

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1. STAVBA

Název stavby: **D55 (R55) 5508 Staré Město – Moravský Písek**

Místo stavby: Zlínský kraj - k.ú. Staré Město u Uherského Hradiště, k.ú. Kostelany nad Moravou, k.ú. Nedakonice, k.ú. Polešovice
Jihomoravský kraj - k.ú. Moravský Písek

Druh stavby: Novostavba

1.2. STAVEBNÍK – OBJEDNATEL DSP

Název a adresa: **Ředitelství silnic a dálnic ČR**, Na Pankráci 546/56, 145 05 Praha 4
stavbu zajišťuje **Správa Zlín**, Fügnerovo nábřeží 5476, 760 01 Zlín

IČ: 65993390
DIČ: CZ65993390

1.3. ZHOTOVITEL DSP

1.3.1. Generální projektant

Název: **Společnost HBH / COMPLEX / AMBERG / LINK / GEOTest**

Vedoucí účastník společnosti: **HBH Projekt spol. s r.o.**
Adresa: Kabátníkova 216/5, 602 00 Brno
Tel. / fax / e-mail: 549 123 411 / 549 123 456 / hbh@hbh.cz
IČ: 44961944
DIČ: CZ44961944

Účastník společnosti: **COMPLEX PROJEKT SP. z o.o. Biuro Projektowo-Konsultingowe**
Adresa: ul. Armii Krajowej 6, 40-698 Katowice, Polská republika
Tel. / fax / e-mail:

Účastník společnosti: **Amberg Engineering Slovakia, s. r. o.**
Adresa: Somolického 1/B, 811 06 Bratislava, Slovenská republika
Tel. / fax / e-mail:

Účastník společnosti: **Link projekt s. r. o.**
Adresa: Makovského nám. 2, 616 00 Brno
Tel. / fax / e-mail: 539 090 010 / 539 090 000 / linkprojekt@linkprojekt.cz

Účastník společnosti: **GEOTest, a.s.**
Adresa: Šmahova 112, 627 00 Brno
Tel. / fax / e-mail:

1.3.2. Podzhotovitelé

Název: AQUA PROCON, s.r.o.
Adresa: Palackého tř. 12, 612 00 Brno
Tel. / fax / e-mail:

Název: EDWIN s.r.o.
Adresa: Ružová dolina 10, 821 09 Bratislava, Slovensko
Tel. / fax / e-mail:

Název: Ing. Ondřej Tichý
Adresa: Hviezdoslavova 545/41, 627 00 Brno-Slatina
Tel. / fax / e-mail:

Název: Telprojekt, spol. s r.o.
Adresa: Bellušova 1857, 155 00 Praha 5
Tel. / fax / e-mail:

Název: PONTEX, spol. s r.o.
Adresa: Bezová 1658, 147 14 Praha 4
Tel. / fax / e-mail:

Název: emh system project, s.r.o.
Adresa: Vinařská 38, 603 00 Brno
Tel. / fax / e-mail:

Název: CLEVERMAPS, a.s.
Adresa: Vídeňská 119, 619 00 Brno
Tel. / fax / e-mail:

Název: Sáňka Milan, Dr. Ing.
Adresa: Mošnova 21, 615 00 Brno
Tel. / fax / e-mail:

Název: Ing. Petr Fiedler
Adresa: Ant. Vaška 195, 747 92 Háj ve Slezsku
Tel. / fax / e-mail:

Název: INSET spol. s r.o.
Adresa: Novákových 439/6, 180 00 Praha
Tel. / fax / e-mail:

Název: INSET spol. s r.o., Divize Brno
Adresa: Vinohrady 40, 639 00 Brno
Tel. / fax / e-mail:

Název: DD plus v.o.s.
Adresa: Pekárenská 12, 602 00 Brno
Tel. / fax / e-mail:

2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

2.1. STRUČNÝ POPIS NÁVRHU STAVBY, JEJÍ FUNKCE, VÝZNAM A UMÍSTĚNÍ

Stavba 5508 je jednou ze souboru připravovaných a postupně budovaných staveb tahu D55 v úseku Olomouc – Břeclav. Stavba 5508 na začátku navazuje na úsek stavby 5507 Babice – Staré Město a na konci na ní navazuje stavba 5509 Moravský Písek - Bzenec. V celém úseku, stejně jako v navazujících stavbách, je umístěna do převážně rovinatého území v souběhu s koridorovou železniční tratí Břeclav – Přerov, a to na její severozápadní stranu. Stavba je umístěna do nezastavěného území využívaného k zemědělské činnosti. Hlavním objektem stavby 5508 je dálnice D55.

Příprava výstavby D55 je dlouhodobým úkolem budování nadřazené silniční sítě, která propojí území střední a jižní Moravy a dále již existujících nebo budovaných komunikací, jako D35 u Olomouce, D1 u Přerova, D49 u Otrokovic a D2 u Břeclavi. Trasa D55 je zakotvena v celé řadě vládních usnesení, znovu potvrzena byla ve vládním usnesení č. 145 ze dne 14. února 2001.

Stávající silnice I/55 v současnosti nevyhovuje svým směrovým, výškovým a zejména šířkovým uspořádáním intenzitě dopravy. Je využívána ve velké míře k přímé obsluze přilehlého území (sjezdy na pozemky, vjezdy do jednotlivých objektů apod.), což má negativní vliv na plynulost a bezpečnost provozu na silnici, po níž projíždí rovněž těžká tranzitní doprava. Silnice prochází v úseku Otrokovice – Staré Město ve značné délce zastavěným územím, jehož obyvatelé jsou tak vystaveni negativním vlivům silniční dopravy. Cílem výstavby D55 je tedy vymístit tranzitní dopravu, a to především kamionovou, která směřuje přes Moravu v severojižním směru, ze stávající nevyhovující silnici na dálnici, která bude schopná převést dopravu s výhledově uvažovanou intenzitou a současně připojí region na systém dálniční sítě v ČR. Samozřejmým přínosem bude snížení hluku, exhalací a celkové zklidnění v zastavěném území podél stávající silnice I/55.

2.2. PŘEDPOKLÁDANÝ PRŮBĚH STAVBY

Termín stavby se předpokládá v letech 2020 – 2023. Stavba bude prováděna v jedné etapě s postupným uváděním překládaných komunikací a inženýrských sítí do užívání.

2.3. VAZBA NA ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACI A NA ÚZEMNÍ ROZHODNUTÍ

Trasa D55 je v souladu se Zásadami územního rozvoje Zlínského kraje, vlastní stavba 5508 je v souladu s územně plánovací dokumentací dotčených sídel. Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje byly zrušeny rozsudkem NSS.

Zásady územního rozvoje Zlínského kraje vydalo Zastupitelstvo Zlínského kraje usnesením č. 0761/Z23/08 ze dne 10.9.2008 a nabyly účinnosti dne 23.10.2008.

Aktualizaci Zásad územního rozvoje Zlínského kraje vydalo Zastupitelstvo Zlínského kraje usnesením č. 0749/Z21/12 ze dne 12.9.2012 a nabyla účinnosti dne 5.10.2012.

Územní plán Staré Město byl vydán zastupitelstvem města Staré Město dne 17.12.2012 opatřením obecné povahy 1/2012 a jeho vydání nabylo účinnosti dne 1.1.2013.

Územní plán Kostelany nad Moravou byl vydán zastupitelstvem obce Kostelany nad Moravou dne 18.2.2009 pod číslem usnesení OUKNM/106/09, opatření obecné povahy č. 1/2009 a jeho vydání nabylo účinnosti dne 24.3.2009.

Územní plán Nedakonice byl vydán zastupitelstvem obce Nedakonice dne 17.12.2009 pod číslem usnesení 14/2009, opatřením obecné povahy 1/2009 a jeho vydání nabylo účinnosti dne 5.1.2010.

Územní plán Polešovice byl vydán zastupitelstvem obce Polešovice dne 19.11.2001. Změna č. 2 byla vydána dne 14.10.2009 usnesením ÚMP/634/2009 a nabyla účinnosti dne 31.10.2009. Změna č. 3 byla vydána dne 10.9.2012 usnesením ÚMP/711/2012 a nabyla účinnosti dne 27.9.2009.

Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje byly dne 21.6.2012 zrušeny rozsudkem Nejvyššího správního soudu.

Územní plán Moravský Písek byl vydán zastupitelstvem obce Moravský Písek opatřením obecné povahy č. 1/2014 a jeho vydání nabylo účinnosti dne 5.1.2015.

Na stavbu bylo vydáno „Územní rozhodnutí“ (vydal MěÚ Staré Město, odbor stavebního úřadu a územního plánu, čj. MeUSM/04735/2012, 12.12.2012), které nabylo právní moci 18.1.2013.

2.4. STRUČNÁ CHRAKTERISTIKA ÚZEMÍ A JEHO DOSAVADNÍ VYUŽITÍ

Začátek stavby je v k.ú. Staré Město u Uh. Hradiště v těsné blízkosti navržené MÚK Staré Město-jih. Následně trasa prochází přes k.ú. Kostelany nad Moravou a k.ú. Nedakonice, kde kříží postupně přeložku silnice III/4272 a přeložku silnice II/427, na které se kterou bude D55 propojena přes MÚK Nedakonice. Trasa D55 pokračuje na k.ú. Polešovice, ze kterého přechází na území Jihomoravského kraje do k.ú. Moravský Písek, kde mimoúrovňově kříží přeložku silnice II/427.

Překládané silnice II. a III. třídy jsou na území Zlínského kraje ve správě Ředitelství silnic Zlínského kraje (ŘSZK), na území Jihomoravského kraje ve správě Správy a údržby silnic Jihomoravského kraje (SÚS JMK).

Trasa D55 kříží několik potoků, podél nichž jsou vedeny prvky územního systému ekologické stability. Jedná se o Zlechovský potok ve správě Lesy ČR, Dlouhá řeka, Polešovický potok a Kladíkovský potok - všechny ve správě Povodí Moravy. Na k.ú. Polešovice prochází ochranným pásmem vodních zdrojů Polešovice.

Území je charakterizováno intenzivně obdělávanými zemědělskými pozemky. Z významných zemědělských podniků lze jmenovat LUKROM plus s.r.o., ZEAS Nedakonice, a.s., ZEAS Polešovice, a.s., Svornost Těmice, a.s. a několik drobných zemědělců.

2.5. VLIV TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ STAVBY A JEJÍHO PROVOZU NA KRAJINU, ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

2.5.1. Vliv na obyvatelstvo

Stavba je v celém úseku umístěna do nezastavěného území s obytnou funkcí. V blízkosti stavby se vyskytuje pouze okraj zástavby v k.ú. Nedakonice. K její ochraně z hlediska hluku

je na základě výsledků hlukové studie navržena protihluková stěna. Technické řešení stavby tedy spočívá v přeložení silnice I/55 z průtahu obcemi do území bez obytné zástavby.

2.5.2. Vliv na ekosystémy, jejich složky a funkce

Z výsledků rozptylové studie vyplývá, že nedojde k překročení povolených limitů. Trasa nevytváří v území bariéru, která by znemožnila provětrávání území.

Povrchové vody z terénu, které stékají směrem k D55, budou zachyceny příkopy a z nich nebo z terénních sníženin budou převedeny propustky pod tělesem D55 a vypouštěny zpět do území.

Hladina podzemní vody nebude v přímém dosahu stavby s výjimkou hlubinného zakládání mostů. V úseku km 21,9 – 24,95 vystupuje ustálená hladina podzemní vody až k terénu – trasa dálnice je zde na násypu.

Existující vodoteče představují potoky Zlechovský, Dlouhá řeka, Polešovický a Kladíkovský. D55 kříží potoky na mostních objektech a potoky Zlechovský a Dlouhá řeku budou v místě křížení přeloženy do nového koryta, Potoky budou pod mosty jen v nezbytně nutném rozsahu opevněny.

Podzemní zdroj vody pro lesní školku Kladíkov, který je přímo v kolizi s tělesem D55, bude v rámci stavby přeložen.

Ornice a podornice z trvalého záboru bude sejmuta a ponechána na deponiích pro pozdější ohumusování svahů silničních těles nebo odvezena k dalšímu zemědělskému využití. Ornice a podornice z dočasného záboru bude ponechána rovněž na deponacích a v rámci rekultivace bude rozprostřena zpět na dočasné zabrané pozemky ZPF.

Zemina z výkopu, která je zatříděna i jako nevhodná do silničního tělesa, bude v maximální možné míře pomocí zlepšení použita do násypů.

Stavba vykazuje malý zásah do stávající zeleně, který nastane v místech křížení vodotečí. Kácená zeleň bude nahrazena novou výsadbou v rámci objektu náhradní výsadby a předpokládá se dosadba VKP podél potoků.

2.5.3. Vliv na antropogenní systémy

Stavba nevyžaduje demolice ani se nedostává do blízkosti objektů kulturní hodnoty.

2.5.4. Vliv na strukturu a funkční využití území

Stavba mimoúrovňově kříží silnice II. a III. třídy, které budou směrově a výškově přeloženy. Pro cyklostezku mezi Polešovicemi a Nedakonicemi bude ponechána trvale vykoupená plocha podél tělesa D55. Přeložkami nebo nově navrženými polními cestami bude zajištěn přístup do území odděleného stavbou a umožní se tak obdělávání pozemků ZPF a rovněž přístup do pískovny za železniční tratí.

Stavbu 5508 bude možné propojit na začátku přes MÚK Staré Město-jih se stávající mezinárodní silnicí I/50, v případě, že by stavba 5508 předešla stavbu 5507, přes provizorní napojení na I/50. Na konci se stavba 5508 napojí provizorním sjezdem na silnici II/427, uvažuje se

i o společné výstavbě se stavbou 5509, potom by se celý úsek napojil přes MÚK Bzenec až na stávající silnici I/54.

2.6. CELKOVÝ DOPAD STAVBY NA ZÁJMOVÉ ÚZEMÍ A NAVRHOVANÁ OPATŘENÍ

2.6.1. Vztahy na dosavadní využití území

Jak bylo popsáno, území přiléhající ke stavbě 5508 je využíváno především k zemědělské činnosti. Pozemky oddělené stavbou od větších celků budou přeložkami polních cest zpřístupněny.

2.6.2. Vztahy na ostatní plánované stavby v území

V předmětném území se nepřipravují žádné významné stavby s výjimkou navazujících staveb D55 - stavby 5507 a 5509.

2.6.3. Změny staveb dotčených navrhovanou stavbou

Objekty, které budou dotčeny stavbou D55, budou v rámci stavby 5508 přeloženy nebo upraveny (křižující komunikace, inženýrské sítě).

2.7. PŘEHLED ZAPRACOVÁNÍ PODMÍNEK ÚZEMNÍHO ROZHODNUTÍ

Pro umístění a projektovou přípravu stavby se stanovují tyto podmínky:

1. Grafická příloha tohoto rozhodnutí obsahuje výkres současného stavu území v měřítku katastrální mapy se zakreslením stavebního pozemku, požadovaným umístěním stavby, s vyznačením vazeb a vlivů na okolí, zejména vzdáleností od hranic pozemku a sousedních staveb.
2. Stavba bude umístěna v souladu s ověřenou dokumentací pro územní řízení vypracovanou Ing. Otakarem Hornochem, ČKAIT 1002051 (společnost HBH Projekt spol. s r.o., Kabátníkova 5, 602 00 Brno)
3. Stavební pozemek je vymezen rozsahem trvalého záboru stavby rychlostní komunikace.
4. Budou dodrženy podmínky stanoviska č.j. 2895/660/08, 74274/ENV/08 ze dne 14.11.2008, které vydalo Ministerstvo životního prostředí (dále jen „ministerstvo“) jako orgán ochrany zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“) příslušný podle ustanovení § 17 zákona ČNR č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“). Toto

1. udělilo souhlas

s trvalým odnětím 83,2809 ha půdy ze ZPF pro výstavbu rychlostní silnice R 55, stavbu 5508 Staré Město – Moravský Písek

s dočasným odnětím 14,3933 ha půdy ze ZPF na dobu 6 let včetně ukončení tříleté biologické rekultivace pro zařízení stavenišť, manipulační plochy, přeložky sítí, provizorní komunikace v katastrálním území Staré Město u Uherského Hradiště, Kostelany nad Moravou, Nedakonice, Polešovice, okres Uherské Hradiště a v katastrálním území Moravský Písek, okres Hodonín a

2. schválilo plán následné rekultivace dočasně odnímaných pozemků, uvedený ve dvou přílohách „Rychlostní silnice R55, stavba 5508 Staré Město – Moravský Písek. Podklady k žádosti o souhlas k odnětí ze ZPF, Plán technické rekultivace a plán biologické rekultivace“ včetně uvedení nákladů na rekultivaci, zpracovaných projektovou kanceláří HBH Projekt Brno 30.08.2008 číslo zakázky 04/08/39. Seznam parcel nebo jejich částí dotčených odnětím je spolu s výměrou uveden v příloze souhlasu (viz příloha tohoto rozhodnutí).

