektové dokumentace popř. ve výběrovém řízení. Byla vytvořena zpevněná plocha pro přístřešky rozměrů 3,5x1,75m a je obsažena v objektu C104.

800 Objekty úpravy území

C801 Rekultivace

Objekt řeší rekultivace stávajícího silničního tělesa silnic I/35 a III/4868 (včetně prostoru demolovaných mostů), které budou v rámci úprav křižovatky přeloženy. Na těchto plochách je uvažováno s odtěžením všech konstrukčních vrstev. V rozsahu stavby budou vybourány podkladní vrstvy a nahrazeny podornicí, ohumusovány (ornice ze skrývky v množství v tl. 0,25-0,30 m a osety travním semenem. Plochy manipulačních pásů stavby a budou zpětně rekultivovány s využitím ornice, sejmuté z těchto ploch.

Po ukončení výstavby je navržena biologická rekultivace. Obsahuje hnojení chlévskou mrvou, osetí zeleným hnojivem, zaorání zeleného hnojiva. Rekultivované plochy budou osázeny stromy – viz. příloha C3.

Výše popsany způsob je pouze orientační, přesný a detailní způsob bude určen v dalším stupni PD.

C802 Vegetační úpravy

Prostorové, funkční a kompoziční záměry

Při návrhu koncepce vegetačních úprav křižovatky silnic I/35 a III/4868 u Stríteže byl zohledněn cílový stav stavebních úprav, veškeré rozhledové úhly pro řidiče a trasy nadzemních i podzemních inženýrských sítí. Křižovatka je umístěna v krajinářsky poměrně hodnotném území a proto je doprovodná vegetace velmi důležitým aspektem pro začlenění stavby do krajiny. Výsadba bude realizována s použitím sortimentu dřevin, které odpovídá jejich přirozenému zastoupení v daných klimatických, půdních i vodních podmínkách. Lokalita se nachází průměrně v nadmořské výšce kolem 331 m n. m. a spadá tak do 1. vegetačního stupně. Kostrou doprovodných vegetačních prvků silnice budou segmenty liniových stromových výsadeb z druhu *Acer pseudoplatanus* (javor klen), *Quercus petraea* (dub zimní), *Quercus robur* (dub letní) a *Alnus glutinosa* (olše lepkavá). Stromy budou doplněny výsadbami keřů podle konkrétních stanovištních podmínek. Jde o druhy *Salix cinerea* (vrba popelavá), *Crataegus laevigata* (hloh obecný), *Swida sanguinea* (svída krvavá) a *Viburnum opulus* (kalina obecná). Podél vodního toku budou realizovány výsadby vlhkomilných a bahenních rostlin *Caltha palustris* (blatouch bahenní), *Iris pseudoacorus* (kosatec žlutý), které dají toku přirozený vzhled. V prostoru vodního toku bude dán vegetaci prostor pro přirozenou sukcesí.

Stávající dřeviny

Významnou část inventarizovaných dřevin tvoří doprovodné výsadby silnic a náletové dřeviny. Oprava silnice vyvolá kácení vybraných exemplářů a porostů viz. dendrologický průzkum – příloha G3. K odstranění jsou navrženy dřeviny přímo bránící realizaci stavby a dřeviny svým zdravotním a estetickým stavem neperspektivní. Veškeré stromy navrženy k ponechání, nacházející se v bezprostřední blízkosti stavby budou před započatím stavebních prací ochráněny samostatným bedněním kmenů, nezávislým na dřevině. Porosty nebo dřeviny nevytvářející prostý kmen budou chráněny mobilním oplocením. Jakékoliv mechanické poškození kořenů, kmenů nebo korun bude ihned ošetřeno odbornou zahradnickou firmou.

Postup před založením výsadeb

Navezená vegetační vrstva půdy bude obdělávána. Z povrchu budou průběžně odstraňovány všechny nežádoucí materiály, odpady, kameny, kořeny, velké hroudy apod. Odpady budou odvezeny. Předpokládá se, že na 1000 m² plochy se nasbírá 1 m³ odpadů. Na souvislých velkých plochách bude obdělávání půdy provedeno vhodnou mechanizací. Okraje velkých ploch a malé plochy nevhodné pro obdělávání mechanizací budou obdělávány ručně. Pokud to umožní harmonogram výstavby, nechá se půda po dokončení těchto operací ležet ladem, pokud nevyraší plevelné rostliny. Ty pak budou likvidovány herbicidním prostředkem vhodným

pro práci v blízkosti vodních ploch. Doba, která je nutná pro vzejití plevelů i doba, po kterou musí herbicid působit závisí na měsíci vegetačního období a na povětrnostních podmínkách. I v období největšího růstu (duben-květen) je třeba počítat nejméně s 25 dny pro vzejití a následnou likvidaci plevelů. Teprve potom je možné s půdou dále pracovat.

