



			ČÍSLO SOUPRAVY:
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	

OBJEDNATEL		Ředitelství silnic Zlínského kraje, příspěvková organizace K majáku 5001, 761 23 Zlín
------------	---	---

OBJEDNATEL		Ředitelství silnic a dálnic ČR v zastoupení: Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa Zlín, Fügnerovo nábřeží 5476, 760 01 Zlín
------------	---	---

OBJEDNATEL		Obec Zašová Zašová 36, 756 51 Zašová
------------	--	--

OBJEDNATEL		Správa železniční dopravní cesty, státní organizace v zastoupení: SŽDC, s.o., Správa dopravní cesty Zlín, Jožky Jabůrkové 491, 765 02 Otrokovice
------------	---	--

	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. LEGIONÁŘSKÁ 8 , 772 00 Olomouc	tel.: +420 585 570 444 fax: +420 585 570 412 e-mail: moravia@moravia.cz http://www.moravia.cz
---	---	--

HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU	ING. KAMIL PUR <i>K:IP</i>	ŘEDITEL MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
ODPOVĚDNÝ PROJ. OBJ., PS	NAVRHL, VYPRACOVAL	ING. PAVEL KUČERA
	ING. KAMIL PUR <i>K:IP</i>	ING. PETR JEMELKA <i>pu</i>
KRAJ: ZLÍNSKÝ	POVĚŘENÝ OÚ: VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ	OBEC: ZAŠOVÁ
I/35 Zašová, křižovatka se silnicí III/01876		ZAK. ČÍSLO MCO 11 - 014 - 231 - ST
		ÚČEL TECHNICKÁ STUDIE
		DATUM ČERVEN 2011
		FORMÁT
		MĚŘÍTKO
Průvodní zpráva		ČÁST POŘ.Č. A.

Technická studie stavby

I/35 Zašová, křižovatka se silnicí III/01876

A. Průvodní zpráva



OBSAH:

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	4
1.1. Označení stavby	4
1.2. Objednatel studie.....	4
1.3. Projektant/zhotovitel studie.....	4
1.4. Skladba dokumentace.....	5
2. ZDŮVODNĚNÍ STUDIE	5
3. POPIS ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ	5
4. VÝCHOZÍ ÚDAJE PRO NÁVRH VARIANT	6
4.1. Seznam použitých podkladů.....	6
4.2. Dopravně inženýrské parametry komunikací.....	6
4.3. Intenzita dopravy.....	7
4.4. Kapacita dopravního proudu	8
4.5. Charakteristika dotčených drah.....	9
5. CHARAKTERISTIKY ÚZEMÍ	10
5.1. Geologická a geomorfologická charakteristika území	10
5.2. Hydrogeologická a hydrologická charakteristika území	10
5.3. Ochranná pásma	11
5.4. Chráněná území, prvky a objekty.....	12
6. ZÁKLADNÍ ÚDAJE NAVRŽENÝCH VARIANT	12
6.1. Stručný popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění	12
6.2. Varianta 1	13
6.2.1 Zdůvodnění varianty a stručná charakteristika řešení	13
6.2.2 Návrh objektové skladby a přehled budoucích vlastníků (správců).....	14
6.2.3 Popis jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů.....	16
6.2.4 Předpokládaný průběh stavby.....	42
6.2.5 Podmínky realizace stavby a věcné vazby souvisejících staveb	44
6.2.6 Vyhodnocení dopadu stavby do územního plánu	45
6.2.7 Výpis dotčených parcel a jejich vlastníků	45
6.2.8 Orientační odhad stavebních nákladů.....	45
6.3. Varianta 2	46
6.3.1 Zdůvodnění varianty a stručná charakteristika řešení	46
6.3.2 Návrh objektové skladby a přehled budoucích vlastníků (správců).....	46
6.3.3 Popis jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů.....	48
6.3.4 Předpokládaný průběh stavby.....	73
6.3.5 Podmínky realizace stavby a věcné vazby souvisejících staveb	74
6.3.6 Vyhodnocení dopadu stavby do územního plánu	75
6.3.7 Výpis dotčených parcel a jejich vlastníků	75
6.3.8 Orientační odhad stavebních nákladů.....	76

7.	<i>VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ</i>	76
8.	<i>HODNOCENÍ VARIANT</i>	76
9.	<i>ZÁVĚR A DOPORUČENÍ</i>	78

PŘÍLOHY:

- 1) *ODHAD STAVEBNÍCH NÁKLADŮ*
- 2) *VÝPOČET ODHADU DENNÍ A HODINNOVÉ INTENZITY DOPRAVY*
- 3) *FOTODOKUMENTACE*

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1. Označení stavby

Název stavby: **Silnice I/35 Zašová, křižovatka se silnicí III/01876**

Umístění stavby: kraj: Zlínský
okres: Vsetín
katastrální území: Zašová

1.2. Objednatel studie

Ředitelství silnic Zlínského kraje, příspěvková organizace
K majáku 5001
761 23 Zlín

Ředitelství silnic a dálnic ČR
v zastoupení: Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa Zlín
Fügnerovo nábřeží 5476
760 01 Zlín

Obec Zašová
Zašová 36
756 51 Zašová

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
v zastoupení: SŽDC, s.o., Správa dopravní cesty Zlín
Jožky Jabůrkové 491
765 02 Otrokovice

1.3. Projektant/zhotovitel studie

Název a adresa: **MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s.**
Legionářská 8
772 00 Olomouc

IČO: 64 610 357

Vedoucí projektu: Ing. Kamil Pur

Zpracovatelé: Ing. Kamil Pur *kolejové řešení, pozemní komunikace*
Ing. Petr Jemelka *pozemní komunikace*
Ing. Petr Pavlík *zabezpečovací zařízení přejezdu a přechodu*
Ing. Jaroslav Sedláček *mostní konstrukce*
Ing. Miroslav Kranich *elektrická vedení*
Ing. Milan Oharek *sdělovací vedení*
Ing. Tomáš Funk *pozemní stavby*
Ing. Ivan Mička *kanalizace a vodovody*
Ing. Luděk Obrdlík *světelné signalizační zařízení*
p. A. Hrázdila *plynovod*

Kooperace: Ecological Consulting s.r.o.
Na Střelnici 48
779 00 Olomouc
- vliv stavby na životní prostředí, hluková studie

1.4. Skladba dokumentace

- A. Průvodní zpráva
- B. Výkresy
- C. Související dokumentace
- D. Doklady

2. ZDŮVODNĚNÍ STUDIE

Stávající průsečná křižovatka představuje dopravní závadu znemožňující plynulé odbočování vozidel vlevo ve směru do Zašové a výjezd vozidel ze Zašové, které zůstávají stát v rámci přednosti v jízdě na I/35 v nebezpečném pásmu železničního přejezdu. Umístění křižovatky zároveň nespĺňuje normu ČSN 73 6380 - Železniční přejezdy a přechody pro vzdálenost přejezdů od hranic silničních křižovatek. Stávající stav dále neumožňuje bezpečný pohyb pěších přes železniční přejezd.

Stávající křižovatky na silnici I/35 při průjezdu obcí, jednak stávající styková křižovatka silnice I/35 s místní komunikací a také průsečná křižovatka silnice I/35, III/018 76 a místní komunikace, jejichž vzájemná vzdálenost je cca 180,0m, vyžadují stavební úpravy, které jsou nezbytně nutné, protože současný stav obou křižovatek nevyhovuje platným technickým předpisům a v případě průsečné křižovatky ani kapacitě stávajícímu provozu s ohledem na souběh a křížení železniční trati v oblasti křižovatky.

3. POPIS ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ

Obec Zašová se nachází na území Zlínského kraje a je tvořena katastry Zašová a Veselá, leží východně od Valašského Meziříčí. Rozkládá se v severojižním směru mezi hřebeny Veřovských vrchů na severu a Vsetínských vrchů na jihu.

Území pro hledání reálných variant je vymezeno průtahem silnice I/35 a železniční tratě Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm územím obce Zašová a je vymezeno převážně oblastí určenou dopravě jak silniční, tak i železniční, souvislou zástavbou podél silnice I/35, plochami a objekty sloužícími obchodu a občanské vybavenosti, dále také rekreačními plochami (sportovní areál) a významnými krajinnými prvky jako jsou vodními toky (Zašovský potok a náhon), rybník či mokřad.

Předmětná stavba je navrhována v prostoru stávající stykové křižovatky silnic I/35 a místní komunikace a průsečné křižovatky silnice I/35, III/018 76 a místní komunikace. Silnice I/35 je zároveň silnicí pro mezinárodní provoz E 442 ve směru Liberec (Zittau) – Žilina. Silnice III/01876 slouží jako hlavní přístupová komunikace do Zašové. Provozní staničení silnice I/35 v prostoru průsečné křižovatky je km 302,234 a uzlový bod křižovatky je 2523A005.

V prostoru stavby se nachází regionální železniční trať Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm (km 5,900 – 6,400), nákladiště zastávka Zašová s nástupištěm délky 100m a manipulační koleje č.2 sloužící pro nákladku materiálu. Dále se v těsném souběhu silnice I/35 nachází zástavba oddělená od silnice opěrnou zdí.

V zájmovém území nachází stávající koryto Zašovského potoka s levostranným přítokem zašovského náhonu. Zájmové území je v současné době využíváno pro dopravu místní, regionální a

mezinárodní. Dané území dále slouží pro přístup do Zašové a přilehlého průmyslového areálu. Zájmové území se nachází v okrajové části zastavěného území a slouží převážně pro dopravu.



Obrázek 1. Mapa širších vztahů – místo stavby je označeno červeně

4. VÝCHOZÍ ÚDAJE PRO NÁVRH VARIANT

4.1. Seznam použitých podkladů

Pro vypracování studie bylo využito následujících podkladů:

- Mapové podklady, geodetické podklady
- Územní plán obce Zašová
- ÚPN VÚC Zlínského kraje
- Technická studie „Přeložka silnice I/35 Zašová – Zubří“, zpracovatel SHB, akciová společnost, 2008
- Vyjádření správců sítí o existenci IS
- Celostátní sčítání dopravy z roku 2005
- Vlastní sčítání dopravy z roku 2011

4.2. Dopravně inženýrské parametry komunikací

Předmětné křižovatky jsou úrovnňové, ze směru od Valašského Meziříčí je první křižovatka styková – křížení silnice I/35 a místní komunikace a následná křižovatka ležící ve vzdálenosti cca 180m je průsečná – křížení silnice I/35, III/018 76 a místní komunikace. Provozní staničení silnice I/35 v prostoru stávající průsečné křižovatky je km 302,234 a uzlový bod křižovatky je 2523A005.

Dle ČSN 73 6110 odpovídá průtah silnice I/35 funkční třídě B – sběrné, s funkcí dopravně-obslužnou. Této třídě odpovídá návrhová rychlost v běžných podmínkách 50km/h a v obtížných podmínkách 40km/h. Nejmenší vzdálenost křižovatek této funkční skupiny je 150m (platí zde výjimky). Nejmenší možná šířka jízdního pruhu je 3,0m a šířka vodícího proužku 0,25.

Šířkové uspořádání silnice I/35 mimo obec odpovídá dle ČSN 73 6101 kategorií silnice S 9,5/50 (jízdni pruhy 2x3,50m, vodící proužky 2x0,25m, zpevněná krajnice 2x0,50m a nezpevněná krajnice 2x0,50m).

Dle ČSN 73 6110 odpovídá silnice III/018 76 funkční třídě C – obslužné, s funkcí obslužnou. Této třídě odpovídá návrhová rychlost v běžných podmínkách 30-40-50km/h a v obtížných podmínkách 30km/h. Nejmenší vzdálenost křižovatek této funkční skupiny je 50m. Nejmenší možná šířka jízdniho pruhu je 2,75m (platí zde výjimky) a šířka vodícího proužku 0,25.

Parametry místních a účelových komunikací jsou uvedeny v ČSN 73 6110. V předmětném území se nachází místní komunikace III. a IV. třídy a veřejně přístupné účelové komunikace. Normové hodnoty (směrové a výškové vedení, šířkové uspořádání apod.) definují ideální stav. Ve skutečnosti jsou parametry výrazně ovlivněny zástavbou a dalšími historickými souvislostmi.

4.3. Intenzita dopravy

Dle celostátního sčítání dopravy z roku 2005 jsou v předmětném úseku (sčítací úsek 7-0190) následující průměrné celodenní intenzity vozidel:

Těžká vozidla:	3 199 voz./24hod
Osobní vozidla:	12 732 voz./24hod
Motocykly:	83
Celkem:	16 014 voz./24hod

Přepočtení na stávající intenzity roku 2011 (pomocí růstových koeficientů vydaných Ministerstvem dopravy ČR v roce 2007):

Těžká vozidla:	3 199 x 1,218 =	3 897 voz./24hod
Osobní vozidla:	12 732 x 1,068 =	13 598 voz./24hod
Celkem:		17 495 voz./24hod

Přepočtení na výhledové intenzity roku 2030 (pomocí růstových koeficientů vydaných Ministerstvem dopravy ČR v roce 2007):

Těžká vozidla:	3 199 x 1,21 =	3 897 voz./24hod
Osobní vozidla:	12 732 x 1,56 =	19 870 voz./24hod
Celkem:		23 741 voz./24hod

Přepočtení na výhledové intenzity roku 2040 (pomocí růstových koeficientů vydaných Ministerstvem dopravy ČR v roce 2007):

Těžká vozidla:	3 199 x 1,28 =	3 897 voz./24hod
Osobní vozidla:	12 732 x 1,68 =	21 390 voz./24hod
Celkem:		25 485 voz./24hod

Na stávající stykové a průsečné křižovatce bylo dne 19. dubna 2011 (úterý) provedeno vlastní směrové sčítání dopravy ve špičkové hodině (13.00 – 17.00), které bylo použito pro posouzení kapacit stávajících křižovatek. Formuláře z tohoto křižovatkového sčítání dopravy se nacházejí v příloze 2.

Směr obec Zašová (silnice III/018 76)

Těžká vozidla:	130 voz./24hod
Osobní vozidla:	3 183 voz./24hod
Celkem:	3 313 voz./24hod

Přepočet na výhledové intenzity roku 2030 (pomocí růstových koeficientů vydaných Ministerstvem dopravy ČR v roce 2007):

Těžká vozidla:	130 x 1,14 =	149 voz./24hod
Osobní vozidla:	3 183 x 1,34 =	4 272 voz./24hod
Celkem:		4 421 voz./24hod

Přepočet na výhledové intenzity roku 2040 (pomocí růstových koeficientů vydaných Ministerstvem dopravy ČR v roce 2007):

Těžká vozidla:	130 x 1,21 =	158 voz./24hod
Osobní vozidla:	3 183 x 1,46 =	4 654 voz./24hod
Celkem:		4 812 voz./24hod

Směr obec Veselá (místní komunikace III.třídy funkční skupiny C)

Těžká vozidla:		141 voz./24hod
Osobní vozidla:		873 voz./24hod
Celkem:		1 014 voz./24hod

Přepočet na výhledové intenzity roku 2030 (pomocí růstových koeficientů vydaných Ministerstvem dopravy ČR v roce 2007):

Těžká vozidla:	141 x 1,14 =	161 voz./24hod
Osobní vozidla:	873 x 1,34 =	1 172 voz./24hod
Celkem:		1 333 voz./24hod

Přepočet na výhledové intenzity roku 2040 (pomocí růstových koeficientů vydaných Ministerstvem dopravy ČR v roce 2007):

Těžká vozidla:	141 x 1,21 =	171 voz./24hod
Osobní vozidla:	873 x 1,46 =	1 277 voz./24hod
Celkem:		1 448 voz./24hod

4.4. Kapacita dopravního proudu

V současné době dle druhu křižovatek podle ČSN 73 6102 (před její novelizací v roce 2007) styková křižovatka silnice I/35 a místní komunikace kapacitně vyhovuje a průsečná křižovatka silnice I/35, III/018 76 a místní komunikace svým stavebním uspořádáním v kombinaci se způsobem řízení a polohou železniční tratě kapacitně nevyhovuje. Křižovatka s vedlejší větví do obce Zašová s nynějšími a výhledovými intenzitami dopravy odpovídá okružní nebo světelně řízené křižovatce.



Obrázek 2. Informativní určení druhu a typu křižovatek (zdroj ČSN 73 6101, obrázek 2 před její novelizací v roce 2007)

4.5. Charakteristika dotčených drah

Obcí Zašová prochází regionální železniční trať Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm. Pro dopravní obslužnost železniční dopravou a pro nástup a výstup cestující slouží v obci nákladní zastávka Zašová se staničením – žkm 6,227 s nástupištěm délky 100m a manipulační koleji č.2 sloužící pro nakládku materiálu.

Zastávka Zašová nz. není vybavena SZZ, pouze nezabezpečenými výhybkami, s rychlostí pojezdění přes výhybku č.1 - 40 km/h proti hrotu, 60km/h po hrotu. V zastávce je prováděn posun. Na trati Rožnov p/R – Valašské Meziříčí je organizování a provozování drážní dopravy dle předpisu D3 s dirigující stanicí Valašské Meziříčí žkm 0,0. Nejvyšší traťová rychlost je 60 km/h, nejvyšší zábrzdňá vzdálenost je 400m, trakce nezávislá.

Dále se v oblasti zastávky nachází železniční přechod v žkm 6,055, který je zabezpečen pouze výstražnými kříži a železniční přejezd v žkm 6,253, který je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením (dále PZZ) bez závor typu VUD, kategorie PZS 3SNI s ventilovými kolejovými obvody a třemi výstražníky se čtyřmi světelnými skříněmi s označením "A,B1,B2,C". Kontrola PZZ je umístěna v dopravní kanceláři (DK) žst. Valašské Meziříčí.

Na trati jede 16 párů osobních vlaků a jeden pár manipulačních vlaků za 24 hod.

Na základě **Sdělení** k návrhu postradatelnosti nákladní zastávky Zašová obdržené od SŽDC, s.o. (Odboru řízení provozu, oddělení technické), lze zrušit kusou manipulační kolej č.2 včetně výhybky č.1 a je určena délka nového nástupiště u přeložené traťové koleje na 100m. Sdělení je součástí dokladové části D této studie.

5. CHARAKTERISTIKY ÚZEMÍ

5.1. Geologická a geomorfologická charakteristika území

Geologická charakteristika

Z hlediska regionálně-geologického členění ČR se na stavbě zájmového území a jeho širšího okolí podílejí horniny slezské jednotky (soustava: Karpaty; oblast: flyšové pásmo; region: vnější – menilito-krosněnská – skupina příkrovů; jednotka: slezská jednotka) a kvartérního pokryvu.

Horniny slezské jednotky tvoří v zájmovém území přímé předkvartérní podloží a jsou reprezentovány členy istebňanského souvrství (stáří mezozoikum až terciér). Jedná se o mocné polohy arkózových a drobovitých pískovců se skluzovými slepenci, které se střídají s polohami černošedých nevápnitých jílovců o mocnosti 40 – 200 m. Hojné jsou konkrce a vložky jílovitých karbonátů, vtroušený pyrit a siderit způsobuje sekundární železité povlaky. Souvrství dosahuje mocnosti až 1200 m. Horniny istebňanského souvrství jsou intenzivně zvrásněny, směr vrstev je v širším okolí východozápadní.

Kvartérní pokryv je v zájmové lokalitě území tvořen fluvialními uloženinami holocenního stáří. Jedná se šterkopísčité či písčito-hlinité říční sedimenty.

Geomorfologie

Zájmové území patří k systému Alpsko-himalájskému, provincii Západní Karpaty, subprovincii Vnější Západní Karpaty, oblasti Západní Beskydy, celku Rožnovská brázda, okrsku Zašovská pahorkatina (Demek 1987).

5.2. Hydrogeologická a hydrologická charakteristika území

Hydrogeologická charakteristika

Z hlediska hydrogeologické rajonizace náleží zájmové území k hydrogeologickému rajónu 3221 „Flyš v povodí Bečvy“. Hydrogeologický rajón 3221 „Flyš v povodí Bečvy“ je součástí skupiny rajónů „Flyšové sedimenty“ a geologické jednotky „Sedimenty paleogénu a křidy Karpatské soustavy“. Hydrogeologický rajón je charakterizován volnou hladinou podzemní vody, průlino-puklinovou propustností, nízkou transmisivitou ($< 1 \cdot 10^{-4} \text{ m}^2 \cdot \text{s}^{-1}$), mineralizací 0,3 – 1 g.l⁻¹ a chemickým typem Ca-Mg-HCO₃-SO₄.

Zvýšenou propustnost v širším okolí zájmového území lze očekávat v přípovrchové zóně rozvolnění a rozpojení hornin (zvětralinový plášť), která probíhá víceméně souhlasně s povrchem terénu a může dle literárních údajů (Menčík et al. – Geologie Moravskoslezský Beskyd a Podbeskydské pahorkatiny) dosahovat do hloubek kolem 30 m. Přípovrchová zóna rozvolnění a rozpojení hornin funguje ve svazích členitějších území pouze jako vodící (nikoli nádržní) kolektor, po přerušení dotace ze srážek dochází postupně k jejímu odvodňování přírodním gravitačním odtokem. Pásmo otevřených puklin pod úrovní přípovrchového rozvolnění a rozpojení hornin má již podstatně nižší propustnost.

Pásmo přípovrchového rozvolnění a rozpojení hornin tvoří s nadložními kvartérními uloženinami charakteru hlinito-písčitých a hlinito-kamenitých sedimentů jeden hydrogeologický kolektor.

K doplňování zásob podzemní vody dochází v zájmovém území formou atmosférických srážek. V zájmovém území předpokládáme vzhledem ke konfiguraci terénu proudění podzemní voda proudí směrem k místním erozním bázím, které jsou představovány povrchovými toky – na jih od stavby Rožnovská Bečva a v místě mostního objektu pak vodoteč Zašovský potok a náhon.

Morfologie terénu (vzhledem k malé členitosti terénu – plochý reliéf) a antropogenní zásahy mají na přirozený hydrogeologický režim zájmového území zanedbatelný vliv.

Hydrologické poměry

Území zájmové lokality náleží do úmoří Černého moře. Nejvýznamnějším tokem v širším území je řeka Rožnovská Bečva, do které se ze severu vlévá tok Zašovského potoka.

5.3. Ochranná pásma

Vymezení ochranných pásem následně omezuje nebo znemožňuje určité formy využití území. Využitelnost těchto území plyne ze znění jednotlivých zákonů a norem.

Stavba je ve většině své délky situována v **ochranném pásmu dráhy**. Venkovní hranice ochranného pásma dráhy je definována svislou plochou, vedenou ve vzdálenosti 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy (Zákon č. 266/94 Sb.). U vleček 30 m od osy krajní koleje.

Během realizace záměru budou dotčena ochranná pásma inženýrských sítí. Bude se jednat o vedení v majetku SŽDC, s.o., obce Zašová a ČEZ Distribuce, a.s., plynovody v majetku RWE, kanalizace a vodovodu v majetku VaK Vsetín, a.s.

Stavbou dojde v lokalitě křížení pozemních komunikací k dotčení *silničního ochranného pásma*. Hranice sil. ochr. pásem je prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50m a ve vzdálenosti:

- 100 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice nebo rychlostní komunikace
- 50 m od osy vozovky nebo osy přilehlého jízdního pásu ostatních komunikací I. třídy
- 20 m od vozovky silnice III. tř.
- 15 m od osy přilehlého jízdního pásu silnic II. a III. tř. a místních komunikací II. tř.

Stavba je navržena z pohledu ustanovení § 30 odst. 3 zákona o pozemních komunikacích v území zastavěném, ve kterém není uplatňováno ochranné pásmo silnic I. třídy.