„Souhlas je vydáván podle části IV. § 149 zákona č. 500/2004 správní řád; Souhlas k odnětí půdy ze ZPF se uděluje za předpokladu, že při realizaci jmenované stavby zajistí její investor nebo jeho právní nástupce splnění následujících podmínek:

- Na základě projektové dokumentace provede vytýčení hranic pozemků (jejich částí) dotčených trvalým a dočasným odnětím a s jejich průběhem seznámí vlastníky (uživatele) zemědělské půdy.
► *Je svoláno na 28.6.2016.*
- Na celé ploše trvale odnímané půdy ze ZPF provede na vlastní náklad odděleně skrývku humusového horizontu a níže uložených zúrodnění schopných zemín na základě výsledků pedologického průzkumu. Na svůj náklad zajistí její rozvezení a rozprostření na plochy určené ministerstvem po dohodě s orgány ochrany ZPF Krajského úřadu Jihomoravského kraje a Krajského úřadu Zlínského kraje. Pro vegetační úpravy stavby bude použito především podorničí o mocnosti max. 15 cm, při jeho nedostatku pak humusový horizont horší kvality. Nejpozději tři měsíce před podáním žádosti o vydání stavebního povolení předloží ministerstvu k odsouhlasení zpřesnění bilance skrývek a plán jejich odvozu a rozprostření včetně údajů o mocnosti rozprostírané vrstvy na konkrétní pozemky po dohodě s jejich vlastníky (nájemci), projednané s orgány ochrany půdy, v jejichž správním území bude skrývka využívána.
► *Sejmutí ornice je zpracováno do SO 011, ohumusování svahů do SO řady 100.*
- Na dočasně odnímaných pozemcích (jejich částech) kromě těch, na kterých budou deponie ornice a podorničí, kryje odděleně ornici a podorničí (drnovou vrstvu) o mocnosti stanovené na základě pedologického průzkumu, uloží je a bude ošetřovat tak, aby nedocházelo k jejich znehodnocování stavební činností, erozí, zaplevelováním a zcizováním. Celý objem skrytých zemín použije ke zpětné rekultivaci dočasně odnímaných ploch. Upřesněnou bilanci skrývek předloží ministerstvu alespoň tři měsíce před podáním žádosti o stavební povolení.
► *Sejmutí ornice a její ošetřování je zpracováno do SO 011, zpětná rekultivace do SO 812*
- O činnostech souvisejících se skrývkou, přemístěním a rozprostřením humusového a zúrodnění schopného horizontu provede protokol (pracovní deník), v němž uvede všechny skutečnosti rozhodné pro posouzení využívání těchto zemín.
- Pokud budou výstavbou zneprístupněny zemědělské pozemky, zřídí se na ně svým nákladem vyhovující přístup.

- *Dotčení polní cesty budou přeloženy (SO 141 – 145), zrušené sjezdy z komunikací budou nahrazeny novými, území mezi dálnicí a železnicí bude zpřístupněno novými sjezdy.*
- Na svůj náklad zajistí, aby v důsledku výstavby nevznikaly neobhospodařovatelné nebo nepřístupné zemědělské pozemky. Za tím účelem zajistí vyhotovení studie pozemkových úprav vyvolaných touto stavbou.
- Dojde-li vlivem realizace stavby k nepříznivému ovlivnění vodních poměrů na okolních zemědělských pozemcích (jejich částech), zajistí na návrh příslušné odborné organizace nápravná opatření na svůj náklad. Na svůj náklad též zajistí, aby nebyla v důsledku stavební činnosti narušena funkce melioračního systému na okolních zemědělských pozemcích.
 - *V nejnižších místech podél tělesa dálnice jsou navrženy propustky, které převedou dešťové vody z terénu pod dálnicí (SO 101), úpravy meliorací řeší SO 011.*
- Termín zahájení prací stanoví po dohodě s vlastníky a uživateli pozemků tak, aby nedocházelo ke škodám na porostech.
- Na celé ploše dočasně odnímané půdy a na opuštěných úsecích stávajících komunikací zajistí na svůj náklad provedení technické a biologické rekultivace ve smyslu ustanovení § 1 vyhlášky ministerstva č. 13/1994 Sb. Podle schváleného plánu rekultivace povede stavební deník o provádění rekultivace a protokol o jejím ukončení. Po dohodě s ministerstvem mohou být v případě potřeby upřesněny některé údaje uvedené v tomto plánu.
 - *Je zpracováno v SO 012 a SO 011.*
- Učiní opatření, aby během vlastní stavby i provádění následné rekultivace nedošlo ke kontaminaci půdy.
 - *Podmínka je zpracována do technické zprávy E1.*
- Za celou plochu trvale odnímané půdy ze ZPF zaplatí odvod v souladu s ustanovením § 11 odst. 1 a 10 zákona za dočasně odnímanou půdu podle ustanovení § 11 odst. 1 a 11 zákona. Orientačně je odvod vyčíslen v příloze „Rychlostní silnice R55 Stavba 5508 Staré Město – Moravský Písek. Podklady k žádosti o souhlas k odnětí ze ZPF Seznam dotčených parcel ZPF a výpočet odvodů“ zpracované v červenci 2008 geodetickou kanceláří DD plus v.o.s. se sídlem v Brně. Jeho přesná výše bude stanovena na základě skutečného stavu podle přílohy k zákonu samostatným rozhodnutím příslušného orgánu ochrany ZPF, vydaném ihned po nabytí právní moci rozhodnutí vydaných podle zvláštních předpisů na základě kterých mohou být prováděny zemní práce. Po nabytí právní moci těchto rozhodnutí předloží orgánu ochrany ZPF Městského úřadu Uherské Hradiště upřesněný výpočet odvodů. Odvody za trvalé odnětí budou placeny jednorázově v souladu s ustanovením § 12 odst. 1 zákona, odvody za dočasné odnětí půdy budou placeny v souladu s ustanovením § 12 odst. 2 zákona každoročně až do doby ukončení biologické rekultivace a protokolárního předání rekultivované půdy vlastníkům nebo nájemcům.
 - *Výpočet odvodu bude zpracován dle platného zákona.*
- Nebude-li celá výměra trvale odnímané půdy využita pro stavbu komunikace, zajistí, aby pozemky (jejich části), které takto nebudou využity, zůstaly součástí ZPF.
- Souhlas k odnětí půdy ze ZPF neřeší žádné majetkoprávní ani uživatelské vztahy k dotčeným pozemkům.
- ***seznam pozemků pro vynětí ze ZPF je vzhledem k přehlednosti výrokové části rozhodnutí řešen samostatnou přílohou č. 1, která je nedílnou součástí tohoto rozhodnutí.***

5. Při umístění stavby a při projektové přípravě stavby budou dodrženy podmínky dotčených orgánů jejichž stanoviska jsou nedílnou součástí dokumentace pro územní řízení a tohoto rozhodnutí:
- **Městský úřad Veselí nad Moravou, odbor životního prostředí a stavební úřad**, tř. Masarykova 119, 698 01 Veselí nad Moravou, závazné stanovisko pod č.j. ŽPSÚ/32187/2008 ze dne 22.10.2008:
„Souhlasné závazné stanovisko k zásahu do významných krajinných prvků (dále VKP) je udělováno za předpokladu splnění níže uvedených podmínek:
 - *Předběžný časový harmonogram všech prací nám bude předložen k odsouhlasení nejpozději v rámci stavebního řízení.*
Viz příloha E.3.
 - *Všechna doporučení z procesu posouzení vlivů na životní prostředí, a to konkrétně z hlediska ochrany přírody (pro VKP, ÚSES), budou přiměřeně převzata i do projektové dokumentace pro stavební řízení.“*
► *Viz vypořádání podmínek Stanoviska.*
 - **Městský úřad Veselí nad Moravou, odbor životního prostředí a územního plánování**, tř. Masarykova 119, 698 1 Veselí nad Moravou (dříve Městský úřad Veselí nad Moravou, odbor životního prostředí a stavební úřad, tř. Masarykova 119, 698 1 Veselí nad Moravou), stanovisko pod č.j. ŽPSÚ/26786/2008 ze dne 14.08.2008: *„Požadujeme:*
 - *Z hlediska ochrany přírody a krajiny:*
 - *V dalším stupni projektové dokumentace by měly být dohledatelné plochy, včetně zákresu v situaci a také části prvků ÚSES, které budou vysazovány.*
Zpracováno do SO 802.
 - *Budou-li zřizovány nebo rušeny veřejně přístupné účelové komunikace, stezky či pěšiny je třeba souhlas podle § 63 z.č. 114/1992 Sb.*
 - *Ke kácení dřevin je nutné si obstarat povolení podle § 8 z.č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny v platném znění. Žádost o povolení, doložená dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., se podává na OÚ Moravský Písek.*
 - *Z hlediska vodohospodářských zájmů:*
 - *Stavební objekty SO 316, 317, 345, 348, 354, 381 a 391 jsou vodními díly (příp. změnami stávajících vodních děl a k jejich provedení bude třeba povolení zdejšího vodoprávního úřadu podle ust. § 15 vodního zákona a podle příslušných ustanovení stavebního zákona. Před podáním žádosti o stavební povolení musí být pravomocně rozhodnuto u umístění nových staveb. Žádosti o stavební povolení musí obsahovat náležitosti a přílohy předepsané v platném znění vyhlášky č. 432/2001 Sb. Příslušné části projektových dokumentací týkajících se vodních děl, musí být vyhotoveny projektantem s příslušnou autorizací. U objektu 381 musí být doloženo platné povolení k nakládání s vodami (v opačném případě může být stavba povolena pouze v případě, že nejpozději současně bude povoleno související nakládání s vodami).*
 - *Ke zřízení objektu SO 206 je třeba souhlasu zdejšího vodoprávního úřadu podle ust. § 17 odst.1 písm.a) vodního zákona. Náležitosti žádosti a jejich příloh jsou stanoveny ve zmíněné vyhlášce č. 432/2001 Sb.*
 - *Z hlediska zákona o pozemních komunikacích:*
 - *Upozorňujeme na skutečnost, že veškerá nová připojení nebo úpravy stávajícího připojení nebo jeho zrušení musí být dle § 10 zákona o pozemních komunikacích povoleny příslušným silničním správním úřadem dle § 40 zákona o pozemních komunikacích. To-to povolení je podmíněno předchozím souhlasem vlastníka pozemní komunikace vyšší*

- kategorie nebo třídy a příslušného orgánu Policie ČR, u dálnic a rychlostních silnic souhlasem Ministerstva vnitra.*
- *Dále připomínáme, že Městský úřad Veselí nad Moravou, odbor ŽPSÚ je speciálním stavebním úřadem pouze u dopravní části akce, které jsou nebo budou součástí silnic II. a III. třídy, místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací v kat. území Moravský Písek, u kterých povede správní řízení.*
 - *Další stupeň projektové dokumentace dopravních staveb bude zpracován v souladu s vyhláškou č. 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb.*
 - *DSP bude opatřena náležitostmi dle ust. § 13 odst. 3 zákona č. 360/1992 Sb. v platném znění § 158 a § 159 odst.) stavebního zákona – autorizovaný inženýr v oboru dopravních staveb.*
 - *Samostatnými stavebními objekty musí být dopravní část akce, která bude zahrnovat pouze součásti silnic II. a III. třídy, místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací definované v ust. § 12 zákona o pozemních komunikacích, s odchylkami uvedenými v ust. § 14 zákona o pozemních komunikacích.“*
 - *Viz SO 124, SO 143, SO 144.*
- **Městský úřad Uherské Hradiště, odbor ŽP, Svatováclavská 568, Uh.Hradiště,** závazné stanovisko (souhlas podle § 12 odst. 2 a § 4 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb.) orgánu ochrany přírody a krajiny ze dne 13.11.2008 pod zn. OŽP/94438/08/117/2008/Kru: *„Návrh prvků ÚSES v katastru obcí Polešovice a Nedakonice bude upraven tak, aby byly dodrženy prostorové a funkční parametry ÚSES.“*
 - *Mostní objekty splňují požadované parametry: délka přemostění u SO 203 je 58,5 m a u SO 205 je 49,70 m.*
- **Krajský úřad Zlínského kraje, odbor ŽP a zemědělství, oddělení hodnocení ekologických rizik,** vyjádření a ze dne 23.05.2012 pod č.j. KUZL27857/2012: *„Je nutné respektovat opatření pro eliminaci negativních vlivů na ohrožené druhy živočichů a rostlin, která jsou uvedena v biologickém průzkumu. Opatření jsou podmínkou rozhodnutí Krajského úřadu Zlínského kraje č.j. KUZL 81232/2009 ve věci udělení výjimky z ochranných podmínek ohrožených druhů rostlin a živočichů.“*
- **KÚ Jihomoravského kraje, odbor životního prostředí, Žerotínovo nám. 3/5, 601 82 Brno,** stanovisko ze dne 22.10.2008 po č.j. JMK 123 680/2008: *„Předmětný záměr se nachází v ochranném pásmu vnějšího 2. stupně PHO vodního zdroje Bzenec – komplex 1 (č.j. Vod-1299-1985/1989/ku-235). Upozorňujeme na povinnost respektování podmínek ochrany vodního zdroje. Dále upozorňujeme, že uvedený záměr se nachází v blízkosti chráněné oblasti akumulace vod (Kvartér řeky Moravy), definované v nařízení vlády č. 85/1981 Sb. Je třeba postupovat v souladu s tímto nařízením.“*
 - *Dešťová voda z vozovky bude před zaústěním do recipientu čištěna v ORL.*
- **Ministerstvo vnitra, odbor bezpečnostní politiky, Nad štolou 3, 170 34 Praha 7,** stanovisko pod č.j. MV-304-580/OBP-S-2008 ze dne 26.08.2008: *„V dalším stupni projektové dokumentace je třeba u příjezdu k retenční nádrži navrhované v km 22,5 vlevo (která je přístupná pouze couváním) v úseku 30 m rozšířit zpevněnou krajnici na 3,5 m.“*
 - *Je zpracováno v SO 101.*

- **Městský úřad Uh. Hradiště, odbor dopravy**, Masarykovo nám. 19, 686 01 Uh. Hradiště, stanovisko ze dne 23.05.2012 pod č.j. MUUH-OD/30722/2012/16927/2012/Zap: „*Požadujeme, aby byly dodrženy ustanovení ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic, ČSN 736102 Projektování křižovatek na silničních komunikacích, ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů a dalších příslušných technických předpisů.*
Vzhledem k tomu, že v rámci stavby dojde k umístění sítí do silničního pozemku silnic II. a III. třídy nebo k umístění staveb v ochranném pásmu těchto silnic, požadujeme respektovat podmínky rozhodnutí o povolení k umístění sítí pod č.j. MUUH-OD/27871/2012/4862/08/Zap ze dne 11.05.2012
Další stupeň projektové dokumentace požadujeme předložit k vyjádření.“
- **Ministerstvo vnitra, generální ředitelství Hasičského záchranného sboru České republiky**, Kloknerova 26, 148 01 Praha 414, závazné stanovisko pod č.j. MV-67712-5/PO-2008 ze dne 19.11.2008: „*V souladu s plošným pokrytím území kraje budou dodrženy dojezdové časy jednotek PO na rychlostní silnici R 55 v úseku Staré Město – Moravský Písek v rámci stavby 5509, a to zbudováním příslušných nájezdů a sjezdů pro oba směry jízdy na 25,5 km silnice R 55 v místě křížení této silnice se silnicí II/427 a tak provedeno jejich propojení.“*
► Zárodky sjezdu jsou navrženy v SO 124 a sjezdy budou součástí stavby 5509.
- **KHS Zlínského kraje**, Havlíčkovo nábřeží 600, 760 01 Zlín, stanovisko pod č.j. UH 17222/215/2008 ze dne 02.09.2008 a ze dne 02.05.2012 pod č.j. KHSZL06665/2012:
 - „*Trváme na původním vyjádření KHS ZK ze dne 02.10.2006 pod č.j. ZL-7290/216/2006-2, tj. trváme i na požadavku provést měření hluku před realizací záměru. Lokality měření budou vytipovány v další fázi projektové dokumentace.*
 - *Požadujeme předložit k posouzení projektovou dokumentaci předmětné stavby zpracovanou pro stavební povolení.*
 - *Součástí projektové dokumentace stavby pro stavební povolení musí být aktualizovaná hluková studie.*
 - *K projektové dokumentaci stavby pro stavební povolení požadujeme dále předložit návrh monitoringu hlukové zátěže z dopravy s určením referenčních měřících bodů (včetně uvedení čísel popisných vytipovaných akusticky chráněných objektů) v chráněném venkovním prostoru staveb situovaných v okolí stavby rychlostní silnice R 55 na území Zlínského kraje.“*
► Referenční body jsou uvedeny v příloze G2.4.
- **Drážní úřad, sekce stavební, oblast Olomouc**, Nerudova 1, 772 58 Olomouc, souhlas ke zřízení stavby pod č.j. 20-0019/08-32278-DÚ/Ar ze dne 16.09.2008: „*Souhlas se uděluje za těchto podmínek:*
 - *Stavba bude situována podle odsouhlasené projektové dokumentace.*
 - *Vedení musí být upraveno tak, aby bylo chráněno proti vlivům z trakčního vedení. V místě je trakční vedení soustavy 3000 V stejnosměrných.*
 - *Stavba musí být zajištěna proti nepříznivým účinkům provozu dráhy tak, aby nebylo nutné dodatečně navrhovat opatření k omezení vlivu hluku, vibrací, popř. jiných účinků provozu dráhy (bludné proudy, exhalace apod.).*
 - *Technické řešení a podmínky provádění přechodu přes dráhu musí být projednáno s vlastníkem dráhy.*
 - *Pro SO 131, SO 651, SO 652, SO 653, SO 654 je Drážní úřad příslušným stavebním úřadem.*

Drážní úřad není správcem žádných inženýrských sítí.