Výsadba stromů

P Prostory pro výsadbu všech stromů musí mít **v každém případě zachovanou kontinuitu s původním půdním horizontem** což umožní dostatečné prokořenění kořenového systému v nez hutněném půdním horizontu a zabezpečí dostupnost vláhy. V místech kde bude svah násypu silnice zpevněn kameny budou vynechány prostory na výsadbu stromů o průměru 2 m. Všechny vysazované stromy musí mít zapěstovanou korunu ve výšce 230 cm a obvod kmene 14-16 cm. Stromy budou při výsadbě přihnojeny 4 tabletami hnojiva Silvamix Forte a potřebné množství zeminy k obsypání balu a pokrytí dna jámy bude promícháno s půdním kondicionérem TerraCottem v množství 150 – 200g/strom. Ze dna jámy budou osazeny tři kotvící kůly s horní „hrazdičkou“ o průměru cca 6 cm a délce 2,5-3,0 m, ke kterým budou stromy kotveny nejlépe dvěma pružnými a dostatečně pevnými úvazky ve výšce cca 40 a 170 cm nad zemí. Stromy budou dále opatřeny ochranou proti okusu zvířat. Po výsadbě stromů bude vždy upravena stromová mísa mulčem. Použitá technologie při realizaci záměru bude respektovat platné ČSN 83 9021 Technologie vegetačních úprav v krajině – Rostliny a jejich výsadba a ČSN 83 9011 Technologie vegetačních úprav v krajině – Práce s půdou.

Výsadba keřů a trvalek

Ozelenění je doplněno výsadbou keřových skupin a bahenních rostlin. Keře jsou soustředěny do míst kde nemohou být z důvodů bezpečnosti provozu použity stromy. Keře budou sázeny v řadách vždy cca 1m od sebe. Kromě keřů a bahenních rostlin v prostoru kolem vodního toku budou ostatní keřové výsadby opatřeny pásem netkané textilie PLANTEX o šířce min 70 cm. Po dokončení výsadby se provede zához mulčovacími materiálem (borkou). Přípravě prostoru pro výsadbu je nutné věnovat zvýšenou pozornost a to zejména dokonalému odplevelení prostřednictvím aplikace herbicidního prostředku vhodného pro použití v blízkosti vodních ploch. Bez dokonalého odplevelení by následná údržba byla velmi problematická a estetické účinky výsadeb výrazně znehodnoceny. Použitá technologie při realizaci záměru bude respektovat platné ČSN 83 9021 Technologie vegetačních úprav v krajině – Rostliny a jejich výsadba a ČSN 83 9011 Technologie vegetačních úprav v krajině – Práce s půdou.

Travnaté plochy

Před založením trávníků bude celá plocha vyčištěna od stavebního odpadu, zorána a odstraněny kameny a štěrky, přičemž se vytvoří základní tvar terénu. Po těchto úpravách bude plocha technologicky zpracována. Terénní modelace budou pozvolné a nesmí vzniknout úžlabí, které by komplikovaly následnou údržbu. Vzácházející plevele na srovnané ploše se odstraní aplikací herbicidního prostředku vhodného pro použití v blízkosti vodních ploch a to v případě potřeby opakovaně. Odumřelé plevele budou odstraněny a půda technologicky zpracována. Osivo bude vyseto rovnoměrně v množství 20 - 25 g/m² (více je zbytečné). Semeno se zapraví do půdy zahrabáním a povrch se důkladně uvalí. V období vzcházení a mladých fází vývoje trávníku nesmí dojít k přeschnutí plochy, aby se zabránilo zaschnutí nedokonale zakořeněných rostlinek. Zálivka se pak může postupně omezovat. Travnaté plochy budou předány po třetí seči. Celý technologický proces zakládání bude v souladu s platnými normami ČSN 83 9031 Technologie vegetačních úprav v krajině – Trávníky a jejich zakládání a ČSN 83 9011 Technologie vegetačních úprav v krajině – Práce s půdou.

Výsadbový materiál a následná údržba

Druhovému zastoupení navržených dřevin je odvislé od charakteru prostředí, jejich nenáročnosti a jednoduchosti údržby. Všechny vysazované keře budou dodávány v kontejneru, ve velikosti stanovené v grafické části. Použitý rostlinný materiál musí být první jakosti a splňovat ČSN.

Všechny vysazované stromy musí mít zapěstovanou korunu ve výšce nejméně 230 cm a obvod kmene 14-16 cm, s kořenovým balem. Stromy budou při výsadbě upraveny řezem na úkor vnitřních a konkurenčních větví. Terminály budou zachovány. Po výsadbě budou stromy řádně zality (cca 80 -100 l vody/ ks) a výsadbová mísa mulčovaná borkou. Kůly budou u stromů ponechány po dobu min. 5 let a mísy pod stromy budou udržovány v bezplevelném stavu. Stromy budou vyžadovat dotaci vody min. 2 roky po výsadbě i když potřeba zálivky bude s časem klesat. V prvním vegetačním období po výsadbě je obvyklá dávka vody cca 8-10 x

80-100l/ks. Stromy budou v následné péči kontrolovány ve vývoji, případně jim budou povolovány úvazky a opravovány kotvy. U stromových výsadeb lemuující komunikace, budou v prvních letech po výsadbě odstraňovány kmenové výmladky, tak aby byla zachována potřebná výška nasazení koruny. Mulčované mísy stromů budou odplevelovány min. 2x ročně.