Průběhy stávajících inženýrských sítí jsou zakresleny do koordinační situace a také jsou obsahem dokladové části dokumentace D – vyjádření vlastníků stávajících inženýrských sítí. Ochranná pásma inž. sítí nejsou, z důvodu přehlednosti, do situací zakreslena a proto jsou uvedena na tomto místě:

a) *ochranné pásmo elektrických vedení je:*

- 1 m u venkovních závěsných kabel. vedení vn od 1 kV do 35 kV
- 2 m u venkovních vedení vn s izolovanými vodiči od 1 kV do 35 kV
- 7 m u venkovních vedení vn s neizolovanými vodiči od 1kV do 35kV
- 2 m u venkovních závěsných kabel. vedení vvn 110 kV
- 12 m u venkovních vedení vvn o napětí od 35 kV do 110 kV
- 15 m u venkovních vedení vvn o napětí od 110 kV do 220 kV
- 20 m u venkovních vedení vvn o napětí od 220 kV do 400 kV
- 30 m u venkovních vedení vvn o napětí nad 400 kV
- 3 m u kabelových vedení vvn nad 110 kV uložených v zemi
- 1 m u kabelových vedení vvn do 110 kV uložených v zemi

b) *ochranné pásmo plynovodů*

- u plynovodů a přípojek do průměru 200 mm včetně – 4 m
- u plynovodů a přípojek od průměru 200 mm do 500 mm – 8 m
- u plynovodů a přípojek nad průměr 500 mm – 12 m
- u nízkotlakých a středotl. plynovodů a přípojek v zast. území – 1 m
- u technologických objektů – 4 m

c) *u kanalizací a vodovodů je ochranné pásmo vymezeno dle průměru potrubí a pro vedení rozvodů v zastavěných územích a pod komunikacemi platí hodnoty stanovené ČSN 73 6005*

- do DN 500 mm – 1,5 m na obě strany
- nad DN 500 mm – 2,5 m na obě strany

d) *ochranná pásma podél tras telekomunikačních sítí – stanovuje zákon o telekomunikacích a přísl. prováděcí vyhlášky. Platí hodnoty stanovené ČSN 73 6005.*

- pro dálkové podzemní kabely – 2 m po celé délce kabel. trasy, hloubka ochr. pásma činí 3 m a výška 3 m (od úrovně terénu)

5.4. Chráněná území, prvky a objekty

V prostoru záměru se nenacházejí žádné zdroje nerostných surovin. V širším okolí stavby jsou evidována ložiska nerostných surovin (ložiska uhlí, hořlavého plynu, stavebního kamene, atd.).

Dle Povodňového plánu České republiky (<http://mapy.kr-zlinsky.cz>) je podél řeky Rožnovské Bečvy vymezeno záplavové území pro průtok Q_{100} . Záplavové území však nezasahuje do oblasti výstavby záměru.

Stavba zasahuje do velkoplošného chráněného území CHKO Bílé Karpaty, nejbližší maloplošná chráněná území je od místa realizace záměru vzdáleno cca 3km. Vzhledem k povaze stavby není předpoklad, že by bylo toto zvláště chráněné území výstavbou jakkoli ovlivněno.

Stavební záměr přímo nezasahuje do žádné oblasti sítě Natura 2000.

Stavební záměr nezasahuje do žádného přírodního parku.

V bezprostřední blízkosti stavebního záměru se nenachází žádný skladebný prvek územního systému ekologické stability. Nejbližší skladebné prvky ÚSES představuje řeka Rožnovská Bečva jako regionální biokoridor s vloženými regionálními biocentry a dále lokální prvky ÚSES, které se nacházejí v severní části obce

V zájmovém území, resp. v nejbližším okolí stavebního záměru, tak představuje významný krajinný prvek (dále jen VKP) vodní tok Zašovského potoka a jeho údolní niva a dále plocha vymezená v ÚPD obce jako „VKP“. Odklonem původní silniční komunikace dojde k novému přemostění Zašovského potoka a v místě křížení tedy dojde k zásahu do tohoto VKP. Podobná je i situace v případě mokřadního VKP, které bude dotčeno v případě realizace 2. varianty.

V obci se nachází pouze jedna nemovitá kulturní památka (klášter), přičemž nebude stavbou dotčena.

6. ZÁKLADNÍ ÚDAJE NAVRŽENÝCH VARIANT

6.1. Stručný popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění

Obsahem technické studie je variantní řešení dopravní situace napojení obce Zašová na dopravní infrastrukturu (napojení na silnici I/35, křížení žel. trati Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí a následné napojení na místní komunikace) a to ve dvou variantách.

Varianta 1:

Řešení zcela nové průsečné křižovatky a to v místě stávajícího žel. přechodu v evid. km 6,055 trati Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí v návaznosti na zpracovanou studii „Přeložka silnice I/35 Zašová - Zubří“ řešící přeložku silnice I/35 mimo obec Zašová. Úrovňové křížení v km 6,055 bude nově sloužit jako hlavní silniční přístup do obce. Stávající žel. přejezd v km 6,253 bude využíván pouze jako přechod. Řešení dopravní situace si vyžádá odsun železniční trati.

Varianta 2:

Využití stávajícího hlavního silničního napojení obce z komunikace I/35 silnicí III/018 76. Řešení dopravní situace si vyžádá odsun železniční trati.

V úvodu zpracování technické studie byly vypracovány podvarianty řešení dopravní situace v obci Zašová, jednak v požadovaných křížení Varianty 1, ale také u Varianty 2. Na vstupní poradě konané 8.3.2011 v sídle obecního úřadu Zašová byly vybrány dvě varianty, které byly dále rozpracovány. V dokladové části jsou v záznamu ze vstupní porady jednotlivé podvarianty popsány, graficky znázorněny a uvedeny pozitiva a negativa včetně důvodu zvolených variant.

Jako jeden z hlavních negativních vlivů nevybraných variant je, že by si řešení vyžádalo směrovou přeložkou stávající komunikace I/35 v obci, což by vedlo k demolicí několika rodinných domů a výrazné zhoršení komfortu bydlení pro další obyvatele dotčené lokality.

6.2. Varianta 1

6.2.1 *Zdůvodnění varianty a stručná charakteristika řešení*

Řešení bylo vybráno z předložených podvariant varianty 1 především z toho důvodu, že naplňuje vizi obce Zašová a koncepci územního plánu, tedy mění hlavní přístupovou cestu do obce tak, aby navázala na řešení studie „Přeložka silnice I/35 Zašová - Zubří“, resp. na přívaděč z tohoto uvažovaného obchvatu obce. Bylo však konstatováno, že tuto podvariantu od počátku částečně diskvalifikuje skutečnost, že ve zcela výjimečném případě poruchy SSZ křižovatky bude prostor mezi závorovým břevnem a průjezdným pruhem silnice I/35 délky 10m a vozidla vyjíždějící z obce budou nuceni použít objízdnu trasu přes klidovou část obce, což bude upraveno dopravním značením. Na objízdne trase musí být za tímto účelem vybudovány výhybny a upraven další železniční přejezd. I přes zmíněná negativa byly vyloučeny z dalšího zpracování podvarianty, které při výjezdu z obce délky vozidel neomezovaly. Ty totiž uvažují s lokální směrovou přeložkou stávající komunikace I/35, což by si vyžádalo demolicí několika rodinných domů a výrazné zhoršení komfortu bydlení pro další obyvatele.

Úprava křižovatky vyvolá přeložení stávající traťové koleje do vzdálenosti zajišťující bezpečnost provozu na komunikacích, zrušení manipulační koleje č.2 bez náhrady, výstavbu nového nástupiště na zastávce Zašová v délce 100m včetně přístřešku pro cestující, rekonstrukci přejezdu a přechodu včetně zabezpečovacího zařízení, rekonstrukci železničního mostu přes Zašovský potok a sanaci propustků.

Úprava křižovatek v sobě dále zahrnuje zřízení přídatných pruhů pro odbočení do obce Zašová a do průmyslové zóny obce, rekonstrukce silničního mostu přes Zašovský potok a náhon. Stavba bude také obsahovat zřízení autobusových zastávek náhradou za stávající, rekonstrukci a výstavbu chodníků, veřejného osvětlení a nezbytných přeložek inženýrských sítí.

Křižovatka sloužící jako hlavní vjezd do Zašové bude řízena světelným signalizačním zařízením (SSZ) včetně přechodů pro chodce. Signalizace bude funkční 24 hodin denně a bude zkoordinována s novým světelným zabezpečovacím zařízením železničního přejezdu, které bude doplněno a oboustranné závory překrývající celou šířku komunikace včetně přilehlého chodníku.



Obrázek 3. Návrh řešení Varianty 1

6.2.2 Návrh objektové skladby a přehled budoucích vlastníků (správců)

Pro číslování a řazení stavebních objektů byla použita „Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací“, kde je stanoveno členění, řazení a číslování stavebních objektů a provozních souborů.

Stavební část:

000 Objekty přípravy staveniště

SO 001 Příprava území (kácení zeleně)

Zhotovitel stavby

100 Objekty pozemních komunikací

SO 101 Úprava silnice I/35
 SO 102 Silnice III/01876
 SO 103 Úprava místní komunikace
 SO 104 Přeložka účelové komunikace
 SO 105 Zřízení výhyben na místní komunikaci
 SO 106 Chodníky podél silnice I/35
 SO 107 Chodníky podél silnice III/01876
 SO 108 Chodníky na místních komunikacích
 SO 109 Dopravní opatření

ŘSD ČR, Správa Zlín
 Zlínský kraj, ŘSZK
 Obec Zašová
 Obec Zašová
 Obec Zašová
 Obec Zašová
 Obec Zašová
 Obec Zašová
 Zhotovitel stavby

200 Mostní objekty a zdi

SO 201 Most ev.č. 35-186 přes Zašovský potok

ŘSD ČR, Správa Zlín

SO 202 Úprava stávající opěrné zdi silnice I/35	ŘSD ČR, Správa Zlín
SO 203 Opěrná zeď chodníku	Obec Zašová
SO 204 Úprava mostu na místní komunikaci přes Zašovský náhon	Obec Zašová
SO 205 Most na účelové komunikaci přes Zašovský potok	Obec Zašová

300 Vodohospodářské objekty

SO 301 Odvodnění silnice I/35	ŘSD ČR, Správa Zlín
SO 302 Úprava Zašovského potoka	Lesy ČR, s.p.
SO 303 Úprava vodovodu a kanalizace VaK Vsetín, a.s.	VaK Vsetín, a.s.

400 Elektro a sdělovací objekty

SO 401 Kabelová přípojka nn pro SSZ	Obec Zašová
SO 402 Veřejné osvětlení	Obec Zašová
SO 403 Přeložka vedení NN	ČEZ
SO 431 Přeložka kabelů Telefónica O2 a.s.	Telefónica O2 a.s.
SO 432 Přeložka kabelů kabelové televize	Obec Zašová

500 Objekty trubních vedení

SO 501 Přeložka plynovodu STL	RWE
-------------------------------	-----

650 Objekty drah

SO 651 Zast. Zašová, železniční svršek	SŽDC, s.o., SDC Zlín
SO 652 Zast. Zašová, železniční spodek	SŽDC, s.o., SDC Zlín
SO 661 Zast. Zašová, nástupiště	SŽDC, s.o., SDC Zlín
SO 662 Zast. Zašová, přístřešek pro cetující	SŽDC, s.o., SDC Zlín
SO 670 Zast. Zašová, železniční přejezd v km 6,060	SŽDC, s.o., SDC Zlín
SO 671 Zast. Zašová, železniční přechod v km 6,247	SŽDC, s.o., SDC Zlín
SO 680 Zast. Zašová, železniční most v ev. km 6,045	SŽDC, s.o., SDC Zlín
SO 681 Zast. Zašová, železniční propustek v ev. km 6,282	SŽDC, s.o., SDC Zlín
SO 690 Zast. Zašová, osvětlení zastávky	SŽDC, s.o., SDC Zlín
SO 691 Zast. Zašová, úprava rozvodu NN	SŽDC, s.o., SDC Zlín
SO 692 Zast. Zašová, přeložka sdělovacích kabelů	SŽDC, s.o., TÚDC

700 Objekty pozemních staveb

SO 701 Montovaná čekárna na autobusové zastávce silnice I/35	Obec Zašová
SO 702 Montovaná čekárna na autobusové zastávce silnice III/01876	Obec Zašová
SO 703 Protihluková opatření	Zhotovitel stavby
SO 704 Úprava oplocení cizích pozemků	Obec Zašová

800 Objekty úprav území

SO 801 Vegetační úpravy	Obec Zašová
-------------------------	-------------

Technologická část:

PS 001 Zabezpečovací zařízení přejezdu v km 6,060	SŽDC, s.o., SDC Zlín
PS 002 Zabezpečovací zařízení přechodu v km 6,247	SŽDC, s.o., SDC Zlín
PS 003 SSZ průsečné křižovatky I/35 – III/01876 – místní komunikace	Obec Zašová
PS 004 SSZ přechodu pro chodce	Obec Zašová

6.2.3 Popis jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů

Objekty přípravy staveniště

SO 001 Příprava území (kácení zeleně)

SO 001 Příprava území (kácení zeleně)

V rámci stavebního objektu příprava území se předpokládá sejmutí ornice v tl. cca 15cm, na ploše 800m² a dočasné uložení v místě staveniště. Dále se uvažuje s pokácením několika vzrostlých stromů a mýcením keřů na ploše cca 100m².

Objekty pozemních komunikací

- SO 101 Úprava silnice I/35
- SO 102 Silnice III/01876
- SO 103 Úprava místní komunikace
- SO 104 Přeložka účelové komunikace
- SO 105 Zřízení výhyben na místní komunikaci
- SO 106 Chodníky podél silnice I/35
- SO 107 Chodníky podél silnice III/01876
- SO 108 Chodníky na místních komunikacích
- SO 109 Dopravní opatření

SO 101 Úprava silnice I/35

Směrové a výškové řešení:

Směrově je stávající silnice vedena při průtahu obcí v přímé.

V navrhovaném stavu bude průjezdný pruh ze směru od Valašského Meziříčí do Rožnova p/R. veden ve stávající trase, v oblastech stávajících křížení bude vyrovnána trasa pro vedení komunikace podél opěrné zdi za pomoci směrových motivů tvořených jednoduchými protisměrnými oblouky o poloměru 1 600m.

V navrhovaném stavu bude průjezdný pruh ze směru od Rožnova p/R. do Valašského Meziříčí odkloněn pro umístění odbočovacích pruhů a ochranného ostrůvku. Délka a zaoblení rozšiřovacích klínů pro odklonění pruhu je navržena dle ČSN 73 6102 v závislosti na příčném odsunutí a návrhové rychlosti ($v_n=50\text{km/h}$):

$L_r=110\text{m}$ a $R=600\text{m}$ – platí pro výjezd z obce ve směru Valašské Meziříčí

$L_r=123\text{m}$ a $R=570\text{m}$ – platí pro vjezd do průsečné křižovatky ze směru Rožnov p/R.

Výškové řešení je podřízeno výškovému umístění stávající silnice I/35 v místech napojení na stávající stav a prostory křižovatek a zároveň je s ohledem na provádění stavby nutné držet niveletu přibližně na úrovni stávající silnice I/35 (výšková trasa vychází ze zaměření provedeného pro potřeby studie, jedná se o předběžný návrh).

V trase jsou navrženy následující podélné sklony se zakružovacím obloukem:

+1.13%	R = 10 000 m
+1.38%	R = 2 000 m
±0.00%	
+0.06%	R = 20 000 m

Základní příčný sklon je navržen střežovitý 2,5%.

V navrhovaném stavu se uvažuje s úpravou silnice I/35 v délce cca 392m.

Šířkové uspořádání silnice I/35:

Stávající šířkové uspořádání silnice I/35 mimo obec a v obci zhruba odpovídá dle ČSN 73 6101 kategorii silnice S 9,5/70/50 (jízdni pruhy 2x3,50m, vodící proužky 2x0,25m, zpevněná krajnice 2x0,50m a nezpevněná krajnice 2x0,50m). S dovolenou rychlostí mimo obec 90km/h a v obci 50km/h.

V navrhovaném stavu v mezikřižovatkovém prostoru bude dle ČSN 73 6110 odpovídat průtah silnice I/35 funkční třídě B – sběrné, s funkcí dopravně-obslužnou s návrhovou rychlostí 50km/h.

Šířkové uspořádání komunikace:

pruh pro chodce (chodník)	2,00m
vodící proužek (s funkcí odvodňovacího proužku)	0,50m
odbočovací pruh (směr obec Zašová)	3,00m
jízdni pruh (směr Valašské Meziříčí)	3,25m
odbočovací pruh (směr obec Veselá)	3,00m
vodící proužek	0,50m
dělicí (ochranný) ostrůvek	2,00m
vodící proužek	0,50m
jízdni pruh (směr Rožnov p/R.)	3,25m
vodící proužek (s funkcí odvodňovacího proužku)	0,75m

Šířkové uspořádání vychází z požadavku na minimální vzdálenost 10m od závorových břevien železničního přejezdu po průjezdný jízdni pruh ze směru Rožnov p/R, z polohy opěrné zdi podél silnice I/35, z kolejových úprav, tzn. s možností odsunutí traťové koleje do nejvýše možné vzdálenosti od křižovatky a vložení autobusového zálivu do mezikřižovatkového prostoru.

V navázání na stávající stav v oblasti začátku obce po navrhovanou průsečnou křižovatku a s ohledem na souběh železniční trati a návrh odvodnění (aby povrchová voda z komunikace nestékala do kolejíště a z prostorových důvodů pro nemožnost umístění povrchového odvodnění), je navrženo následující šířkové uspořádání

vodící proužek (s funkcí odvodňovacího proužku)	0,75m
jízdni pruh (směr Valašské Meziříčí)	3,50m
odbočovací pruh (směr obec Zašová)	3,00m
jízdni pruh (směr Rožnov p/R.)	3,50m
vodící proužek	0,25m
zpevněná krajnice	0,50m
nezpevněná krajnice	0,50m

Křižovatky:

V navrhovaném stavu bude do stávajícího křížení silnice I/35 a místní komunikace zapojena přeložená silnice III/018 76 – křížení komunikací pod úhlem 81,1°. Stávající průsečná křižovatka tvořená silnicemi I/35, III/018 76 a místní komunikací bude nově pouze stykovou křižovatkou silnice I/35 s málo frekventované místní komunikace (3 voz./24hod). Vzájemná vzdálenost křižovatek je cca 180,0m.

Průsečná křižovatka:

Délka odbočovacích pruhů je navržena dle ČSN 73 6102 v závislosti na šířce odbočovacího pruhu, návrhové rychlosti ($v_n=50\text{km/h}$), sklonu zpomalovacího úseku a především z kolejových úprav,

tzn. s možností odsunutí traťové koleje do nejvýše možné vzdálenosti od křižovatky a vložení autobusového zálivu do mezikřižovatkového prostoru:

- odbočovací pruh vlevo ve směru od Valašského Meziříčí je navržen v délkách
Lv= 35m, Ld= 41m a Lc= 20m
- odbočovací pruh vlevo ve směru od Rožnova p/R je navržen v délkách
Lv= 35m, Ld= 41m a Lc= 17m
- odbočovací pruh vpravo ve směru od Rožnova p/R je navržen v délkách
Lv= 35m, Ld= 41m a Lc= 20m

Průsečná křižovatka bude řízena světelným signalizačním zařízením SSZ a nově bude realizováno zabezpečení železničního přejezdu. SSZ bude funkční 24 hod a bude zapojeno v koordinaci se zabezpečovacím zařízením. Systém bude fungovat jako poptávkový. V základním režimu bude průjezdná silnice I/35, napojení bočních ulic a přechody pro chodce budou fungovat na vyžádání a stojící vozidla.

Poloměry kružnicových oblouků okrajů jízdního pruhu na průsečné křižovatce jsou voleny s ohledem na prostorové uspořádání křižovatky, majetkové poměry, trasu Zašovského potoka, vnitřní obalové křivky vlečných křivek návrhového vozidla a bezpečné vzdálenosti pro vyhnutí a souběžnou jízdu vozidel. Minimální poloměr kružnicových oblouků okrajů jízdního pruhu je zvolen 12,0m.

Odvodnění:

Silnice I/35 je odvodněna podélným a příčným sklonem k okraji vozovky a dále do silniční kanalizace nebo na svah stávajících náspů, vše se předpokládá se zaústěním do Zašovského potoka.

V místě, kde je podélný sklon komunikace $\pm 0.00\%$ bude odvedení povrchových vod z komunikace pomocí podélně skloněného odvodňovací proužku k uličním vpustím zaústěným do kanalizace realizované v rámci SO 301.

Zajištění podélného sklonu odvodňovacího proužku a zřízení odvodnění si vyžádá úpravu stávající opěrné zdi.

Pláň silničního tělesa je skloněna k navrženým trativodům z PVC DN 150 mm, které jsou zaústěny do uličních vpustí. Trativody jsou obaleny separační netkanou geotextilií.

Konstrukce vozovky:

Konstrukce vozovky je navržena v souladu s TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací. Jedná se o návrh, který byl proveden na základě známých předpokladů (geologické a hydrologické charakteristiky) a z dostupných podkladů (archivní vrt HV-1005/FZ005656 z databáze Geofondu v blízkosti dané lokality) a především za účelem reálného nacenění stavby. Navíc je třeba konstatovat, že v části půdorysu silnice I/35 budou využity stávající podkladní vrstvy komunikace. V dalších projekčních stupních bude na základě nově získaných skutečností poupraven.

Konstrukce vozovky silnice I/35 je navržena dle TP 170 pro třídu dopravního zatížení I, návrhovou úroveň porušení vozovky D0 a předpokládanému podloží PIII ve skladbě:

- asfaltový beton střednězrný modifikovaný ACO 11 S (F) (ABS I-M, TP 109) 40 mm		ČSN EN 13108-1
- spojovací postřík modifikovanou emulzí z asfaltu kationaktivní PS;EKM 0,25 kg/m ²		ČSN 73 6129
- asfaltový beton velmi hrubý ACO 22 S (ABVH I, TP 109)	80 mm	ČSN EN 13108-1
- spojovací postřík emulzí z asfaltu kationaktivní PS;EKM	0,25 kg/m ²	ČSN 73 6129
- obalované kamenivo hrubozrné ACP 22 S (OKH I)	110 mm	ČSN EN 13108-1
- infiltrační postřík emulzí z asfaltu kationaktivní PI;EK	1,00 kg/m ²	ČSN 73 6129
- mechanicky zpevněné kamenivo MZK	200 mm	ČSN 73 6126-1
- štěrkodrt' ŠD frakce 32-63	250 mm	ČSN 73 6126-1
konstrukce vozovky celkem	680 mm	

Konstrukce vozovky v prostoru autobusových zastávek je navržena ve složení:

- dlažební žulové kostky	DL.I	120 mm	ČSN 73 6131-1
- ložná vrstva	L - MC frakce 4-8	40 mm	ČSN 72 2430 – 1,3
- podkladní vrstva + Kari síť	PB I C 25/30 XF3	100 mm	ČSN 73 6124
- mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	200 mm	ČSN 73 6126-1
- štěrkodrt' frakce 32 -63	ŠD	250 mm	ČSN 73 6126
konstrukce vozovky celkem		680 mm	

V prostoru ukončení chodníků a přechodů pro chodce je obruba snížena na 0,02m a je tvořena nájezdovým obrubníkem, klesání je vždy provedeno na délce 1,0m. zbylá část silnice I/35 v prostoru chodníků je lemována betonovým obrubníkem o rozměrech 0,25x 0,15m s nadvýšením o 0,15 m nad niveletou s přídlažbou ze dvou řádků žulových kostek DL. I 120mm do společného lože z betonu C 20/25 XF4. V případě opěrné zdi sanované v rámci SO 202, bude římsa opěrné zdi tvořit lemování komunikace s přídlažbou ze dvou řádků žulových kostek DL. I 120mm do lože z betonu C 20/25 XF4.

V případě nezpevněné krajnice, která je navržena u napojení na stávající šířkové uspořádání mimo obec, je krajnice zpevněna štěrkodrtí 0/32 tl. 0,15 m v šířce 0,75 m v případě směrových sloupků a 0,5 m v případě svodidla.