- **MěÚ Veselí nad Moravou, odbor životního prostředí a stavební úřad**, tř. Masarykova 19, 698 13 Veselí nad Moravou, závazné stanovisko (souhlas k vydání územního rozhodnutí) pod č.j. ŽPSÚ/32191/2008 ze dne 29.09.2008: „*Stavbou budou dotčeny následující pozemky určené k plnění funkcí lesa a pozemky do vzdálenosti 50 m od kraje lesa:*
a) dotčené pozemky určené k plnění funkcí lesa:
Obec: Moravský Písek; Katastrální území: Moravský Písek; pozemek p.č. 3402;
Předpokládaný rozsah dotčení (ha): Trvalé odnětí: 0,1382, Dočasné odnětí: 0,0766
Obec: Moravský Písek; Katastrální území: Moravský Písek; pozemek p.č. 4187;
Předpokládaný rozsah dotčení (ha): Trvalé odnětí: 0,3893, Dočasné odnětí: 0,1234;
b) dotčené pozemky ve vzdálenosti do 50 m od kraje lesa:
- v k.ú. Moravský Písek: p.č. 3359 až p.č. 3386
p.č. 3398 až p.č. 3404
p.č. 3518 až p.č. 3537
p.č. 3548 až p.č. 3550
Souhlas je vázán na splnění těchto podmínek:
 - *Za hranicí trvalého a dočasného odnětí pozemků určených k plnění funkcí lesa nebude umístěno zařízení staveniště ani nebude ukládán žádný stavební materiál.*
 - *Těžba vzrostlých stromů bude prováděna jen v nejnútnejším případě po dohodě s vlastníkem lesa.*
 - *Práce budou provedeny tak, aby nedošlo k poškození okolních lesních porostů*
 - *K pracím budou použity technologie minimalizující dopady na životní prostředí v lesích a budou použity jen stroje s biologicky odbouratelnými hydraulickými kapalinami.*
 - *Při vzniku případných škod na lese budou bezprostředně číněna potřebná opatření k jejich minimalizaci.*
 - *Po ukončení stavby budou dočasně odňaté pozemky uvedeny do původního stavu (lesní pozemky budou technicky rekultivovány) a protokolárně předány majiteli lesa.*
 - *Tento souhlas neopravňuje k jakémukoli vlastnímu dotčení pozemků určených k plnění funkcí lesa a na nich rostoucích lesních porostů.“*
 - ▶ *V DSP není navržen dočasný zábor PUPFL (manipulační pruhy, plochy pro skládky).*
6. Při umístění stavby a při projektové přípravě stavby budou dodrženy podmínky vyjádření správců dopravní a technické infrastruktury, samosprávných orgánů a dotčených organizací, jejichž vyjádření a souhlasy jsou obsahem a nedílnou součástí dokumentace pro územní řízení:
 - **Vodovody a kanalizace Hodonín a.s.**
 - ▶ *K žádosti o vyjádření ke stavbě bude doložena situace v měřítku 1:500 s SO 124 a sítěmi v majetku VaK. Zhotovitel bude dodržovat podmínky pro práce v blízkosti hranice PHO VZ Bzenec - Komplex.*
 - **Slovácké vodárny a kanalizace, a.s., Uh. Hradiště**
 - ▶ *Ve vyjádření nejsou žádné podmínky.*
 - **Telefónica O2 Czech Republic, a.s., Praha 4**
 - ▶ *Podmínky pro práce v blízkosti sítí O2 budou zhotovitelem plněny.*

- **Jihomoravská plynárenská, a.s., Brno**
▶ Podmínky (obecně formulované) budou splněny.
- **E.ON ČR, s.r.o., Rozvoj VVN, VN, NN Brno**
▶ Podmínky (obecně formulované) budou splněny.
- **E.ON Česká republika, s.r.o., Tým technické evidence a dokumentace, Č. Budějovice**
▶ Podmínky (obecně formulované) budou splněny.
- **E.ON ČR, s.r.o., Regionální správa sítě VN, NN Otrokovice**
▶ Podmínky (obecně formulované) budou splněny.
- **E.ON ČR, s.r.o., Regionální správa sítě VVN Brno**
▶ Podmínky (obecně formulované) budou splněny.
- **Lesy České republiky s.p., Lesní správa, Strážnice**
▶ Podmínky (obecně formulované) k SO závlah jsou splněny.
- **Lesy České republiky s.p., Správa toků, detašované pracoviště Luhačovice**
▶ Podmínky ke zpevnění koryta byly v rámci DSP nově projednány.
- **Ředitelství silnic Zlínského kraje, Uh. Hradiště**
▶ Podmínky (obecně formulované) budou splněny.
- **Ředitelství silnic Zlínského kraje, Uh. Hradiště**
▶ Podmínky (obecně formulované) budou splněny.
- **Ředitelství silnic a dálnic ČR, odbor přípravy staveb Brno**
▶ Podmínka prověření směrového a výškového řešení na styku staveb 5508 a 5509 bylo provedeno a nesrovnalosti byly odstraněny.
▶ Odvodnění vozovky v km 24,94 bylo upraveno (oklápění proběhne v úseku s podélným sklonem 0,5 %).
- **Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa Zlín**
▶ Podmínka pročištění vodotečí je zapracována v SO 351 – SO 354.
- **Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, Brno**
▶ Podmínka na návrh zábradelního svodidla tak, aby vznikl prostor pro pochůzku při prohlídce mostu je zapracována do SO 213 (rozšířená krajnice)
- **Pozemkový fond ČR, Praha**
▶ Podmínky (obecně formulované) budou splněny.
- **Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových, Územní pracoviště Brno, odbor Odloučené pracoviště Hodonín**
- **Povodí Moravy, s.p., ředitelství závodu, Brno**
▶ Podmínka čištění zaústěných kanalizací dešťových je splněna (SO 311, SO 312, SO 314 – SO 317, SO 319), podmínka NEL max. 1mg/l není splněna, bude projednáno 5mg/l
▶ Opevnění koryt – nově projednáno viz část F.

- **SŽDC, státní organizace, Správa dopravní cesty střední Morava se sídlem v Olomouci** (dříve : SŽDC, s.o. Správa dopravní cesty Zlín, Otrokovice)
 - ▶ *Hydrotechnické posouzení drážních mostů na vodotečích, které jsou recipientem zaústěných vod z dálniční kanalizace, je v SO 351, SO 352 a SO 353.*
 - ▶ *Podmínka na nezasažení drážních pozemků vodou z přelivných příkopů je zapracována v příl. B5.*
 - ▶ *Podmínka na umístění startovací jámy protlaků mimo pozemek SŽDC je u SO 422 splněna, u SO 487 není – bude projednáno (důvod – protlak by začínal v pozemcích, které nebyly dotčeny v DUR)*
 - **SŽDC s.o. Stavební správa Olomouc**
 - ▶ *Podmínky (obecně formulované) budou splněny.*
 - **SŽDC, s.o. Správa dopravní cesty Brno**
 - ▶ *Hydrotechnické posouzení drážních propustků na vodotečích, které jsou recipientem zaústěných vod z dálniční kanalizace, je v SO 354.*
 - ▶ *Úprava Kladíkovského potoka u drážního propustku je doložena v SO 354.*
 - ▶ *Ochrana betonových konstrukcí drážních objektů před slanou vodou bude zapracována do PDPS.*
 - **České dráhy, a.s., Telematika, a.s., Olomouc**
 - ▶ *Podmínky (obecně formulované) budou splněny.*
 - **České dráhy, a.s., Praha 1, regionální správa majetku, Olomouc**
 - ▶ *Podmínky (obecně formulované) budou splněny.*
 - **Obec Kostelany nad Moravou**
 - ▶ *Požadavek na odvodnění SO 141 je zapracován.*
 - **Obec Nedakonice**
 - ▶ *Podmínky (obecně formulované) budou splněny.*
 - **Městys Polešovice**
 - ▶ *Podmínky (obecně formulované) budou splněny*
 - **Obec Moravský Písek**
 - ▶ *Podmínky (obecně formulované) budou splněny.*
7. Další stupeň projektové dokumentace bude zpracován oprávněnou osobou a v souladu s podmínkami uvedenými v textu výroku tohoto rozhodnutí. K žádosti o stavební povolení bude doložena projektová dokumentace v souladu s vyhláškou č. 499/2006 Sb. (o dokumentaci staveb).
8. V dalším stupni dokumentace nutno i nadále respektovat podmínky dané Stanoviskem k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí z 08.12.2006.
▶ *Dokumentace bude respektovat podmínky nového verifikačního závazného stanoviska.*
9. Ke stavebnímu řízení je třeba doložit písemná závazná stanoviska dotčených orgánů a vyjádření jednotlivých správců dopravní a technické infrastruktury.
▶ *Je předmětem inženýrské činnosti.*

10. Před podáním žádosti o stavební povolení budou dořešeny majetkoprávní vztahy k pozemkům určeným k umístění a provedení stavby.
► *Je předmětem inženýrské činnosti.*
11. Stavba obsahuje vodní díla dle ustanovení § 55 vodního zákona (objekty 301 – 391) s výjimkou přelivných příkopů (361 a 362). Stavební řízení na tyto objekty povedou příslušné vodoprávní úřady dle místní příslušnosti.
Městský úřad Veselí nad Moravou, odbor ŽPÚP, vodoprávní úřad, je speciálním stavebním úřadem pro vodní díla – stavební objekty SO 316, 317, 345, 348, 354, 381 a 391.
12. Pro SO 131, SO 651, SO 652, SO 653, SO 654 je Drážní úřad, sekce stavební, oblast Olomouc, Nerudova 1, 772 58 Olomouc příslušným stavebním úřadem.
13. Stavba obsahuje dopravní stavby. K vydání stavebního povolení jsou kompetentní příslušné silniční správní orgány. Upozorňujeme na skutečnost, že podle § 40 odst. 3 písmene d) zákona č. 13/1997 Sb., vykonává působnost silničního správního úřadu ve věcech rychlostních silnic Ministerstvo dopravy.
Městský úřad Veselí nad Moravou, odbor ŽPÚP je speciálním stavebním úřadem u dopravní části akce, které jsou nebo budou součástí silnic II. a III. třídy, místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací v kat. území Moravský Písek, u kterých povede správní řízení.
14. V souladu s § 93 odst. 1 stanovuje stavební úřad platnost tohoto rozhodnutí na 5 let ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí.

3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ

3.1. DOKUMENTACE PRO VYDÁNÍ ÚZEMNÍHO ROZHODNUTÍ

- [1] „Rychlostní silnice R 55, stavba 5508 Staré Město – Moravský Písek“ (vypracoval HBH Projekt spol. s r.o., 11/2008)

3.2. ÚZEMNÍ PLÁNY

Viz odst. 2.3.

3.3. MAPOVÉ PODKLADY, ZAMĚŘENÍ ÚZEMÍ A DALŠÍ GEODETICKÉ PODKLADY

Podkladem pro vypracování dokumentace byly geodetické podklady (digitální účelová mapa a digitální podklad pro vytvoření digitálního terénního modelu převzaté z DUR včetně doměření ve fázi rozpracovaného DSP a zakreslení inženýrských sítí dle aktualizovaných vyjádření správců o existenci sítí k DSP a digitální katastrální mapa aktualizovaná v DSP ve fázi před vypracováním a po vypracování geometrických plánů.

Soubory účelové mapy jsou vyhotoveny v plných (neredukovaných) souřadnicích S-JTSK, 3. kvadrant, výškový systém B.p.v.

3.4. DOPRAVNÍ PRŮZKUM

Intenzity dopravy byly převzaty z dopravního modelu vytvořeného pro dokumentaci [5]. Rozsah stávající sítě byl stanoven na základě rozdílového kartogramu dopravního modelu SESTRA zpracovaného pro účely tohoto posouzení s následujícími předpoklady:

- je plně dokončeno propojení D1 mezi MÚK Říkovice a MÚK Lipník
- je plně dokončena silnice R35 v úseku Hradec Králové – Mohelnice
- je dokončena výstavba R52 v úseku Pohořelice – státní hranice ČR
- je dokončen obchvat Břeclavi
- je plně dokončena silnice R 49 v úseku MÚK Hulín – Fryšták včetně přivaděče ZLÍN.

Tento dopravní model byl zpracován pro variantu s projektem i bez projektu a byl jako výchozí používán pro období od roku 2030 – 2053. Všechny dopravní modely byly po odsouhlasení se zadavatelem jednotně zmenšeny na skutečnou ovlivněnou síť. Tyto výchozí modely byly dle parametrů modelu SESTRA odvozeny k výhledovému roku 2035.

Pro posouzení nutnosti navrhnout odbočovací pruhy na silnici II/427 v budoucí MÚK Neda-konice provedl projektant na silnici II/427 a III/4273 dopravní směrový průzkum (r. 2016).

3.5. GEOTECHNICKÝ A HYDROGEOLOGICKÝ PRŮZKUM, ZÁKLADNÍ KOROZNÍ PRŮZKUM

- [2] „Rychlostní silnice R55, stavba 5508 Staré Město – Moravský Písek“ (vypracoval INSET s.r.o., 06/2011) a „Rychlostní silnice R55, stavba 5508 Staré Město – Moravský Písek v úseku staničení 24,400 – 25,500“ (vypracoval INSET s.r.o., 11/2012).
- [3] Základní korozní průzkum pro mostní objekty - aktualizace (INSET s.r.o., 01/2015)

3.6. HYDROMETEOROLOGICKÉ A HYDROLOGICKÉ ÚDAJE, INUNDACE

- [4] Hydrologické údaje povrchových vod (ČHMÚ, pob. Brno, 01/2016)

3.7. JINÉ PODKLADY

- [5] Rychlostní silnice R 55 v úseku Staré Město – Břeclav (technickoekonomická studie, vypracoval HBH Projekt s.r.o., r. 10/2014)
- [6] Pedologický průzkum – aktualizace (Sáňka Milan, Dr. Ing., 03/2016)

4. ČLENĚNÍ STAVBY

4.1. ZPŮSOB ČÍSLOVÁNÍ A ZNAČENÍ

Projektant převzal číslování objektů z předchozího stupně [1], aby byl dodržen soulad s vydaným územním rozhodnutím.

4.2. ČLENĚNÍ STAVBY NA STAVEBNÍ OBJEKTY A PROVOZNÍ SOUBORY

Objekty řady 000 - Příprava staveniště

011 Příprava staveniště

Objekty řady 100 - Pozemní komunikace

- 101 Dálnice D55 v km 16,70 - 25,50
- 111 MÚK Staré Město - jih v km 16.46
- 112 MÚK Nedakonice v km 21.49
- 121 Přeložka silnice III/4272 v km 19.86
- 122 Přeložka silnice III/4273 v km -0.03 SO 123
- 123 Přeložka silnice II/427 v km 21.58
- 123.1 Přeložka silnice II/427 v km 21.58 - přeložka chodníku
- 123.2 Přeložka silnice II/427 v km 21.58- vjezdová brána
- 123.3 Přeložka silnice II/427 v km 21.58 - V.O. vjezdové brány
- 124 Přeložka silnice II/427 v km 25.53
- 131 Přeložka chodníku v km 18.25
- 132 Sjezd na místní komunikaci v km 0.12 SO 121
- 141 Přeložka polní cesty v km 18.27
- 142 Přeložka polní cesty v km 23.24
- 143 Přeložka polní cesty v km 25.01
- 144 Přeložka polní cesty v km 25.71
- 145 Přeložka polní cesty v km 22.59
- 151 Provizorní vozovka pro stavbu SO 123
- 152 Provizorní vozovka pro stavbu SO 124
- 161 Dopravní značení R55
 - 161.1 - Pevné svislé a vodorovné dopravní značení
 - 161.2 - Portály dopravního značení
 - 161.3 - Proměnné dopravní značení
- 162 Přečasná dopravní opatření během výstavby
- 171 Opravy povrchu komunikací
- 191 Oplocení D55 v km 16.70 - 25.50
- 192 Clona proti oslnění na D55
- 193 Clona proti oslnění na sil. II/427

Objekty řady 200 - Mostní objekty a zdi

- 201 Most na D55 přes Zlechovský potok v km 17.63
- 202 Most na D55 přes polní cestu v km 18.27
- 203 Most na D55 přes Dlouhou řeku a sil. III/4273 v km 20.74
- 204 Most na D55 přes sil. II/427 v km 21.49
- 205 Most na D55 přes Polešovický potok v km 22.58
- 206 Most na D55 přes Kladíkovský potok v km 24.85
- 211 Most na silnici III/4272 přes D55 v km 19.77
- 212 Most na polní cestě přes D55 v km 23.20
- 213 Most na silnici II/427 přes D55 v km 25.41

Objekty řady 300 - Vodohospodářské objekty

- 301 Dešťová kanalizace D55 km 16.70 -18.25
- 302 Dešťová kanalizace D55 km 18.30 - 20.27
- 303 Dešťová kanalizace D55 km 20.27 - 21.47
- 304 Dešťová kanalizace D55 km 21.53 - 22.54
- 305 Dešťová kanalizace D55 km 22.63 - 25,50
- 306 Dešťová kanalizace v km 18.30
- 307 Dešťová kanalizace MÚK Nedakonice

- 308 Výtlačná kanalizace km 19.45 - 20.27
- 311 Sedimentační nádrž s ORL v km 17.56
- 312 Sedimentační nádrž s ORL v km 17.69
- 313 Retenční nádrž s čerpací stanicí v km 19.43
- 314 Sedimentační nádrž s ORL v km 20.83
- 315 Sedimentační nádrž s ORL v km 22.51
- 316 Retenční nádrž v km 24.70
- 317 Retenční nádrž v km 24.95
- 318 Čerpací stanice MÚK Nedakonice
- 319 Sedimentační nádrž s ORL v km 20.68
- 348 Přeložka výtlačného potrubí závlah v km 24.70
- 351 Přeložka koryta Zlechovského potoka v km 17.63
- 352 Přeložka koryta Dlouhé řeky v km 20.70
- 353 Úprava koryta Polešovického potoka v km 22.58
- 354 Úprava koryta Kladíkovského potoka v km 24.85
- 381 Přeložka závlahových studní v km 24.40 - 24.60
- 391 Monitorovací systém podzemních vod

Objekty řady 400 - Elektro a sdělovací objekty

- 401 Přeložka vedení VVN v km 17.73
- 402 Přeložka vedení VVN v km 21.01
- 403 Bezpečnostní závěsy na vedení VVN v km 0.73 SO 123
- 412 Přeložka venkovního vedení VN 22 kV v km 17.80 - 21.70
- 413 Přeložka venkovního vedení VN 22 kV v km 20.26
- 414 Přeložka venkovního vedení VN 22 kV v km 21.38
- 415 Přeložka venkovního vedení VN 22 kV v km 0.58 SO 123
- 416 Přeložka venkovního vedení VN 22 kV v km 22.60
- 417 Přeložka venkovního vedení VN 22 kV v km 25.62
- 418 Přeložka venkovního vedení VN 22 kV v km 0.69 SO 124
- 419 Rekonstrukce venkovního vedení VN 22 kV v km 24.88
- 421 Přeložka podzemního vedení NN - přípojka k plynovodu v km 20.79
- 422 Přípojka NN pro ČS dešťových vod v km 21.48
- 424 Přeložka kabelu NN závlah v km 24.70
- 425 Přeložka ovládacího kabelu NN závlah v km 24.70
- 431 Přeložka trafostanice v km 24.70
- 431.1 Přeložka trafostanice v km 24.70 - sjezd
- 451 Přeložka podzemního sdělovacího vedení DOK v km 20.84 a km 21.54
- 461 Přeložka podzemního sdělovacího vedení v km 20.80 a km 21.54
- 486 Systém SOS - elektrické závory na sjezdech
- 487 Systém SOS - přípojky NN v km 18.29 a km 22.54
- 488 Systém SOS - provizorní napojení telematiky a hlásek na dispečink
- 489 Systém SOS - vykrývací radiostanice
- 491 Systém SOS - kabelové vedení
- 492 Systém SOS - hlásky SOS
- 493 Systém SOS - optické kabely pro DIS, SOS a ITS
- 494 Systém SOS - kabelové šachty a prostupy
- 495 Systém SOS - trubky pro optické kabely
- 496 Systém SOS - meteorologická stanice
- 498 Systém SOS - kamerový systém
- 499 Systém SOS - sčítače dopravy

Objekty řady 500 - Trubní vedení

- 501 Přeložka vtl plynovodu DN 100 v km 19.29
- 502 Přeložka vtl plynovodu DN 200 v km 0.83 SO 123
- 503 Přeložka vtl plynovodu DN 200 v km 25.49

504 Přeložka vtl plynovodu DN 200 v km 0.73 SO 124

Objekty řady 650 - Drážní objekty

652 Prodloužení chráničky drážního kabelu 6 kV v žkm 136.42

653 Prodloužení chráničky drážního DOK v žkm 129.66

654 Prodloužení chráničky drážního sdělovacího kabelu v žkm 129.66

Objekty řady 700 - Pozemní stavby

701 Protihluková stěna v km 20.60 - 21.05

761 Přeložka křížku v km 0.10 SO 123

Objekty řady 800 - Úprava území

801 Vegetační úpravy D55 a MÚK

802 Náhradní výsadby

811 Rekultivace stávajících komunikací

812 Rekultivace ploch dočasného záboru

Poznámka

Na objekty elektrických a energetických sítí (silnoproudé a slaboproudé vedení, plynovody) se nebude vydávat stavební povolení. Stavební povolení se nebude vydávat na objekty přeložek oplocení.