Použitá technologie při následné údržbě bude respektovat platné ČSN 83 9051 Technologie vegetačních úprav v krajině – Rozvojová a udržovací péče o vegetační plochy. **Případně jednotlivé úhyny vysazovaných stromů, keřů a trvalek budou průběžně v rámci dvouleté záruky nahrazovány. V ceně dodávky stromových a keřových výsadeb bude zahrnuto 2 roky údržby a zálivky.**

C803 Revitalizace Hačovského potoka

Po demolici a dostavbě novým mostních konstrukcí bude koryto stávajícího Hačovského potoka pročištěno a esteticky upraveno. Přesný popis této úpravy bude upřesněn v další projektové dokumentaci. Podél vodního toku budou realizovány výsadby vlhkomilných a bahenních rostlin *Caltha palustris* (blatouch bahenní), *Iris pseudoacorus* (kosatec žlutý), které dají toku přirozený vzhled. V prostoru vodního toku bude dán vegetaci prostor pro přirozenou sukcesí.

Součástí tohoto objektu je i oplocení pro zvěř, které ji navádí k podejití silnice I/35 a III/4868 pod mostními objekty C201 a C202 – dle metodiky AOPK. Oplocení bude jednoduché drátěné, celková délka 103m. Oplocení bude umístěno nad patním příkopem.

900 Všeobecné konstrukce a práce

C 951 Všeobecné konstrukce a práce

Provizorní dopravní značení

Objekt bude obsahovat vodorovné a svislé dopravní značení objízdkových tras. Přechodné dopravní značení bude sloužit k navádění vozidel během uzavírky jednotlivých pruhů silnic I/35 a III/4868. Návrh bude proveden a s příslušnými orgány projednán po zpřesnění vedení objízdkových tras především s ohledem na tranzitní kamionovou dopravu v dalším stupni PD.

Objízdné trasy

Objekt zahrnuje vyvolané stavební úpravy objízdkové trasy. Uvažuje se s odklonem tranzitní dopravy Valašské Meziříčí – Nový Jičín – Příbor – Frenštát p/R – Rožnov). Cílová doprava (Rožnov – Vidče – Střítež dále omezeně Valašské Meziříčí – Rožnov – Vidče – Střítež) případně potřeby této trasy bude vedena po lokální místní komunikaci Zašová – Zubří. Systém objízdky bude předjednan se SÚS Zlínského kraje, Policií ČR a dotčenými obcemi. Detailně budou objízdné trasy řešeny v dalším stupni PD.

Ve stavebním objektu C951 jsou zahrnuty následující blíže nespecifikovatelné práce a činnosti, jejichž přesný rozsah bude určen v dalším stupni PD. C951 není zpracováván formou běžné projektové dokumentace, jeho obsahem je soubor činností, které budou s realizací díla potřebné a na jejichž finanční krytí je nutno vytvořit investorské prostředky.

Jedná se výlučně o činnosti, které nelze přiřadit k žádnému ze stavebních objektů.

D Provozní soubory

1001 SSZ - křižovatka silnic I/35 a III/4868 u Stříteže

Všeobecně

Křižovatku silnic I/35, po které je veden evropský silniční tah E 442 hranice SR (Makov) – Děčín, a silnice III/4868 u obce Střítež nad Bečvou a účelové komunikace propojující obce Zašová – Zubří, která v těsné blízkosti kříží úrovně železniční regionální trať číslo 304G v km 7,234 (přejezd P7420) Valašské Meziříčí - Rožnov pod Radhoštěm, je nutno vybavit světelným signalizačním zařízením a reagovat tak na Rozhodnutí Drážního úřadu č. j. DUCR-

34803/13/Sj, kdy bude křížení P7420 jednokolejné neelektrifikované trati Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm v km 7,234 zabezpečeno přejezdovým zařízením světelným (PZS). Vybudování vlastního PZS je řešeno v rámci samostatné stavby, kterou zajišťuje vlastník železniční trati SŽDC. V rámci stavby PZS bude provedena i příprava pro vazbu se SSZ (reléové výstupy).

Vlastník komunikace I/35 – stát v zastoupení ŘSD - ČR musí vzhledem k bezpečnosti silničního provozu na silnici I/35 na tuto situaci reagovat, a proto bude na křižovatce vybudováno světelné signalizační zařízení (SSZ), které musí být ve vazbě s PZS.

Popis vazby mezi SSZ a PZS

Stavební objekt C1001 řeší výstavbu nového SSZ na křižovatce silnice I/35 x III/4868 u Stríteže. SSZ bude na křižovatce instalováno z důvodu zvýšení bezpečnosti silničního provozu na křižovatce a bude v prostoru přejezdu nadstavbou PZS v ev. km 7,234, se kterým bude propojeno vazbou. Informace o blížícím se vlaku (aktivace SSZ) před zahájením výstrahy na PZS, spuštění výstrahy na PZS a následném ukončení výstrahy, budou přenášeny do řadiče a řadič SSZ na ně bude reagovat změnou signálních plánů. Součástí přenášených informací do řadiče budou informace o stavu PZS.

Vazba bude realizována prostřednictvím závislostního kabelu TCEKPFLEY 7x2x1, který bude součástí SSZ, tj. C1001. Závislostní kabel bude ukončen v kabelové skříni samostatně uzamykatelné umístěné vně reléového domku, propojení do technologie PZS bude přes rozpojovací svorky.