Bezpečnostní zařízení:

Podél silnice I/35 v úsecích, které splňují podmínky TP 167 (2008) a ČSN 73 6101 budou osazeny ocelová jednostranná svodidla typu JSNH4. V úsecích, kde nebudou osazeny svodidla budou jako vodící bezpečnostní zařízení použity nedělené směrové sloupky s retroreflexní fólií délky 1,2 m.

Dále bude komunikace opatřena dopravními značkami včetně standardního vodorovného značení, směrových šipek a dopravních stínů.

V mezikřižovatkovém úseku je navržen dělicí ostrůvek délky cca 128m a šířky 2,0m jehož funkce je v tomto případě ochranná pro chodce na přechodu.

Autobusové zastávky:

Záliv autobusové zastávky silnice I/35 pro směr od Rožnova p/R je navržen dle ČSN 73 6425-1 jako zálivová zastávka v intravilánu TYP II v šířce 3,5 m s délkami $L_z = 15m$, $L_{nh} = 25m$ a $L_v = 25m$ a umístěn v mezikřižovatkovém prostoru.

SO 102 Silnice III/01876

Provozní staničení silnice I/35 v prostoru stávající průsečné křižovatky je km 302,234 a uzlový bod křižovatky je 2523A005.

Je navrženo přeložení polohy silnice III/018 76 do polohy stávající místní komunikace, vedené mezi souvislou zástavbou a korytem Zašovského potoka ke zpevněné drážní ploše a tím vyvolanou změnu hlavní přístupové cesty do obce tak, aby navázala na řešení studie „Přeložka silnice I/35 Zašová - Zubří“, resp. na přivaděč z tohoto uvažovaného obchvatu obce ze směru průmyslového areálu a obce Veselé.

Stávající silnice III/018 76 v oblasti mezi novým napojením silnice III. tř. na silnici I/35 a zrušenou průsečnou křižovatkou na silnici I/35 bude změněna na místní komunikaci a v místě nového železničního přechodu bude zaslepena. Nová trasa silnice III/018 76 bude podél Zašovského potoka a souvislé zástavby, od stávajícího silničního mostu na silnici III. tř. přes Zašovský potok po nové napojení na silnici I/35.

Směrové a výškové řešení:

Směrově je silnice vedena v místě stávající místní komunikace v závislosti na vložení chodníku podél komunikace, poloze Zašovského potoka a napojení na průsečné křižovatky.

V trase silnice III/018 76 jsou navrženy směrové oblouky bez přechodnic:

$$\begin{aligned} R_1 &= 65 \text{ m} \\ R_2 &= 260 \text{ m} \\ R_3 &= 260 \text{ m} \\ R_4 &= 260 \text{ m} \end{aligned}$$

Výškové řešení je podřízeno výškovému umístění stávající místní komunikace v místech napojení na stávající stav a prostory křižovatek a zároveň je s ohledem na provádění stavby nutné držet niveletu přibližně na úrovni stávající komunikace (výšková trasa vychází ze zaměření provedeného pro potřeby studie, jedná se o předběžný návrh).

V trase jsou navrženy následující podélné sklony se zakružovacím obloukem:

-2.4%	R = 1 000 m
-0.94%	R = 1 000 m
+0.57%	R = 1 000 m
-2.00%	R = 100 m (sklon přejezdové konstrukce a koleje v převýšení)
+3.00%	R = 110 m

Základní příčný sklon je navržen střechovitý 2,5%.

V navrhovaném stavu se uvažuje s úpravou silnice III/018 76 v délce cca 200m.

Šířkové uspořádání silnice III/018 76:

Dle ČSN 73 6110 odpovídá silnice III/018 76 při průtahu obcí funkční třídě C – obslužné, s funkcí obslužnou s návrhovou rychlostí 30km/h, což je i v návrhu respektováno.

V navrhovaném stavu šířkové uspořádání odpovídá MO2 PMK/7,5/30.

Šířkové uspořádání komunikace:

pruh pro chodce (chodník)	2,00m
vodící proužek (s funkcí odvodňovacího proužku)	0,25m
jízdní pruh (směr obec Zašová)	3,00m
jízdní pruh (směr silnice I/35)	3,00m
vodící proužek (s funkcí odvodňovacího proužku)	0,25m

Křižovatky:

V navrhovaném stavu bude do stávajícího křížení silnice I/35 a místní komunikace zapojena přeložená silnice III/018 76 – křížení komunikací pod úhlem 81,1°.

V místě napojení směrem do obce, u silničního mostu přes Zašovská potok bude do stávajícího křížení silnice III/018 76 a místních komunikací přivedeno nové rameno silnice III. tř. pod úhlem 90°.

V prostoru průsečných křižovatek dochází k rozšíření silnice III/018 76 dle vlečných křivek směrodatných vozidel skupiny 3,4.

Poloměry kružnicových oblouků okrajů jízdního pruhu na průsečných křižovatkách jsou voleny s ohledem na prostorové uspořádání křižovatky, majetkové poměry, trasu Zašovského potoka, vnitřní obalové křivky vlečných křivek návrhového vozidla a bezpečné vzdálenosti pro vyhnutí a souběžnou jízdu vozidel. Minimální poloměr kružnicových oblouků okrajů jízdního pruhu je zvolen 12,0m.

Odvodnění:

Silnice III/018 76 je odvodněna podélným a příčným sklonem k okraji vozovky a dále do stávající kanalizace, která bude upravena (SO 303) a do které budou svedeny navrhované uliční vpusti.

Pláň silničního tělesa je skloněna k navrženým trativodům z PVC DN 150 mm, které jsou zaústěny do uličních vpustí. Trativody jsou obaleny separační netkanou geotextilií.

Konstrukce vozovky:

Konstrukce vozovky je navržena v souladu s TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací. Jedná se o návrh, který byl proveden na základě známých předpokladů (geologické a hydrologické charakteristiky) a z dostupných podkladů (archivní vrt HV-1005/FZ005656 z databáze Geofondu v blízkosti dané lokality) a především za účelem reálného nacenění stavby.

Konstrukce vozovky silnice III/018 76 je navržena dle TP 170 pro třídu dopravního zatížení IV a návrhovou úroveň porušení vozovky D1 a předpokládanému podloží PIII ve skladbě:

- asfaltový beton střednězrný ACO 11+ (ABS I)	40 mm	ČSN EN 13108-1
- spojovací postřik emulzí z asfaltu kationaktivní PS;EK	0,25 kg/m ²	ČSN 73 6129
- obalované kamenivo střednězrné ACP 16+ (OKS I)	80 mm	ČSN EN 13108-1
- infiltrační postřik emulzí z asfaltu kationaktivní PI;EK	1,00 kg/m ²	ČSN 73 6129
- mechanicky zpevněné kamenivo MZK	150 mm	ČSN 73 6126-1
- šterkodrt' ŠD frakce 32-63	200 mm	ČSN 73 6126-1
konstrukce vozovky celkem	470 mm	

V prostoru ukončení chodníků, přechodů pro chodce a sjezdů je obruba snížena na 0,02m a je tvořena nájezdovým obrubníkem, klesání je vždy provedeno na délce 1,0m. zbylá část silnice III/018 76 v prostoru chodníků je lemována betonovým obrubníkem o rozměrech 0,25x 0,15m s nadvýšením o 0,15 m nad niveletou s přídlažbou ze dvou řádků žulových kostek DL. I 120mm do společného lože z betonu C 20/25 XF4.

Bezpečnostní zařízení:

Podél silnice III/018 76 v úsecích, které splňují podmínky TP 167 (2008) a ČSN 73 6101 budou osazeny ocelová jednostranná svodidla typu JSNH4 (v bezprostředním souběhu s korytem Zašovského potoka).

Dále bude komunikace opatřena dopravními značkami včetně standardního vodorovného značení, směrových šipek a dopravních stínů.

Autobusové zastávky:

Autobusová zastávka je vzhledem k intenzitě zastavujících autobusů (max. 2 bus/hod) navržena v jízdním pruhu TYP III. Zastávka ve směru z obce na silnici I/35 je navržena na pravé straně komunikace s přístupem přes přechod pro chodce a přístupového chodníku a nástupiště šířky 2,2m, zastávka bude vybavena čekárnou (SO 702) a osvětlena (SO 402), přechod bude v dostatečné vzdálenosti od zastávky, pro splnění délky pro zastavení. V opačném směru bude autobusová zastávka umístěna až za přechod a bude součástí navrhovaného chodníku. Zastávka bude osvětlena (SO 402) a bude v dostatečné vzdálenosti od přechodu, pro splnění délky pro zastavení.

SO 103 Úprava místní komunikace

Tento stavební objekt řeší úpravu stávajícího napojení na silnici I/35 ze směru od průmyslové zóny obce a obce Veselá.

Úprava komunikace bude spočívat v jejím rozšíření vzhledem k lepšímu vjezdu ze silnice I/35 a výjezdu z místní komunikace na silnici I/35.

Směrové a výškové úpravy jsou řešeny ve stávajícím uspořádání komunikace.

Napojení místní komunikace na silnici I/35 je pod úhlem 81,1°.

V navrhovaném stavu se uvažuje s úpravou komunikace v délce cca 35m.

Šířkové uspořádání vychází z místních podmínek a rozšíření stávající komunikace v oblasti křižovatky. Základní šířkové uspořádání je navrženo pro jízdní pruh 3,25m a odvodňovací proužek 0,25m.

V prostoru průsečné křižovatky dochází k rozšíření komunikace dle vlečných křivek směrodatných vozidel skupiny 3,4.

Poloměry kružnicových oblouků okrajů jízdního pruhu na průsečné křižovatce jsou voleny s ohledem na prostorové uspořádání křižovatky, majetkové poměry, trasu Zašovského potoka, vnitřní obalové křivky vlečných křivek návrhového vozidla a bezpečné vzdálenosti pro vyhnutí a souběžnou jízdu vozidel. Minimální poloměr kružnicových oblouků okrajů jízdního pruhu je navržen 12,0m.

Odvodnění:

Komunikace je odvodněna podélným a příčným sklonem k okraji vozovky a také na terén.

Pláň silničního tělesa je skloněna k navrženým trativodům z PVC DN 150 mm, které jsou zaústěny do zašovského potoka. Trativody jsou obaleny separační netkanou geotextilií

Konstrukce vozovky:

Konstrukce vozovky je navržena dle TP 170 pro třídu dopravního zatížení IV a návrhovou úroveň porušení vozovky D1 a předpokládanému podloží PIII ve skladbě:

- asfaltový beton střednězrný ACO 11+ (ABS I)	40 mm	ČSN EN 13108-1
- spojovací postřik emulzí z asfaltu kationaktivní PS;EK	0,25 kg/m ²	ČSN 73 6129
- obalované kamenivo střednězrné ACP 16+ (OKS I)	80 mm	ČSN EN 13108-1
- infiltrační postřik emulzí z asfaltu kationaktivní PI;EK	1,00 kg/m ²	ČSN 73 6129
- mechanicky zpevněné kamenivo MZK	150 mm	ČSN 73 6126-1
- štěrkodrt' ŠD frakce 32-63	200 mm	ČSN 73 6126-1
konstrukce vozovky celkem	470 mm	

V prostoru ukončení chodníků a přechodu pro chodce je obruba snížena na 0,02m a je tvořena nájezdovým obrubníkem, klesání je vždy provedeno na délce 1,0m. zbylá část komunikace v prostoru chodníků je lemována betonovým obrubníkem o rozměrech 0,25x 0,15m s nadvýšením o 0,15 m nad niveletou s přídlažbou ze dvou řádků žulových kostek DL. I 120mm do společného lože z betonu C 20/25 XF4.

V případě nezpevněná krajnice, která je navržena na straně k Zašovskému potoku je krajnice zpevněna štěrkodrtí 0/32 tl. 0,15 m v šířce 0,75 m v případě směrových sloupků a 0,5 m v případě svodidla.

Podél komunikace v úsecích, které splňují podmínky TP 167 (2008) a ČSN 73 6101 budou osazeny ocelová jednostranná svodidla typu JSNH4. V úsecích, kde nebudou osazeny svodidla budou jako vodící bezpečnostní zařízení použity nedělené směrové sloupky s retroreflexní fólií délky 1,2 m.

Dále bude komunikace opatřena dopravními značkami včetně standardního vodorovného značení, směrových šipek a dopravních stínů.

SO 104 Přeložka účelové komunikace

Tento stavební objekt řeší přeložení stávající účelové komunikace, která je napojena na silnici I/35 v prostoru silničního mostu.

Vzhledem k úpravám, uspořádání a řízení křižovatky, je nutno tento sjezd vymístit mimo křižovatku.

Dojde k přeložení účelové komunikace směrem k místní komunikaci spojující obec s průmyslovou zónou a to za pomoci přemostění Zašovského potoka (SO 205).

Výškové řešení je podřízeno výškovému umístění stávající místní komunikace v místech napojení a stávající vedení účelové komunikace.

V navrhovaném stavu se uvažuje s přeložkou a úpravou komunikace v délce cca 67m.

Šířkové uspořádání vychází z místních podmínek a je navržena jako komunikace jednopruhová obousměrná v šířce jízdního pruhu 2,5m, v místě směrového oblouku a v nutné míře pro vyhnutí vozidel v šířce jízdního pruhu 4,5m a rozšířená v napojení na místní komunikaci.

Základní příčný sklon je navržen jednostranný 2,5%.

Konstrukce vozovky účelové komunikace je navržena dle TP 170 pro třídu dopravního zatížení VI a návrhovou úroveň porušení vozovky D1 a předpokládanému podloží PIII ve skladbě:

Konstrukce vozovky

- asfaltový beton střednězrný	ACO 11+ (ABS I)	40 mm	ČSN EN 13108-1
- spojovací postřik emulzí z asfaltu kationaktivní	PS;EK	0,25 kg/m ²	ČSN 73 6129
- obalované kamenivo střednězrné	ACP 16+ (OKS I)	50 mm	ČSN EN 13108-1
- infiltrační postřik emulzí z asfaltu kationaktivní	PI;EK	1,00 kg/m ²	ČSN 73 6129
- štěrkodrt'	ŠD frakce 0-32	150 mm	ČSN 73 6126-1
- štěrkodrt'	ŠD frakce 32-63	150 mm	ČSN 73 6126-1
konstrukce vozovky celkem		390 mm	

SO 105 Zřízení výhyben na místní komunikaci

Obsahem tohoto stavebního objektu je zřízení výhyben na místní komunikaci III. třídy vedoucí z obce ve směru k městu Zubří a křižovatce silnic I/35 se sil. III/4868 u Stříteže.

Výhybny musí být zřízeny pro vyhnutí dlouhých vozidel v ojedinělém případě, kdy bude nefunkční navrhovaná světelná křižovatka a bude omezen výjezd ze Zašové na silnici I/35 pouze na vozidla kratší než 10m a vozidla delší než 10m musejí jet po místní komunikaci.

Nevyhovující je však zejména absence výhyben v dohledových vzdálenostech. Lokálně se projevuje nedostatečné šířkové uspořádání vzhledem k normovým požadavkům na šířku pruhů a na rozšíření pruhů ve směrových obloucích. Z bezpečnostního hlediska jsou rizikové zejména ty úseky komunikace, kde došlo kombinací směrových oblouků a těsné blízkosti objektů k významnému omezení rozhledu, takže pro bezpečný průjezd musí řidiči velmi výrazně snižovat rychlost.

Jsou navržena místa pro umístění výhyben, kdy bude stávající komunikace rozšířena min. na šířku 5,50m (jízdní pruh a výhybna) a minimálně na délku 22m.

V místě rozšíření vozovky je uvažované pro všechny varianty použití následující konstrukce vozovky:

Konstrukce vozovky

- asfaltový beton střednězrný ACO 11+ (ABS I)	40 mm	ČSN EN 13108-1
- spojovací postřik emulzí z asfaltu kationaktivní PS;EK	0,25 kg/m ²	ČSN 73 6129
- obalované kamenivo střednězrné ACP 16+ (OKS I)	50 mm	ČSN EN 13108-1
- infiltrační postřik emulzí z asfaltu kationaktivní PI;EK	1,00 kg/m ²	ČSN 73 6129
- štěrkostrť ŠD frakce 0-32	150 mm	ČSN 73 6126-1
- štěrkostrť ŠD frakce 32-63	150 mm	ČSN 73 6126-1
konstrukce vozovky celkem	390 mm	

Návrh vozovky počítá s třídou dopravního zatížení VI, typem podloží PIII a návrhovou úrovní porušení D1 dle TP 170.

Vytipovaná místa a návrh rozšíření vozovky či zřízení výhyben je patrné i z přílohy č.3 „Fotodokumentace“ Průvodní zprávy.

SO 106 Chodníky podél silnice I/35

Stavební objekt řeší realizaci chodníku podél silnice I/35 včetně nástupiště autobusové zastávky umístěné v mezikřižovatkovém prostoru ve směru na Valašské Meziříčí.

Chodník zajišťuje jednak spojení obce s nově navrženou polohou zastávky, ale i se zastávkou ve směru na Rožnov p/R a také spojení s částí obce nacházející se na jejím jihu oddělenou silnicí I/35.

Směrové a výškové řešení chodníku je vždy závislé na směrovém a výškovém řešení přilehlé komunikace, respektive směrovém a výškovém řešení jejího obrubníku, ke kterému chodník těsně přiléhá.

Chodník je navržen šířky 2,0m po celé své délce, výjma nástupiště, kde bude šířka zpevněné plochy šířky 2,2m. V oblasti nástupiště je také navrženo pro oddělení železničního dopravního prostoru od prostoru autobusové zastávky zpevnění za pomoci betonových krabicových dílů typu U opatřených zábradlím městského typu.

Pás pro chodce je odvodněný příčným sklonem 2 % směrem do komunikace, kam stéká srážková voda do odvodňovacích proužků a uličních vpustí.

Je třeba dbát na snížení obrubníků pro průjezd invalidních vozíků v rámci bezbariérového řešení a dále je nutné důsledně provádět signální a varovné pásy z hmatové dlažby.

Chodník je navržen ve skladbě:

Zámková dlažba	60 mm
Lože	40 mm
Štěrkostrť 0-32 mm	150 mm
Celkem	250 mm

Celková délka chodníku včetně nástupiště je navržena cca 260m.

SO 107 Chodníky podél silnice III/01876

Stavební objekt řeší realizaci chodníku podél silnice III/018 76 včetně nástupiště autobusové zastávky umístěné v mezikřižovatkovém prostoru ve směru z obce i do obce.

Chodník zajišťuje spojení obce s dopravně obslužným prostorem sestávajícím se z železniční a autobusové dopravy na dopravním spojení Valašského Meziříčí a Rožnova pod Radhoštěm, a také spojení s částí obce nacházející se na jejím jihu oddělenou silnicí I/35.

Směrové a výškové řešení chodníku je závislé na směrovém a výškovém řešení přilehlé komunikace, respektive směrovém a výškovém řešení jejího obrubníku, ke kterému chodník těsně přiléhá.

Chodník je navržen základní šířky 2,0m po celé své délce, výjma nástupiště, kde bude šířka zpevněné plochy šířky 2,2m. Šířka chodníku je proměnná s ohledem na vzdálenost navržené silnice od hranice cizích pozemků, respektive jejich oplocení.

Pás pro chodce je odvodněný příčným sklonem 2 % směrem do komunikace, kam stéká srážková voda do odvodňovacích proužků a uličních vpustí.

Je třeba dbát na snížení obrubníků v místě vjezdů a pro průjezd invalidních vozíků v rámci bezbariérového řešení a dále je nutné důsledně provádět signální a varovné pásy z hmatové dlažby.

Vlastní chodník je navržen ve skladbě:

Zámková dlažba	60 mm
Lože	40 mm
Štěrkoř 0-32 mm	150 mm
Celkem	240 mm

V místě vjezdů bude navržena skladba:

Zámková dlažba	80 mm
Lože	40 mm
Štěrkoř 0-32 mm	200 mm
Celkem	320 mm

Vjezd do areálu soukromé firmy a případné parkovací stání před ní je navržena ve skladbě:

Dlažba žulová kostka	ŽK	80 mm
Lože	LŠD	40 mm
Mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	150 mm
Štěrkoř 0-32 mm	ŠD	150 mm
Celkem		420 mm

Celková délka chodníku včetně vjezdů a nástupišť je navržena cca 220m.

SO 108 Chodníky na místních komunikacích

Stavební objekt řeší realizaci chodníku podél místní komunikace spojující obec s průmyslovou zónou a částí obytné zóny nalézající se na jihu a oddělené silnicí I/35.

Chodník začíná u přechodu pro chodce na silnici I/35 a končí u mostu zašovského náhonu, kde je snížené místo pro přecházení (je možno vést dále samostatnou lávku přes zašovský náhon, po projednání se zástupci obce nebude součástí této stavby v rámci studie).

Směrové a výškové řešení chodníku je závislé na směrovém a výškovém řešení přilehlé komunikace, respektive směrovém a výškovém řešení jejího obrubníku, ke kterému chodník těsně přiléhá.

Chodník je navržen šířky 2,15m po celé své délce a z vnější strany je od terénu oddělen opěrnou zdí se zábradlím (SO 203).

Pás pro chodce je odvodněný příčným sklonem 2 % směrem do komunikace, kam stéká srážková voda do odvodňovacích proužků a uličních vpustí.

Je třeba dbát na snížení obrubníků pro průjezd invalidních vozíků v rámci bezbariérového řešení a dále je nutné důsledně provádět signální a varovné pásy z hmatové dlažby.

Chodník je navržen ve skladbě:

Zámková dlažba	60 mm
Lože	40 mm
Štěrkoř 0-32 mm	150 mm
Celkem	250 mm

Celková délka chodníku včetně je navržena cca 40m.

SO 109 Dopravní opatření

Stavební objekt řeší dopravní opatření, která je nutné provést před zahájením nebo v průběhu stavby tak, aby bylo možné provést stávající dopravu pracovními místy a případnými objízdnými trasami. Realizace předmětné stavby se předpokládá 1 rok (jedna stavební sezóna). Při realizaci stavby musí být vždy zajištěn přístup do Zašové. Při realizaci jednotlivých etap musí být vždy zajištěn přístup na autobusové zastávky na silnici I/35. Jednotlivé etapy výstavby musí být vzhledem k značnému provozu

na silnici I/35 omezena na nejkratší možnou dobu a s co možná nejmenším zásahem do stávajících komunikací a s využíváním víkendů pro zkrácení doby realizace a přechodů mezi jednotlivými etapami dopravního opatření.

Mostní objekty, zdi, konstrukce

- SO 201 Most ev.č. 35-186 přes Zašovský potok
- SO 202 Úprava stávající opěrné zdi silnice I/35
- SO 203 Opěrná zeď chodníku
- SO 204 Most na účelové komunikaci přes Zašovský potok
- SO 205 Úprava mostu na místní komunikaci přes Zašovský náhon
- SO 206 Most na účelové komunikaci přes Zašovský náhon

SO 201 Most ev.č. 35-186 přes Zašovský potok

Stávající jednootvorový most o světlosti 10,8 m převádí 2 pruhy silnice I. třídy přes Zašovský potok. Nosnou konstrukci tvoří železobetonové trámy s příčnicí podpírající desku. Celková tloušťka konstrukce je 0,8 m, volná výška 1,2 m. Spodní stavba je betonová, plošně založená v hloubce cca 3 m, 0,5 m pod dnem potoka.

V novém stavu bude komunikace rozšířena o 1 pruh, do mostu bude zasahovat zaoblení křižovatky. Nosná konstrukce je 70 let stará. Z těchto důvodů je nutné vybudovat nový most.

Vzhledem k rozpětí, charakteru překážky a omezení nákladů na údržbu je navržen šikmý železobetonový polorám o světlosti 11,0 m. Příčel tloušťky 0,55 m se náběhy zesílí na tl. 0,8 m v rámovém rohu. Opěry s rozšířeními patkami budou plošně založeny v úrovni stávajícího mostu. Šířka mostu bude přes 3 pruhy, s částečným zaoblením u navazující křižovatky.