5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY

5.1. VĚCNÉ A ČASOVÉ VAZBY SOUVISEJÍCÍCH STAVEB JINÝCH STAVEBNÍKŮ

Stavba 5508 navazuje na začátku na stavbu 5507 Babice – Staré Město a na konci na stavbu 5509 Moravský Písek - Bzenec. U všech staveb se předpokládá realizace v období 2020 – 2023.

Stavba 5507 ... k DSP v současné době probíhá inženýrská činnost

Stavba 5509 ... na DSP bude v r. 2016 vydána výzva k zahájení prací

Investorem všech uvedených staveb je ŘSD ČR, přípravu zajišťuje Správa Zlín. Stavbu 5508 bude možné propojit na začátku přes MÚK Staré Město-jih se stávající mezinárodní silnicí I/50, v případě, že by stavba 5508 předešla stavbu 5507, přes provizorní napojení na I/50. Na konci se stavba 5508 napojí provizorním sjezdem na silnici II/427, uvažuje se i o společné výstavbě se stavbou 5509, potom by se celý úsek napojil přes MÚK Bzenec až na stávající silnici I/54.

5.2. UVAŽOVANÝ PRŮBĚH VÝSTAVBY A ZAJIŠTĚNÍ JEJÍ PLYNULOSTI A KOORDINOVANOSTI

Stavba bude zahájena přípravou území a vyvolanými přeložkami dotčených inženýrských sítí. Po přeložení sítí budou prováděny zemní práce – výkopy v zářezích a v zemnicích a ukládání vytěžené zeminy do násypů, aby byla zajištěna dostatečná doba pro konsolidaci podloží. Dále bude prováděno hlubinné založení mostních objektů, u některých tomu bude předcházet provedení provizorních konsolidačních násypů v místě opěr pro urychlení konsolidace podloží. V zářezových úsecích se položí podkladní vrstvy, aby ochránila pláň před rozbředáním.

Vyvolané přeložky komunikací budou prováděny v jedné etapě, aby se zkrátila doba vedení dopravy po provizorních vozovkách nebo objízdných trasách.

Před stavbou mostů se provedou přeložky potoků. Po ukončení konsolidace podloží opěr mostů začne postupná stavba mostů – spodní stavba, nosná konstrukce a příslušenství.

V další fázi bude položena dešťová kanalizace D55. Po konsolidaci podloží násypů se postupně položí jednotlivé vrstvy vozovky a osazení vybavení D55 a MÚK - protihlukové stěny, portál, betonové rigoly a šterbinové žlaby, bezpečnostní vybavení, dopravní značení. Vegetační úpravy budou prováděny průběžně po dokončení silničních těles, aby se zabránilo jejich erozi, ale v závislosti na klimatických podmínkách.

Obvod stavby bude vytyčen a body budou trvale udržovány. Objekty budou vytyčeny na základě ověřených podkladů k vytyčovaným bodům (ověří ÚOZI). Zhotovitel zajistí zaměření skutečného provedení a vypracování základní mapy komunikace dle závazného předpisu ŘSD ČR B2/C1.

5.3. ZAJIŠTĚNÍ PŘÍSTUPU NA STAVBU

Přístup na staveniště bude zajištěn ze silnic II. a III. třídy, které vedou přes staveniště a polní cesty na k.ú. Kostelany nad Moravou.

5.4. DOPRAVNÍ OMEZENÍ, OBJÍŽDKY A VÝLUKY DOPRAVY

Na všech komunikacích, které kříží stavbu dojde k dopravním omezením. Je navrženo:

- Vedení dopravy po provizorních vozovkách přes staveniště (SO 151 – SO 152)
- Vedení dopravy po objízdných trasách (SO 162)
- Snížení rychlosti při průjezdu staveništěm

Na železnici se v souvislosti se stavbou 5508 nepředpokládají žádné výluky.

6. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ (SPRÁVCŮ)

6.1. SEZNAM BUDOUCÍCH SPRÁVCŮ A VLASTNÍKŮ, KTERÍ PŘEVEZMOU JDNOTLIVÉ STAVEBNÍ OBJEKTY PO JEJICH UKONČENÍ DO MAJETKU ČI SPRÁVY

Zlínský kraj (Ředitelství silnic Zlínského kraje)

| | |
|-----|--|
| 121 | Přeložka silnice III/4272 v km 19.86 |
| 122 | Přeložka silnice III/4273 v km -0.03 SO 123 |
| 123 | Přeložka silnice II/427 v km 21.58 |
| 211 | Most na silnici III/4272 přes D55 v km 19.77 |

Jihomoravský kraj (Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje)

| | |
|-----|--|
| 124 | Přeložka silnice II/427 v km 25.53 |
| 193 | Clona proti oslnění na sil. II/427 |
| 213 | Most na silnici II/427 přes D55 v km 25.41 |

Obec Kostelany nad Moravou

| | |
|-----|---------------------------------|
| 141 | Přeložka polní cesty v km 18.27 |
|-----|---------------------------------|

Obec Nedakonice

- 123.1 Přeložka silnice II/427 v km 21.58 - přeložka chodníku
- 132 Sjezd na místní komunikaci v km 0.12 SO 121
- 761 Přeložka křížku v km 0.10 SO 123

Městys Polešovice

- 123.2 Přeložka silnice II/427 v km 21.58- vjezdová brána
- 123.3 Přeložka silnice II/427 v km 21.58 - V.O. vjezdové brány
- 142 Přeložka polní cesty v km 23.24
- 145 Přeložka polní cesty v km 22.59
- 212 Most na polní cestě přes D55 v km 23.20

Obec Moravský Písek

- 143 Přeložka polní cesty v km 25.01
- 144 Přeložka polní cesty v km 25.71

Ředitelství silnic a dálnic ČR

- 101 Dálnice D55 v km 16,70 - 25,50
- 111 MÚK Staré Město - jih v km 16.46
- 112 MÚK Nedakonice v km 21.49
- 161 Dopravní značení R55
- 161.1 - Pevné svislé a vodorovné dopravní značení
- 161.2 - Portály dopravního značení
- 161.3 - Proměnné dopravní značení
- 191 Oplocení D55 v km 16.70 - 25.50
- 192 Clona proti oslnění na D55
- 201 Most na D55 přes Zlechovský potok v km 17.63
- 202 Most na D55 přes polní cestu v km 18.27
- 203 Most na D55 přes Dlouhou řeku a sil. III/4273 v km 20.74
- 204 Most na D55 přes sil. II/427 v km 21.49
- 205 Most na D55 přes Polešovický potok v km 22.58
- 206 Most na D55 přes Kladíkovský potok v km 24.85
- 301 Dešťová kanalizace D55 km 16.70 -18.25
- 302 Dešťová kanalizace D55 km 18.30 - 20.27
- 303 Dešťová kanalizace D55 km 20.27 - 21.47
- 304 Dešťová kanalizace D55 km 21.53 - 22.54
- 305 Dešťová kanalizace D55 km 22.63 - 25,50
- 306 Dešťová kanalizace v km 18.30
- 307 Dešťová kanalizace MÚK Nedakonice
- 308 Výtlačná kanalizace km 19.45 - 20.27
- 311 Sedimentační nádrž s ORL v km 17.56
- 312 Sedimentační nádrž s ORL v km 17.69
- 313 Retenční nádrž s čerpací stanicí v km 19.43
- 314 Sedimentační nádrž s ORL v km 20.83
- 315 Sedimentační nádrž s ORL v km 22.51
- 316 Retenční nádrž v km 24.70
- 317 Retenční nádrž v km 24.95
- 318 Čerpací stanice MÚK Nedakonice
- 319 Sedimentační nádrž s ORL v km 20.68
- 391 Monitorovací systém podzemních vod
- 422 Přípojka NN pro ČS dešťových vod v km 21.48
- 486 Systém SOS - elektrické závory na sjezdech
- 487 Systém SOS - přípojky NN v km 18.29 a km 22.54
- 488 Systém SOS - provizorní napojení telematiky a hlásek na dispečink
- 489 Systém SOS - vykrývací radiostanice

- 491 Systém SOS - kabelové vedení
- 492 Systém SOS - hlásky SOS
- 493 Systém SOS - optické kabely pro DIS, SOS a ITS
- 494 Systém SOS - kabelové šachty a prostupy
- 495 Systém SOS - trubky pro optické kabely
- 496 Systém SOS - meteorologická stanice
- 498 Systém SOS - kamerový systém
- 499 Systém SOS - sčítače dopravy
- 701 Protihluková stěna v km 20.60 - 21.05
- 801 Vegetační úpravy D55 a MÚK

Správa železniční dopravní cesty, s.o.

- 131 Přeložka chodníku v km 18.25
- 652 Prodloužení chráničky drážního kabelu 6 kV v žkm 136.42
- 654 Prodloužení chráničky drážního sdělovacího kabelu v žkm 129.66

ČD Telematika

- 653 Prodloužení chráničky drážního DOK v žkm 129.66

Kloboucká lesní s.r.o.

- 348 Přeložka výtlačného potrubí závlah v km 24.70
- 381 Přeložka závlahových studní v km 24.40 - 24.60
- 424 Přeložka kabelu NN závlah v km 24.70
- 425 Přeložka ovládacího kabelu NN závlah v km 24.70
- 431 Přeložka trafostanice v km 24.70
- 431.1 Přeložka trafostanice v km 24.70 - sjezd

Lesy ČR, s.p.

- 351 Přeložka koryta Zlechovského potoka v km 17.63

Povodí Moravy, s.p.

- 352 Přeložka koryta Dlouhé řeky v km 20.70
- 353 Úprava koryta Polešovického potoka v km 22.58
- 354 Úprava koryta Kladíkovského potoka v km 24.85

E.ON ČR a.s.

- 401 Přeložka vedení VVN v km 17.73
- 402 Přeložka vedení VVN v km 21.01
- 403 Bezpečnostní závěsy na vedení VVN v km 0.73 SO 123
- 412 Přeložka venkovního vedení VN 22 kV v km 17.80 - 21.70
- 413 Přeložka venkovního vedení VN 22 kV v km 20.26
- 414 Přeložka venkovního vedení VN 22 kV v km 21.38
- 415 Přeložka venkovního vedení VN 22 kV v km 0.58 SO 123
- 416 Přeložka venkovního vedení VN 22 kV v km 22.60
- 417 Přeložka venkovního vedení VN 22 kV v km 25.62
- 418 Přeložka venkovního vedení VN 22 kV v km 0.69 SO 124
- 419 Rekonstrukce venkovního vedení VN 22 kV v km 24.88

CETIN, a.s.

- 451 Přeložka podzemního sdělovacího vedení DOK v km 20.84 a km 21.54
- 461 Přeložka podzemního sdělovacího vedení v km 20.80 a km 21.54

Jihomoravská plynárenská a.s., JMP Net s.r.o.

- 421 Přeložka podzemního vedení NN - přípojka k plynovodu v km 20.79

RWE Distribuční služby, s.r.o.

- 501 Přeložka vtl plynovodu DN 100 v km 19.29
- 502 Přeložka vtl plynovodu DN 200 v km 0.83 SO 123
- 503 Přeložka vtl plynovodu DN 200 v km 25.49
- 504 Přeložka vtl plynovodu DN 200 v km 0.73 SO 124

Vlastníci nemovitostí

- 171 Opravy povrchu komunikací
- 802 Náhradní výsadby
- 811 Rekultivace stávajících komunikací
- 812 Rekultivace ploch dočasného záboru

Zhotovitel po dobu stavby

- 151 Provizorní vozovka pro stavbu SO 123
- 152 Provizorní vozovka pro stavbu SO 124
- 162 Přečasná dopravní opatření během výstavby

Bez určení vlastníka

- 011 Příprava staveniště

6.2. ZPŮSOB UŽÍVÁNÍ JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ STAVBY

Objekty komunikací a mostů budou veřejně přístupné.

7. PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ

7.1. NÁVRH POSTUPNÉHO PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ (ÚSEKY, OBJEKTY)

Jedná se o rozsáhlou stavbu, zahrnující řadu objektů, z nichž překládané objekty zajišťují komunikační připojení nebo přívod energie, případně provoz na koridorové železniční trati. Proto budou přeložky sítí ihned po přepojení uváděny do provozu a stejně tak i přeložené silniční objekty.

7.2. ZDŮVODNĚNÍ UŽÍVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY PŘED DOKONČENÍM CELÉ STAVBY

Přeložky komunikací a inženýrských sítí budou ihned po dokončení, ještě před kolaudací, předány do užívání. U objektů řady 100 je nutné minimalizovat déletrvající výluky na silně zatížených komunikacích. U objektů přeložek inženýrských sítí je třeba zajistit zásobování energiemi všechny napojené objekty a výluky minimalizovat jen pro krátký úsek přepojování přeložky na stávající vedení.

8. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY

Stavba sestává z nových objektů (např. mosty, dešťová kanalizace, SOS systém), které souvisí s hlavním objektem – dálnicí D55 (SO 101) a z vyvolaných přeložek silnic, potoků a in-

ženýrských sítí. Na stávající silniční síť bude D55 napojena pomocí mimoúrovňových křižovatek:

- SO 111 - MÚK Staré Město-jih ... D55 bude napojena dvěma větvemi přímo na silnici I/50 (ostatní větve součást stavby 5507)
- SO 111 – MÚK Staré Město-jih ... součástí objektu je i provizorní napojení D55 na I/50
- SO 112 – MÚK Nedakonice ... D55 bude napojena na silnici II/427

Nejmenší vzdálenost mezi MÚK Staré Město-jih a MÚK Nedakonice činí 3,781 km, což je méně než ČSN 73 6101 požadovaná vzdálenost 4 km. Je však splněna podmínka - v blízkost větších sídelních útvarů – zde souměstí Staré Město, Uherské Hradiště a Kunovice, které mají více jak 30000 obyvatel, lze vzdálenost v odůvodněných případech snížit až o 50%.

Stavba obsahuje 6 mostů na D55, 3 mosty nad D55.

Pro zachování provozu na stávající silniční síti jsou navrženy v minimálním rozsahu provizorní vozovky pro převedení dopravy během stavby.

Součástí stavby je dešťová kanalizace D55, která bude před vyústěním opatřena sedimentačními nebo retenčními nádržemi s odlučovači ropných látek (ORL), dále dopravní značení včetně portálových konstrukcí na D55, systém SOS a vegetační úpravy.

8.1. POZEMNÍ KOMUNIKACE

SO 101 – DÁLNIČE D55 V KM 16,70 – 25,50

Délka hlavní trasy 5508 je **8800m**:

Osa dálnice na začátku úpravy vychází z přímé, dále následují 2 protisměrné oblouky o poloměru $R = 5000\text{m}$. Na konci úpravy, ve styku se stavbou 5509, je vložen pravotočivý oblouk s poloměrem 1025m . Mezi oblouky je vložena mezipřímá.

Příčný sklon vozovky je v přímé a v obloucích o $R=5000\text{m}$ navržen střešovitý 2,50 %, u oblouku $R=1025$ je navržen dostředný příčný sklon 6%.

Směrové (i výškové) řešení, včetně rozhledu pro zastavení, vyhovuje směrodatné rychlosti 130 km/h.

Niveleta dálnice D55 od ZÚ klesá v násypu ve sklonu 1,06%, poté od km 16,8 stoupá v zářezu i v násypu sklonem 0,33% do km 18,0. Následuje klesání v násypu 0,30% do km 19,55, poté stoupání v násypu 1,05% do km 20,62, dále klesá v násypu 0,52% do km 22,33 a 0,30% do km 24,411. Na niveletu stavby 5509 se navazuje stoupáním v násypu a poté v zářezu 0,50%.

Lomy nivelety jsou zaobleny výškovými oblouky :

- vypuklý (vrcholový) o poloměru $R=80\,000\text{m}$ a $R=60\,000\text{m}$ (min)
- vydutý (údolnicový) o poloměru $R=350\,000\text{m}$, $120\,000\text{m}$, $55\,000\text{m}$ a $R=50\,000\text{m}$ (min)

Dálnice D55 je v celé své délce stavby 5508 navržena v příčném uspořádání dle ČSN 73 6101 v návrhové kategorii **R 25,5/120** :

| | | | | |
|------------------------|----|-----------|---|--------|
| Jízdní pruh (vnější) | a1 | 2 x 3,75m | = | 7,50m |
| Jízdní pruh (vnitřní) | a2 | 2 x 3,75m | = | 7,50m |
| Vodící proužek vnější | v1 | 2 x 0,25m | = | 0,50m |
| Vodící proužek vnitřní | v2 | 2 x 0,50m | = | 1,00m |
| Zpevněná krajnice | c | 2 x 2,50m | = | 5,00m |
| Střední dělicí pás | d | 1 x 3,00m | = | 3,00m |
| Nezpevněná krajnice | e | 2 x 0,50m | = | 1,00m |
| Celková volná šířka | b | | | 25,50m |

Celková minimální šířka v koruně $25,50 + 2 \times 0,25 = 26,00\text{m}$

Střední dělicí pás š. 3,0m je dle zásad výkresu opakovaných řešení ŘSD ČR, „R 66 - Svodidla kolem stojek a jiných překážek v SDP s kabelovou trasou“ rozšířen v místě stojek mostů nad D55 na 3,50m.