Vazba mezi SSZ a PZS bude zajištěna pomocí tří relé umístěných ve skříni řadiče, která jsou opakovací relé přejezdového zařízení světelného (PZS).

Vazba v řadiči využívá funkce následujících relé:

OSK – relé, které přijme informaci o ovlivnění úseku předcházejícímu přibližovacímu úseku PZS a zajistí přechod SSZ do „speciálního“ režimu.

OSR – relé, které kontroluje výstrahu na přejezdu a zajišťuje „speciální“ režim na SSZ po dobu výstrahy PZS.

OKZ – relé, které přijme informaci o poruchovém stavu přejezdu a uvede SSZ do režimu „přerušovaná žlutá“.

„Speciálním“ režimem se rozumí zakázání vjezdu na přejezd ve výstraze (svítí červená světla signálních skupin směřujících do přejezdu) a současně umožňuje řízení dopravy na křižovatce na jejich zbývajících ramenech.

Popis funkce relé vazby

V základním stavu jsou všechna tři relé v řadiči přitažena.

Odpadem relé OKZ dostává řadič SSZ povel k neprodlenému bezpečnému přechodu do režimu „přerušovaná žlutá“. Režim bude ukončen po přitahu relé OKZ (po odstranění poruchy PZS).

Odpadem relé OSK dostává řadič povel k neprodlenému bezpečnému přechodu do „speciálního“ provozního režimu bez omezení délky tohoto režimu, respektive do odpadu relé OSR.

Odpadem relé OSR dostává řadič informaci o spuštění a trvání výstrahy na přejezdu a současně povel k setrvání ve „speciálním“ režimu bez omezení doby tohoto provozního režimu, respektive po dobu výstrahy PZS. Režim bude ukončen po přitahu relé OSR (po ukončení výstrahy na přejezdu). Funkce tohoto relé současně zajišťuje fyzické rozpojení proudokruhů všech zelených světél signálních skupin směřujících do přejezdu a zabránění tak jejich rozsvícení v době trvání výstrahy na přejezdu.

Při odpadu všech tří relé (např. přerušením závislostního kabelu) přejde SSZ do režimu „přerušovaná žlutá“.

Technický popis SSZ

Zahrnuje řadič SSZ, stožáry, stožárové svorkovnice, indukční smyčky, kabelové rozvody ke stožárům a indukčním smyčkám, návěstidla a svody k návěstidlům.

Stožáry SSZ budou žárově zinkované zevnitř i zvenčí. SSZ bude osazeno návěstidly se světelnými zdroji LED.

SSZ bude na křižovatce instalováno z důvodu zvýšení bezpečnosti silničního provozu na křižovatce a bude nadstavbou PZS v ev. km 7,234, se kterým bude propojeno vazbou. Informace o blížícím se vlaku (aktivace SSZ) před zahájením výstrahy na PZS, spuštění výstrahy na PZS a následném ukončení výstrahy, budou přenášeny do řadiče a řadič SSZ na

ně bude reagovat změnou signálních plánů. Součástí přenášných informací do řadiče budou informace o stavu PZS.

SSZ bude řízeno v dynamickém režimu, a proto bude vybaveno detekčním systémem. K detekci vozidel budou sloužit indukční smyčky, které budou uloženy ve vozovce.

Přechody pro chodce budou vybaveny akustickou signalizací pro nevidomé. Signalizace pro nevidomé bude aktivována bezdrátově pouze nevidomými za pomoci zařízení aktivace signalizace. Přechody přes silnici I/35 budou vybaveny tlačítky pro chodce pro umožnění „výzvy“.

Pro převedení kabelů SSZ pod komunikacemi a železniční tratí budou použity nové kopané respektive vrtané prostupy. Pro zvýšení mechanické odolnosti budou všechny kabely SSZ uloženy do PE chrániček.

Napájení SSZ bude z přípojky pro veřejné osvětlení, bude provedeno samostatným vývodem (mimo spínanou část) z rozvaděče RVO, který se nachází v prostoru křižovatky.

Předpokládaný instalovaný příkon SSZ je 1,7 kVA a roční odběr při celodenním provozu činí 14,9 MWh.

Objekt 1001 SSZ musí být dále zkoordinován se stavbou PS 02-28-03 zabezpečení přejezdu v rámci „Revitalizace trati Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm“, který je řešen jinou projektovou dokumentací.

B.2.7. Technická a technologická zařízení

Neobsahuje.

B.2.8. Požární bezpečnostní řešení

Projekt vychází z požadavků ČSN 73 0802 – Požární bezpečnost staveb – nevýrobní objekty. Stavba je navržena v extravilánu, nejsou zde evidovány žádné požární hydranty.

Konstrukce vozovek a šířkové uspořádání komunikací jsou navrženy tak, aby vyhovovaly pojezdu vozidel HZS. Z hlediska požární bezpečnosti jsou tak posuzované stavební objekty bez požárního rizika. Přístup vozidel HZS do dané lokality bude nadále zajišťován ze silnice I/35, případně III/4868.

B.2.9. Zásady hospodaření s energiemi

Neobsahuje.