V místě mostu je nutná úprava polohy koryta, které bude odlážděno kamenem do betonového lože. Navazující úsek bude opevněn záhozem. V příčném směru bude vytvořena kyneta hl. 0,3 m s oboustrannými bermami. Prostup mezi silniční a železničním mostem bude ohraničen nábrežními zdmi.

V dalším stupni bude nutné prověřit povodňové hladiny, ale vzhledem k volné výšce nejsou očekávány zásadní úpravy.

SO 202 Úprava stávající opěrné zdi silnice I/35

Betonová opěrná zeď délky 200m a proměnlivé výšky 0,5-1,5m odděluje komunikaci 1. třídy od zástavby. Při předchozí rekonstrukci byly nejvíce poškozené části zdi částečně ubourány. Do úrovně ubouraného lince byl umístěn železobetonový panel, který byl pomocí svorníků přikotven skrz ponechané části dřívku do zemního tělesa. Vzniklý prostor byl vyplněn betonem. Tyto úpravy byly provedeny v délce 103m. Na celé zdi byla ubourána stará římsa a nahrazena novou železobetonovou, do které je uchycené ocelové svodidlo s 1,5m vysokou stěnou z polykarbonátových desek. Voda z komunikace volně stéká přes povrch zdi na sousední pozemky.

V novém stavu bude provedeno odvodnění komunikace uličními vpustěmi a drenáží za rubem zdi. Římsa bude odstraněna a nahrazena vyšší vytvářející obrubníky. Na římsu bude umístěno svodidlo a stěna z polykarbonátových desek bránící ostříku budov. Líc zdi bude lokálně sanován a sjednocen nátěrem. Na obou koncích dochází k úpravám chodníků, které jsou umístěny na opěrné zdi SO 203.

SO 203 Opěrná zeď chodníku

Tato opěrná zeď navazuje na SO 202 a prodlužuje ji podél místní komunikace. Nad zdi bude umístěn nový chodník. Zeď bude tížná betonová tl. 0,5m. Na římsu bude umístěno zábradlí.

SO 204 Úprava mostu na místní komunikaci přes Zašovský náhon

Stávající most o světlosti 3,0m převádí místní komunikaci přes náhon. Nosná konstrukce je železobetonová prostá deska uložená na betonových opěrách. Na mostě nejsou znatelné závažné poruchy.

Úpravy vozovky zasahují až za most, proto bude provedena oprava izolace a nové římsy včetně zábradlí.

SO 205 Most na účelové komunikaci přes Zašovský potok

Místní komunikace je v novém stavu vedena v nové poloze a kříží Zašovský potok. Přemostění je řešeno stejně jako na komunikaci I. třídy.

Vzhledem k rozpětí, charakteru překážky a omezení nákladů na údržbu je navržen šikmý železobetonový polorám o světlosti 11,0m. Příčel tloušťky 0,55m se náběhy zesílí na tl. 0,8m v rámovém rohu. Opěry s rozšířeními patkami budou plošně založeny pod dnem potoka. Šířka mostu bude 6,6m, na pravém břehu se rozšiřuje zaoblením křídla.

V místě mostu je nutná úprava polohy koryta, které bude odlážděno kamenem do betonového lože. Navazující úsek bude opevněn záhozem. V příčném směru bude vytvořena kyneta hl. 0,3m s oboustrannými bermami.

V dalším stupni bude nutné prověřit povodňové hladiny, ale vzhledem k volné výšce nejsou očekávány zásadní úpravy.

Vodohospodářské objekty

SO 301 Odvodnění silnice I/35

SO 302 Úprava Zašovského potoka

SO 303 Úprava vodovodu a kanalizace VaK Vsetín, a.s

SO 301 Odvodnění silnice I/35

Větev A

Silnice I/35 bude odvodňována pomocí příčného sklonu vozovky k obrubníku nebo krajnici. V místech, kde bude silnice ohraničena obrubníkem, budou umístěny uliční vpusti. Nové vpusti budou napojeny do nově navrženého svodného potrubí PP DN 250. Kanalizační potrubí je vedeno po levé straně silnice ve směru staničení v prostoru mezi železniční tratí a kolejí. Potrubí je vyústěno v nábrežní zdi do Zašovského potoka, min. 0,5m nad jeho dnem.

Z hlediska úspornosti místa lze použít plastové šachty DN 600 mm.

Větev B (mezikřižovatkový prostor)

Silnice I/35 bude odvodňována pomocí příčného sklonu vozovky k obrubníku nebo opěrné zdi. V místech, kde bude silnice ohraničena obrubníkem, budou umístěny uliční vpusti. Nové vpusti budou napojeny do nově navrženého svodného potrubí PP DN 250. Kanalizační potrubí je vedeno převážně pod středním dělicím ostrůvkem. Potrubí je vyústěno v opěře silničního mostu do Zašovského potoka, min. 0,5m nad jeho dnem.

Z hlediska úspornosti místa lze použít plastové šachty DN 600 mm.

Celková délka navržené kanalizace je cca 360m.

SO 302 Úprava Zašovského potoka

Místní komunikace šířky 4,5 m je ve stávajícím stavu vedena nad břehem Zašovského potoka. Původní zpevnění břehu bylo dříve poškozeno povodněmi a v navazujícím úseku zpevněno masivním záhozem z balvanů.

V novém stavu dojde k rozšíření komunikace na 6,5 m a umístění chodníku šířky 2,0 m k obytné zástavbě, rozšířením dopravního prostoru bude dotčeno přiléhající koryto potoka. Je navrženo odklonění polohy koryta a prodloužení kamenného opevnění v délce 50 m. Dno bude vydlážděno kamenem břehy budou provedeny záhozem z balvanů.

SO 303 Úprava vodovodu a kanalizace VaK Vsetín, a.s.

Projektová dokumentace řeší úpravu kanalizace a vodovodu dotčené výstavbou nové silnice III/018 76.

Pod stávající místní komunikací prochází kanalizační stoka z KT DN 250 mm, která vede do stávající odlehčovací komory směrem k hlavní silnici do stoky jednotné kanalizace DN 500.

Vodovod vede v souběhu s kanalizací. Jedná se o malý zásobovací řad z PVC DN 80 mm.

Vzhledem k umístění sítí a návaznosti na kanalizaci a vodovod není možné provést podstatné změny. Kanalizace je z kameninových trub, které mají dlouhou životnost a pokud nedojde k jejich poškození při výstavbě silnice, dá se předpokládat, že je jejich výměna zbytečná. Navíc umístění odlehčovací komory nedovoluje nějaké změny. V rámci opravy komunikace bude nutné pouze provést potřebné výškové osazení poklopů do nové nivelety vozovky.

Vodovod bude po dokončení stavby vozovky pod chodníkem a pokud se neprokáže jeho havarijný stav, není nutná jeho výměna. Pokud by to bylo nutné, bude vodovod vyměněn ve stejné trase, dimenzi a materiálu.

Při křížení vodovodu DN 100 pod silnicí I/35 a železniční trati, bude nutno před zahájením prací na projektové dokumentaci pro územní řízení provést kopanou sondu v místě křížení kanalizace DN 600 s vodovodem. Podle ní bude v souladu s vyjádřením zainteresovaných organizací rozhodnuto o dalším postupu výstavby.

Elektro a sdělovací objekty

SO 401 Kabelová přípojka nn pro SSZ

SO 402 Veřejné osvětlení

SO 403 Přeložka vedení NN

SO 431 Přeložka kabelů Telefónica O2 a.s.

SO 432 Přeložka kabelů kabelové televize

SO 401 Kabelová přípojka nn pro SSZ

Součástí tohoto objektu je zřízení nové přípojky nn pro světelné signalizační zařízení na křižovatce silnice I/35 a místní komunikace a křižovatce silnice I/35 a silnice III/18076. Pro napájení světelných signalizačních zařízení bude zřízeno nové odběrné místo. V rámci tohoto místa bude osazena na betonovou podpěru vedení pojistková skříň s jištěním (40A), dále bude osazen pilíř s fakturačním měřením a jištěním (25A, přímé fakturační měření). Z této skříně bude kabelem napojena samotná pilířová skříň s jištěním a ovládáním samotného zařízení SSZ (dodávka zařízení SSZ). Elektrická přípojka bude třífázová z běžného distribučního rozvodu v dané lokalitě. Uložení kabelu bude provedeno dle ČSN 73 6005. Kabel bude uložen do plastového kanálu do výkopu 80x35cm. Parametry jednotlivých skříní, jejich výbavy, dimenze kabelu, atd. budou součástí následujícího stupně projektové dokumentace.

SO 402 Veřejné osvětlení

V rámci přesunu stávajícího nadzemního distribučního vedení společnosti ČEZ Distribuce a rozvodů V.O. dojde v obci Zašová k přesunu světelných bodů umístěných na betonových stožárech výše uvedené společnosti. Stávající svítidla osvětlují křižovatku silnic I/35 a stávající místní komunikaci a dále pak stávající křižovatku silnice III/18076 a místní komunikace. Přesun stožárů bude proveden s ohledem na rekonstrukci a úpravu stávající pozemní komunikace - silnice. Stávající svítidla budou vyměněna za nové shodného nebo podobného typu jako jsou použita nyní. Současně s přesunem stávajícího venkovního vedení distributora bude přeloženo i napájecí vedení V.O.. Propojení jednotlivých světelných

bodů bude shodné jako nyní, upraveny budou pouze polohy betonových podpěr s ohledem na polohu nově navržené komunikace.

Nově budou také osvětleny přechody na křižovatkách silnice I/35 s místní komunikací a silnicí I/35. Přechody budou osvětleny asymetrickými svítidly pro osvětlení přechodů s výbojkovým zdrojem 250W. Napájení těchto svítidel bude ze stávajícího veřejného osvětlení. Osvětlovací stožáry budou vybaveny reflexní folií. Osazení stožárů bude provedeno před přechodem v příslušném směru jízdy.

Nově budou osvětleny i tři zastávky pro BUS. Napájení tohoto osvětlení bude provedeno z veřejného osvětlení v obci. Ovládání osvětlení bude společné pro VO v dané lokalitě.

Detailnější řešení včetně situování překládaných betonových stožárů bude součástí následujícího stupně projektové dokumentace.

SO 403 Přeložka vedení NN

V rámci stavebních prací je nutno přeložit stávající nadzemní vedení společnosti ČEZ Distribuce do nové mimokolizní polohy. Z tohoto důvodu budou v předstihu osazeny betonové sloupy, na které se stávající vzdušné vedení přeloží. S ohledem na toto přeložení je nutno zajistit také napájení stávajících odběrů. Stávající odběry jsou realizovány pomocí samonosných popřípadě vzdušných vedení. Nově je uvažováno, že stávající vedení bude demontováno včetně pomocných konstrukcí a elektrická přípojka bude realizována kabelem v zemi. Stávající pojistková skříň bude zrušena a nahrazena na sloupu pojistkovou skříň novou se stejným jištěním. Napájecí kabel pak bude zatažen do stávající elektroměrové rozvodnice na hranici pozemku. S ohledem na složitost realizace je nutno uvažovat se zásahem do stávajících soukromých objektů a přerušením dodávky elektrické energie k jednotlivým spotřebitelům.

Detailnější popis a navržené technické řešení bude součástí navazujícího stupně projektové dokumentace.

SO 431 Přeložka kabelů Telefónica O2 a.s.

Stávající stav:

V předmětném úseku stavby se nachází metalické kabely společnosti Telefónica O2. Těchto metalických kabelů se stavba přímo dotkne. Z toho důvodu musí být tyto metalické přeloženy a současně musí být tyto kabely mechanicky ochráněny. Ve společné kinetě se nachází následující metalické kabely: Kabel TCEPKPFLE 100XN 0,6mm, 50XN 0,6mm a 20XN 0,6mm.. Ve společné kinetě jsou uloženy dvě trubky HDPE průměru 40mm pro místní optické kabel MOK barvy zelené a bílé (dnes již DOK) Výše uvedené kabely a trubky HDPE 40mm kříží jednak stávající železniční trať, jednak přílehlou silnicí I/35. Stávající kabelová trasa kabelové televize je vedena ve společné trase s kabelovou trasou sdělovacích kabelů a trubek společnosti Telefónica O2.

Navržené řešení:

V místech, kde dochází ke kolizi stávajících kabelů společnosti Telefónica O2 s navrhovanými stavebními postupy, budou kabely přeloženy.

Vzhledem k tomu, že v trase místních kabelů MK a trubek pro DOK budou prováděny zemní práce a úpravy stávajícího terénu, z toho důvodu je nutné tyto místní kabely a trubky HDPE přeložit a ochránit. Pro přeložky místních kabelů MK a trubek HDPE 40mm je nutné použít sdělovací kabely stejného typu jako kabely původní a u trubek HDPE použít stejný průměr a barvu. Z hlediska kabelových délek dojde k prodloužení o cca 8m, což má v tomto případě pouze nepatrný vliv na povolený překlenutelný útlum kabelové trasy MK.

Přeložka kabelů MK a trubek HDPE bude provedena v úseku od stávajícího vodního náhonu směrem k silnici I/35 přes železniční trať až po objekt parcela stavební 214.

Navržená délka přeložky je cca 235m.

Nová kabelová trasa přeložky kabelů MK bude společná i pro přeložku telekomunikačních trubek HDPE Telefónica O2. Nová kabelová trasa přeložky kabelů MK a trubek HDPE bude společná pro překládané koaxiální kabely TKR Zašová, vzhledem k tomu že i ve stávajícím stavu jsou obě vedení

těchto správců vedeny ve společné kinetě. Obě vedení musí být přeloženy ve vzájemné koordinaci, viz. SO 404, přeložka kabelů kabelové televize.

Nové metalické kabely MK a trubky HDPE budou uloženy ve výkopu 35/60cm v prostoru chodníku od parcely č. st.214 směrem k železničnímu tělesu a silnici I/35, dále ve volném terénu pak ve výkopu 35/80cm v pískovém loži a zakryty krycími deskami. Přejchod pod železničním tělesem a silnicí I/35 bude proveden řízeným protlakem s pokládkou chrániček HDPE průměr 160mm a 125mm. Přes vjezdy k domům budou metalické kabely a trubky HDPE 40 uloženy do chráničky HDPE 110mm. Při křížení ostatních inženýrských sítí budou kabely uloženy v kabelovém žlabu s poklopem např. KŽ 10, nebo v chráničkách HDPE prům. 110mm. Pro spojování metalických kabelů budou použity kabelové spojky XAGA 500. Pro spojování trubek HDPE 40 budou použity trubkové spojky PLASSON 40.

Od silnice I/35 směrem ke stávajícímu vodnímu náhonu bude provedena mechanická ochrana metalických kabelů MK. Mechanická ochrana bude provedena pomocí dělených chrániček HDPE 160/110mm, do kterých budou kabely TKR i kabely Telefónica uloženy.

SO 432 Přeložka kabelů kabelové televize

Stávající stav:

V předmětném úseku stavby se nachází koaxiální kabely kabelové televize-TKR, které jsou v majetku obce Zašová. Správu této sítě vykonává firma Jašek, s.r.o. Rožnov pod Radhoštěm, ulice Nádražní 628. Těchto koaxiálních kabelů se stavba přímo dotkne. Z toho důvodu musí být tyto koaxiální kabely- TKR přeloženy a současně musí být tyto kabely TKR mechanicky ochráněny. Stávající koaxiální kabely TKR jsou s impedancí 75 Ohmů. Projektant předpokládá, že jsou typu MK 33 se vzduchovým dielektrikem. Kříží jednak stávající železniční trať, jednak přilehlou silnici I/35. Stávající kabelová trasa kabelové televize je vedena ve společné trase s kabelovou trasou sdělovacích kabelů a trubek společnosti Telefónica O2.

Navržené řešení:

Přeložka kabelů kabelové televize - TKR

V místech, kde dochází ke kolizi stávajících kabelů TKR s navrhovanými stavebními postupy, budou kabely přeloženy.

Vzhledem k tomu, že v trase koaxiálních kabelů TKR budou prováděny zemní práce a úpravy stávajícího terénu, z toho důvodu je nutné tyto koaxiální kabely přeložit a ochránit. Pro přeložky kabelů kabelové televize – TKR je nutné použít koaxiální kabely stejného typu jako kabely původní. Z hlediska kabelových délek dojde k prodloužení o cca 8m, což má v tomto případě pouze nepatrný vliv na povolený překlenutelný útlum trasy TKR.

Přeložka kabelů TKR bude provedena v úseku od stávajícího vodního náhonu směrem k silnici I/35 přes železniční trať až po objekt parcela stavební 214.

Nová kabelová trasa přeložky kabelů TKR bude společná i pro přeložku telekomunikačních kabelů a trubek HDPE Telefónica O2, vzhledem k tomu že i ve stávajícím stavu jsou obě vedení těchto správců vedeny ve společné kinetě. Obě vedení musí být přeloženy ve vzájemné koordinaci, viz. SO 403, přeložky kabelů metalické sítě Telefónica O2.

Nový koaxiální kabel bude uložen ve výkopu 35/60cm v prostoru chodníku od parcely č. st.214 směrem k železničnímu tělesu a silnici I/35, dále ve volném terénu pak ve výkopu 35/80cm v pískovém loži a zakryt krycími deskami. Přejchod pod železničním tělesem a silnicí I/35 bude proveden řízeným protlakem s pokládkou chrániček HDPE průměr 160mm a 125mm. Přes vjezdy k domům bude koaxiální kabel uložen do chráničky HDPE 110mm. Při křížení ostatních inženýrských sítí bude koaxiální kabel uloženy v kabelovém žlabu s poklopem např. KŽ 10, nebo v chráničkách HDPE prům. 110mm.

Objekty trubních vedení**SO 501 Přeložka plynovodu STL**

V průběhu úprav silnice I/35 a traťové koleje u obce Zašová dojde k dotčení stávající distribuční plynovodní sítě, jejímž majitelem je SMP NET s.r.o.. Vzhledem ke skutečnosti, že projekt silničních a železničních úprav je zpracován ve dvou diametrálně odlišných variantách, je i rozsah dotčení plynovodů různý.

V rámci varianty 1 je uvažována částečná přeložka středotlakého plynovodu d110 v délce cca 210 m. Náhradní trasa bude uložena do chodníku souběžně s vedením sdělovacího kabelu a vodovodu. Stávající vedení STL, situované do blízkosti koryta Zašovského potoka, bude zrušeno. Na křížení komunikace I/35 a železniční trati bude plynovod částečně odkloněn a opatřen chráničkou. Z přeložky bude nutno přepojit přípojky asi k 5-ti objektům. Křížení koryta Zašovského potoka bude provedeno podchodem vodoteče, provedeným protlakem.

Přeložky budou vždy prováděny zásadně v letním období a za předpokladu, že nebude požadována výluka sítě. Stabilní dodávka topného plynu bude průběžně zajišťována pomocí provizorních obtoků. Odběrní plynová zařízení, související s přepojením přípojek, budou současně se zpětným vpuštěním plynu odvodušněna, poté zprovozněna ve smyslu TPG 800 03. Sekce přeložek budou před napojením do sítě ověřeny zkouškou na pevnost a těsnost přetlakem 6 bar. Mezi majitelem dotčeného vedení a investorem stavby silnice bude před započítáním prací uzavřena smlouva o přeložce, zajišťující navrácení trubního vedení plynovodu po provedené úpravě zpět do majetku SMP NET s.r.o.

Technické parametry :

Dopravované médium	zemní plyn
Provozní přetlak	max. 400 kPa
Profil překládaného plynovodu	d110
Délka přeložky	210 m
Počet přepojovaných přípojek	5

Objekty drah

- SO 651 Zast. Zašová, železniční svršek
- SO 652 Zast. Zašová, železniční spodek
- SO 661 Zast. Zašová, nástupiště
- SO 662 Zast. Zašová, přístřešek pro cetující
- SO 670 Zast. Zašová, železniční přejezd v km 6,060
- SO 671 Zast. Zašová, železniční přechod v km 6,247
- SO 680 Zast. Zašová, železniční most v ev. km 6,045
- SO 681 Zast. Zašová, železniční propustek v ev. km 6,282
- SO 690 Zast. Zašová, osvětlení zastávky
- SO 691 Zast. Zašová, úprava rozvodu NN
- SO 692 Zast. Zašová, přeložka sdělovacích kabelů

SO 651 Zast. Zašová, železniční svršek

Tento objekt řeší přeložení stávající traťové koleje do takové vzdálenosti od upravené křižovatky, aby byla dodržena minimálně vzdálenost 10m od závorových břevien železničního přejezdu po průjezdný jízdní pruh ze směru Rožnov p/R. Dále objekt řeší demontáž stávající kusé manipulační koleje č.2 bez náhrady (na základě sdělení SŽDC, viz. Dokladová část), koleje č. 1 v nutné míře pro provedení odklonění traťové koleje a výhybky v nz. Zašová.

Směrové a výškové vedení traťové koleje vyhovuje stávající rychlosti 60km/h.

Začátek stavebního objektu je v přímé v km 5,880 00 kde začíná směrová a výšková úprava koleje. Za úpravou GPK následuje levostranný oblouk o poloměru 580 metrů (bez převýšení) s oboustrannými přechodnicemi délky 18,0m.

Za přechodnicí (oblouku o R=580m) následuje přímá délky 10,947m, na kterou navazuje přechodnice pravostranného směrového oblouku o poloměru 400,0 metrů (převýšení 30mm, délka přechodnic 20,0m), následuje přímá délky 157,806m za níž je navržen levostranný oblouk o poloměru 600,0 metrů bez převýšení se symetrickými přechodnicemi délky 20m.

Konec stavebního objektu je v přímé v km 6,374 382 kde končí směrová a výšková úprava koleje.

Výškové řešení koleje vychází z navázání na stávající stav a na křížení se silnicí III/018 76, která z důvodu blízkosti vjezdu do soukromého objektu nemůže být nadvýšena oproti stávajícímu stavu. Z tohoto důvodu dojde k zahloubení nivelety koleje oproti stávajícímu stavu až o 0,51m, což si vyžádá výškovou úpravu koryta Zašovského potoka.

Pro zakroužení vertikálních oblouků v místě lomů sklonů bylo použito parabolických oblouků druhého stupně se svíslou osou, dle ČSN 73 6360-1. Oblouk je potom určen poloměrem výškového zaoblení. Poloměry výškového zaoblení byly navrženy o hodnotě 2 000m

Tabulka sklonových poměrů koleje:

Staničení [km]	Bod	Výška [m]B.p.v.	Sklonové parametry úseku				
			Délka [m]	Sklon [‰]	Rv [m]	tz [m]	yv [m]
5,880 000	ZÚ	325,101	Stávající stav		-	-	-
			80,000	+11,72	2 000	8,644	-0,016
5,960 000	LN	326,038	113,000	+3,644			
			268,177	+1,938			
6,073 000	LN	326,450	15,205	+2,598	2 000	0,660	0,000
6,359 177	LN	327,004					
6,374 382	KÚ	327,044	Stávající stav		-	-	-

Kolej bude svařena v bezстыkovou kolej. Bezстыková kolej musí být zřízena v souladu s novelizovaným předpisem S3 Železniční svršek, část jedenáctá „Uspořádání stykované a bezстыkové koleje“ a předpisem S3/2 „Bezстыková kolej“, který řeší uceleně problematiku BK.

Železniční svršek je v celém rozsahu kolejových navržen nový tvaru S49 s pružným podkladnicovým upevněním. Rozdělení pražců „d“ - 611mm.

V rámci objektu je navržen nový železniční svršek v délce cca 439m a úprava stávající koleje jejím podbitím v délce cca 55m.

Železniční svršek v koleji:

- nové kolejnice tvaru 49 E1, (kol. pole svařené v BK)
- nové betonové pražce B 91S/2 s bezpodkladnicovým pružným upevněním
- rozdělení pražců „d“ - 611mm
- kolejové lože min tloušťky 350mm od ložné plochy pražce z kameniva frakce 31,5-63mm (železniční štěrk)

Konstrukce železničního svršku zajišťuje bezpečnou jízdu drážního vozidla při největší stanovené hmotnosti na nápravu 20t pro třídu zatížitelnosti C3, průchodnosti průjezdného průřezu Z-GC a maximální rychlosti jízdy.