V km 25,077 – 25,751 je pro zajištění rozhledu pro zastavení Dz v oblouku 1025m na levém pásu s betonovým svodidlem v SDP (u podpěry mostu SO 213) navrženo rozšíření SDP o 5,20m, celková šířka SDP bude v km 25,077 – 25,751 8,20m, délka rozšiřovacího klínu je navržena 274m.

Nezpevněná krajnice:

šířka 0,75m v úseku se směrovými sloupky
šířka 1,50m v úseku se svodidlem
šířka 2,70m v úseku s protihlukovou stěnou

Odbočovací / připojovací pruhy:

V místě napojení větví mimoúrovňových křižovatek (SO 111, SO 112) jsou k vnějšímu jízdničnímu pruhu a1 navrženy odbočovací / připojovací pruhy šířky 3,50m. Jsou lemovány vodícím proužkem 0,25m a zpevněnou krajnicí 0,25m.

Celková šířka zpevnění jednoho jízdničního pásu je potom 12,00m.

Délky připojovacích a odbočovacích pruhů jsou navrženy dle ČSN 73 6102/Z1 a jsou okótovány včetně popisu staničení v příloze č. 02 – *SITUACE*.

| MÚK | připojovací pruh | odbočovací pruh |
|---|------------------|-----------------|
| SO 111 MÚK Staré Město – jih v km 16,46 | 295m | 205m |
| SO 112 MÚK Nedakonice v km 21,49 | 295m (2x) | 205m (2x) |

Součástí SO 101 je návrh provizorního připojení v KÚ stavby 5508 na silnici II/427 pro případ, že bude stavba 5508 vybudována a zprovozněna dříve než navazující stavba 5509. Provizorní připojení je navrženo v šířkovém uspořádání pro obousměrné větve MÚK s volnou šířkou 9 m.

zpevněná část koruny

| | |
|------------------------------|--|
| jízdniční pruhy | $2 \times 3,50 \text{ m} = 7,00 \text{ m}$ |
| vodící proužek | $2 \times 0,25 \text{ m} = 0,50 \text{ m}$ |
| zpevněná krajnice | $2 \times 0,25 \text{ m} = 0,50 \text{ m}$ |
| nezpevněná krajnice | $2 \times 0,50 \text{ m} = 1,00 \text{ m}$ |
| celková volná šířka v koruně | 9,00 m |

Přejezdy středního dělicího pásu pro převádění dopravy jsou navrženy v délce 120m a 135m (v oblouku $R=1025\text{m}$), š.3,0m a 8,20m (u oblouku $R=1025\text{m}$). Umístění je podle zásad techn. předpisu ŘSD ČR, PPK-SDP (vzdálenost do 3km): Je navrženo celkem 5 přejezdů SDP.

Sjezdy pro otáčení vozidel údržby v km 18,100 jsou navrženy podle zásad výkresu opakovaných řešení ŘSD ČR, „R 52 - Služební sjezdy a nájezdy“. Sjezdy jsou jednosměrné, šířka zpevněné vozovky je 5,50m, volná šířka 6,50m, podélný sklon je navržen 6,05% na sjezdu (vpravo) a 6,04% na nájezdu (vlevo).

Při napojení a odpojení sjezdu z hlavní trasy je zpevněná krajnice rozšířena na 4,00m v délce 80m.

Služební sjezdy jsou uzavřeny elektrickou závorou s dálkovým ovládáním (SO 486).

Sjezdy k ORL/RN a ČS: je navrženo 5 sjezdů k ORL, 2 sjezdy k retenčním nádržím a 1 sjezd k čerpací stanici dešťových vod. Všechny sjezdy jsou uzavřeny mechanickou závorou délky 6m (na zámek), podle vzoru ŘSD ČR, Závara „P“.

Vozovka hlavní trasy, přejezdů a sjezdů je navržena s krytem z asfaltových vrstev. TI. vozovky s asfaltovým krytem je 590 mm..

Odvodnění je navrženo do středové kanalizace (SO 301 – SO 305). Voda bude v koruně silnice zachycena do monolitických betonových žlabů, v úsecích se sklonem menším než 0,3% do šterbinových žlabů. Voda z vozovky bude přečištěna v ORL (SO 311 – SO 317, SO 319). V úseku km 18,259 - 20,265 je voda z vozovky svedena do středové kanalizace (SO 302). Středová kanalizace odvádí vodu do retenční nádrže s čerpací stanicí (SO 313). Z ní je voda čerpána do kanalizace následného úseku (SO 303).

Zemní práce

- sanační opatření v podloží násypu – podle druhu zeminy

- sanace úpravou podloží vápněním v tloušťce 0,50m, pro zeminy s nízkou plasticitou je možné použít případně cementu
- sanace výměnou nevhodného podloží (F6, F8) za vhodný, nenamrzavý materiál ze zemníku tl. cca 0,50m (propustnost min 10^{-4} m/sec), na filtračně separační-geotextílii splňující požadavky TP 97
- část násypů N8 a N9 – vyšší mocnost fluviálních sedimentů (více jak 1m) – ponechání v přirozeném stavu i s travním drnem, na kontaktu násypu s terénem provést roznášecí polštář z propustného materiálu (štěrk, drcené kamenivo) nebo položení geobuněk se štěrkodrtovou výplní v kombinaci s mezilehlým filtrem v podobě geosyntetického prvku
- násyp N9 a N2/142, v blízkosti mostu SO 212 – výskyt navážek vyplňujících vytěžený materiál po navátých pískách (cca 30x55m) – zvýšení únosnosti formou štěrkopískových pilířů nebo sanace geosyntetickými materiály v kombinaci s vhodnou zeminou
- naváté písky - ztužující vrstva nebo zlepšení pojivy 2% cementu nebo 2% vápna

- sanační opatření v podloží zářezu – podle druhu zeminy

- v úseku dálnice vedené v zářezu se v navržené úrovni aktivní zóny budou nacházet eolické sedimenty – naváté písky - podmíněčně vhodné pro aktivní zónu a do násypu, zeminy S3S-F a S4SM. Vzhledem ke stejnozrnnosti materiálu a kulovitému tvaru zrn bude nutné pro usnadnění zhutnění využít ztužující vrstvy z vhodného materiálu nebo upravit zeminu přidáním 2% CaO nebo cementu.

Materiály do násypu:

Předpokládá se pokud možno co největší využití zemin ze zářezů stavby. Zeminy vhodné do násypu (dle ČSN 73 6133) bude nutno nakupovat a dovážet ze zemníků v okolí stavby. Volba a zajištění konkrétních zdrojů násypového materiálu je ponechána na budoucím zhotoviteli.

Aktivní zóna na násypu:

Aktivní zónu na násypu mocnosti 0,50m pod plání vozovky je navrženo nasypat z vhodného hrubozrnného materiálu. Nejmenší míru zhutnění udává ČSN 72 1006, Tabulka 4 a 5. Na povrchu aktivní zóny (zemní pláni) se dále kontroluje modul přetvárnosti z druhého zatěžovacího cyklu Edef,2. Pro požadovaný materiál do AZ „velmi vhodný“ – se předpokládá modul přetvárnosti Edef,2 = 120 MPa.

Příčný sklon povrchu pláňe vozovky bude min. 3,0 % střešovitý, v oblouku jednostranný dle sklonu vozovky.

Dosypání zemní krajnice se zhutněním – provede se dle TKP staveb PK, kapitola 4 - Zemní práce, odstavec 4.3.12 Nezpevněná krajnice a dělicí pás. Pro výstavbu zpevněné krajnice musí být použita zemina alespoň podmíněčně vhodná nebo lepší dle ČSN 73 6133 a v souladu s VL1. Zhutnění zeminy v celé mocnosti je stejné jako pro aktivní zónu. Nezpevněná krajnice se provede v souladu s VL1, snížená o 3 cm vůči zpevněné krajnici.

Dosypání terénu v rovině – pro úpravu terénu do potřebné výšky, např. podél zemních těles, je možno použít i zeminu nevhodnou (ve smyslu ČSN 72 1002).

Ohumusování v rovině – provede se ohumusování tl. 0,15m a osetí travním semenem (součást SO 801). Ornice se doveze z deponie.

Dopravní značení je součástí SO 161, systém SOS je součástí SO 486 – SO 499, vegetační úpravy jsou součástí SO 801.

Objekt bude v majetku Ředitelství silnic a dálnic ČR.

SO 111 – MÚK STARÉ MĚSTO – JIH V KM 16,46

MÚK Staré Město-jih je navržena v místě křížení D55 se silnicí I/50 v km 16,460. Jedná se o útvarovou okružní křižovatku, která je součástí stavby 5507. V rámci stavby 5508 dojde k napojení větví 7 a 8 na hlavní objekt stavby SO 101. V rámci stavby 5508 je délka úpravy: větev 7 - 103m a větev 8 – 80m.

Dále je součástí objektu provizorní napojení na silnici I/50, které bude provedeno jen v případě, že stavba 5508 bude realizována dříve než stavba 5507.

Délka větví provizorního napojení je: větev 1 – 153m, větev 2 – 86m a větev 3 – 178m.

Objekt bude v majetku Ředitelství silnic a dálnic ČR..

SO 112 - MÚK NEDAKONICE V KM 21.49

Mimoúrovňová křižovatka Nedakonice je navržena v místě křížení s přeložkou silnice II/427 (SO 123, km 21,49 D 55). Jde o křižovatku kombinovaného tvaru - kosodélná a deltovitá.

Větev 1 - je přímá větev pro směr Otrokovice – sil. II/427; odpojuje se od dálnice D 55 (SO 101) v km 21,203. Je vedena v obloucích s poloměry $R = 145$ m. Mezi oblouky jsou vloženy přechodnice délky 60 m. Na KÚ se nachází průsečná křižovatka se sil. II/427, neboť konec úpravy větve 1 je současně začátkem úpravy větve 2. Návrhová rychlost větve je $v_n = 60$ km/h. Délka větve je 354,17m.

Větev 2 – je přímá větev pro směr sil. II/427 – Břeclav. Za počáteční přímou trasa probíhá ve dvou obloucích o poloměrech 185 a 420 m s mezilehlou přímou. Kruhové oblouky jsou připojeny k sousedním přímým úsekům přechodnicemi. Na dálnici D55 (SO 101) se napojuje v km 21.842. Návrhová rychlost větve je $v_n = 60$ km/h. Délka větve je 314,99m.

Větev 3 - je přímá větev pro směr Břeclav – sil. II/427; odpojuje se od dálnice D 55 v km 21,784 pravostranným obloukem o poloměru $R = 145$ m, poté následuje levotočivý oblouk s poloměrem 145 m. Kruhové oblouky jsou k sousedním prvkům připojeny přechodnicemi délky 60 m. KÚ ležící na silnici II/427, nachází se v průsečné křižovatce – ve směru větve 3 pokračuje přeložka sil. III/4273 (SO 122). Návrhová rychlost větve je $v_n = 60$ km/h. Délka větve je 367,71 m.

Větev 4 – vratná, odvíjí se od větve 3 v km 0,281 ve směru Otrokovice (SO 101). Je tvořena jediným pravotočivým obloukem o poloměru $R = 50$ m, jenž je na začátku i na konci připojen prostřednictvím přechodnice o délce 40 m. Návrhová rychlost větve je $v_n = 40$ km/h. Délka větve je 188 m.

Objekt bude v majetku Ředitelství silnic a dálnic ČR.

SO 121 – PŘELOŽKA SILNICE III/4272 V KM 19.86

K přeložce silnice III/4272 dochází z důvodu křížení s dálnicí D55. Přeložka bude s malým odsunem umístěna na východ od stávající silnice. Dálnici D55 kříží nadjezdem (SO 211).

Přeložka je projektována jako silnice III. třídy v kategorii S 7,5/60. Celková délka přeložky je 800m.

Vozovka navržena s krytem z asfaltových vrstev.

Objekt bude v majetku Zlínského kraje, správcem bude Ředitelství silnic Zlínského kraje.

SO 122 - PŘELOŽKA SILNICE III/4273 V KM -0.03 SO 123

Z důvodu vstřícného napojení na „větev 3“ MÚK Nedakonice (SO 112) je navrženo přeložení stávající silnice III/4273 (Nedakonice – Boršice). Trasa se odpojuje ze sil. II/427 (SO 123). V km 0.222 se připojuje na stávající silnici III/4273.

Návrhová rychlost je $v_n = 60$ km/h. Délka úpravy je 222,00m.

Konstrukce vozovky je navržena s krytem z asfaltových vrstev, celková tloušťka vozovky 450mm.

Objekt bude v majetku Zlínského kraje, správcem bude Ředitelství silnic Zlínského kraje.

SO 123 - PŘELOŽKA SILNICE II/427 V KM 21.58

Jedná se o přeložku silnice II/427 na niž je navržena MÚK Nedakonice (SO 112) a kříží dálnici D55 (SO 101). K přeložce dochází z důvodu příznivějšího křížení s dálnicí D55 a možnosti vybudování MÚK Nedakonice. Úprava začíná v blízkosti stávající křižovatky se sil. III/4273. Konec úpravy je umístěn před začátkem obce Polešovice, kde se připojuje na stávající silnici II/427.

Návrhová rychlost $V_n = 60$ km/h a délka úpravy 1080m.

Konstrukce vozovky je navržena s krytem z asfaltových vrstev, celková tloušťka vozovky 540mm.

Objekt bude v majetku Zlínského kraje, správcem bude Ředitelství silnic Zlínského kraje.

SO 123.1 - PŘELOŽKA SILNICE II/427 V KM 21.58 - PŘELOŽKA CHODNÍKU

Přeložka chodníku je navržena v km -0.054 – 0.025 SO 123 z důvodu přeložky silnice III/4273. Chodník je od zrušené křižovatky prodloužen k nově vybudované křižovatce sil. III/4273 (SO122) a větve 3 MÚK Nedakonice (SO 112). Součástí je i úprava terénu za chodníkem k zajištění rozhledu vozidel v místě připojení SO 122 a SO 112 – větev 3 na SO 123.

Délka úpravy je 80m a chodník bude zpevněn zámkovou dlažbou.

Objekt bude v majetku Obce Nedakonice.

SO 123.2 - PŘELOŽKA SILNICE II/427 V KM 21.58- VJEZDOVÁ BRÁNA

Z důvodu zklidnění dopravy a zvýraznění začátku obce je na vjezdu do obce Polešovice navržen dopravní ostrůvek s vychýlením – tzv. vjezdová brána. Spočívá v osazení ostrůvku zabezpečujícího jednostranné vychýlení jízdního pruhu ve směru do obce (forma šikany), tak aby účinek redukce rychlosti byl silnější na řidiče přijíždějícího směrem do obce.

Délka ostrůvku je 36m a bude zpevněn zámkovou dlažbou. Ostrůvek bude osvětlen (SO 123.3)

Objekt bude v majetku Obce Polešovice.

SO 124 – PŘELOŽKA SILNICE II/427 V KM 25.53

K přeložce silnice II/427 dochází z důvodu křížení s dálnicí D55. Přeložka bude s malým odsunem umístěna západně od stávající silnice. Dálnici D55 kříží nadejazdem (SO 213).

Přeložka je projektována jako silnice II. třídy v kategorii S 7,5/60. Celková délka úpravy je 800 m.

Objekt bude v majetku Jihomoravského kraje, správcem bude Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje.

SO 131 – PŘELOŽKA CHODNÍKU V KM 18.25

K přeložení chodníku dochází z důvodu zřízení služebních sjezdů z dálnice D55 které zasahují do stávajícího sjezdu, který odsunem zasáhne do stávajícího chodníku. Přeložka je vedena ve stejných místech jako stávající chodník, pouze je celková délka chodníku zkrácena.

Šířka chodníku je 1,5 m a celková délka úpravy je 46m.

Objekt bude v majetku a správě obce Kostelany nad Moravou.

SO 132 – SJEZD NA MÍSTNÍ KOMUNIKACI V KM 0.12 SO 121

Sjezd slouží k propojení stávající sil. III/4272 (opuštěné) a přeložky sil. III/4272 (SO121) a bude využíván pro přístup ke hřbitovu u obce Nedakonice.

Celková délka sjezdu je 16,92 m.

Objekt bude v majetku a správě obce Nedakonice.

SO 141 – PŘELOŽKA POLNÍ CESTY V KM 18.27

K přeložce stávající polní cesty (SO 141) dochází z důvodu křížení s dálnicí D55. Přeložka bude z větší části umístěna v místě stávající polní cesty. Dálnici kříží podjezdem (SO 202).

Přeložka je projektována jako v kategorii P 6,0/30. Celková délka úpravy je 140 m.

Objekt bude v majetku a správě obce Kostelany nad Moravou.

SO 142 – PŘELOŽKA POLNÍ CESTY V KM 23.24

K přeložce stávající polní cesty (SO 142) dochází z důvodu křížení s dálnicí D55. Přeložka bude umístěna severně od stávající polní cesty. Dálnici kříží nadjezdem (SO 212). Polní cesta slouží pro přístup těžkých vozidel do pískovny (za železniční tratí). Přeložka polní cesty zajistí přístup do území mezi tělesem dálnice a železniční tratí.

Stavební objekt 142 také zahrnuje provizorní vozovku pro napojení polní cesty na koncích na stávající stav, která umožní využívání stávající polní cesty v průběhu stavby přeložky.

Přeložka je navržena v kategorii P 6,0/30 a provizorní vozovka v kategorii P 4,0/30. Celková délka přeložky je 377,91 m.

Objekt bude v majetku a správě městyse Polešovice.