B.2.10. Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí

Obecně lze shrnout požadavky na minimalizaci negativních účinků stavby do následujících zásad:

- musí být zabezpečeno dodržování předpisů při hospodaření s odpady během výstavby (zák.č. 185/2001 Sb., Zákon o odpadech, v platném znění) č.185/2001 Sb. o odpadech a vyhlášky MŽP č. 381/2001 Sb. A č.383/2001 Sb.
- na území není možno těžit zemní hmoty, nesmí zde být prováděna výstavba nesouvisející s vodárenským provozem provozovatele jímacího území a správce pásma,
- platí zde zákaz skladování a přepravy ropných a toxických látek a látek, které by jakkoli mohly ohrozit kvalitu podzemní vody a povrchové vody v Rožnovské Bečvě a náhonu uvnitř pásma,
- nesmí být přiváděny odpadní vody, nesmí se zavlažovat podmokem,
- nelze zde provozovat zařízení se soustředěnou infekcí, kafilerie, jatka, spalovny odpadů, nelze skladovat přípravky pro chemickou ochranu rostlin a rozpustná průmyslová hnojiva,
- na území ochranného pásma II. stupně nesmí být skládky městských a průmyslových odpadů, fekálií a kalů a jakýchkoliv materiálů s obsahem radioaktivních látek a toxických složek.

- bude vypracován detailní postup a harmonogram stavby záměru, se kterým budou obeznámeni provozovatelé vodních zdrojů v území, tedy Vodovody a kanalizace Vsetín, a.s., a obec Střítež nad Bečvou.
- Pro plánované použití přepravní techniky a zemních strojů bude vyhotoven havarijný plán odsouhlasený provozovateli vodních zdrojů v území, tedy Vodovody a kanalizace Vsetín, a.s., a obcí Střítež nad Bečvou.
- Pro zemní a stavební práce používat pouze stroje, zařízení a nástroje v bezvadném technickém stavu.
- Parkování, údržba přepravní techniky a zemních strojů a případné čerpání pohonných hmot bude prováděno vně ochranného pásma vodního zdroje Zašová a vně ochranného pásma vodního zdroje Hrachovec.
- Při provádění zemních prací zabránit průniku srážkových vod z povrchu terénu do stavební jámy a na hladinu podzemní vody.
- Zemní práce spojené s odtěžbou podložních zemin budou prováděny v období, kdy lze předpokládat nízký stav hladiny v Rožnovské Bečvě. Dle tabulky č. 4 v příloze G5, jde o měsíce srpen až listopad.
- Provádění zemních prací bude prokázáno monitoringem podzemní vody ve studních prameništích Zašová (5 ks), a monitoringem povrchové vody na třech profilech (nad prostorem stavby, v místě začátku umělého náhonu u toku Bečvy a na náhonu v úrovni prameniště), a to v měsíčních intervalech, dále před realizací a minimálně ve dvou termínech po jejich ukončení, (cca 1 týden a 2 měsíce po ukončení terénních prací). Monitoring kvality podzemní vody bude zaměřen zejména na zjištění koncentrací uhlovodíků C10 - C40 a popřípadě na stanovení dalších vybraných parametrů (např. pH, konduktivita, chloridy, sírany, stopové kovy).
- Po ukončení výstavby záměru doporučujeme provádět pravidelný monitoring kvality podzemní a povrchové vody v území. S ohledem na skutečnost, že v současnosti je jímána podzemní voda pouze ze studny S5, doporučujeme odběry provádět pouze z tohoto objektu, dále na začátku umělého náhonu a z Rožnovské Bečvy v úrovni mostu silnice III/4868. Monitoring doporučujeme provádět v intervalu 2 x ročně (jarní a podzimní termín) na stanovení obsahů uhlovodíků C10 - C40 a chloridů.

Další opatření:

- Bude provedena ochrana určených dřevin a porostů, kácení dřevin bude prováděno mimo vegetační období.
- Při výstavbě musí být dodržováno časové určení pro provádění prací s ohledem na stanovené hygienické limity (denní a noční doba).
- Bude prováděno čištění vozidel při výjezdech ze staveniště.
- Minimalizace prašnosti při stavebních pracích.
- Vhodná volba stavebních technologií s ohledem na omezení účinků vibrací a hluku.
- Recyklace vytěženého živčního materiálu, resp. jeho zpracování spec. firmou.
- Zahájení zemních prací bude v dostatečném předstihu oznámeno Archeologickému ústavu AV ČR (případně dle potřeby zajistit archeologický dozor nebo výzkum).

B.2.11. Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) Ochrana před pronikáním radonu z podloží

Není u pozemních komunikací řešeno.

b) Ochrana před bludnými proudy

Konstrukce nevyžadují ochranu před bludnými proudy.

c) Ochrana před technickou seizmicitou

Účel stavby nevyvolává zvýšení seizmicity nad úroveň stávajícího provozu, zvýšení ochrany není proto navrženo.

d) Ochrana před hlukem

Protihluková opatření nejsou navržena.

e) Protipovodňová opatření

Záměr se nachází ve vyhlášeném záplavovém území vodního toku Rožnovská Bečva.
Viz. popis objektu C101 – zpevnění násypového tělesa georožemí.