SO 652 Zast. Zašová, železniční spodek

Rozsah tohoto objektu je dán rozsahem výměny železničního svršku provedené v rámci přeložky koleje v délce 439m, výjma úseku vedeném po navrhovaném železničním mostě (SO 680). V rámci objektu je provedeno pražcové podloží včetně zesílených konstrukcí u mostního objektu a přejezdu, zbudování funkčního odvodnění za pomoci trativodů a úprava stávajícího odvodnění reprofilací nepevných příkopů.

Trat' Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm je trat' regionální. Parametry modulu přetvárnosti pro trat'ové a staniční koleje jsou stanoveny dle tabulky 1, přílohy 6 předpisu SŽDC S4 - Železniční spodek:

- Požadované parametry pražcového podloží v koleji:
 - min. požadovaná hodnota modulu přetvárnosti na zemní pláni..... $E_0 = 15 \text{ MPa}$
 - min. požadovaná hodnota modulu přetvárnosti na pláni žel. spodku..... $E_{p1} = 30 \text{ MPa}$

Pro návrh zesílené konstrukce pražcového podloží jsou hodnoty modulu přetvárnosti stanoveny podle přílohy 24 předpisu SŽDC S4 - Železniční spodek:

- hlavní koleje:
 - modul přetvárnosti na pláni spodku $E_{p1} = 50 \text{ MPa}$

S ohledem na předmět studie nebyly geotechnické poměry blíže zkoumány. Jedná se o návrh, který byl proveden na základě známých předpokladů (geologické a hydrologické charakteristiky) a z dostupných podkladů (archivní vrt HV-1005/FZ005656 z databáze Geofondu v blízkosti dané lokality) a především za účelem reálného nacenění stavby. V následných projekčních stupních dokumentace bude návrh na základě podrobného geotechnického průzkumu zpřesněn.

Pro konstrukční vrstvy je generelně uvažována šterkodrt' frakce 0/32 třídy A. Pláň tělesa žel. spodku je navržena vodorovná, zemní pláň ve sklonu 5 %.

Návrh pražcového podloží:

- šterk frakce 32–63 mm, tloušťka 350 mm;
- šterkodrt' frakce 0–32 mm, tloušťka 300 mm;
- výztužné geosyntetikum s minimální pevností 40 kN/m
- přehutněná zemní pláň.

Pro návrh zesílené konstrukce přechodových oblastí mostu a přejezdu jsou hodnoty modulu přetvárnosti stanoveny dle předpisu SŽDC S4 – Železniční spodek. ZKPP je navrženo následovně:

Návrh zesílené konstrukce pražcového podloží:

- šterk frakce 32–63 mm, tloušťka 350 mm;
- šterkodrt' frakce 0–32 mm, tloušťka 300 mm;
- výztužné geosyntetikum s minimální pevností 40 kN/m
- vyzískaný šterk frakce 32–63 mm, tloušťka 400 mm;
- přehutněná zemní pláň.

Pláň tělesa železničního spodku je navržena vodorovná. Na povrchu pláň musí být dosaženo předepsaného statického modulu přetvárnosti.

Základní sklon zemní pláně je 5% se spádem k odvodňovacímu zařízení – trativodu, nezpevněnému příkopu či na terén.

Na začátku úprav železničního spodku dojde k reprofilaci a částečnému odklonu stávajícího nezpevněného příkopu lichoběžníkového tvaru v délce cca 45m do kterého bude zaústěn trativod délky 90m odvodňující železniční spodek v meziprostoru náspu a železničního mostu.

Za železničním mostem bude pravostranně skloněná pláň tělesa železničního spodku odvodněna trativodem délky cca 220m zaústěným jednak do Zašovského potoka (výpich skrz opěrnou zeď mezi mosty) a také do nezpevněného příkopu, který bude reprofilován v délce cca 15m a zaústěn do stávajícího železničního propustku, který je sanován v rámci SO 681.

Trativody jsou navrženy z plastových trativodních trubek - bude použito tvrzeného materiálu PE-HD – DN 150 mm s hladkou vnitřní plochou, s podélnými šterbinami, které jsou ukládány minimálně ve sklonu 5‰ směrem k vyústním objektům.

Trativodky jsou ukládány na vyrovnávací podsyp ze šterkopísku tl.50mm v trativodní rýze min. šířky 0,5m vyložené separační geotextilií.

Šachty na trativodní síti budou převážně plastové, v místech vyústění pak betonové.

V místě stávající parkovací plochy určené pro potřeby sportovního areálu je pro odsunutou polohu traťové koleje voleno zpevnění tělesa železničního spodku za pomoci krabicových dílů opěrných zdí U3 uložených do betonu C16/20 min. tl. 150mm. Nedojde tak k záborům pozemků cizích vlastníků a zmenšení parkovací plochy. Návrh opatření je v délce cca 60m.

SO 661 Zast. Zašová, nástupiště

Stávající nástupiště bude demontováno.

U přeložené traťové koleje bude vlevo ve směru staničení a v prostoru mezi navrhovanou polohou železničního přechodu a přejezdu vybudováno nové jednostranné nástupiště s délkou nástupní hrany 100m, šířka nástupištní plochy 2,5m, navržena dle frekvence cestujících. Výška nástupní hrany je navržena 550mm nad temenem přilehlé koleje, nástupiště bez provozu motorových vozíků.

Pro přístup na nástupiště z obou stran slouží šikmé rampy ukončené v úrovni TK s plynulým napojením na přístupový chodník.

Odvodnění nástupiště je řešeno příčným sklonem 2 % směrem od koleje na stávající terén. Z důvodu výšky nástupiště nad přilehlým terénem větším než 0,5m je navrženo po celé délce nenástupní hrany nástupiště zábradlí městského typu.

Konstrukce nástupištní hrany bude typu L bez konzolových desek, z nástupištních bloků L. Konce nástupištních hran směrem k rampám budou dobetonovány.

Zbývající plocha nástupiště do šířky 2,5 m bude vydlážděna impregnovanou betonovou dlažbou o tl. 60 mm uloženou do lože z kamenné drti fr. 4–8 mm tl. 30mm a vrstvy šterkodrti fr. 8–16 mm tl. 150mm. Dlažba u vnějšího nástupiště bude uzavřena bet. obrubníkem a zábradlím výšky 1,10 m.

Ve vzdálenosti 80 cm od hrany nástupiště bude položena vodící linie sloučená s funkcí varovného pásu o šířce 0,40 m, která odděluje bezpečnostní pás od ostatní plochy nástupiště. Kontrastní optické značení v š. 0,15 m žlutou barvou se vyznačí na vodící linii blíže k nástupní hraně. Konce nástupišť jsou nevidomému signalizovány varovným pásem.

Rampy jsou navrženy ve sklonu 8,0 %. Rampa dl. 7,0 m a světlé šířky 1,6 bude stejného konstrukčního složení jako nástupištní hrany s tím, že budou použity L–bloky se sklonem vrchní hrany 8,0 %. Rampy klesají do úrovně přilehlých kolejnicových pásů příslušných kolejí.

SO 662 Zast. Zašová, přístřešek pro cestující

Jedná se o přístřešek ze dvou prefabrikovaných betonových dílců tvaru T v provedení anti – vandal. Prostor přístřešku je opatřen stropním osvětlením rovněž v provedení antivandal (bezpečnostní kryt s mřížkou).

Přístřešek bude přesunut ze stávajícího místa na zastávce Zašová, kde bude vybourána podkladní základová deska a terén bude zarovnan do úrovně okolního terénu. Přístřešek bude rozebrán na jednotlivé díly a znovu složen na novém místě.

Konstrukce přístřešku bude osazena pomocí kotev na monolitickou betonovou desku tl. 250 mm. U vstupu do přístřešku bude osazen odvodňovací žlábek „aco drain“ šířky 160 mm. Na boční straně přístřešku bude na osazené kotvy uchycena informační tabule pro cestující. Na zadní stranu přístřešku budou osazeny 4 kusy dřevěných laviček (rovněž na kotvy do betonového panelu). Objekt je konstrukčně řešen jako bezbariérový.

SO 670 Zast. Zašová, železniční přejezd v km 6,060

Ve stávajícím stavu se v lokalitě navrhovaného přejezdu nachází železniční přechod v žkm 6,055 regionální trati Rožnov p/R – Valašské Meziříčí (k.ú. Zašová p.č.2212/1 - vlastník ČR, správce SŽDC) leží na místní komunikaci IV.třídy, třídy funkčnosti D2 (k.ú. Zašová, p.č.1199/1 – vlastník obec Zašová). Komunikace je určena pro chodce s vyloučením motorové dopravy (volná šířka komunikace 2,7 m), max. rychlost přes přechod 4 km/h, úhel křížení 90,0°). Jedná se o komunikaci spojující jednotlivé části obce. Přechod je situován v intravilánu obce Zašová.

V navrhovaném stavu bude v místě křížení silnice III/018 76 s odsunutou polohou traťové koleje zřízen železniční přejezd žkm 6,060 553. Železniční přejezd bude jednak převádět silniční dopravu, ale také chodce přes těsně přiléhající železniční přechod navrhovaného chodníku podél silnice III.tř.

Základní informace o přejezdu:

Křížení jednokolejné tratě, silnice III. třídy a chodníku

Konstrukce přejezdu:	celopryžová
Úhel křížení dráhy a komunikace:	78,4 stupňů
Geometrická poloha koleje:	v pravostranném směrovém oblouku R=400m v převýšení D=30mm
Typ železničního svršku:	kolejnice 49 E1 na betonových pražcích
Typ železničního spodku:	zřízení zesílené konstrukce pražcového podloží odvodnění zemní pláně
Traťová rychlost:	ve směru na Rožnov pod Radhoštěm 60 km/h ve směru na Valašské Meziříčí 60 km/h
Max. dovolená rychlost na komunikaci:	30 km/h
Zabezpečení přejezdu:	PZS, 4 výstražníky – celé závory (vzdálenost 4,6m od osy koleje)

Nově budovaná světelná signalizace průsečné křižovatky, bude plně dopravou ovládaná s nadřazenou výzvou drážního přejezdu. Bude pracovat ve výzvoovém režimu s trvalou zelenou hlavního směru.

Délka přejezdu se závory:	9,4m
Šířka přejezdu Sp:	9,4m + 2,0m chodník
Šířka chodníku:	2,0m
Volná šířka pozemní komunikace Sv:	9,4m
Vzdálenost Dp:	7,3m
Délka rozhledu pro zastavení Dz:	20,0m
Rozhledová délka pro nejpomalejší silniční vozidlo Lp:	61,0m pro Vž=10km/h
Rozhledová délka pro silniční vozidlo Lr:	16,0m pro Vž=10km/h
Staničení přejezdu:	km 6,060 553

Konstrukce přejezdu a přechodu je navržena celopryžová (včetně doplňků – závěrné zídky, táhla, pojistky, náběhy, ...) a odpovídá dopravnímu zatížení silnice III/018 76.

Všeobecně budou pro novou konstrukci přejezdu použité nové pryžové přejezdové panely (včetně příslušenství), pro svršek 49 E1 na pražcích B91 s pružným upevněním kolejnic a to v celé šířce přejezdu včetně přechodu. Pod přejezdovou konstrukcí použito upevňovacích součástí s antikorozií úpravou.

Vozovka před a za přejezdem mezi závorovými břevny je navržena obdobně konstrukce jako u navrhované silnice III/018 76 (SO 102). Chodník navazující na přejezdovou konstrukci bude mezi závorovými břevny konstrukce stejné jako u chodníku silnice III. tř. (SO 107) a silnice I. tř. (SO 106).

Konstrukce vozovky silnice III/018 76 je navržena dle TP 170 pro třídu dopravního zatížení IV a návrhovou úroveň porušení vozovky D1 a předpokládanému podloží PIII ve skladbě:

- asfaltový beton střednězrný ACO 11+ (ABS I)	40 mm	ČSN EN 13108-1
- spojovací postřik emulzí z asfaltu kationaktivní PS;EK	0,25 kg/m ²	ČSN 73 6129
- obalované kamenivo střednězrné ACP 16+ (OKS I)	80 mm	ČSN EN 13108-1
- infiltrační postřik emulzí z asfaltu kationaktivní PI;EK	1,00 kg/m ²	ČSN 73 6129
- štěrkodrt' ŠD frakce 0-32	150 mm	ČSN 73 6126-1
- štěrkodrt' ŠD frakce 0-32	150 mm	ČSN 73 6126-1
- štěrkodrt' ŠD frakce 32-63 (dražní štěrk)		1
konstrukce vozovky celkem	400 mm	

Chodník je navržen ve skladbě:

Zámková dlažba	60 mm
Lože	40 mm
Štěrkodrt' 0-32 mm	150 mm
Celkem	250 mm

V místě přejezdu budou chodníkové a silniční obrubníky zapuštěny do úrovně přejezdové konstrukce.

Odvodnění přejezdové konstrukce je jednak zabezpečeno příčným střešovitým sklonem vozovky k obrubníkům (k odvodňovacím proužkům) a jednak podélným sklonem vozovky od přejezdové konstrukce.

SO 671 Zast. Zašová, železniční přechod v km 6,247

Ve stávajícím stavu se v místě navrhovaného přechodu nachází železniční přejezd v žkm 6,253 regionální trati Rožnov p/R – Valašské Meziříčí (k.ú. Zašová p.č. 2212/1, vlastník ČR, správce SŽDC) leží na silnici III.tř č. 01876 (k.ú. Zašová, p.č. 1187/1 - vlastník ŘSZK). Jedná se o silniční komunikaci sloužící pro průjezd obcí Zašová. Přejezd je situován v intravilánu obce Zašová. Max. rychlost silničního vozidla přes přejezd je 30 km/h, šířka komunikace 19,6 m, úhel křížení přejezdu 75°

V navrhovaném stavu bude v místě křížení silnice III/018 76 s odsunutou polohou traťové koleje zřízen železniční přechod v žkm 6,246 864. Železniční přechod bude sloužit pro chodce směřující z obce na autobusové zastávky na silnici I/35 a dále ke klidové části obce oddělené silnicí I/35.

V místě přechodu bude stávající silnice III/018 76 zaslepena a dále bude pouze místní komunikací.

Základní informace o přechodu:

Křížení jednokolejné tratě a chodníku	
Konstrukce přejezdu:	celopryžová
Úhel křížení dráhy a komunikace:	90 stupňů
Geometrická poloha koleje:	v přímé bez převýšení D=0mm
Typ železničního svršku:	kolejnice 49 E1 na betonových pražcích

Typ železničního spodku:	zřízení konstrukce pražcového podloží odvodnění zemní pláň
Traťová rychlost:	ve směru na Rožnov pod Radhoštěm 60 km/h ve směru na Valašské Meziříčí 60 km/h
Max. dovolená rychlost na komunikaci:	4 km/h
Zabezpečení přejezdu:	PZS, 2 výstražníky – se závorami (vzdálenost 4,6m od osy koleje)
Šířka přechodu Sp:	2,7m
Šířka chodníku:	2,4m
Volná šířka pozemní komunikace Sv:	2,4m
Délka přechodu:	9,2 m
Vzdálenost Dpř:	7,1m
Rozhledová délka pro chodce Lpř:	16,0m pro Vž=10km/h
Staničení přejezdu:	km 6,246 864

Chodník je navržen ve skladbě:	
Zámková dlažba	60 mm
Lože	40 mm
<u>Štěrkoдрť 0-32 mm</u>	<u>150 mm</u>
Celkem	250 mm

SO 680 Zast. Zašová, železniční most v ev. km 6,045

Stávající jednootvorový most o rozpětí 10,4m převádí jednokolejnou trať přes Zašovský potok. Nosnou konstrukci tvoří ocelové plnostěnné nosníky s přímým uložením koleje. Výška nosníků je 0,8m, volná výška 1,2m. Spodní stavba je betonová, plošně založená v hloubce cca 3m, 0,5m pod dnem potoka.

V novém stavu dochází k posunu nivelety a zvětšení úhlu křížení. To znamená větší délku přemostění a šikmé uložení konstrukce. Z těchto důvodů není možné přesunout stávající konstrukci na nové opěry a musí být nahrazena novou. Vzhledem k blízkému přejezdu není možný zdvih nivelety, a aby bylo možné zachovat alespoň stávající průtočný profil je nutné navrhnout konstrukci se stlačenou stavební výškou. Zabetonované nosníky vychází spodní hranou o cca 0,25cm níže než stávající konstrukce. Proto je navržena ocelová konstrukce se uzavřeným štěrkovým ložem a mezilehlou mostovkou podpíranou soustavou podélných a příčných výztuh. Hlavní nosníky komorového průřezu o rozměrech 1,0x0,3m vytváří stěnu žlabu fungující jako parapetní nosník.

V místě mostu je nutná výšková i směrová úprava polohy koryta, které bude odlážděno kamenem do betonového lože. Navazující úsek bude opevněn záhozem. V příčném směru bude vytvořena kyneta hl. 0,3m s oboustrannými bermami.

V dalším stupni bude nutné prověřit povodňové hladiny. U tohoto objektu se jedná o zásadní údaj ovlivňující celou koncepci. V krajním případě bude nutné navrhnout konstrukci s přímým upevněním koleje. Využití stávající konstrukce ale nebude reálné.

SO 681 Zast. Zašová, železniční propustek v ev. km 6,282

Trať se v místě vodoteče vzdaluje od stávající trasy o cca 2m, proto je nutné prodloužit stávající propustek DN 800 a zaústit do něj příkopy podél trati. Je navrženo prodloužení železobetonovými trubami DN 800 délky 4m s ukončením šikmým čelem. Římsa a čelní zeď bude odstraněna na úroveň zemní pláň. Svah kolem trub a vtok se odláždí lomovým kamenem do betonového lože.

SO 690 Zast. Zašová, osvětlení zastávky

Součástí tohoto objektu je osvětlení železniční zastávky Zašová. Osvětlení nekryté části bude realizováno pomocí sklopných stožárů výšky 5 až 6 metrů s osazeným svítidlem ve dvojité izolaci s instalovaným světelným zdrojem 100W. Rozteč mezi jednotlivými stožáry bude cca 15 metrů. Osvětlení přístřešku bude provedeno zářivkovými svítidly ve dvojité izolaci v provedení antivandal. Osvětlení bude navrženo s ohledem na ČSN EN 12464-2 Světlo a osvětlení - Osvětlení pracovních prostorů - Část2: Venkovní pracovní prostory (tabulka 5.12 - Železniční a tramvajové dráhy)

Napájení osvětlení bude z nového pilířového rozvaděče kabely CYKY 4x16. Ovládání osvětlení bude provedeno pomocí spínacích hodin doplněných o soumrakový spínač.

Napájecí kabely budou uloženy do výkopu 80x35cm do plastového žlabu a uložení bude provedeno s ohledem na ČSN 73 6005. Do výkopu bude připoložen pásek FeZn 30x4 pro uzemnění sklopných stožárů. Hodnota uzemnění bude maximálně 10 ohmů. Délka osvětlovaného nástupiště a přístupové komunikace na zastávku je cca 115 metrů.

SO 691 Zast. Zašová, úprava rozvodů NN

V rámci tohoto objektu dojde k samotnému napojení zastávky Zašová (osvětlení zastávky a případný prodejní automat) a dále pak dvou releových domků pro zabezpečovací zařízení přejezdu v blízkosti zastávky Zašová. Pojistková skřín pro distribuční napájení bude osazena na betonovém sloupu poblíž zastávky. Bude obsahovat potřebné 3fázové pojistkové jištění (40A). Z ní bude napojena pilířová rozvodnice s přímým měřením a jištěním (25A). Následně bude osazena společná pilířová rozvodnice pro osvětlení zastávky a napájení ostatních el. odběrů. Napájení releových domků bude provedeno samostatně, pro každý releový domek měděnými kabely uloženými podél železniční tratě do kabelové rýhy 80x35cm. Uložení bude provedeno s ohledem na ČSN 73 6005. Instalovaný příkon na jeden releový domek je cca 5kVA. Náhradní napájení (dieselagregát) ve stanici uvažován není, v releovém domku budou osazeny baterie. Napěťová soustava: 3 PEN AC 50Hz 400V / TN-C.

SO 692 Zast. Zašová, přeložka sdělovacích kabelů

Na zastávce Zašová je ve směru od Valašského Meziříčí veden stávající traťový kabel typu TCEPKPFLE 5XN 0,8mm. Ve směru od Rožnova pod Radhoštěm je veden stávající traťový kabel typu TCEPKPFLE 10XN 0,8mm.

V rámci stavby by došlo k narušení a poškození stávajícího sdělovacího traťového kabelu. Vzhledem k tomu, že je nutné provést přeložení traťové koleje, žel. mostu a odbočovací pruhy křižovatky, je nutné traťový kabel přeložit. Rozsah přeložky je navržena v nejnutnějším rozsahu dle přeložky koleje v délce cca 439m. V místě přeložky bude metalický traťový kabel říznut a položen nový kabel v nezbytně nutném rozsahu stejného profilu a typu a nový traťový kabel bude naspojován na stávající. Na mostě bude nový traťový kabel uložen ve žlabu 100x100mm ve šterkovém loži u římsy mostu.

V prostoru u železničního přejezdu bude zřízena nová dělicí spojka, ze které bude proveden výpich k novému venkovnímu telefonnímu objektu – VTO.

Objekty pozemních staveb

- SO 701 Montovaná čekárna na autobusové zastávce silnice I/35
- SO 702 Montovaná čekárna na autobusové zastávce silnice III/01876
- SO 703 Protihluková opatření
- SO 704 Úprava oplocení cizích pozemků

SO 701 Montovaná čekárna na autobusové zastávce silnice I/35

Na autobusové zastávce Zašová na silnici I/35 bude osazena čekárna (např. typu - přístřešek N 110a) o půdorysných rozměrech 3.8 m x 1.7 m s lavičkou bez „citylightu“. Čekárna bude osazena do

betonových patek, které budou vybetonovány pod zámkovou dlažbu. Bude se jednat o kompletní dodávku, kterou zajistí výrobce čekárny.

SO 702 Montovaná čekárna na autobusové zastávce silnice III/01876

Na autobusové zastávce Zašová na silnici III/018 76 bude osazena čekárna (např. typu - přístřešek N 110a) o půdorysných rozměrech 3.8 m x 1.7 m s lavičkou bez „citylightu“. Čekárna bude osazena do betonových patek, které budou vybetonovány pod zámkovou dlažbu. Bude se jednat o kompletní dodávku, kterou zajistí výrobce čekárny.

SO 703 Protihluková opatření

Protihluková ochrana se sestává z individuální protihlukové ochrany jednotlivých obytných částí domů. Forma protihlukové ochrany v tomto případě spočívá ve výměně oken na zdech exponovaných zvýšené hladině hluku. Domy, které budou v rámci toho objektu upraveny, byly vybrány na základě výsledků protihlukové studie zpracované firmou Ecological Consulting a.s. níže je uveden jejich výpis.

poř. číslo objektu	využití objektu	parcelní číslo	katastrální území	IPO							
				TZI 2		TZI 3		TZI 4		Celkem	
				počet	m ²	počet	m ²	počet	m ²	počet	m ²
1	RD	1196	Zašová	4	10,5					4	10,5
2	RD	1194	Zašová	6	7,6					6	7,6
3	RD	1179	Zašová	6	14,2					6	14,2
4	RD	1177	Zašová	4	9,3					4	9,3
5	RD	1989	Zašová			3	9,0	3	7,0	6	16,0
6	RD	1987	Zašová			5	12,5	2	5,0	7	17,5
7	RD	1941	Zašová			1	2,0	3	3,0	4	5,0
CELKEM				20	41,60	9	23,50	8	15,00	37	80,10

Vysvětlivka:

TZI znamená Třída Zvukové Izolace oken

Rozdělení zvukově izolačních vlastností oken dle výsledků hlukové studie:

TZI 2 = 30 – 34 dB

TZI 3 = 35 – 39 dB

TZI 4 = 40 – 44 dB

SO 704 Úprava oplocení cizích pozemků

Úprava oplocení pozemků proběhne pouze v nezbytně nutné míře a její přesný rozsah bude určen v dalším stupni dokumentace. Případná úprava bude spočívat v odstranění stávajícího oplocení, po ukončení prací pak bude instalováno nové oplocení podobného typu a barvy jako to původní.