SO 143 – PŘELOŽKA POLNÍ CESTY V KM 25.01

Stávající polní cesta slouží pro přístup k závlahovým studním v majetku Kloboucké lesní s.r.o. K přeložce stávající polní cesty (SO 143) dochází z důvodu křížení s dálnicí D55. Přeložka bude umístěna severozápadně od retenční nádrže (SO 317), dále přechází brodem přes Kladíkovský potok a pokračuje podél Kladíkovského potoka a pod mostem (SO206) kříží dálnici D55. Za mostem se napojuje na stávající stav. Přeložka polní cesty zajistí přístup do území mezi tělesem dálnice a železniční tratí a k závlahovým studním.

Přeložka je projektována jako v kategorii P 4,0/20. Celková délka úpravy je 359,88 m.

Objekt bude v majetku a správě obce Moravský Písek.

SO 144 – PŘELOŽKA POLNÍ CESTY V KM 25.71

K přeložce stávající polní cesty (SO 144) dochází z důvodu napojení stávající polní cesty, která bude ve stavbě 5509 přerušena, na přeložku sil. II/427 (SO124). Přeložka polní cesty bude dokončena ve stavbě 5509 objektem SO 141.

Přeložka je projektována jako v kategorii P 6,0/30. Celková délka úpravy je 200 m.

Objekt bude v majetku a správě obce Moravský Písek.

SO 145 – PŘELOŽKA POLNÍ CESTY V KM 22.59

Stávající polní cesta vede po hrázi Polešovického potoka. K přeložce polní cesty dochází z důvodu křížení stávající polní cesty dálnicí D55. Přeložka je umístěna jižně od stávající polní cesty pod hrází a pod dálnicí D55 je vedena podjezdem (SO 205). Přeložka polní cesty zajistí přístup do území mezi tělesem dálnice a železniční tratí.

Přeložka je projektována jako v kategorii P 5,0/30. Celková délka přeložky je 203,3 m.

Objekt bude v majetku a správě městyse Polešovice.

SO 151 – PROVIZORNÍ VOZOVKA PRO STAVBU SO 123

Provizorní vozovka je navržena z důvodu napojení přeložky silnice II/427 (SO123) na obou koncích na stávající stav. Provoz bude veden kyvadlově.

Volná šířka komunikace je 4,0 m. Provizorní komunikace je složena ze dvou větví, délka větve č. 1 je 173,95 m a délka větve č. 2 je 252,83m.

Objekt bude v majetku a správě zhotovitele stavby.

SO 152 – PROVIZORNÍ VOZOVKA PRO STAVBU SO 124

Provizorní vozovka je navržena z důvodu napojení přeložky silnice II/427 (SO124) na obou koncích na stávající stav.

Volná šířka komunikace je 7,0 m. Provizorní komunikace je složena ze dvou větví, délka větve A je 300,31 m a délka větve B je 255,76 m.

Objekt bude v majetku a správě zhotovitele stavby.

SO 171 – OPRAVY POVRCHU KOMUNIKACÍ

Dokumentace SO 171 řeší návrh oprav vozovek komunikací, po nichž budou vedeny provizorní objízdné trasy (SO 162). Opravy budou zahrnovat odfrézování stávajícího krytu v tl. 0,40m, odstranění zpevnění krajnic, případná výšková úprava obrubníků, poklopů a mříží uličních vpustí, oprava výtluků, položení obrušné vrstvy, zpevnění krajnic šterkodrtí a obnovení vodorovného značení.

8.2. MOSTNÍ OBJEKTY A ZDI

SO 201 - MOST NA D55 PŘES ZLECHOVSKÝ POTOK V KM 17,63

Most SO 201 převádí každý jízdní pás D55 po samostatné konstrukci. Nosná konstrukce je tvořená dodatečně předpjatou monolitickou deskovou konstrukcí konstantní výšky s pravou šikmostí. Most je o třech polích s rozpětím 15 + 21 + 15 m. Celková šířka NK levé i pravé konstrukce je 13,650 m. Spodní stavba je tvořena krajními masívními opěrami a dvěma vnitřními podpěrami. Nosná konstrukce je na krajních opěrách uložena na hrncových ložiscích a na vnitřních podpěrách pomocí vrubového kloubu, u krajních opěr jsou osazeny mostní závěry. Spodní stavba je ze železového betonu. Založení mostu je hlubinné na vrtaných pilotách Ø900 mm. Vnitřní podpěry tvoří dvojice dříví obdélníkového průřezu na společném základu.

SO 202 - MOST NA D55 PŘES POLNÍ CESTU V KM 18,270

Most SO 202 převádí každý jízdní pás D55 po samostatné dilataci oddělené konstrukci. Nosnou konstrukci šikmého mostu tvoří rámová konstrukce, deska rámu má tloušťku uprostřed 600 mm. Teoretické rozpětí je 9,0 m, povrch desky rámu je v střeovitém sklonu 2,5%. Na okrajích rámu se desky napojují svislé části, na které se osadí železobetonová monolitická římsa. Do svislé části budou osazeny přípravky pro kotvení monolitických říms. Most je přesypáný, tloušťka přesypání je 1,215 m. Celková šířka nosné konstrukce je 27,10m v kolmém směru. Spodní stavba je tvořena základovými pásy, které jsou založené na pilotách. Do konstrukce rámu jsou vetknuté rovnoběžné křídla.

SO 203 - MOST NA D55 PŘES DLOUHOU ŘEKU A SIL. III/4273 V KM 20,74

Most SO 203 převádí každý jízdní pás D55 po samostatné konstrukci. Nosní konstrukce mostu tvoří spojitá dvourámová konstrukce o dvou polích z dodatečně předpjatého betonu. Most je o dvou polích s rozpětím 30 + 30 m. Nosní konstrukce má proměnnou výšku. Při opěrách a v poli je výška nosní konstrukce 1,50 m a ve vzdálenosti 10,50 m od líce podpěry se výška náběhem mění na 2,20 m. Celková šířka NK levé i pravé konstrukce je 13,650 m.

Spodní stavba je tvořena krajními masívními opěrami a jednou vnitřní podpěrou. Nosná konstrukce je na krajních opěrách uložena na hrncových ložiscích a na vnitřní podpěře pomocí vetknutí do pilíře, u krajních opěr jsou osazeny mostní závěry. Spodní stavba je ze železového betonu. Založení mostu je hlubinné na vrtaných pilotách Ø900 mm. Vnitřní podpěry tvoří dvojice dřívů obdélníkového průřezu na společném základu.

SO 204 - MOST NA D55 PŘES SILNICI II/427 V KM 21,49

Most SO 204 převádí každý jízdní pás D55 po samostatné konstrukce. Nosná konstrukce je tvořená dodatečně předpjatou monolitickou deskovou konstrukcí konstantní výšky s pravou šikmostí 67,1730 ‰. Most je třípólový s rozpětím 12,0 + 24,0 + 13,0 m. Deska má konstantní výšku 1,2 m. Celková šířka NK levé konstrukce je 14,90 m, resp. pravé konstrukce 13,65 m. Spodní stavba je tvořená krajními opěrami a dvěma vnitřními podpěrami. Nosná konstrukce je na krajních opěrách uložena na všesměrných hrncových ložiscích, na vnitřních podpěrách pomocí vrubových kloubů, u krajních opěr jsou osazeny mostní závěry. Spodní stavba je železového betonu. Založení mostu je hlubinné na vrtaných pilotách Ø 900 mm. Vnitřní podpěry tvoří dvojice dřívů na společném základu.

SO 205 - MOST NA D55 PŘES POLEŠOVSKÝ POTOK V KM 22,58

Most SO 205 převádí každý jízdní pás D55 po samostatné konstrukci. Nosná konstrukce je tvořená dodatečně předpjatou monolitickou deskovou konstrukcí konstantní výšky s levou šikmostí. Most je o třech polích s rozpětím 15 + 21 + 15 m. Celková šířka NK levé i pravé konstrukce je 13,650 m. Spodní stavba je tvořena krajními masívními opěrami a dvěma vnitřními podpěrami. Nosná konstrukce je na krajních opěrách uložena na hrncových ložiscích a na vnitřních podpěrách pomocí vrubového kloubu, u krajních opěr jsou osazeny mostní závěry. Spodní stavba je ze železového betonu. Založení mostu je hlubinné na vrtaných pilotách Ø900 mm. Vnitřní podpěry tvoří dvojice dřívů obdélníkového průřezu na společném základu.

SO 206 - MOST NA D55 PŘES Kladíkovský POTOK V KM 24,850

Most SO 206 převádí každý jízdní pás D55 po samostatné konstrukce. Nosná konstrukce je tvořená dodatečně předpjatou monolitickou deskovou konstrukcí konstantní výšky s pravou šikmostí 50,000 ‰. Most je dvoupolový s rozpětím 25,0 m + 25,0 m. Deska má konstantní výšku 1,1 m. Celková šířka NK levé konstrukce je 14,60 m, resp. pravé konstrukce 13,900 – 14,500 m. Spodní stavba je tvořená krajními opěrami a vnitřními podpěrami. Nosná konstrukce je na krajních opěrách uložena na všesměrných hrncových ložiscích, na vnitřních podpěrách pomocí vetknutí, u krajních opěr jsou osazeny mostní závěry. Spodní stavba je železového betonu. Založení mostu je hlubinné na vrtaných pilotách Ø 900 mm. Vnitřní podpěra je tvořena dvojicí dřívů na společném základu.

SO 211 - MOST NA SILNICI III/4272 PŘES D55 V KM 19,77

Most SO 211 převádí přeložku silnice III/4272 nad D55. Navržená je spojitá předpjatá desková konstrukce tloušťky 1,0 m s vyloženými konzolami, podepřená na dvojici vnitřních podpěr stěnového tvaru a krajních opěrách klasického uspořádání. Nosnou konstrukci šikmého mostu tvoří spojitá desková konstrukce o čtyřech polích z dodatečně předpjatého betonu. Rozměry polí budou 16,0 m + 20,5 m + 20,5 m + 16,0 m. Uspořádání vnitřních podpěr respektuje průjezdný profil D55. Vnitřní podpěry tvoří dvojice dřívů obdélníkového průřezu na společném základu. Konstrukce je na spodní stavbu uložena na hrncových ložiscích, u krajních opěr jsou osazeny mostní závěry. Založení mostu bude hlubinné na železobetonových pilotách Ø 900mm.

SO 212 - MOST NA POLNÍ CESTĚ PŘES D55 V KM 23,20

Most SO 212 převádí polní cestu přes D55. Navržená je spojitá předpjatá desková konstrukce tloušťky 1,0 m s vyloženými konzolami, podepřená podpěrou stěnového tvaru a krajními opěrami klasického uspořádání. Nosnou konstrukci šikmého mostu tvoří spojitá desková konstrukce o dvou polích z dodatečně předpjatého betonu. Rozměry polí budou 27,7 m + 27,7 m. Uspořádání vnitřních podpěr respektuje průjezdný profil D55 (R55). Vnitřní podpěra je tvořena stěnou obdélníkového průřezu. Nosní konstrukce je v místě podpěry vetknutá a u krajních opěr je uložena na spodní stavbu na hrncových ložiskách, u krajních opěr jsou osazeny mostní závěry. Založení mostu bude hlubinné na železobetonových pilotách Ø 900 mm.

SO 213 - MOST NA SILNICI II/427 PŘES D55 V KM 25.41

Most SO 213 převádí každý jízdní pás silnice II/427 po samostatné konstrukce. Nosná konstrukce je tvořena dodatečně předpjatou monolitickou deskovou konstrukcí konstantní výšky s pravou šikmostí 65,1228 g. Most je dvojpólový s rozpětím 2 x 30,60 m. Deska má konstantní výšku 1,2 m. Celková šířka NK je 9,60 m. Spodní stavba je tvořena krajními opěrami a střední podpěrou. Nosná konstrukce je na krajních opěrách uložena na všesměrných hrncových ložiscích, na vnitřních podpěrách pomocí vrubových kloubů, u krajních opěr jsou osazeny mostní závěry. Spodní stavba je železového betonu. Založení mostu je hlubinné na vrtaných pilotách ø 900 mm. Vnitřní podpěra je do základu vetknuta.

8.3. ODVODNĚNÍ PK

SO 301 - DEŠŤOVÁ KANALIZACE R55 V KM 16,70 – 18,25

Dešťová kanalizace SO 301 odvádí srážkové vody z povrchu silnice a mostů v km 16,70 – 18,25. Kanalizace je uložena ve středním dělicím pásu 0.50 m od osy silnice vpravo ve směru staničení SO 101.

Kanalizace tohoto objektu je rozdělena na stoky „A, A1, B a B1“. Stoka A1 se napojuje na stoku A v šachtě Š3A. Objekt od šachty Š2A navazuje na objekt SO311 na příslušné čistící a sedimentační zařízení ORL a část kanalizace až po vyústění do recipientu - Zlechovský potok.

Stoka B1 se napojuje na stoku B v šachtě Š4B. Objekt od šachty Š3B navazuje na objekt SO312 na příslušné čistící a sedimentační zařízení ORL a část kanalizace až po vyústění do recipientu - Zlechovský potok.

Stoky dálničního odvodnění jsou navrženy z plastového potrubí světlosti dle DIN, kruhová pevnost min. SN12. Revizní šachty jsou navrženy kruhové, typové prefabrikované, z betonových dílců, šachetní dno DN1000,

Stoka „A“

V místě Š3A podchytí protisměrnou stoku „A1“, stoka „A“ opustí střední dělicí pás v km 17,559. Kolmo přechází pod silnicí a v místě Š2A (součást SO 301) se napojí na navazující SO311. V místě Š27A podchytí odvodnění mostu SO 201.

Celková délka stoky je 853,21 m: DN 300 - 190,10 m, DN 400 - 334,55 m, DN 500 - 328,56 m. Na stoce je navržených 25 ks kanalizačních šachet.

Stoka „A1“

V místě Š3A se napojí na stoku „A“.

Celková délka stoky je 31,71 m: DN 300 - 31,71 m.

Na stoce je navržena 1 ks kanalizační šachta.

Stoka „B“

V místě Š4B podchytí protisměrnou stoku „B1“, stoka „B“ opustí střední dělicí pás v km 17,696. Kolmo přechází pod silnicí a v místě Š3B (součást SO 301) se napojí na navazující SO312.

V km 17,830 vykříží propust DN 1200 vrchem.

Celková délka stoky je 580,40 m: DN 300 - 280,22 m, DN 400 - 300,18 m

Na stoce je navržených 17ks kanalizačních šachet.

Stoka „B1“

V místě Š4B se napojí na stoku „B“

Celková délka stoky je 25,61 m: DN 300 - 25,61 m

Na stoce je navržena 1 ks kanalizační šachta.

Objekt bude v majetku Ředitelství silnic a dálnic ČR.

SO 302 – DEŠŤOVÁ KANALIZACE R55 KM 18,30-20,265

Dešťová kanalizace SO 302 odvádí srážkové vody z povrchu dálnice v km 18,300-20,265. Kanalizace je uložena ve středním dělicím pásu 0.50 m od osy silnice vpravo, ve směru staničení SO 101. Kanalizace tohoto objektu se dělí na stoky „C, C1“. Stoka „C1“ se napojuje na stoku „C“ v Š1C. Objekt od Š1C navazuje na objekt SO 313 Retenční nádrž s čerpací stanicí v km 19,43. Výtlačné potrubí z SO 313 se napojí na stoku „D“ v SO 303.

Výsledným recipientem stoky je vodoteč Dlouhá řeka.

Stoky dálničního odvodnění jsou navrženy z plastového potrubí světlosti dle DIN, kruhová pevnost min. SN12. Revizní šachty jsou navrženy kruhové, typové prefabrikované, z betonových dílců, šachetní dno DN1000,

Stoka „C“

Celková délka stoky je 1112,45 m: DN 300 - 360,00 m, DN 400 – 520,00 m a DN 500 – 232,45 m. Na stoce je navrženo 30 ks kanalizačních šachet.

Stoka „C1“

Trasa kanalizace vede v SDP, jenom mezi šachtami Š41C – Š42C je vedena v nezpevněné krajinci, vpravo ve směru staničení. V SDP by byla v kolizi s podpěrou mostu SO 211.

Celková délka stoky je 844,10 m: DN 300 – 274,23 m, DN 400 – 265,50 m a DN 500 – 304,37 m.

Na stoce je navrženo 24 ks kanalizačních šachet.

Objekt bude v majetku Ředitelství silnic a dálnic ČR.

SO 303 – DEŠŤOVÁ KANALIZACE R55 KM 20,265-21,47

Dešťová kanalizace SO 303 odvádí srážkové vody z povrchu dálnice v km 20,265-21,47. Kanalizace je uložena ve středním dělicím pásu 0.50 m od osy silnice vpravo, ve směru staničení silnice SO 101. Kanalizace tohoto objektu je rozdělaná na stoky „D, D1 a E“.

Stoka „D“ se napojuje na SO 319 v Š2D (šachta je součástí SO 303). Na stoku „D“ se v šachtě Š3D napojuje stoka „D1“. Výsledným recipientem stoky „D“ je vodoteč Dlouhá řeka.

Stoka „E“ se napojuje na SO 314 v Š3E (šachta je součástí SO 303). Stoka „E“ je vyústěna do vodoteče Dlouhá řeka.

Stoky dálničního odvodnění jsou navrženy z plastového potrubí světlosti dle DIN, kruhová pevnost min. SN12. Revizní šachty jsou navrženy kruhové, typové prefabrikované, z betonových dílců, šachetní dno DN1000,

Stoka „D“

Stoka „D“ je uložena v SDP, v km 20,672 70 opustí střední dělicí pás. Kolmo přechází pod silnicí a v místě Š2D (součást SO 303) se napojí na navazující objekt SO 319. V Š15D (cca 0,50 m nad dnem) se do stoky „D“ zaústí výtlač z retenční nádrže DN 200 (SO 308).

Celková délka stoky je 434,37 m: DN 300 – 157,90 m, DN 400 – 249,73 m a DN 500 – 26,74m.

Na stoce je navrženo 14 ks kanalizačních šachet.

Stoka „D1“

V místě Š3D se napojí na stoku „D“. V místě Š16D podchytí odvodnění mostu SO 203.

Celková délka stoky je 40,00 m – DN 300. Na stoce je navržena jedna kanalizační šachta.