B.3. Připojení na technickou infrastrukturu

Napojení na elektrickou energii:

Stavba komunikací zahrnuje přívod elektrické energie do prostoru křižovatky, kde je navrženo nové VO a SSZ – viz. objekt C401.

Napojení na plyn:

Stavba nevyžaduje napojení na plyn.

Napojení na splaškovou kanalizaci:

Stavba nevyžaduje napojení na splaškovou kanalizaci.

Napojení na dešťovou kanalizaci:

V prostoru stavby není dešťová kanalizace. Odvodnění je řešeno odvodem do Háčovského potoka a vsakem.

B.4. Dopravní řešení

a) Popis dopravního řešení

Upravou stávající křižovatky nedojde ke změně režimu dopravy. Přednosti na silnici I/35 a III/4868 a MK zůstanou zachovány. Detailní popis dopravního řešení viz. kapitola B.1 odstavec h,.

b) Napojení na stávající dopravní infrastrukturu

Křižovatka je napojena na evropský silniční tah E442 hranice SR (Makov) - Rožnov pod Radhoštěm - Valašské Meziříčí – Hranice – Olomouc - Hradec Králové – Liberec – Děčín a na silnici III/4868 od Stříteže nad Bečvou a na MK do obce Zašová.

Úpravou křižovatky nedojde k novým nárokům napojení na dopravní infrastrukturu.

c) Doprava v klidu

Součástí stavby nejsou žádná parkovací stání.

d) Pěší a cyklistické stezky

Pro chodce jsou v rámci stavby zřízeny nové pěší trasy navazující na plánovaný chodník/cyklostezku podél silnice III/4868 do obce Střítež nad Bečvou. Tyto trasy slouží primárně k obsluze zastávek IDS, součástí jsou světelně řízené přechody pro chodce. Detaily viz. popis objektu C104.

B.5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

a) Terénní úpravy

V rámci stavby budou provedeny terénní úpravy zejména v rámci objektu C801. Objekt řeší rekultivace stávajícího silničního tělesa silnic I/35 a III/4868 (včetně prostoru demolovaných mostů), které budou v rámci úprav křižovatky přeloženy. Na těchto plochách je uvažováno s odtěžením všech konstrukčních vrstev. V rozsahu stavby budou vybourány podkladní vrstvy a nahrazeny podornicí, ohumusovány (ornice ze skřívky v množství v tl. 0,25-0,30 m a osety travním semenem. Plochy manipulačních pásů stavby a budou zpětně rekultivovány s využitím ornice, sejmuté z těchto ploch.

Po ukončení výstavby je navržena biologická rekultivace. Obsahuje hnojení chlévskou mrvou, osetí zeleným hnojivem, zaorání zeleného hnojiva. Rekultivované plochy budou osázeny stromy – viz. příloha C3.

Výše popsany způsob je pouze orientační, přesný a detailní způsob bude určen v dalším stupni PD.

b) Použité vegetační prvky

Celkově dojde k zatravnění ohumusovaných ploch, ve vhodných místech dojde k výsadbám stromových a keřových porostů - návrh vegetačních úprav je součástí C802.

Návrh vegetačních prvků pro revitalizaci Hačovského potoka je součástí objektu C803.

c) Biotechnická opatření

Při založení výsadeb je nutné dodržovat opatření a postupy uvedené v objektu C802.

B.6. Popis vlivu stavby na životní prostředí a jeho ochrana

a) Vliv stavby na životní prostředí

Ovzduší:

Stavba nezahrnuje žádné objekty zvyšující objem emisí, úpravou křižovatky nedojde k nárůstu intenzit dopravy (oproti běžnému předpokládanému nárůstu na I/35), celkově tedy stavba nebude mít svým provozem zvýšený dopad do ovzduší.

Hluk:

Stavba svým charakterem nemění vliv na okolí z pohledu vibrací nebo hluku. Zvýšené dopady na okolí budou pouze ve fázi výstavby, kdy budou negativní vlivy eliminovány na přijatelné zatížení (pracovní doba realizací, omezení hluku výběrem vhodné technologie výstavby a pracovních strojů).

Voda:

V dotčené oblasti stavby je provedeno odvedení dešťových vod z komunikací pomocí podélného a příčného sklonu, přes svahy zemního tělesa do otevřených trojúhelníkových příkopů, poté je část vod odvedena do Hačovského potoka a část do vsakovacího příkopu.

V oblasti křižovatky se nachází ochranné pásmo 2. Vodního zdroje, bylo proto zpracováno Hydrologické posouzení – viz. příloha G5.

Odpady:

Stavbou vzniknou pouze odpady ze stavebních prací, provozem stavby a z běžného znečištění komunikací atmosférickými vlivy.

Obecné požadavky pro zajištění provozu odpadového hospodářství vyplývají z platné legislativy. V případě původce odpadů jsou základními legislativními zdroji –

- Zákon č. 185/2001 Sb. o odpadech v platném znění
- Vyhláška MŽP ČR č. 381/2001 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů, seznam nebezpečných odpadů a seznamy odpadů a států pro účely vývozu, dovozu a tranzitu odpadů a postup při udělování souhlasu k vývozu, dovozu a tranzitu odpadů (Katalog odpadů)
- Vyhláška MŽP ČR č. 383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady
- Vyhláška č. 294/2005 Sb. o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu

Dále pak:

- Plán odpadového hospodářství příslušného kraje

S odpadem bude nakládáno v hierarchii dle uvedeného zákona:

- recyklovatelný odpad půjde na recyklaci,
- spalitelný ke spálení,
- nespalitelný odpad na povolenou skládku.