Objekty úprav území

SO 801 Vegetační úpravy

SO 801 Vegetační úpravy

Základní úpravou je zatravnění všech nově vzniklých nezpevněných ploch vhodnou travní směsí.

V prostoru mezi silnicí a železniční tratí je navržena plošná vícedruhová výsadba okrasných keřů popřípadě doplněná o liniovou výsadbu stromů (nesmí zasahovat do rozhledových trojúhelníků přejezdu).

Výsadby dřevin musí být v souladu s ČSN 73 6101 Navrhování silnic a dálnic, která mimo jiné uvádí:

- u novostaveb silnic I. třídy se nedovolují výsadby souvislých stromořadí
- minimální odstup větví dřevin od hrany koruny silnice 1,5 m
- v rozhledových trojúhelnících je vhodnou vegetační úpravou zatravnění

Technologická část

PS 001 Zabezpečovací zařízení přejezdu v km 6,060

PS 002 Zabezpečovací zařízení přechodu v km 6,247

PS 003 SSZ průsečné křižovatky I/35 – III/01876 – místní komunikace

PS 004 SSZ přechodu pro chodce

PS 001 Zabezpečovací zařízení přejezdu v km 6,061

Stávající stav :

Železniční přechod se nachází v traťovém úseku Zašová – Hrachovec, je zabezpečen pouze kříží a je umístěn v blízkosti zastávky Zašová nz se staničením - žkm 6,227. V této stanici jsou dvě koleje z tohoto kolej č. 2 je kolej manipulační – kusá. Zastávka Zašová nz. není vybavena SZZ, pouze nezabezpečenými výhybkami, s rychlostí pojezdu přes výhybku č.1 - 40 km/h proti hrotu, 60km/h po hrotu. V zastávce je prováděn posun. Na trati Rožnov p/R – Valašské Meziříčí je organizování a provozování drážní dopravy dle předpisu D3 s dirigující stanicí Valašské Meziříčí žkm 0,0. Nejvyšší traťová rychlost je 60 km/h, nejvyšší zábrzdňá vzdálenost je 400m, trakce nezávislá.

Místní komunikace přes železniční přechod v žkm 6,055 je vedena z centra obce ke křižovatce silnice I/35 Valašské Meziříčí – Rožnov (k.ú. Zašová, p.č. 2211/1- vlastník ČR, správce ŘSD ČR) a místní komunikace do části obce Zašová (k.ú. Zašová p.č. 1991 – vlastník obec Zašová), kde se nachází světelný přechod pro pěší..

Navrhovaný stav :

Železniční přejezd v žkm 6,061 bude zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným (PZS) kategorie PZS 3ZBL s celými závory ve smyslu ČSN 34 2650, se čtyřmi výstražníky označenými „A“ až „D“. Výstražník „A“ bude mít jednu světelnou skříň a závoru atypické délky 8,5m; výstražník „B“ jednu světelnou skříň a závoru délky 4,25m; výstražník „C“ jednu světelnou skříň a závoru délky 6,5m a výstražník „D“ dvě světelné skříně, označené „D1“ a „D2“ se závory délky 6,5m. Výstražníky budou vybaveny dopravními značkami pro železniční přejezd jednokolejný (A32a) a tabulkou „Pozor vlak!“. Dopravní značení bude osazeno značkami „Železniční přejezd se závory“ (A29), doplněné návěstními deskami (A31a až c) a dodatkovou tabulkou „Směrová šipka“ (E7b). Vzhledem k umístění v intravilánu obce bude PZS doplněno zvukovou signalizací pro nevidomé a slabozraké, závory, přehrazující chodník, zábranou pro slepeckou hůl a elektronickými zvonci s nastavením úrovně zvukové hladiny.

Technologie PZS bude umístěna v reléovém domku (RD) zavedeného typu, umístěném vpravo přejezdu ve směru kilometráže mezi silnicí a tělesem dráhy. RD bude vybaven venkovním telefonním objektem (VTO) a skříňkou místní obsluhy (SMO), umístěnými vně RD. PZS bude napájeno prostřednictvím rozvaděče R1 v blízkosti RD. Z rozvaděče bude napájeno samostatnou přípojkou s měřením silniční signalizační zařízení (SSZ). Dodávka a montáž rozvaděče, měření a vlastní přípojky je náplní PS 003 „SSZ průsečné křižovatky I/35 – III/01876 – místní komunikace“. Vlastní přípojka nn, zajišťující základní napájení je náplní SO 691 „Zast. Zašová, úprava rozvodů nn“. Celkový příkon RD bude cca 3kVA. V RD bude umístěna akumulátorová baterie, plnící funkci náhradního a nouzového zdroje, v blízkosti vstupních dveří do RD bude umístěno tlačítko vypnutí zdrojů.

Ovládání PZS bude automatické v závislosti na jízdě drážních vozidel. Jako prostředek pro ovládání budou použity počítače náprav (PN) zavedeného typu, v prostoru přejezdu překryté a využívající

směrového účinku počítacích bodů (PB). PN pro PZS přejezdu i přechodu budou umístěny v RD přejezdu a s RD přechodu propojeny vazebním kabelem pro přenos závislostí. Vzhledem k požadované vazbě na silniční křižovatku, budou přibližovací obvody prodlouženy o dobu nutnou na předání informace do řadiče silniční křižovatky. Je počítáno s přibližovacími úseky délky cca 950 m. Vazba na silniční křižovatku bude provedena tak, aby se obě zařízení vzájemně neovlivňovala. Dodávka a montáž vazebního kabelu mezi oběma zařízeními je náplní PS 003 „SSZ průsečné křižovatky I/35 – III/01876 – místní komunikace“. Příslušný kabel bude zapojen na svorkách technologie PZS, umístěné v RD, v případě požadavku provozovatele SSZ na oddělení kabelových rozvodů z důvodu přístupu k nim, bude u RD doplněn kabelový objekt, přístupný provozovatelům PZS i SSZ. Kontrolní a ovládací prvky budou umístěny v DK žst. Valašské Meziříčí, přenos informací bude proveden pomocí přenosového zařízení po stávající lince VÚD. Společné přenosové zařízení pro přejezd i přechod bude umístěno v RD přejezdu a oba RD budou propojeny vazebním kabelem. Stávající indikace v DK budou upraveny. Diagnostické informace budou ukládány v místě a jejich vyčítání bude umožněno pomocí diagnostického notebooku.

Kabelizace bude provedena párovanými a čtyřkovanými kabely v dvouplášťovém provedení, obvody motorů pohonů závor kabely silovými – CYKY.

Součástí rozpočtových nákladů PS je i demontáž stávajícího VSZ typu VÚD.

PS 002 Zabezpečovací zařízení přechodu v km 6,247

Stávající stav :

V blízkosti železničního přejezdu je situována křižovatka se silnicí I. třídy č. E442/35 Valašské Meziříčí – Rožnov p/R (k.ú. Zašová p.č. 2211/1 – vlastník ČR, správce ŘSD ČR.

Železniční přejezd se nachází v traťovém úseku Zašová – Hrachovec, je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením (dále PZZ) bez závor typu VUD, kategorie PZS 3SNI s ventilovými kolejovými obvody a třemi výstražníky se čtyřmi světelnými skříněmi s označením „A,B1,B2,C“ . Kontrola PZZ je umístěna v dopravní kanceláři (DK) žst. Valašské Meziříčí.

Navrhovaný stav :

Železniční přechod v žkm 6,247 bude zabezpečen PZS kategorie PZS 3ZBL s celými závorami ve smyslu ČSN 34 2650, se dvěma výstražníky označenými „A“ a „B“, výstražník „A“ bude se dvěma světelnými skříněmi, označenými „A1“ a „A2“ a závorou délky 4,25m a výstražník „B“ s jednou světelnou skříní a závorou délky 4,25m. Výstražníky budou vybaveny dopravními značkami pro železniční přejezd jednokolejný (A32a) a tabulkou „Pozor vlak!“. Vzhledem k umístění v intravilánu obce bude PZS doplněno zvukovou signalizací pro nevidomé a slabozraké, závory zábranou pro slepeckou hůl a elektronickými zvonci s nastavením úrovně zvukové hladiny.

Technologie PZS bude umístěna v RD zavedeného typu, umístěném vlevo přechodu ve směru kilometráže za tělesem dráhy. RD bude vybaven VTO a SMO, umístěnými vně RD. PZS bude napájeno prostřednictvím rozvaděče R2 v blízkosti RD. Z rozvaděče bude napájeno samostatnou přípojkou s měřením silniční signalizační zařízení (SSZ). Dodávka a montáž rozvaděče, měření a vlastní přípojky je náplní PS 004 „SSZ přechodu pro chodce“. Vlastní přípojka nn, zajišťující základní napájení je náplní SO 691 „Zast. Zašová, úprava rozvodů nn“. Celkový příkon RD bude cca 2,5kVA. V RD bude umístěna akumulátorová baterie, plnící funkci náhradního a nouzového zdroje, v blízkosti vstupních dveří do RD bude umístěno tlačítko vypnutí zdrojů.

Ovládání PZS bude automatické v závislosti na jízdě drážních vozidel. Jako prostředek pro ovládání budou použity PN zavedeného typu, v prostoru přejezdu překryté a využívající směrového účinku PB. PN pro PZS přejezdu i přechodu budou umístěny v RD přejezdu a s RD přechodu propojeny vazebním kabelem pro přenos závislostí. Vzhledem k požadované vazbě na silniční křižovatku, budou přibližovací obvody prodlouženy o dobu nutnou na předání informace do řadiče silniční křižovatky. Je počítáno s přibližovacími úseky délky cca 730 m. Vazba na silniční křižovatku bude provedena tak, aby se obě zařízení vzájemně neovlivňovala. Dodávka a montáž vazebního kabelu mezi oběma zařízeními je náplní PS 004 „SSZ přechodu pro chodce“. Příslušný kabel bude zapojen na svorkách technologie PZS, umístěné v RD, v případě požadavku provozovatele SSZ na oddělení kabelových rozvodů z důvodu přístupu k nim, bude u RD doplněn kabelový objekt, přístupný provozovatelům PZS i SSZ. Kontrolní a

ovládací prvky budou umístěny v DK žst. Valašské Meziříčí, přenos informací bude proveden pomocí přenosového zařízení po stávající lince VÚD. Společné přenosové zařízení pro přejezd i přechod bude umístěno v RD přejezdu a oba RD budou propojeny vazebním kabelem pro přenos informací a povelů. Diagnostické informace budou ukládány v místě a jejich vyčítání bude umožněno pomocí diagnostického notebooku.

Kabelizace bude provedena párovými a čtyřkovanými kabely v dvouplášťovém provedení, obvody motorů pohonů závor kabely silovými – CYKY.

PS 003 SSZ průsečné křižovatky I/35 – III/01876 – místní komunikace

Provozní soubor řeší výstavbu vnějšího zařízení nového SSZ na křižovatce silnic I/35 x místní komunikace v Zašové. Zahrnuje řadič SSZ, stožáry, stožárové svorkovnice, indukční smyčky, kabelové rozvody ke stožárům a indukčním smyčkám, návěstidla a svody k návěstidlům.

Řadič SSZ bude HW vybaven tak, aby v sobě zahrnoval jak část pro řízení křižovatky, tak i část pro řízení přechodu pro chodce (PS 004). Dále musí řadič SSZ umožnit přechod SSZ do „speciálního“ režimu na základě informací přenesených ze zabezpečovacího zařízení PZS.

Předpokládá se, že SSZ bude s ohledem na zvýšení spolehlivosti a snížení provozních nákladů osazeno návěstidly se světelnými zdroji LED.

Přechody pro chodce budou vybaveny akustickou signalizací pro nevidomé. Signalizace pro nevidomé bude aktivována bezdrátově pouze nevidomými za pomoci zařízení aktivace signalizace.

Koordinace mezi SSZ křižovatky a přechodu pro chodce bude zajištěna v rámci řadiče SSZ.

SSZ bude mít samostatné napájení (vlastní elektroměrový rozvaděč RE), může být (v případě dohody správců zařízení) řešeno společně s přípojkou pro reléový domek.

Řadič SSZ bude vazebním kabelem (součást PS 003) propojen s reléovým domkem PZS v km 6,060, ze kterého bude zajištěn přenos informace o jízdě vlaku z PZS do řadiče SSZ. Informace o příjezdu vlaku bude do řadiče odeslána 1 s před započítáním předzváněcí doby PZS. Během tohoto časového intervalu přejde SSZ do „speciálního“ režimu, který skončí po uplynutí výstrahy na PZS.

Při poruše SSZ bude proměnným dopravním značením (PDZ) zakázán vjezd z obce na přejezd soupravám delším než 10m. Ovládání a napájení PDZ bude zajištěno z řadiče SSZ.

PS 004 SSZ přechodu pro chodce

Provozní soubor řeší výstavbu vnějšího zařízení nového SSZ přechodu pro chodce na silnici I/35 v Zašové. Zahrnuje stožáry, stožárové svorkovnice, kabelové rozvody ke stožárům, návěstidla a svody k návěstidlům.

Řadič SSZ bude společný s PS 003, jehož je i součástí.

Přechod pro chodce bude vybaven akustickou signalizací pro nevidomé. Signalizace pro nevidomé bude aktivována bezdrátově pouze nevidomými za pomoci zařízení aktivace signalizace.

Předpokládá se, že SSZ bude s ohledem na zvýšení spolehlivosti a snížení provozních nákladů osazeno návěstidly se světelnými zdroji LED.

Koordinace mezi jednotlivými částmi SSZ, tj. křižovatky a přechodu pro chodce, bude zajištěna v rámci řadiče SSZ.

6.2.4 Předpokládaný průběh stavby

Návrh předpokládá realizaci stavby v jednom roce tzn. v jedné stavební sezóně. Návrh postupu realizace stavby vychází z požadavku na zachování provozu v hlavních dopravních tazích.

Stavba je rozdělena do šesti fází:

První fáze zahrnuje práce přípravné, zajištění zázemí stavby, vytýčení stávajících inženýrských sítí v dosahu stavby, provedení přeložek a kabelových rozvodů mimo kolejiště nebo protlakem.

Ve druhé fázi budou provedeny práce v ulici k budoucímu přejezdu v km 6,061, a to tak, že odstranění stávajícího povrchu, konstrukční vrstvy postupně po polovinách, finální obrusná vrstva pak v co nejkratší době najednou, dále bude odstraněna kusá kolej a stávající nástupiště zastávky Zašová, zřízena nová část koleje včetně mostu v km 6,045 přes Zašovský potok a odvodnění v takovém rozsahu, aby provoz na stávající trati nebyl přerušen, zřízeno nové nástupiště včetně přístřešku dle návrhu. Železniční přejezd na silnici III/018 76 a silnice samotná zůstane v provozu, silnice I/35 bude bez omezení, výluky v železniční dopravě nebudou třeba, bude zajištěn provizorní příchod na stávající nástupiště, místní komunikace k přechodu v km 6,055 bude částečně i úplně uzavřena v závislosti na druhu prováděných prací.

Třetí fáze prací bude představovat definitivní přepojení koleje na straně k Valašskému Meziříčí, provizorní přepojení koleje na straně Zubří tak, aby stávající železniční přejezd mohl zůstat v provozu. V závěru po přepojení koleje do uvedeného stavu bude příslušná část stávající koleje snesena, aby na jejím místě mohla být zřízena provizorní přeložka silnice I/35. Tato fáze prací si vyžádá nepřetržitou **výluku tratě v trvání 6 dnů**, provoz na silnicích I/35, III/018 76 bude nepřerušen, nové nástupiště bude uvedeno do provozu.

Ve čtvrté fázi bude zřízena provizorní přeložka silnice I/35 v místě bývalé trati se silničním mostním provizoriem přes Zašovský potok, na danou přeložku bude svedena silniční doprava, bude zde řízena kyvadlově světelným signalizačním zařízením přes jedno mostní provizorium nebo bude osazeno mostní provizorium s dvěma jízdními pruhy, bude provedena příslušná část nové I/35 včetně nového mostu přes Zašovský potok. Po dokončení křižovatky I/35 a místní komunikace včetně mostu přes náhon a opěrné zdi bude doprava silniční převedena do nové trasy a bude dokončeno napojení na nový přejezd v km 6,061. Osobní doprava místní komunikace z jižní strany bude vedena po náhradní trase přes mostní konstrukci přes Zašovský potok v místě nové přeložky komunikace (do značné míry půjde o její nové konstrukční vrstvy) a provizorně napojena na provizorní přeložku silnice I/35. Nákladní doprava bude vedena po objízdě trase z obce Zašová přes obec Veselá

Pátá fáze bude znamenat provedení zbývající části nové silnice I/35, to znamená místa, kde se na stávající část napojovala její provizorní přeložka. Tyto práce budou muset být, vzhledem ke stísněným podmínkám, provedeny po polovinách. Dále bude odstraněn stávající železniční přejezd silnice III/018 76, bude provedena definitivní úprava koleje ve směru na Zubří a bude zřízen nový přechod v km 6,247. Odstranění stávajícího přejezdu je podmíněno zprovozněním přejezdu v km 6,061 a celé křižovatky. Provoz na této křižovatce bude probíhat v provizorním režimu. Práce si vyžádají uzavírku silnice III/018 76, která bude od tohoto okamžiku slepá a nepřetržitou **výluku koleje v trvání 5 dnů**.

Šestá fáze prací bude na dokončovací práce, odstranění přechodných dopravních opatření, terénní a sadové úpravy, vyklizení stavenišť.

Náklady:

Náhradní autobusová doprava najeto 11 000 km, čekání na výkon 55 hodin.

Mostní provizoria - jedno silniční MMT pro dva jízdní pruhy do I/35 na 5 měsíců

Dopravní značení přechodné

Uzavírka místní komunikace na - 3 měsíce

Přeložka I/35 na - 5 měsíců

Uzavírka III/01876 na - 2 měsíce

Objízdá trasa pro osobní dopravu na provizorní propojku s I/35 - 4 měsíce

Objízdá trasa pro nákladní dopravu přes obec Veselá - 4 měsíce

6.2.5 Podmínky realizace stavby a věcné vazby souvisejících staveb

I/35, křižovatka se sil. III/4868 u Stříteže

Popis 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. Projekt řeší nově situační umístění fyzických zálivů 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. Nové dispoziční řešení eliminuje dosavadní stav, kdy při čekání v křižovatce zasahovalo vozidlo, popř. jeho náklad do průjezdného průřezu dráhy a při odbočování vpravo najížděla tato vozidla do protisměru silnice I/35 (malý výjezdový oblouk).

Podmínky a vazby: Je nezbytné, aby výše uvedená související stavba předcházela realizaci vlastní stavby. Vozidla, delší 10 m vyjíždějící z obce Zašová, budou v případě poruchy SSZ využívat objízdné trasy a rekonstruovanou křižovatku u Stříteže.

Rekonstrukce zastávky Ostrožská Nová Ves – lázně a zastávka Zašová

Popis stavby: Na stávající zastávce budou umístěny 2 spojené přístřešky tvaru T o půdorysné velikosti 8x1,8 m, které dostačují pro frekvenci cestujících v souladu s TNŽ 734955. Projekt řeší i novou elektroinstalaci umělého osvětlení železniční zastávky Zašová v délce 100m a v prostoru souvisejícího s prostorem železniční zastávky – příchod od místní komunikace a zastávky autobusové dopravy a manipulační plochy související se železniční zastávkou.

Podmínky a vazby: Výše uvedená související stavba nemá podmiňující technické a funkční vazby. Akce byla zařazena do investic, jelikož si to vynutil technický stav. Vybavení zastávky nevyhovuje současným předpisům. Předpokládá se, že související stavba bude předcházet stavbě vlastní. Vlastní stavba pak v maximální možné míře využije materiál a zařízení související stavby (např. nástup. přístřešek a další vybavení nástupiště) tak, aby investice nebyla zmařena.

Přeložka sil. I/35 Zašová – Zubří

Popis stavby: Realizace záměru přeložky a rekonstrukce silnice I/35 v úseku křižovatky silnice I/34 a III/4868 Střítež – Vidče po autobusové nádraží v Rožnově pod Radhoštěm je součástí realizace úprav dopravního provozu silničních tras ve směru západ – východ. Stavba bude mít význam pro řešení dopravní situace v předmětném úseku dopravního napojení Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm – Žilina. Úkolem technické studie byla stabilizace trasy silnice I/35 v řešeném území.

Navrhovaná přeložka silnice I/35 překoná mostními objekty řeku Rožnovskou Bečvu, přeložku silnice III/018 75 a dle návrhu prochází pod mostem i navrhovaná přeložka polní cesty. V tomto úseku je také navržena mimoúrovňová trubkovitá křižovatka, připojující prostřednictvím nově navrhované okružní křižovatky místní komunikace v jižní části obce Zašová. Jedna větev okružní křižovatky pak směřuje kolmo na stávající komunikaci I/35, kde je uvažovaná nová průsečná křižovatka jako nový vjezd do severní části obce.

Podmínky a vazby: Výše uvedená související stavba má technické a funkční, nikoliv však podmiňující, vazby na vlastní stavbu. Předpokládá se, že vlastní stavba bude předcházet výše uvedené související stavbě. Návrh řešení vlastní stavby respektuje předpoklad vybudování průsečné křižovatky a nového vjezdu do severní části obce Zašová.

6.2.6 Vyhodnocení dopadu stavby do územního plánu

Varianta byla projednána na MěÚ Valašské Meziříčí, Odboru regionálního rozvoje a územního plánování. Záznam z tohoto jednání je součástí dokladové části D.

Záměr změny hlavního dopravního napojení obce Zašová - Přeložení silnice III/018 76 do polohy stávající místní komunikace včetně souvisejících staveb si vyžádá změnu Územního plánu sídelního útvaru Zašová. Vzhledem k předpokládanému zahájení prací na novém územním plánu může být tento záměr zahrnut až do nového Územního plánu Zašová v rámci celkové koncepce dopravy.

6.2.7 Výpis dotčených parcel a jejich vlastníků

Stavební pozemky a jejich majetkoprávní vztahy:

Přehled pozemků dotčených stavbou			
parc.č.	vlastník	hospodaření s majetkem	využití pozemku
2212/1	Česká republika	SŽDC, s.o.	dráha
2212/3	Česká republika	SŽDC, s.o.	ostatní komunikace
1187/5	Česká republika	SŽDC, s.o.	silnice
2211/1, 2211/3	Česká republika	ŘSD ČR	ostatní komunikace
1187/1, 2210/11	Zlínský kraj	ŘSZK, p.o.	silnice
1943/1, 1991, 1981, 2058/1, 1199/1, 2210/9	Obec Zašová	Obec Zašová	ostatní komunikace
2210/1	Obec Zašová	Obec Zašová	silnice
2050/2	Obec Zašová	Obec Zašová	koryto vodního toku
2056/5, 1200, 2221/5	Obec Zašová	Obec Zašová	neplodná půda
977/1	Obec Zašová	Obec Zašová	zeleň
1992/1	Hřiva Miroslav	Hřiva Miroslav	koryto vodního toku
2049/4, 2049/1, 2049/5	Hřiva Miroslav	Hřiva Miroslav	neplodná půda
2050/5, 2050/27, 2221/1, 2050/4	Česká republika	Lesy ČR, s.p.	koryto vodního toku
2050/32	Bažantová Marie	Bažantová Marie	neplodná půda
2051	M&M reality holding	M&M reality holding	trvalý travní porost (ZPF)
1990	Kovář Milan	Kovář Milan	zahrada (ZPF)
1197	Polách Čeněk	Polách Čeněk	zahrada (ZPF)
1199/2	Polách Čeněk	Polách Čeněk	ostatní komunikace
2212/2	SJM Vachník	SJM Vachník	manipulační plocha

6.2.8 Orientační odhad stavebních nákladů

V rámci zpracování technické studie byl vypracován odhad stavebních nákladů. Odhad nákladů byl vypracován na základě výměr hlavních rozpočtových jednotek. Součtem nákladů na jednotlivé stavební objekty a provozní soubory byl získán odhad stavebních nákladů varianty, který činí **118,527 mil. Kč** bez DPH. Odhad stavebních nákladů jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů je dokladován v příloze č.1 Průvodní zprávy.