Stoka „E“

Kanalizace je uložena v SDP, v km 20,840 17 opustí střední dělicí pás. Kolmo přechází pod silnicí a v místě Š3E (součást SO 303) se napojí na navazující objekt SO314.

Celková délka stoky je 637,84 m: DN 300 – 219,31 m, DN 400 – 261,32 m a DN 500 – 157,20 m.

Na stoce je navržených 19 ks kanalizačních šachet.
Objekt bude v majetku Ředitelství silnic a dálnic ČR.

SO 304 – DEŠŤOVÁ KANALIZACE R55 KM 21,53-22,54

Dešťová kanalizace SO 304 odvádí srážkové vody z povrchu dálnice v km 21,530 11 - 22,532 21. Kanalizace je uložena ve středním dělicím pásu 0.50 m od osy silnice vpravo, ve směru staničení silnice SO 101. Kanalizace tohoto objektu je rozdělaná na stoky „F, F1“.

Stoka „F“ se napojuje na SO 315 v Š2F (šachta je součástí SO 304). Na stoku „F“ se v šachtě Š3F napojuje stoka „F1“. Výsledným recipientem stoky „F“ je vodoteč Polešovický potok.

Stoky dálničního odvodnění jsou navrženy z plastového potrubí světlosti dle DIN, kruhová pevnost min. SN12. Revizní šachty jsou navrženy kruhové, typové prefabrikované, z betonových dílců, šachetní dno DN1000,

Stoka „F“

Kanalizace je uložena v SDP a v km 22,492,21 opustí střední dělicí pás. Kolmo přechází pod silnicí a v místě Š2F (součást SO 304) se napojí na navazující objekt SO 315. V Š29F (cca 0,50 m nad dnem) se do stoky „F“ zaústí výtlak z retenční nádrže DN 200 (SO 307) a v stejné šachtě se podchytí odvodnění mostu SO 204.

Celková délka stoky je 983,10 m: DN 400 – 184,48 m, DN 500 – 666,00 m a DN 600 – 132,62 m.

Na stoce je navržených 28 ks kanalizačních šachet.

Stoka „F1“

Kanalizace je uložena v SDP. V místě Š3F se napojí na stoku „F“.

Celková délka stoky je 40,00 m – DN 300. Na stoce je navržena jedna kanalizační šachta.
Objekt bude v majetku Ředitelství silnic a dálnic ČR.

SO 305 - DEŠŤOVÁ KANALIZACE R55 V KM 22,63 – 25,50

Dešťová kanalizace SO 305 odvádí srážkové vody z povrchu dálnice a mostů v km 22,63 – 25,50. Kanalizace je uložena ve středním dělicím pásu 0.50 m od osy silnice vpravo ve směru staničení silnice SO 101

Stoky a uliční vpusti UV jsou navrženy tak, aby byl splněn požadavek správce na odvedení vod pouze ze silnice, nikoli z přilehlého terénu. Srážková voda ze silnice odtéká navrženým příčným sklonem dálnice do monolitických betonových žlabů nebo do šterbinových žlabů v místě SDP s jednostranným příčným sklonem silnice a v úsecích podélných spádů nivelety silnice spád < 0.3%.

Kanalizace tohoto objektu je rozdělaná na stoky „G, G1, H a H1“. Stoka G1 se napojuje na stoku G v šachtě Š3G. Objekt od šachty Š2G navazuje na objekt SO316 na příslušné čistící a sedimentační zařízení ORL a část kanalizace až po vyústění do recipientu Kladíkovského potoka.

Stoka H1 se napojuje na stoku H v šachtě Š4H. Objekt od šachty Š3H navazuje na objekt SO317 na příslušné čistící a sedimentační zařízení ORL a část kanalizace až po vyústění do recipientu Kladíkovského potoka.

Stoky dálničního odvodnění jsou navrženy z plastového potrubí světlosti dle DIN, kruhová pevnost min. SN12. Revizní šachty jsou navrženy kruhové, typové prefabrikované, z betonových dílců, šachetní dno DN1000.

Stoka „G“

Kanalizace je uložena v SDP. V místě Š3G podchytí protisměrnou stoku „G1“, stoka „G“ opustí střední dělicí pás v km 24,695. Kolmo přechází pod silnicí a v místě Š2G (součást SO 305) se napojí na navazující SO316. V místě Š58G podchytí odvodnění mostu SO 205.

V km 24,400 vykříží propust DN 1200 vrchem. V km 23,975 vykříží propust DN 1200 vrchem. V km 23,625 vykříží propust DN 1200 vrchem. V km 23,300 vykříží propust DN 1200 vrchem.

V km 22,975 vykříží propust DN 1200 vrchem.

Celková délka stoky je 2119,12 m: DN 400 - 466,32 m, DN 500 - 382,26 m, DN 600 - 440,00 m, DN 800 - 830,55 m.

Na stoce je navržených 57ks kanalizačních šachet.

Stoka „G1“

Kanalizace je uložena v SDP. V místě Š3G se napojí na stoku „G“. V místě Š61G podchytí odvodnění mostu SO 206.

Celková délka stoky je 102,33 m: DN 300-102,33 m

Na stoce je navržených 3ks kanalizačních šachet.

Stoka „H“

Kanalizace je uložena v SDP. V místě Š4H podchytí protisměrnou stoku „H1“, stoka „H“ opustí střední dělicí pás v km 24,969. Kolmo přechází pod silnicí a v místě Š3H (součást SO 305) se napojí na navazující SO317.

Celková délka stoky je 554,16 m: DN 400 -131,02 m, DN 500 - 423,14 m

Na stoce je navržených 16ks kanalizačních šachet.

Stoka „H1“

Kanalizace je uložena v SDP 0.50 m od osy silnice vpravo ve směru staničení silnice SO 101. V místě Š4H se napojí na stoku „H“

Celková délka stoky je 79,93 m: DN 300 - 79,93 m.

Na stoce je navržených 3ks kanalizačních šachet.

Objekt bude v majetku Ředitelství silnic a dálnic ČR.

SO 306 – DEŠŤOVÁ KANALIZACE V KM 18,30

Účelem této kanalizace (SO 306) je převedení srážkové vody z povrchu dálnice (rampa ze SO 101 na So 141) a z přilehlého území z nejnižšího místa v terénu v km 18,30, tak aby byla zajištěna kontinuita odtoku z přilehlého území. Stoka silničního odvodnění je navržena z plastového potrubí světlosti dle DIN, kruhová pevnost min. SN12. Revizní šachty jsou navrženy kruhové, typové prefabrikované, z betonových dílců, šachetní dno DN1000,

Stoka „I“

Stoka „I“ začíná v nejnižším místě km 18,30 dál křížuje polní cestu SO 141, kolmo přechází pod dálnicí SO101 (km 18,300) a vyústí se v patě svahu pod násypem SO101.

Výškové vedení je dáno místem napojení na vtok a zachováním dostatečného krytí v místě křížení s polní cestou (SO141). Podélní sklon kanalizace je 0,3% a celková délka stoky je 146,24 m: DN500. Na stoce je navržených 3ks kanalizačních šachet.

Objekt bude v majetku Ředitelství silnic a dálnic ČR.

SO 307 - DEŠŤOVÁ KANALIZACE MÚK NEDAKONICE

Objekt řeší dešťovou kanalizaci, která zajistí odvodnění křižovatkových větví MÚK Nedakonice. Součástí je i výtlačné potrubí z čerpací stanice do gravitační kanalizace – stoky F SO 304). Celková délka kanalizace je 449,60m .Vlastní čerpací stanice s retenční nádrží je řešena v objektu SO 318.

Navržená kanalizace bude odvádět dešťové vody z vozovky větví a z přilehlých příkopů křižovatky Nedakonice . Vody z přeložky komunikace II/427 do kanalizace odvedeny nebudou. Gravitační kanalizace je navržena z plastového potrubí DN300 SN12, v místě křížení rychlostní komunikace SN16. Součástí stok budou odbočky pro napojení vpustí, potrubí odboček ke vpustím je součástí objektů komunikací.

Výtlačné potrubí z čerpací stanice je navrženo z potrubí 225x20.5, délka potrubí je 118,0 m

SO 308 - VÝTLAČNÁ KANALIZACE KM 19,45 – 20,27

Objekt SO 308 řeší výtlačné potrubí, kterým se bude přečerpávat dešťová voda z čerpací stanice v km 19,45 do stoky D gravitační kanalizace – SO 303.

Výtlačk je navržen z potrubí 225x20,5mm, délka výtlačku je 886,20 m.

Trasa výtlačku začíná za vzdušníkovou šachtou u čerpací stanice v km 19,43 (SO 313) a je navržena v patě náspu podél navržené dálnice D55. Před zaústěním je výtlačk veden kolmo přes vozovku ke gravitační kanalizaci uložené ve středovém pásu komunikace. Výtlačk je zaústěn do koncové šachty stoky D. Po trase jsou navrženy 4 čistící šachty s armaturami pro možnost propláchnutí potrubí pomocí tlakového vozu.

SO 311 – SEDIMENTAČNÍ NÁDRŽ S ORL V KM 17,56

Objekt tvoří odlučovač ropných látek a část stoky „A“ před a za ORL mimo komunikaci až po vyústění do recipientu – Zlechovský potok. Součástí objektu je 54,28 m dlouhý úsek potrubí z plastu DN500, kanalizační šachty Š1A, nádrž ORL a výustní objekt.

ORL je umístěn v násypovém tělese dálnice. Přístup k objektu je zabezpečený navrženým sjezdem (součást SO 101). ORL je nedílnou součástí kanalizace SO 301, stoky A. ORL je navržen s výstupní hodnotou $C_{10} - C_{40}$ do 5 mg/l a průtokem 180 l/s.

Odlučovače lehkých kapalin jsou konstruované jako odlučovače třídy I ve smyslu normy ČSN EN 858-1 a ČSN EN 858-2. Stupeň účinnosti je vyšší jak 99% nebo výstupní hodnoty jsou nižší jak 5 mg/l NEL při kontaminaci vody 4250 mg/l NEL.

ORL je technologicky rozdělen na kalovou část (kalojem) a čistící část (koalescenční odlučovač lehkých kapalin). Jedná se o plnoprůtokové zařízení bez obtoku.

V kanalizační šachtě Š1A se navrhuje osadit nekovová zpětná klapka, která zabrání zpětnému vzduť vody z vodoteče.

Do Zlechovského potoka je zaústěna srážková voda z komunikace – stoka „A“ o celkovém množství $Q=162,25$ l/s.

Objekt bude v majetku Ředitelství silnic a dálnic ČR.

SO 312 – SEDIMENTAČNÍ NÁDRŽ S ORL V KM 17,69

Objekt tvoří odlučovač ropných látek a část stoky „B“ před a za ORL mimo komunikaci až po vyústění do recipientu – Zlechovský potok. Součástí objektu je 57,64 m dlouhý úsek potrubí z plastu DN400, kanalizační šachty Š1B, Š2B, nádrž ORL a výustní objekt.

ORL je umístěn v násypovém tělese dálnice. Přístup k objektu je zabezpečený navrženým sjezdem (součást SO 101). ORL je nedílnou součástí kanalizace SO 301, stoky B. ORL je navržen s výstupní hodnotou $C_{10} - C_{40}$ do 5 mg/l a průtokem 120 l/s.

Odlučovače lehkých kapalin jsou konstruované jako odlučovače třídy I ve smyslu normy ČSN EN 858-1 a ČSN EN 858-2. Stupeň účinnosti je vyšší jak 99% nebo výstupní hodnoty jsou nižší jak 5 mg/l NEL při kontaminaci vody 4250 mg/l NEL.

ORL je technologicky rozdělen na kalovou část (kalojem) a čistící část (koalescenční odlučovač lehkých kapalin). Jedná se o plnoprůtokové zařízení bez obtoku.

V kanalizační šachtě Š1B se navrhuje osadit nekovová zpětná klapka, která zabrání zpětnému vzduť vody z vodoteče.

Do Zlechovského potoka je zaústěna srážková voda z komunikace – stoka „B“ o celkovém množství $Q=109,61$ l/s.

Objekt bude v majetku Ředitelství silnic a dálnic ČR.

SO 313 - RETENČNÍ NÁDRŽ S ČERPACÍ STANICÍ V KM 19,43

Retenční nádrž je umístěna v prostoru s nejnižším místem nivelety silnice v km19,45. Do retenční nádrže je přiváděna kanalizací (SO 302) dešťová voda v množství 328,29 l/s. Tuto vodu je potřeba zadržet a postupně přečerpávat do gravitační kanalizace, kterou bude odvedena přes sedimentační nádrž s ORL (SO 319) do Dlouhé řeky.

Při menších deštích bude přitékající voda rovnou přečerpávána, teprve při větších nátocích bude voda vzdouvána do retence a ta nebude zanášena nánosy. Po dešti bude voda natékat zpět do čerpací jímky.

Navržený objem nádrže je 989 m^3 . Nádrž je navržena podzemní jako soustava z kanalizačních trub PE-HD průměru 2,0 m, délka 7x 45,0 m. Voda bude do jednotlivých sekcí rozváděna přes nátokové šachty DN1000 potrubím DN600. K retenční nádrží náleží i úsek potrubí od soutokové šachty Š1C kanalizace v komunikaci.

Čerpací jímka je navržena rovněž z trouby DN2000 s předpřipravenými otvory pro nátok, výtlak a průchod el. kabelů. Trouba bude obetonována a dno bude vytvarováno spádovým betonem. Jímka bude kryta železobetonovou deskou s montážními otvorem. Pro elektrický rozvaděč bude osazen *pilířek* z bílých cihel, který bude sloužit i pro objekt SOS 491 Systém SOS.

Technologická část čerpací stanice:

V čerpací jímce budou osazena dvě ponorná čerpadla 2x 6,0 kW se spouštěcím zařízením, která se budou střídát v provozu (provozní sestava 1+1). Spínání čerpadel bude automatické v závislosti na výši hladiny. Požadovaný výkon čerpadel je $Q = 20,0 \text{ l/s}$, dopravní výška $h = 13,0 \text{ m}$. Součástí rozvaděče bude řídicí systém technologie ČS, který bude zajišťovat její autonomní automatický provoz, s monitorováním a možností zásahu do chodu technologie ze Střediska správy a údržby dálnic (SSÚD) Napajedla. Přenos dat na SSÚD zajistí SO 493 a SO 488. Připojení objektu na distribuční soustavu NN řeší SO 422.

SO 314 – SEDIMENTAČNÍ NÁDRŽ S ORL V KM 20,825

Objekt tvoří odlučovač ropných látek, retenční nádrž a část stoky „E“ před ORL a za retenční nádrží mimo komunikaci až po vyústění do recipientu – Dlouhá řeka. Součástí objektu je 101,32 m dlouhý úsek potrubí z plastu DN500, kanalizační šachty Š1E, Š2E s klapkou, nádrže ORL, retenční nádrž a výustní objekt.

Odlučovač ropných látek (ORL) je umístěn v násypovém tělese silnice. Přístup k objektu je zabezpečený navrženým sjezdem (součást SO 101). ORL je nedílnou součástí kanalizace SO 303, stoky E. Jedná se o ORL s výstupní hodnotou C_{10-40} do 5mg/l a průtokem 120 l/s.

Odlučovače lehkých kapalin jsou konstruované jako odlučovače třídy I ve smyslu normy ČSN EN 858-1 a ČSN EN 858-2. Stupeň účinnosti je vyšší jak 99% nebo výstupní hodnoty jsou nižší jak 5 mg/l NEL při kontaminaci vody 4250 mg/l NEL. ORL je technologicky rozdělen na kalovou část (kalojem) a čisticí část (koalescenční odlučovač lehkých kapalin). Jedná se o plnoprůtokové zařízení bez obtoku. Nádrže ORL jsou navrženy vodotěsné, prefabrikované, ze železobetonu.

Retenční nádrž (RN) je navržena na odtoku z ORL. Sestavu RN tvoří montované nádrže z prefabrikovaných segmentů, ze železobetonu. Navržený užitečný objem nádrže – $V = 200 \text{ m}^3$. Přítok – DN 500, škrcený odtok – DN 200, bezpečnostní přepad – DN 500. Součástí RN je pákový regulátor odtoku.

RN slouží na zdržení vody a regulování odtoku do recipientu (požadavek správce vodoteče Povodí Moravy s.p.).

Do Dlouhé řeky je zaústěna srážková voda z komunikace – stoka „E“ o celkovém množství $Q=109,71 \text{ l/s}$. Provoz Povodí Moravy požaduje škrcení $Q=50 \text{ l/s}$.

V DUR nebylo škrcení požadováno a teda nebyla v objektu navržena retenční nádrž na zdržení vody.

Objekt bude v majetku Ředitelství silnic a dálnic ČR.

SO 315 – SEDIMENTAČNÍ NÁDRŽ S ORL V KM 22,52

Objekt tvoří odlučovač ropných látek, retenční nádrž a část stoky „F“ před ORL a za retenční nádrží mimo komunikaci až po vyústění do recipientu – Polešovický potok. Součástí objektu je 94,01 m dlouhý úsek potrubí z plastu DN600, kanalizační šachta Š1F, nádrže ORL, retenční nádrž a výustní objekt.

Odlučovač ropných látek (ORL) je umístěn v rozšířené zpevněné části silnice. Přístup k objektu je zabezpečený přímo z dálnice (SO 101). ORL je nedílnou součástí kanalizace SO 304, stoky F. Jedná se o ORL s výstupní hodnotou C_{10-40} do 5mg/l a průtokem 240 l/s.

Odlučovače lehkých kapalin jsou konstruované jako odlučovače třídy I ve smyslu normy ČSN EN 858-1 a ČSN EN 858-2. Stupeň účinnosti je vyšší jak 99% nebo výstupní hodnoty jsou nižší jak 5 mg/l NEL při kontaminaci vody 4250 mg/l NEL. ORL je technologicky rozdělen na kalovou část (kalojem) a čisticí část (koalescenční odlučovač lehkých kapalin). Jedná se o plnopřetokové zařízení bez obtoku. Nádrže ORL jsou navržené vodotěsné, prefabrikované, ze železobetonu.

Retenční nádrž (RN) je navržena na odtoku z ORL. Sestavu RN tvoří montované nádrže z prefabrikovaných segmentů, ze železobetonu. Navržený užitečný objem nádrže – $V = 500 \text{ m}^3$. Přítok – DN 600, škrcený odtok – DN 250, bezpečnostní přepad – DN 600. Součástí RN je pákový regulátor odtoku.