Půda:

Stavba nevyvolává zvýšené nároky na okolní půdu:

- dnes jsou plochy záborů využívány buď jako zpevněné nebo jako zatravnění, po stavbě dojde k přeskupení zatravněných a zpevněných ploch – dle přílohy C3.
- po výstavbě dojde k celkové revitalizaci ploch v prostoru stavby jejich terénní úpravou a zatravněním,
- po stavbě nedojde k navýšení objemu dopravy nebo znečišťujícího provozu.

b) Vliv stavby na přírodu a krajinu

Podrobně řeší příloha F5 – vyhodnocení dopadů na životní prostředí. Stavba se nachází v oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) Vsetínských vrchů.

c) Vliv stavby na soustavu chráněných území NATURA 2000

Stavba nezasahuje do žádné Evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti systému Natura 2000, stavba svým charakterem nemění dopad do nejbližšího okolí (rekonstrukce ploch, odvodnění)

d) Návrh zohlednění podmínek ze závěru zjišťovacího řízení nebo stanoviska EIA

Záměr prošel zjišťovacím řízením dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění. Závěr zjišťovacího řízení, vydaný Krajským úřadem Zlínského kraje (č.j. KUZL 71785/2013 ze dne 7. ledna 2014) uvádí, že záměr nebude dále posuzován podle citovaného zákona. Podmínky závěru zjišťovacího řízení jsou následující:

1. V dalších stupních řízení zpracovat hydrogeologický posudek, jehož součástí bude zhodnocení ve vazbě na rozhodnutí vodoprávního úřadu k ochraně vodního zdroje.

Hydrogeologický posudek je zpracován a přiložen k projektové dokumentaci - příloha G5.

2. V rámci vegetačních úprav nahradit navrhované kaliny tušalaj (*Viburnum lantana*) kalinou obecnou (*Viburnum opulus*).

Kalina tušalaj není k vegetačním úpravám navrhována.

3. V dalším stupni řízení navrhnout opatření u dvou mostních objektů vzhledem zprůchodnění pro živočichy dle požadavků Městského úřadu Valašské Meziříčí.

Migrační parametry mostních objektů v souladu s požadavky MÚ Valašské Meziříčí jsou dodrženy.

4. V dalším stupni řízení navrhnout ochranné oplocení na obě strany mostu dle požadavků Městského úřadu Valašské Meziříčí.

Ochranné oplocení v souladu s požadavkem MÚ Valašské Meziříčí je navrženo (dle metodiky AOPK).

5. V dalším stupni řízení vypracovat detailní postup a harmonogram stavby, se kterým budou obeznámeni oba provozovatelé vodních zdrojů v prameništi Zašová.

Požadavek bude řešen v realizační dokumentaci a je součástí hydrogeologického posudku (dle bodu 1).

6. V dalším stupni projektové přípravy záměru vypracovat havarijný plán pro prevenci a snížení nepříznivých vlivů stavby na povrchovou a podzemní vodu, ve kterém budou co nejvíce zohledněny podmínky pro činnost v ochranném pásmu 2. stupně vydané rozhodnutím o vyhlášení ochranných pásem vodního zdroje Zašová. Tento havarijný plán předložit oběma provozovatelům vodních zdrojů Zašová k odsouhlasení.

Požadavek bude řešen v realizační dokumentaci a je součástí hydrogeologického posudku (dle bodu 1).

7. Parkování, údržba přepravní techniky a zemních strojů a případné čerpání pohonných hmot provádět vně ochranného pásma vodních zdrojů.

Požadavek bude řešen v realizační dokumentaci a je součástí hydrogeologického posudku (dle bodu 1).

8. Při provádění zemních prací zabránit průniku srážkových vod z povrchu terénu do stavební jámy a na hladinu podzemní vody.

Požadavek bude řešen v realizační dokumentaci a je součástí hydrogeologického posudku (dle bodu 1).

9. Provádění zemních prací prokázat monitoringem podzemní vody ve studních prameništích Zašová (5 ks), a monitoringem povrchové vody na třech profilech (nad prostorem stavby, v místě začátku umělého náhonu u toku Bečvy a na náhonu v úrovni prameniště), a to v měsíčních intervalech, dále před realizací a minimálně ve dvou termínech po jejich ukončení (1 týden a 2 měsíce po ukončení terénních prací). Monitoring kvality podzemní vody zaměřit zejména na zjištění koncentrací uhlovodíků C10 – C40 a popřípadě na stanovení dalších vybraných parametrů (např. pH, konduktivita, chloridy a sírany).

Požadavek bude řešen v realizační dokumentaci a je součástí hydrogeologického posudku (dle bodu 1).

10. Pro stavební práce používat pouze zařízení a nářadí v bezvadném technickém stavu.

Požadavek bude řešen v realizační dokumentaci.