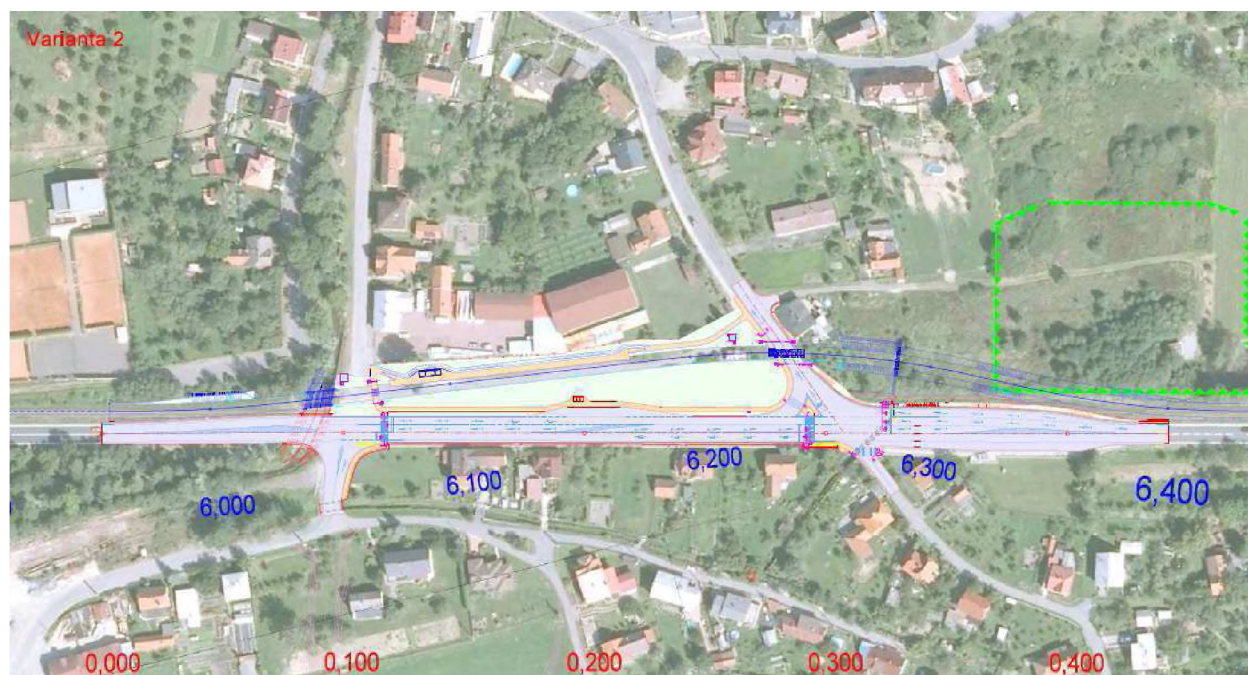
6.3. Varianta 2

6.3.1 Zdůvodnění varianty a stručná charakteristika řešení

Varianta zachovává stávající napojení obce silnicí III/018 76 na silnici I/35. Řešení komplexně řeší průtah komunikace I/35 obcí Zašová, tedy uspořádání obou stávajících křižovek v závislosti na odsunutě poloze traťové koleje. Odsunutá poloha koleje umožní vložení odbočovacích pruhů stykové a průsečné křižovatky ve směru do obce a do průmyslové zóny. Ve zcela vyjimečném případě poruchy SSZ křižovatky bude prostor mezi závorovým břevnem a průjezdným pruhem silnice I/35 délky 24,4m což umožňuje výjezd dlouhým vozidlům z obce. Úprava křižovatky vyvolá přeložení stávající traťové koleje do vzdálenosti zajišťující bezpečnost provozu na komunikacích, zrušení manipulační koleje č.2 bez náhrady, výstavbu nového nástupiště na zastávce Zašová v délce 100m včetně přístřešku pro cestující, rekonstrukci přejezdu a přechodu včetně zabezpečovacího zařízení, rekonstrukci železničního mostu přes Zašovský potok a sanaci propustků.

Úprava křižovek v sobě dále zahrnuje zřízení přídatných pruhů pro odbočení do obce Zašová a do průmyslové zóny obce, rekonstrukce silničního mostu přes Zašovský potok a náhon. Stavba bude také obsahovat zřízení autobusové zastávky náhradou za stávající, rekonstrukci a výstavbu chodníků, veřejného osvětlení a nezbytných přeložek inženýrských sítí.

Křižovatka sloužící jako hlavní vjezd do Zašové bude řízena světelným signalizačním zařízením (SSZ) včetně přechodů pro chodce. Signalizace bude funkční 24 hodin denně a bude zkoordinována s novým světelným zabezpečovacím zařízením železničního přejezdu, které bude doplněno a oboustranné závoře překrývající celou šířku komunikace včetně přilehlého chodníku.



Obrázek 4. Návrh řešení Varianty 2

6.3.2 Návrh objektové skladby a přehled budoucích vlastníků (správců)

Pro číslování a řazení stavebních objektů byla použita „Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací“, kde je stanoveno členění, řazení a číslování stavebních objektů a provozních souborů.

Stavební část:**000 Objekty přípravy staveniště**

SO 001 Příprava území (kácení zeleně)
SO 002 Demolice budovy č.p. 364

Zhotovitel stavby
Zhotovitel stavby

100 Objekty pozemních komunikací

SO 101 Úprava silnice I/35
SO 102 Úprava silnice III/01876
SO 103 Úprava místních komunikací
SO 104 Chodníky podél silnice I/35
SO 105 Chodníky podél silnice III/01876
SO 106 Chodníky na místních komunikacích
SO 107 Dopravní opatření

ŘSD ČR, Správa Zlín
Zlínský kraj, ŘSZK
Obec Zašová
Obec Zašová
Obec Zašová
Obec Zašová
Zhotovitel stavby

200 Mostní objekty a zdi

SO 201 Most ev.č. 35-186 přes Zašovský potok
SO 202 Úprava stávající opěrné zdi silnice I/35
SO 203 Opěrná zeď chodníku místní komunikace
SO 204 Opěrná zeď chodníku silnice I/35
SO 205 Úprava mostu na místní komunikaci přes Zašovský náhon
SO 206 Most přes Zašovský náhon k soukromému objektu

ŘSD ČR, Správa Zlín
ŘSD ČR, Správa Zlín
Obec Zašová
ŘSD ČR, Správa Zlín
Obec Zašová
Obec Zašová

300 Vodohospodářské objekty

SO 301 Odvodnění silnice I/35
SO 302 Úprava vodovodu VaK Vsetín, a.s.

ŘSD ČR, Správa Zlín
VaK Vsetín, a.s.

400 Elektro a sdělovací objekty

SO 401 Kabelová přípojka nn pro SSZ
SO 402 Veřejné osvětlení
SO 403 Přeložka vedení NN
SO 431 Přeložka kabelů Telefónica O2 a.s.
SO 432 Přeložka kabelů kabelové televize

Obec Zašová
Obec Zašová
ČEZ
Telefónica O2 a.s.
Obec Zašová

500 Objekty trubních vedení

SO 501 Přeložka plynovodu STL

RWE

650 Objekty drah

SO 651 Zast. Zašová, železniční svršek
SO 652 Zast. Zašová, železniční spodek
SO 661 Zast. Zašová, nástupiště
SO 662 Zast. Zašová, přístřešek pro cetující
SO 670 Zast. Zašová, železniční přechod v km 6,069
SO 671 Zast. Zašová, železniční přejezd v km 6,241
SO 680 Zast. Zašová, železniční most v ev. km 6,045
SO 681 Zast. Zašová, železniční propustek v ev. km 6,282
SO 682 Zast. Zašová, železniční propustek v km 6,285

SŽDC, s.o., SDC Zlín
SŽDC, s.o., SDC Zlín
SŽDC, s.o., SDC Zlín
SŽDC, s.o., SDC Zlín
SŽDC, s.o., SDC Zlín
SŽDC, s.o., SDC Zlín
SŽDC, s.o., SDC Zlín
SŽDC, s.o., SDC Zlín
SŽDC, s.o., SDC Zlín
SŽDC, s.o., SDC Zlín

SO 690 Zast. Zašová, osvětlení zastávky
 SO 691 Zast. Zašová, úprava rozvodu NN
 SO 692 Zast. Zašová, přeložka sdělovacích kabelů

SŽDC, s.o., SDC Zlín
 SŽDC, s.o., SDC Zlín
 SŽDC, s.o., TÚDC

700 Objekty pozemních staveb

SO 701 Montovaná čekárna na autobusové zastávce
 SO 702 Protihluková opatření
 SO 703 Úprava oplocení cizích pozemků

Obec Zašová
 Zhotovitel stavby
 Zhotovitel stavby

800 Objekty úprav území

SO 801 Vegetační úpravy

Obec Zašová

Technologická část:

PS 001 Zabezpečovací zařízení přechodu v km 6,069
 PS 002 Zabezpečovací zařízení přejezdu v km 6,241
 PS 003 SSZ průsečné křižovatky I/35 – III/01876 – místní komunikace
 PS 004 SSZ přechodu pro chodce

SŽDC, s.o., SDC Zlín
 SŽDC, s.o., SDC Zlín
 Obec Zašová
 Obec Zašová

6.3.3 Popis jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů

Stavební část:

Objekty přípravy staveniště

SO 001 Příprava území (kácení zeleně)
 SO 002 Demolice budovy č.p. 364

SO 001 Příprava území (kácení zeleně)

V rámci stavebního objektu příprava území se předpokládá sejmutí ornice v tl. cca 15cm, na ploše 2800m² a dočasné uložení v místě staveniště. Dále se uvažuje s pokácením několika vzrostlých stromů a mýcením keřů na ploše cca 400m².

SO 002 Demolice budovy č.p. 364

Tento stavební objekt řeší demolici stávající budovy č.p. 364, tento objekt musí být zdemolován z důvodu odklonu traťové koleje do bezprostřední blízkosti tohoto objektu a z důvodu umístění technologických zařízení přejezdu a zajištění rozhledu na tomto přejezdu.

Jedná se o zděný rodinný dům s obytným podkrovím o půdorysné ploše 165 m². Svislé konstrukce jsou zděné, z plných cihel. Objekt je rozdělen na dvě části, první část je hlavní obytná s výškou v hřebeni cca 7,5m, v druhé nižší části s výškou v hřebeni cca 5m se nachází vstup do budovy. Střeška obou částí je sedlová s dřevěným krovem a asfaltovými pásy jako krytinou. Okna jsou plastová.

Objekt je napojen na rozvodnou síť nn, vodovod a vedení Telefonie O2 a kabelové televize.

Zastavěná plocha obytného domu – 165 m², obestavěný prostor 1072,5 m³

Objekty pozemních komunikací

SO 101 Úprava silnice I/35
 SO 102 Úprava silnice III/01876
 SO 103 Úprava místních komunikací
 SO 104 Chodníky podél silnice I/35

SO 105 Chodníky podél silnice III/01876
 SO 106 Chodníky na místních komunikacích
 SO 107 Dopravní opatření

SO 101 Úprava silnice I/35

Směrové a výškové řešení:

Směrově je stávající silnice vedena při průtahu obcí v přímé.

V navrhovaném stavu bude průjezdný pruh ze směru od Valašského Meziříčí do Rožnova p/R. veden ve stávající trase tohoto pruhu pouze v oblastech stávajícího křížení bude vyrovnána trasa pro vedení komunikace podél opěrné zdi za pomoci směrových motivů tvořených jednoduchými protisměrnými oblouky o poloměru 1 600m a 1 900m.

V navrhovaném stavu bude průjezdný pruh ze směru od Rožnova p/R. do Valašského Meziříčí odkloněn pro umístění odbočovacích pruhů. Délka a zaoblení rozšiřovacích klínů pro odklonění pruhu je navržena dle ČSN 73 6102 v závislosti na příčném odsunutí a návrhové rychlosti ($v_n=50\text{km/h}$):

$L_r=90\text{m}$ a $R=560\text{m}$ – platí pro výjezd z obce ve směru Valašské Meziříčí

$L_r=90\text{m}$ a $R=560\text{m}$ – platí pro vjezd do průsečné křižovatky ze směru Rožnov p/R.

Výškové řešení je podřízeno výškovému umístění stávající silnice I/35 v místech napojení na stávající stav a prostory křižovatek a zároveň je s ohledem na provádění stavby nutné držet niveletu přibližně na úrovni stávající silnice I/35 (výšková trasa vychází ze zaměření provedeného pro potřeby studie, jedná se o předběžný návrh).

V trase jsou navrženy následující podélné sklony se zakružovacím obloukem:

+1.38%	R = 2 000 m
±0.00%	
+0.06%	R = 20 000 m

Základní příčný sklon je navržen střežovitý 2,5%.

V navrhovaném stavu se uvažuje s úpravou silnice I/35 v délce cca 442m.

Šířkové uspořádání silnice I/35:

Stávající šířkové uspořádání silnice I/35 mimo obec a v obci zhruba odpovídá dle ČSN 73 6101 kategorii silnice S 9,5/70/50 (jízdni pruhy 2x3,50m, vodící proužky 2x0,25m, zpevněná krajnice 2x0,50m a nezpevněná krajnice 2x0,50m). S dovolenou rychlostí mimo obec 90km/h a v obci 50km/h.

V navrhovaném stavu v mezikřižovatkovém prostoru bude dle ČSN 73 6110 odpovídat průtah silnice I/35 funkční třídě B – sběrné, s funkcí dopravně-obslužnou s návrhovou rychlostí 50km/h.

Šířkové uspořádání komunikace:

pruh pro chodce (chodník)	2,00m
zelený pás	1,50m
vodící proužek (s funkcí odvodňovacího proužku)	0,75m
jízdni pruh (směr Valašské Meziříčí)	3,25m
odbočovací pruh (směr obec Veselá/Zašová)	3,25m
jízdni pruh (směr Rožnov p/R.)	3,25m
vodící proužek (s funkcí odvodňovacího proužku)	0,75m
odbočovací pruh (směr obec Zašová)	3,25m

Šířkové uspořádání vychází z požadavku na minimální vzdálenost 22m od závorových břevien železničního přejezdu po stop čáru umístěnou v křižovatce před průjezdným pruhem silnice I/35 ze směru Rožnov p/R, z polohy opěrné zdi podél silnice I/35, z kolejových úprav, tzn. s možností odsunutí traťové koleje do nejvýše možné vzdálenosti od křižovatky.

V navázání na stávající stav v oblasti začátku obce po navrhovanou úpravu stykové křižovatky a s ohledem na souběh železniční trati a návrh odvodnění (aby povrchová voda z komunikace nestékala do kolejíště a z prostorových důvodů pro nemožnost umístění povrchového odvodnění), je navrženo následující šířkové uspořádání

vodící proužek (s funkcí odvodňovacího proužku)	0,75m
jízdní pruh (směr Valašské Meziříčí)	3,50m
jízdní pruh (směr Rožnov p/R.)	3,50m
vodící proužek	0,25m
zpevněná krajnice	0,50m
nezpevněná krajnice	0,50m

Křižovatky:

V navrhovaném stavu dojde k úpravě obou křižovatek na silnici I/35 při průjezdu obcí, jednak průsečné křižovatky silnice I/35, III/018 76 a místní komunikace a také stávající stykové křižovatky silnice I/35 s místní komunikací. Vzájemná vzdálenost křižovatek je cca 180,0m.

Délka odbočovacích pruhů je navržena dle ČSN 73 6102 v závislosti na šířce odbočovacího pruhu, návrhové rychlosti ($v_n=50\text{km/h}$), sklonu zpomalovacího úseku a především z kolejových úprav, tzn. s možností odsunutí traťové koleje do nejvýše možné vzdálenosti od křižovatky:

- odbočovací pruh vlevo ve směru od Rožnova p/R do průmyslové zóny obce a směrem k obci Veselá je navržen v délkách
Lv= 40m, Ld= 41m a Lc= 17m
- odbočovací pruh vlevo ve směru od Valašského Meziříčí směrem do obce je navržen v délkách
Lv= 40m, Ld= 41m, Lc= 20m
- odbočovací pruh vpravo ve směru od Rožnova p/R směrem do obce je navržen v délkách
Lv= 40m, Ld= 41m a Lc= 20m
- odbočovací pruh vlevo ve směru od Rožnova p/R směrem do obce je navržen v délkách
Lv= 35m, Ld= 25m

Průsečná křižovatka bude řízena světelným signalizačním zařízením SSZ a nově bude realizováno zabezpečení železničního přejezdu. SSZ bude funkční 24hod a bude zapojeno v koordinaci se zabezpečovacím zařízením. Systém bude fungovat jako poptávkový. V základním režimu bude průjezdná silnice I/35, napojení bočních ulic a přechody pro chodce budou fungovat na vyžádání a stojící vozidla.

U stykové křižovatky bude světelná signalizace omezena pouze na zabezpečení přechodu pro chodce a bude fungovat na vyžádání.

Poloměry kružnicových oblouků okrajů jízdního pruhu na průsečné a stykové křižovatce jsou voleny s ohledem na prostorové uspořádání křižovatky, majetkové poměry, trasu Zašovského potoka, vnitřní obalové křivky vlečných křivek návrhového vozidla a bezpečné vzdálenosti pro vyhnutí a souběžnou jízdu vozidel. Minimální poloměr kružnicových oblouků okrajů jízdního pruhu je zvolen 12,0m.

Odvodnění:

Silnice I/35 je odvodněna podélným a příčným sklonem k okraji vozovky a dále do silniční kanalizace nebo na svah stávajících náspů, vše se předpokládá se zaústěním do Zašovského potoka.

V místě, kde je podélný sklon komunikace $\pm 0,00\%$ bude odvedení povrchových vod z komunikace pomocí podélně skloněného odvodňovací proužku k uličním vpustím zaústěným do kanalizace realizované v rámci SO 301.

Zajištění podélného sklonu odvodňovacího proužku a zřízení odvodnění si vyžádá úpravu stávající opěrné zdi (SO 202).

Plán silničního tělesa je skloněna k navrženým trativodů z PVC DN 150 mm, které jsou zaústěny do uličních vpustí. Trativody jsou obaleny separační netkanou geotextilií.

Konstrukce vozovky:

Konstrukce vozovky je navržena v souladu s TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací. Jedná se o návrh, který byl proveden na základě známých předpokladů (geologické a hydrologické charakteristiky) a z dostupných podkladů (archivní vrt HV-1005/FZ005656 z databáze Geofondu v blízkosti dané lokality) a především za účelem reálného nacenění stavby. Navíc je třeba konstatovat, že v části půdorysu silnice I/35 budou využity stávající podkladní vrstvy komunikace. V dalších projekčních stupních bude na základě nově získaných skutečností poupraven.

Konstrukce vozovky silnice I/35 je navržena dle TP 170 pro třídu dopravního zatížení I, návrhovou úroveň porušení vozovky D0 a předpokládanému podloží PIII ve skladbě:

- asfaltový beton střednězrný modifikovaný ACO 11 S (F) (ABS I-M, TP 109)	40 mm	ČSN EN 13108-1
- spojovací postřik modifikovanou emulzí z asfaltu kationaktivní PS;EKM	0,25 kg/m ²	ČSN 73 6129
- asfaltový beton velmi hrubý ACO 22 S (ABVH I, TP 109)	80 mm	ČSN EN 13108-1
- spojovací postřik emulzí z asfaltu kationaktivní PS;EKM	0,25 kg/m ²	ČSN 73 6129
- obalované kamenivo hrubozrné ACP 22 S (OKH I)	110 mm	ČSN EN 13108-1
- infiltrační postřik emulzí z asfaltu kationaktivní PI;EK	1,00 kg/m ²	ČSN 73 6129
- mechanicky zpevněné kamenivo MZK	200 mm	ČSN 73 6126-1
- štěrkostrť ŠD frakce 32-63	250 mm	ČSN 73 6126-1
konstrukce vozovky celkem	680 mm	

Konstrukce vozovky v prostoru autobusových zastávek je navržena ve složení:

- dlažební žulové kostky	DL.I	120 mm	ČSN 73 6131-1
- ložná vrstva	L - MC frakce 4-8	40 mm	ČSN 72 2430 – 1,3
- podkladní vrstva + Kari síť	PB I C 25/30 XF3	100 mm	ČSN 73 6124
- mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	200 mm	ČSN 73 6126-1
- štěrkostrť frakce 32 -63	ŠD	250 mm	ČSN 73 6126
konstrukce vozovky celkem		680 mm	

V prostoru ukončení chodníků a přechodů pro chodce je obruba snížena na 0,02m a je tvořena nájezdovým obrubníkem, klesání je vždy provedeno na délce 1,0m. zbylá část silnice I/35 v prostoru chodníků je lemována betonovým obrubníkem o rozměrech 0,25x 0,15m s nadvýšením o 0,15 m nad niveletou s přídlažbou ze dvou řádků žulových kostek DL. I 120mm do společného lože z betonu C 20/25 XF4. V případě opěrné zdi sanované v rámci SO 202, bude římsa opěrné zdi tvořit lemování komunikace s přídlažbou ze dvou řádků žulových kostek DL. I 120mm do lože z betonu C 20/25 XF4.

V případě nezpevněné krajnice, která je navržena u napojení na stávající šířkové uspořádání mimo obec, je krajnice zpevněna štěrkostrť 0/32 tl. 0,15 m v šířce 0,75 m v případě směrových sloupků a 0,5 m v případě svodidla.

Bezpečnostní zařízení:

Podél silnice I/35 v úsecích, které splňují podmínky TP 167 (2008) a ČSN 73 6101 budou osazeny ocelová jednostranná svodidla typu JSNH4. V úsecích, kde nebudou osazeny svodidla budou jako vodící bezpečnostní zařízení použity nedělené směrové sloupky s retroreflexní fólií délky 1,2 m.

Dále bude komunikace opatřena dopravními značkami včetně standardního vodorovného značení, směrových šipek a dopravních stínů.

Autobusové zastávky:

Záliv autobusové zastávky silnice I/35 pro směr od Rožnova p/R je navržen dle ČSN 73 6425-1 jako zálivová zastávka v intravilánu TYP II v šířce 3,5 m s délkami $L_z = 15\text{m}$, $L_{nh} = 25\text{m}$ a $L_v = 25\text{m}$ a umístěn v mezikřižovatkovém prostoru.

SO 102 Úprava silnice III/01876

Provozní staničení silnice I/35 v prostoru stávající průsečné křižovatky je km 302,234 a uzlový bod křižovatky je 2523A005.

Je navržena úprava stávající silnice od křížení se silnicí I/35 až po nutné napojení na stávající stav za navrhovanou odsunutou polohu přejezdu.

Směrové a výškové řešení:

Směrově je silnice vedena ve stávající trase.

V trase silnice III/018 76 jsou navrženy směrové oblouky bez přechodnic:

$$R_1 = 260 \text{ m}$$

$$R_2 = 260 \text{ m}$$

Výškové řešení je podřízeno výškovému umístění stávající silnice, křížení se silnicí I/35 a vedení koleje v převýšení. S ohledem na provádění stavby je nutné držet niveletu přibližně na úrovni stávající komunikace (výšková trasa vychází ze zaměření provedeného pro potřeby studie, jedná se o předběžný návrh).

V trase jsou navrženy následující podélné sklony se zakružovacím obloukem:

-0.50%	R = 500 m
+1,11%	R = 100 m
-2.00%	R = 100 m (sklon přejezdové konstrukce a koleje v převýšení)
-0.69%	R = 110 m
+1.80%	

Základní příčný sklon je navržen střežovitý 2,5% v ramenech křižovatky dostředný.