11. Kanalizační potrubí z uliční vpusti V2 nebude vyústěno do ochranného pásma 2. stupně, ale vyústěno mimo toto ochranné pásmo, dle vyjádření Vodovodů a kanalizací Vsetín.

Je řešeno v souladu s požadavkem. UV 2 je zaústěno do otevřeného příkopu mimo ochranné pásmo vodního zdroje – viz. příloha C3 Celková a koordinační situace.

12. Zásah do prvků ÚSES posoudit autorizovanou osobou.

Autorizované posouzení zásahu do ÚSES je provedeno a přiloženo k projektové dokumentaci (příloha G6)

Rozsah záměru je v současném řešení (oproti řešení projednanému v rámci zjišťovacího řízení) snížen, a to jak v celkové délce úpravy a šířkovém uspořádání. Oproti původnímu řešení tedy nejde o významnou změnu.

e) Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů

Během výstavby bude stavební činností dotčeno ochranné pásmo VN - firmy Ren Power, NN – E.ON popř. veřejné osvětlení. Rozsah ochranných pásem a obecné požadavky s nimi spojené stanoví příslušná legislativa a příslušné technické normy.

Provozní ochranná pásma:

zákon 13/1997, §30

silnice I. třídy – mimo zastavěné území 50 m od osy komunikace na obě strany

silnice III. třídy – mimo zastavěné území 15 m od osy komunikace na obě strany

Ochranná pásma podzemních vedení

Vodovod DN do 500mm 1,5m

Kabely VN 1,0m

Kabely NN 1,0m

Sdělovací kabely 1,5m

Ochranné pásmo dráhy

Stavba se nachází v ochranném pásmu regionální tratě – 60m, která vede přímo podél silnice I/35.

Ochranné pásmo vodního zdroje

Záměr zasahuje do ochranného pásma II. stupně vodního zdroje Zašová (provozovatelé Vodovody a kanalizace Vsetín, a.s. a obec Stráž nad Bečvou).

Chráněné území

Dotčené území je součástí chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) Vsetínských vrchů.

V rámci regionálního hydrogeologického průzkumu kvartérních fluviálních uloženin horního a středního toku řeky Bečvy, který byl prováděn od roku 1975 n.p. Geotest, byly v širším zájmovém území vybudovány trubní studny HV-1005 až HV-1010. Hydrogeologickým posudkem z roku 1977 byla ověřena vydatnost těchto studní (Kučec, 1977) přičemž k trvalému využívání byla doporučena studna HV-1006 v místě dnešní budovy úpravní vodního zdroje Zašová, provozovatel Vodovody a kanalizace Vsetín, a.s.

Rožnovská Bečva je významným vodním tokem od ústí po pramen – správce Povodí Moravy. Hačovský potok není významným tokem.

Záplavové území

Záměr se nachází ve vyhlášeném záplavovém území vodního toku Rožnovská Bečva. Viz. popis objektu C101 – zpevnění násypového tělesa georožemí.

B.7. Ochrana obyvatelstva

Objekt není určen pro ochranu obyvatelstva. Obyvatelé v případě ohrožení budou využívat místní systém ochrany obyvatelstva.

B.8. Zásady organizace výstavby

a) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Hlavní příjezdy na staveniště budou provedeny po silnici I/35 od Valašského meziříčí, nebo od Rožnova pod Radhoštěm – viz. příloha C7 Situace přípravy staveniště. Plochy pro zřízení zařízení staveniště a napojení na tech. infrastrukturu během výstavby budou upřesněny v dalším stupni PD.

b) Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice a kácení

Staveniště bude řádně označeno, případně oploceno a zajištěno dle plánu BOZP (bude dále aktualizováno v dalších stupních PD)

Potřebné asanace a demolice jsou zahrnuty ve stavbě jako nedílná součást stavby (asanace stromů a porostů a demolice stávajících mostních objektů a přemístění zastávkového přístřešku).

c) Maximální zábory pro staveniště

V rámci stavby jsou navrženy zábory:

Trvalý zábor	15 298m ²
Dočasný zábor	4 660m ²
Dočasný zábor pro IS	1 040m ²

Jedná se pouze o informativní zábory - budou dále upřesňovány.

d) Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin

V rámci stavby jsou uvažovány následující bilance zemních prací:
Budou doplněny.

Zeminy nevyužité pro zpětné zásypy budou odvezeny na trvalé skládky. Zeminy použité na dosypy a terénní úpravy budou uloženy na vymezených plochách zařízení staveniště. Plochy dočasných skládek je nutné ochránit před účinky případné proudící vody. Potřebné zeminy budou dováženy přímo na staveniště ze zdrojů v okolí bez mezideponií.

Součástí dalšího stupně PD, tj. DSP budou aktualizace a upřesnění průzkumů, např. :

- Geologický průzkum s ohledem na nutnou výměnu podloží do aktivní zóny a do podloží násypu
- Aktualizace Dendrologického průzkumu
 - Aktualizace nehodovosti a dopravně inženýrských údajů a případné reflektování v PD (dopravní opatření atd.)
- Plán BOZP
- a další nutné průzkumy

Brno, červen 2015

Ing. Jana Sismilichová a kolektiv autorů