V navrhovaném stavu se uvažuje s úpravou silnice III/018 76 v délce cca 60m v rámci tohoto SO.

Šířkové uspořádání silnice III/018 76:

Dle ČSN 73 6110 odpovídá silnice III/018 76 při průtahu obcí funkční třídě C – obslužné, s funkcí obslužnou s návrhovou rychlostí 30km/h, což je i v návrhu respektováno.

V navrhovaném stavu šířkové uspořádání odpovídá MO2 PMK/7,5/30.

Šířkové uspořádání komunikace:

pruh pro chodce (chodník)	2,00m
vodící proužek (s funkcí odvodňovacího proužku)	0,25m
jízdní pruh (směr obec Zašová)	3,00m
jízdní pruh (směr silnice I/35)	3,00m
vodící proužek (s funkcí odvodňovacího proužku)	0,25m
nezpevněná krajnice	0,75m

Křižovatky:

V navrhovaném stavu bude do stávajícího křížení silnice I/35 a místní komunikace zapojena přeložená silnice III/018 76 – křížení komunikací pod úhlem 55,1°.

V prostoru průsečných křižovatek dochází k rozšíření silnice III/018 76 dle vlečných křivek směrdatných vozidel skupiny 3,4.

Poloměry kružnicových oblouků okrajů jízdního pruhu na průsečné křižovatce jsou voleny s ohledem na prostorové uspořádání křižovatky, vnitřní obalové křivky vlečných křivek návrhového vozidla a bezpečné vzdálenosti pro vyhnutí a souběžnou jízdu vozidel. Minimální poloměr kružnicových oblouků okrajů jízdního pruhu je zvolen 12,0m.

Odvodnění:

Silnice III/018 76 je odvodněna podélným a příčným sklonem k okraji vozovky a dále do stávající kanalizace, do které budou svedeny navrhované uliční vpusti.

Pláň silničního tělesa je skloněna k navrženým trativodů z PVC DN 150 mm, které jsou zaústěny do uličních vpustí. Trativody jsou obaleny separační netkanou geotextílií.

Konstrukce vozovky:

Konstrukce vozovky je navržena v souladu s TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací. Jedná se o návrh, který byl proveden na základě známých předpokladů (geologické a hydrologické charakteristiky) a z dostupných podkladů (archivní vrt HV-1005/FZ005656 z databáze Geofondu v blízkosti dané lokality) a především za účelem reálného nacenění stavby.

Konstrukce vozovky silnice III/018 76 je navržena dle TP 170 pro třídu dopravního zatížení IV a návrhovou úroveň porušení vozovky D1 a předpokládanému podloží PIII ve skladbě:

- asfaltový beton střednězrný ACO 11+ (ABS I)	40 mm	ČSN EN 13108-1
- spojovací postřik emulzí z asfaltu kationaktivní PS;EK	0,25 kg/m ²	ČSN 73 6129
- obalované kamenivo střednězrné ACP 16+ (OKS I)	80 mm	ČSN EN 13108-1
- infiltrační postřik emulzí z asfaltu kationaktivní PI;EK	1,00 kg/m ²	ČSN 73 6129
- mechanicky zpevněné kamenivo MZK	150 mm	ČSN 73 6126-1
- štěrkožírť ŠD frakce 32-63	200 mm	ČSN 73 6126-1
konstrukce vozovky celkem	470 mm	

Část silnice III/018 76 v prostoru navrhovaných chodníků (SO105) je lemována betonovým obrubníkem o rozměrech 0,25x 0,15m s nadvýšením o 0,15 m nad niveletou s přídlažbou ze dvou řádků žulových kostek DL. I 120mm do společného lože z betonu C 20/25 XF4.

Bezpečnostní zařízení:

V úsecích nezpevněné krajnice budou jako vodící bezpečnostní zařízení použity nedělené směrové sloupky s retroreflexní fólií délky 1,2 m.

Dále bude komunikace opatřena dopravními značkami včetně standardního vodorovného značení, směrových šipek a dopravních stínů.

SO 103 Úprava místních komunikací

Tento stavební objekt řeší úpravu stávajícího napojení na silnici I/35 ze směru od průmyslové zóny obce a také úpravu místní komunikace tvořící jedno rameno průsečné křižovatky spojující obec s její menší obytnou částí na jihu.

Místní komunikace z průmyslové zóny

Úprava komunikace bude spočívat v jejím rozšíření vzhledem k lepšímu vjezdu ze silnice I/35 a výjezdu z místní komunikace na silnici I/35.

Směrové a výškové úpravy jsou řešeny ve stávajícím uspořádání komunikace.

Napojení místní komunikace na silnici I/35 je pod úhlem 81,1°.

V navrhovaném stavu se uvažuje s úpravou komunikace v délce cca 35m.

Šířkové uspořádání vychází z místních podmínek a rozšíření stávající komunikace v oblasti křižovatky. Základní šířkové uspořádání je navrženo pro jízdní pruh 3,25m a odvodňovací proužek 0,25m.

V prostoru stykové křižovatky dochází k rozšíření komunikace dle vlečných křivek směrodatných vozidel skupiny 3,4.

Poloměry kružnicových oblouků okrajů jízdního pruhu na průsečné křižovatce jsou voleny s ohledem na prostorové uspořádání křižovatky, majetkové poměry, trasu Zašovského potoka, vnitřní obalové křivky vlečných křivek návrhového vozidla a bezpečné vzdálenosti pro vyhnutí a souběžnou jízdu vozidel. Minimální poloměr kružnicových oblouků okrajů jízdního pruhu je navržen 12,0m.

Odvodnění:

Komunikace je odvodněna podélným a příčným sklonem k okraji vozovky a dále na terén.

Pláň silničního tělesa je skloněna k navrženým trativodům z PVC DN 150 mm, které jsou zaústěny zašovského náhonu. Trativody jsou obaleny separační netkanou geotextilií

Konstrukce vozovky:

Konstrukce vozovky je navržena dle TP 170 pro třídu dopravního zatížení IV a návrhovou úroveň porušení vozovky D1 a předpokládanému podloží PIII ve skladbě:

- asfaltový beton střednězrný ACO 11+ (ABS I)	40 mm	ČSN EN 13108-1
- spojovací postřik emulzí z asfaltu kationaktivní PS;EK	0,25 kg/m ²	ČSN 73 6129
- obalované kamenivo střednězrné ACP 16+ (OKS I)	80 mm	ČSN EN 13108-1
- infiltrační postřik emulzí z asfaltu kationaktivní PI;EK	1,00 kg/m ²	ČSN 73 6129
- mechanicky zpevněné kamenivo MZK	150 mm	ČSN 73 6126-1
- štěrkodeřť ŠD frakce 32-63	200 mm	ČSN 73 6126-1
konstrukce vozovky celkem	470 mm	

V prostoru ukončení chodníků a přechodu pro chodce je obruba snížena na 0,02m a je tvořena nájezdovým obrubníkem, klesání je vždy provedeno na délce 1,0m. Zbylá část komunikace v prostoru chodníků je lemována betonovým obrubníkem o rozměrech 0,25x 0,15m s nadvýšením o 0,15 m nad

niveletou s přídlažbou ze dvou řádků žulových kostek DL. I 120mm do společného lože z betonu C 20/25 XF4.

V případě nezpevněné krajnice, která je navržena na straně k Zašovskému potoce je krajnice zpevněna šterkodrtí 0/32 tl. 0,15 m v šířce 0,75 m v případě směrových sloupků a 0,5 m v případě svodidla.

Podél komunikace v úsecích, které splňují podmínky TP 167 (2008) a ČSN 73 6101 budou osazeny ocelová jednostranná svodidla typu JSNH4. V úsecích, kde nebudou osazeny svodidla budou jako vodící bezpečnostní zařízení použity nedělené směrové sloupky s retroreflexní fólií délky 1,2 m.

Dále bude komunikace opatřena dopravními značkami včetně standardního vodorovného značení, směrových šipek a dopravních stínů.

Místní komunikace z obytné zóny

Úprava komunikace bude spočívat v jejím rozšíření vzhledem k lepšímu vjezdu ze silnice I/35 a výjezdu z místní komunikace na silnici I/35.

Směrové a výškové úpravy jsou řešeny ve stávajícím uspořádání komunikace.

Napojení místní komunikace na silnici I/35 je pod úhlem 52°.

V navrhovaném stavu se uvažuje s úpravou komunikace v délce cca 25m.

Šířkové uspořádání vychází z místních podmínek a šířky stávající komunikace. Základní šířkové uspořádání je navrženo jako obousměrná komunikace šířky 5,0m.

Poloměry kružnicových oblouků okrajů jízdního pruhu na napojení na silnici I/35 jsou voleny vzhledem ke stávajícím hodnotám, majetkovým poměrům, skladbě dopravního proudu a lokality obce určené pouze pro bydlení. Minimální poloměr kružnicových oblouků okrajů jízdního pruhu je navržen 5,0m.

Odvodnění:

Komunikace je odvodněna podélným a příčným sklonem k okraji vozovky a dále na terén.

Konstrukce vozovky:

Vzhledem k předpokládanému výškovému řešení komunikace vedoucí ve stávajícím uspořádání, budou využity stávající podkladní vrstvy komunikace. V dalších projekčních stupních bude na základě nově získaných skutečností poupraven.

Konstrukce vozovky účelové komunikace je navržena dle TP 170 pro třídu dopravního zatížení VI a návrhovou úroveň porušení vozovky D1 a předpokládanému podloží PIII ve skladbě:

<i>Konstrukce vozovky</i>		
- asfaltový beton střednězrný ACO 11+ (ABS I)	40 mm	ČSN EN 13108-1
- spojovací postřik emulzí z asfaltu kationaktivní PS;EK	0,25 kg/m ²	ČSN 73 6129
- obalované kamenivo střednězrné ACP 16+ (OKS I)	50 mm	ČSN EN 13108-1
- infiltrační postřik emulzí z asfaltu kationaktivní PI;EK	1,00 kg/m ²	ČSN 73 6129
konstrukce vozovky celkem	390 mm	

Dále bude komunikace opatřena dopravními značkami včetně standardního vodorovného značení, směrových šipek a dopravních stínů.

SO 104 Chodníky podél silnice I/35

Stavební objekt řeší realizaci chodníku podél silnice I/35 včetně nástupiště autobusové zastávky umístěné v mezikřižovatkovém prostoru ve směru na Valašské Meziříčí a také nově vzniklý chodník sloužící v průsečné křižovatce jako spojení obytné části obce na jihu s centrem obce a také pro přístup na autobusovou zastávku ve směru Rožnov p/R z centra obce.

Chodník zajišťuje jednak spojení obce s nově navrženou polohou zastávky, ale i se zastávkou ve směru na Rožnov p/R a také spojení s částí obce nacházející se na jejím jihu oddělenou silnicí I/35.

Chodník je veden podél průjezdného jízdního pruhu ve směru na Valašské Meziříčí od kterého je oddělen zeleným pásem šířky 1,5m, pouze v místě autobusové zastávky přiléhá k zastávkovému pruhu. Chodník je spojnicí železničního přechodu v žkm 6,068 690 a železničního přejezdu v žkm 6,240 715 jehož součástí je i železniční přechod, dále slouží ke spojení jižní části obce pro pěší a to za pomoci navržených přechodů pro chodce a směrovacího (ochranného) ostrůvku oddělujícího dopravu z výjezdu obce na silnici I/35.

Směrové a výškové řešení chodníku je vždy závislé na směrovém a výškovém řešení přilehlé komunikace, respektive směrovém a výškovém řešení jejího obrubníku, ke kterému chodník přiléhá.

Chodník je navržen šířky 2,0m po celé své délce, výjma nástupiště, kde bude šířka zpevněné plochy šířky 2,2m a chodníku u jízdního pruhu ve směru Rožnov p/R, kde je navržena šířka chodníku 1,9m který je z vnější strany od terénu oddělen jednak opěrnou zdí se zábradlím (SO 203), ale také nutnou úpravou výústního čela propustku (SO 681).

Pás pro chodce je odvodněný příčným sklonem 2 % směrem od komunikace v případě zeleného pásu a do komunikace v případě těsného souběhu sní, kam stéká srážková voda do odvodňovacích proužků a uličních vpustí.

Je třeba dbát na snížení obrubníků pro průjezd invalidních vozíků v rámci bezbariérového řešení a dále je nutné důsledně provádět signální a varovné pásy z hmatové dlažby.

Chodník je navržen ve skladbě:

Zámková dlažba	60 mm
Lože	40 mm
Štěrkodrt' 0-32 mm	150 mm
Celkem	250 mm

Celková délka chodníku včetně nástupiště je navržena cca 190m.

Celková délka navrženého zeleného pásu opatřeného humózní vrstvou a zatravněním, popřípadě nízkými okrasnými keříky je cca 100m.

Stávající sjezd (k rodinnému domu) v oblasti průsečné křižovatky bude zrušen s ohledem na bezpečnost provozu, zajištění rozhledu a také novému SSZ křižovatky. V místě stávajícího sjezdu je navržen vstup z navrženého chodníku na soukromý pozemek. Sjezd na soukromý pozemek je navržen přemostěním zašovského náhonu (SO 206).

SO 105 Chodníky podél silnice III/01876

Stavební objekt řeší napojení navrhovaného chodníku na stávající a realizaci chodníku podél navržené úpravy silnice III/018 76 až k přechodu pro chodce vedeného na ochranný ostrůvek.

Chodník zajišťuje spojení obce s dopravně obslužným prostorem sestávajícím se z železniční a autobusové dopravy na dopravním spojení Valašského Meziříčí a Rožnova pod Radhoštěm, a také spojení s částí obce nacházející se na jejím jihu oddělenou silnicí I/35.

Směrové a výškové řešení chodníku je závislé na směrovém a výškovém řešení přilehlé komunikace, respektive směrovém a výškovém řešení jejího obrubníku, ke kterému chodník těsně přiléhá.

Chodník je navržen základní šířky 2,0m po celé své délce.

Pás pro chodce je odvodněný příčným sklonem 2 % směrem do komunikace, kam stéká srážková voda do odvodňovacích proužků a uličních vpustí.

Je třeba dbát na snížení obrubníků pro průjezd invalidních vozíků v rámci bezbariérového řešení a dále je nutné důsledně provádět signální a varovné pásy z hmatové dlažby.

Vlastní chodník je navržen ve skladbě:

Zámková dlažba	60 mm
Lože	40 mm
Štěrkostr 0-32 mm	150 mm
Celkem	240 mm

Celková délka chodníku je navržena cca 50m.

SO 106 Chodníky na místních komunikacích

Stavební objekt řeší realizaci chodníku podél místní komunikace spojující obec s průmyslovou zónou a částí obytné zóny nalézající se na jihu a oddělené silnicí I/35.

Chodník začíná u přechodu pro chodce na silnici I/35 a končí u mostu zašovského náhonu, kde je snížené místo pro přecházení (je možno vést dále samostatnou lávku přes zašovský náhon, po projednání se zástupci obce nebude součástí této stavby v rámci studie).

Směrové a výškové řešení chodníku je závislé na směrovém a výškovém řešení přílehlé komunikace, respektive směrovém a výškovém řešení jejího obrubníku, ke kterému chodník těsně přiléhá.

Chodník je navržen šířky 2,15m po celé své délce a z vnější strany je od terénu oddělen opěrnou zdí se zábradlím (SO 203).

Pás pro chodce je odvodněný příčným sklonem 2 % směrem do komunikace, kam stéká srážková voda do odvodňovacích proužků a uličních vpustí.

Je třeba dbát na snížení obrubníků pro průjezd invalidních vozíků v rámci bezbariérového řešení a dále je nutné důsledně provádět signální a varovné pásy z hmatové dlažby.

Chodník je navržen ve skladbě:

Zámková dlažba	60 mm
Lože	40 mm
Štěrkostr 0-32 mm	150 mm
Celkem	250 mm

Celková délka chodníku včetně je navržena cca 40m.

SO 107 Dopravní opatření

Stavební objekt řeší dopravní opatření, která je nutné provést před zahájením nebo v průběhu stavby tak, aby bylo možné provést stávající dopravu pracovními místy a případnými objízdými trasami. Realizace předmětné stavby se předpokládá 1 rok (jedna stavební sezóna). Při realizaci stavby musí být vždy zajištěn přístup do Zašové. Při realizaci jednotlivých etap musí být vždy zajištěn přístup na autobusové zastávky na silnici I/35. Jednotlivé etapy výstavby musí být vzhledem k značnému provozu na silnici I/35 omezena na nejkratší možnou dobu a s co možná nejmenším zásahem do stávajících komunikací a s využíváním víkendů pro zkrácení doby realizace a přechodů mezi jednotlivými etapami dopravního opatření.

Mostní objekty, zdi, konstrukce

- SO 201 Most ev.č. 35-186 přes Zašovský potok
- SO 202 Úprava stávající opěrné zdi silnice I/35
- SO 203 Opěrná zeď chodníku místní komunikace
- SO 204 Opěrná zeď chodníku silnice I/35
- SO 205 Úprava mostu na místní komunikaci přes Zašovský náhon
- SO 206 Most přes Zašovský náhon k soukromému objektu

SO 201 Most ev.č. 35-186 přes Zašovský potok

Stávající jednootvorový most o světlosti 10,8m převádí 2 pruhy silnice I. třídy přes Zašovský potok. Nosnou konstrukci tvoří železobetonové trámy s příčnicí podpírající desku. Celková tloušťka konstrukce je 0,8m, volná výška 1,2m. Spodní stavba je betonová, plošně založená v hloubce cca 3m, 0,5m pod dnem potoka.

V novém stavu bude komunikace rozšířena o 1 pruh, do mostu budou zasahovat zaoblené křižovatky. Nosná konstrukce je 70 let stará. Z těchto důvodů je nutné vybudovat nový most.

Vzhledem k rozptěti, charakteru překážky a omezení nákladů na údržbu je navržen šikmý železobetonový polorám o světlosti 11,0m. Příčel tloušťky 0,55m se náběhy zesílí na tl. 0,8m v rámovém rohu. Opěry s rozšířeními patkami budou plošně založeny v úrovni stávajícího mostu. Šířka mostu bude 12,9m, s rozšířením na 17,3m v zaoblením u navazující křižovatky.

V místě mostu je nutná směrová úprava polohy koryta, které bude odlážděno kamenem do betonového lože. Navazující úsek bude opevněn záhozem. V příčném směru bude vytvořena kyneta hl. 0,3m s oboustrannými bermami. Prostup mezi silniční a železničním mostem bude ohraničen nábrežními zdmi.

V dalším stupni bude nutné prověřit povodňové hladiny, ale vzhledem k volné výšce nejsou očekávány zásadní úpravy.

SO 202 Úprava stávající opěrné zdi silnice I/35

Betonová opěrná zeď délky 200m a proměnlivé výšky 0,5-1,5m odděluje komunikaci I. třídy od zástavby. Při předchozí rekonstrukci byly nejvíce poškozené části zdi částečně ubourány. Do úrovně ubouraného lince byl umístěn železobetonový panel, který byl pomocí svorníků přikotven skrz ponechané části dřívku do zemního tělesa. Vzniklý prostor byl vyplněn betonem. Tyto úpravy byly provedeny v délce 103m. Na celé zdi byla ubourána stará římsa a nahrazena novou železobetonovou, do které je uchycené ocelové svodidlo s 3,5m vysokou stěnou z polykarbonátových desek. Voda z komunikace volně stéká přes povrch zdi na sousední pozemky.

V novém stavu bude provedeno odvodnění komunikace uličními vpustěmi a drenáží za rubem zdi. Římsa bude odstraněna a nahrazena vyšší vytvářející obrubníky. Na římsu bude umístěno svodidlo a stěna z polykarbonátových desek bránící ostříku budov. Líc zdi bude lokálně sanován a sjednocen nátěrem. Na obou koncích dochází k úpravám chodníků, které jsou umístěny na op. zdech SO 203 a SO 204.

SO 203 Opěrná zeď chodníku místní komunikace

Tato opěrná zeď navazuje na SO 202 a prodlužuje ji podél místní komunikace. Nad zdí bude umístěn nový chodník. Zeď bude tížná betonová tl. 0,5m. Na římsu bude umístěno zábradlí.

SO 204 Opěrná zeď chodníku silnice I/35

Tato opěrná zeď navazuje na SO 202 a prodlužuje ji podél silnice I/35. Nad zdí bude umístěn nový chodník. Zeď bude tížná betonová tl. 0,5m. Na římsu bude umístěno zábradlí.

SO 205 Úprava mostu na místní komunikaci přes Zašovský náhon

Stávající most o světlosti 3,0m převádí místní komunikaci přes náhon. Nosná konstrukce je železobetonová prostá deska uložená na betonových opěrách. Na mostě nejsou znatelné závažné poruchy.

Úpravy vozovky zasahují až za most, proto bude provedena oprava izolace a nové římsy včetně zábradlí.

SO 206 Most přes Zašovský náhon k soukromému objektu

Napojení parcely je ve stávajícím stavu řešeno přímo do křižovatky na komunikaci I. třídy. V novém stavu bude křižovatka řízená světelným zařízením a stávající napojení je v kolizi s budovaným chodníkem a přechodem. Proto je navrženo napojení na místní komunikaci obdobně jako u okolních parcel, tzn. mostem přes zašovský náhon. Konstrukce je navržena z prefabrikovaných ráků o světlosti 3,0 m. Šířka mostu je 3,0 m. Rám bude opatřen římsou a zábradlím.

Vodohospodářské objekty

SO 301 Odvodnění silnice I/35
SO 302 Úprava vodovodu VaK Vsetín, a.s

SO 301 Odvodnění silnice I/35

Větev A

Silnice I/35 bude odvodňována pomocí příčného sklonu vozovky k obrubníku nebo krajnici. V místech, kde bude silnice ohraničena obrubníkem, budou umístěny uliční vpusti. Nové vpusti budou napojeny do nově navrženého svodného potrubí PP DN 250. Kanalizační potrubí je vedeno po levé straně silnice ve směru staničení v prostoru mezi železniční tratí a kolejí. Potrubí je vyústěno v náběžní zdi do Zašovského potoka, min. 0,5m nad jeho dnem.

Z hlediska úspornosti místa lze použít plastové šachty DN 600 mm.

Větev B (mezikřižovatkový prostor)

Silnice I/35 bude odvodňována pomocí příčného sklonu vozovky k obrubníku nebo opěrné zdi. V místech, kde bude silnice ohraničena obrubníkem, budou umístěny uliční vpusti. Nové vpusti budou napojeny do nově navrženého svodného potrubí PP DN 250. Kanalizační potrubí je vedeno v ose odbočovacího pruhu. Potrubí je vyústěno v opěře silničního mostu do Zašovského potoka, min. 0,5m nad jeho dnem.

Z hlediska úspornosti místa lze použít plastové šachty DN 600 mm.

Celková délka navržené kanalizace je cca 300m.

SO 302 Úprava vodovodu VaK Vsetín, a.s.

Projektová dokumentace řeší úpravu vodovodu dotčené zřízením násповého tělesa železničního spodku v rámci změny polohy traťové koleje.

Vodovod je veden pod stávající traťovou kolejí a silnicí I/35. Jedná se o zásobovací řad z PVC DN 150 mm. Z důvodu stavby násповého tělesa, budou stávající šachty upraveny tak, aby nezasahovaly do navrženého tělesa žel. spodku.

Při křížení vodovodu DN 150 pod silnicí I/35 a železniční tratí, bude nutno před zahájením prací na projektové dokumentaci pro územní řízení provést kopanou sondu v místě vodovodu. Podle ní bude v souladu s vyjádřením zainteresovaných organizací rozhodnuto o dalším postupu výstavby. Předpokládáme vymístění šoupáku mimo navrhované těleso železničního spodku a vodovod opatřen v místě náspu chráničkou.

Elektro a sdělovací objekty

SO 401 Kabelová přípojka nn pro SSZ