RN slouží na zdržení vody a regulování odtoku do recipientu (požadavek správce vodoteče Povodí Moravy s.p.).

Do Polešovického potoka je zaústěna srážková voda z komunikace – stoka „F“ o celkovém množství $Q=225,54 \text{ l/s}$. Provoz Povodí Moravy požaduje škrcení $Q=30 \text{ l/s}$.

V DUR nebylo škrcení požadováno a teda nebyla v objektu navržena retenční nádrž na zdržení vody.

Objekt bude v majetku Ředitelství silnic a dálnic ČR.

SO 316 – RETENČNÍ NÁDRŽ V KM 24,70

Objekt tvoří 2 ks - odlučovač ropných látek, retenční nádrž a část stoky „G“ mimo komunikaci až po vyústění do recipientu – Kladíkovský potok. Součástí objektu je 31m (2x15,50m) dlouhý úsek potrubí z plastu DN500, kanalizační šachty Š1G, Š2-1G, 2x nádrž ORL, otevřená nádrž RN a výustní objekt.

ORL jsou umístěny v koruně hráze pro retenční nádrž, souběžně s dálnicí SO 101. Přístup k objektu je zabezpečený sjezdem z dálnice (SO 101). ORL je nedílnou součástí kanalizace SO 305, stoky G. ORL sú navrženy s výstupní hodnotou $C_{10} - C_{40}$ do 5 mg/l a průtokem 2x200 l/s.

Odlučovače lehkých kapalin jsou konstruované jako odlučovače třídy I ve smyslu normy ČSN EN 858-1 a ČSN EN 858-2. Stupeň účinnosti je vyšší jak 99% nebo výstupní hodnoty jsou nižší jak 5 mg/l NEL při kontaminaci vody 4250 mg/l NEL.

ORL je technologicky rozdělen na kalovou část (kalojem) a čisticí část (koalescenční odlučovač lehkých kapalin). Jedná se o plnopřetokové zařízení bez obtoku.

Retenční nádrž (RN) je navržena na odtoku z ORL a je nedílnou součástí kanalizace SO 305, stoky G. Je navržena zemní retenční nádrž s možností vsakování se sdruženým objektem na odtoku z nádrže. Odtok z nádrže je regulovaný. Výpočtové přítokové množství do nádrže je 392,39 l/s, škrcený odtok je navržen na 10 l/s. Při případném naplnění nádrže bude voda odtékat přes bezpečnostní přepad sdruženého objektu do odtoku.

Návodní svahy jsou navrženy ve sklonu 1:3 a vzdušní svahy ve sklonu 1:2,5. V koruně bude umístěna obslužná komunikace v celkové šířce 4,0 m se sjezdem do nádrže (jednotná skladba vozovky). Nádrž má podélný sklon 10‰ k odtokovému místu – sdruženému objektu. Dno a břehy nádrže budou provedeny ze zatravněné humusové vrstvy tl. 0,30 m ($K \geq 1 \cdot 10^{-5} \text{ m/s}$) a podklad je navržen z písčito-hlinité zeminy tl. 0,30 m ($K \geq 1 \cdot 10^{-4} \text{ m/s}$).

Nádrž je částečně zahloubena do terénu.

Sdružený objekt je navržen tak, aby umožňoval škrcený odtok z nádrže přes vírový ventil a bezpečnostní přepad vod do odtoku po naplnění nádrže. Objekt je navržen z monolitického železového betonu.

Přístup k retenční nádrži je zabezpečený sjezdem z dálnice SO 101. Na sjezd navazuje obslužná komunikace po hrázi nádrže a sjezd do nádrže (součást SO 316).

Objekt bude v majetku Ředitelství silnic a dálnic ČR.

SO 317 – RETENČNÍ NÁDRŽ V KM 24,95

Objekt tvoří odlučovač ropných látek, otevřená retenční nádrž a část stoky „H“ mimo komunikaci až po vyústění do recipientu – Kladíkovský potok. Součástí objektu je 99,43m dlouhý úsek po-

trubí z plastu DN500, kanalizační šachty Š2H, Š1H, nádrž ORL, otevřená nádrž RN a výustní objekt.

ORL je umístěn v koruně hráze pro retenční nádrž. Přístup k objektu je zabezpečený sjezdem z dálnice (SO 101). ORL je nedílnou součástí kanalizace SO 305, stoky H.

ORL jsou navrženy s výstupní hodnotou $C_{10} - C_{40}$ do 5 mg/l a průtokem 200 l/s.

Odlučovače lehkých kapalin jsou konstruované jako odlučovače třídy I ve smyslu normy ČSN EN 858-1 a ČSN EN 858-2. Stupeň účinnosti je vyšší jak 99% nebo výstupní hodnoty jsou nižší jak 5 mg/l NEL při kontaminaci vody 4250 mg/l NEL.

ORL je technologicky rozdělen na kalovou část (kalojem) a čisticí část (koalescenční odlučovač lehkých kapalin). Jedná se o plnopřítokové zařízení bez obtoku.

Je navržena zemní retenční nádrž s možností vsakování se sdruženým objektem na odtoku z nádrže. Odtok z nádrže je regulovaný. Výpočtové přítokové množství do nádrže je 187,17 l/s, škrcený odtok je navržen na 10 l/s. Při případném naplnění nádrže bude voda odtékat přes bezpečnostní přepad sdruženého objektu do odtoku.

Návodní svahy jsou navrženy ve sklonu 1:3 a vzdušní svahy ve sklonu 1:2,5. V koruně bude umístěna obslužná komunikace v celkové šířce 4,0 m se sjezdem do nádrže (jednotná skladba vozovky). Nádrž má podélný sklon 10‰ k odtokovému místu – sdruženému objektu. Dno a břehy nádrže budou provedeny ze zatravněné humusové vrstvy tl. 0,30 m ($K \geq 1 \cdot 10^{-5}$ m/s) a podklad je navržen z písčito-hlinité zeminy tl. 0,30 m ($K \geq 1 \cdot 10^{-4}$ m/s).

Přístup k retenční nádrži je zabezpečený sjezdem z dálnice SO 101. Na sjezd navazuje obslužná komunikace po hrázi nádrže a sjezd do nádrže (součást SO 317).

Objekt bude v majetku Ředitelství silnic a dálnic ČR.

SO 318 – ČERPAČÍ STANICE MÚK NEDAKONICE

Čerpací stanice SO 318 je umístěna v prostoru křižovatky Nedakonice. Součástí čerpací stanice je i retenční nádrž o objemu 145 m³. Do čerpací nádrže natéká voda z prostoru MÚK Nedakonice. Vody z přeložky silnice II/427 do čerpací stanice vedeny nejsou.

Dešťové vody budou přečerpávány v množství 20,0 l/s do dešťové kanalizace SO 304 a dále budou odtékat přes sedimentační nádrž a ORL do Polešovického potoka.

U retenční nádrž nelze navrhnout bezpečnostní přepad. Pro havarijný stav při zvýšení hladiny nad provozní režim budou sepnuty obě čerpadla a čerpané množství se zvýší na 31,0 l/s.

Konstrukce retenční nádrže s čerpací stanicí je obdobná jako u objektu SO 313. Navrhujeme podzemní *retenční nádrž* tvořenou z kanalizačních trub PE-HD průměru 2,0 m, délka 3x 15,0 m, tj objem 145 m³. Voda bude do jednotlivých sekcí rozváděna přes nátokové šachty DN800 potrubím DN300.

Čerpací jímka je navržena rovněž z trouby DN2000 s předpřipravenými otvory pro nátok, výtlak a průchod el. kabelů. Trouba bude obetonována a dno bude vytvarováno spádovým betonem. Jímka bude kryta železobetonovou deskou s montážními otvorem. Poklop je vytažen 0,25 m nad okolní terén.

Pro elektrický rozvaděč bude osazen *pilířek* z bílých cihel. Pilířek bude sloužit i pro optický rozvaděč (SO 491).

Technologická část čerpací stanice:

V čerpací jímce budou osazena dvě ponorná čerpadla 2x 6,0 kW se spouštěcím zařízením, která se budou střídát v provozu (provozní sestava 2+0). Spínání čerpadel bude automatické v závislosti na výši hladiny. Požadovaný výkon čerpadel je $Q = 20,0$ l/s, dopravní výška $h = 11,2$ m. Součástí rozvaděče bude řídicí systém technologie ČS, který bude zajišťovat její autonomní automatický provoz, s monitorováním a možností zásahu do chodu technologie ze Střediska správy a údržby dálnic (SSÚD) Napajedla. Přenos dat na SSÚD zajistí SO 493 a SO 488. Připojení objektu na distribuční soustavu NN řeší SO 422.

SO 319 – SEDIMENTAČNÍ NÁDRŽ S ORL V KM 20,69

Objekt tvoří odlučovač ropných látek, retenční nádrž a část stoky „D“ před ORL a za retenční nádrží mimo komunikaci až po vyústění do recipientu – Dlouhá řeka. Součástí objektu je 73,42 m dlouhý úsek potrubí z plastu DN500, kanalizační šachty Š1D s klapkou, nádrže ORL, retenční nádrž a výustní objekt.

Odlučovač ropných látek (ORL) je umístěn v násypovém tělese dálnice. Přístup k objektu je zabezpečený navrženým sjezdem (součást SO 101). ORL je nedílnou součástí kanalizace SO 303, stoky D. Jedná se o ORL s výstupní hodnotou C_{10-40} do 5mg/l a průtokem 130 l/s.

Odlučovače lehkých kapalin jsou konstruované jako odlučovače třídy I ve smyslu normy ČSN EN 858-1 a ČSN EN 858-2. Stupeň účinnosti je vyšší jak 99% nebo výstupní hodnoty jsou nižší jak 5 mg/l NEL při kontaminaci vody 4250 mg/l NEL. ORL je technologicky rozdělen na kalovou část (kalojem) a čisticí část (koalescenční odlučovač lehkých kapalin). Jedná se o plnoprávkové zařízení bez obtoku. Nádrže ORL jsou navržené vodotěsné, prefabrikované, ze železobetonu.

Retenční nádrž (RN) je navržena na odtoku z ORL. Sestavu RN tvoří montované nádrže z prefabrikovaných segmentů, ze železobetonu. Navržený užitečný objem nádrže – $V = 220 \text{ m}^3$. Přítok – DN 500, škrcený odtok – DN 200, bezpečnostní přepad – DN 500. Součástí RN je pákový regulátor odtoku.

RN slouží na zdržení vody a regulování odtoku do recipientu (požadavek správce vodoteče Povodí Moravy s.p.).

Do Dlouhé řeky je zaústěna srážková voda z komunikace – stoka „D“ o celkovém množství $Q=119,62 \text{ l/s}$. Provoz Povodí Moravy požaduje škrcení $Q=50 \text{ l/s}$.

Objekt bude v majetku Ředitelství silnic a dálnic ČR.

8.4. TUNELY, PODZEMNÍ STAVBY A GALERIE

Stavba objekty neobsahuje.

8.5. OBSLUŽNÁ ZAŘÍZENÍ, VEŘEJNÁ PARKOVIŠTĚ, ÚNIKOVÉ ZÓNY A PROTIHLUKOVÉ CLONY

701 – PROTIHLUKOVÁ STĚNA KM 20,602 – 21,049 VLEVO

Protihluková stěna je navržena v úseku, kde trasa dálnice prochází v blízkosti okraje zástavby Nedakonice.

Protihluková stěna je navržena jako pevná a trvalá konstrukce. Je umístěna v krajnici rychlostní silnice a na mostě, kde je osazena do vnější římsy. V krajnici je stěna založena na vrtaných pilotách. Konstrukce stěny je tvořená nosnými sloupky s odrazivou výplní na mostě a oboustranně pohltivou výplní v krajnici. Celková délka stěny činí 446 m a je vysoká 3,85 m. Rozteč sloupků činí 4,0 m a na mostě 2,0 m. Únikové otvory jsou řešeny pomocí dveří, na které navazuje únikové schodiště.

8.6. VYBAVENÍ PK

8.6.1. Záchytné bezpečnostní zařízení

Na silničních objektech je v úsecích, kde to vyžadují předpisy (výška násypu, pevná překážka) navrženo osazení ocelového svodidla jednostranného. Ve středním dělicím pásu (v ose) je navrženo ocelové svodidlo oboustranné, u podpěr mostů ve středním dělicím pásu dvě betonová svodidla.

Na krajnici v koruně násypu, km 20,800-21,470, k ochraně vodního zdroje Polešovice – betonové svodidlo, úroveň zadržetí H2.

Součástí mostních objektů je zábradelní svodidlo.

8.6.2. Dopravní značky, dopravní zařízení, zařízení pro provozní informace a telematiku

SO 161 – DOPRAVNÍ ZNAČENÍ R55 A MÚK

Předmětem objektu je dopravní značení hlavní trasy a MÚK, a to včetně portálů. Objekt se skládá ze tří podobjektů.

Objekt bude v majetku Ředitelství silnic a dálnic ČR.

SO 161.1 – PEVNÉ SVISLÉ A VODOROVNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Předmětem podobjektu je svislé a vodorovné dopravní značení, včetně velkoplošných značek a dopravních knoflíků.

SO 161.2 - PORTÁLY DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ

Stavební sestava portálů dopravního značení je tvořena OK portálu a železobetonovým základem s dřikem pro stojky portálů, vytaženým max. 0,1m nad přilehlý terén. Přesný tvar základů bude specifikován v závislosti na zhotoviteli portálů. Vlastní OK portálu tvoří stojka a příčle (břevno) pro dopravní značení z uzavřených svařovaných profilů, šroubovaných v montážních stycích do rámové sestavy. Všechny portály jsou neosvětlené, bez revizních žebříků a lávek. Objekt 161.2 řeší 1 portál.

SO 161.3 – PROMĚNNÉ DOPRAVNÍ ZNAČKY

Bude na portálu v km 20,400 vlevo.

SO 162 – PŘECHODNÁ DOPRAVNÍ OPATŘENÍ BĚHEM VÝSTAVBY

Předmětem SO je svislé dopravní značení objízdných tras a na provizorním napojení D55 na silnici I/50.

Objízdné trasy jsou navrženy u málo zatížených silnic, na kterých dojde v důsledku stavby mostu nebo napojení přeložky na stávající stav k přerušení provozu. Objekt bude v majetku zhotovitele.

Přechodné dopravní značení na provizorním napojení je navrženo pro případ, že by stavba 5508 byla zahájena dříve než stavba 5507.

Objízdná trasa (I) na silnici II/427 a III/4272

Stávající polní cesta propojující obce Boršice a Kostelany nad Moravou kříží nově budovanou D55 v km 18,270. V době výstavby mostu (SO 202) a přeložky polní cesty (SO 141) dojde v tomto místě k úplné uzavírci. Objízdná trasa bude vedena obousměrně po silnici II/427 a III/4272. Celková délka objízdné trasy je 3,7 km, předpokládaná doba je 9 měsíců.

Objízdná trasa (II) na silnici II/422 a III/4273

Při budování přeložky silnice III/4272 (SO 121) bude stávající komunikace v místech napojení na SO 121 uzavřena. Doprava proto bude vedena obousměrně po objízdné trase po sil. III/05018, II/422 a III/4273. Celková délka objízdné trasy je 7,7 km, předpokládaná doba je 9 měsíce.

Objízdna trasa (III) na silnici II/422 a III/4272

Stávající silnici II/4273 propojující obce Nedakonice a Boršice kříží nově budovanou D55 v km 20,770. V době výstavby mostu (SO 203) a přeložky silnice III/4273 (SO 122) dojde v tomto místě k úplné uzavírci. Objízdna trasa bude vedena obousměrně po silnici II/422, III/05018 a III/4272. Celková délka objízdny trasy je 8,8 km, předpokládaná doba je 12 měsíců.

SO 191 – OPLOCENÍ D55 V KM 16.700-25.50

Navržené oplocení ohraničuje dálnici a tvoří zábranu před přímým přístupem zvěře a osob na dálnici, tak aby byly minimalizovány střety živočichů s vozidly. Toto opatření je navrženo v celé délce dálnice, včetně MÚK Nedakonice (SO112).

Oplocení je umístěno v patě násypu zemního tělesa, nebo hraně zářezu (v hraně příkopu), a to 0,50m dovnitř od hranice trvalého záboru. U všech propustků DN 1200 nebo DN 1000 je oplocení převedeno po násypu nad čelem propustku tak, aby byl umožněn průchod živočichů a drobné zvěře propustkem pod R55.

Oplocení je navrženo z drátěného pletiva výšky 1,85 m nad terénem. Rozteč vodorovných drátů se odspodu zvětšuje. Sloupky a vzpěry budou osazeny do betonových patek z prostého betonu C 16/20-XF0, do nezamrzé hloubky.

Celková délka oplocení je 17 600m (včetně branek a bran).

SO 192 – CLONA PROTI OSLNĚNÍ NA D55

Před koncem úseku se trasa D55 přibližuje k železniční trati. K zamezení oslnění strojvůdce bude v km 24,650 – 25,010 na svodidle vlevo umístěna clona proti oslnění délky 360m a výšky 0,60m. Jednotlivé plastové clony jsou umístěny na čtyřhranné tyči délky 4 m, které se připevňují na sloupky ocelového svodidla.

SO 193 – CLONA PROTI OSLNĚNÍ NA SIL. II/427

Trasa silnice II/427 se ve směrovém oblouku přibližuje k železniční trati. K zamezení oslnění strojvůdce bude v km 0,460 – 0,620 vlevo na svodidle umístěna clona proti oslnění délky 163m a výšky 0,60m. Jednotlivé plastové clony jsou umístěny na čtyřhranné tyči délky 4 m, které se připevňují na sloupky ocelového svodidla.

SO 486 - SYSTÉM SOS – ELEKTRICKÉ ZÁVORY NA SJEZDECH

Předmětem projektu je instalace 2ks automatických závor na služebním sjezdu dálnice, které mají umožnit jednoduchým způsobem – pomocí příslušného dálkového ovládání (radiovým signálem), vjezd vozidlům údržby a záchranného systému a zamezit vjezdu neoprávněným.

Dokumentace se zabývá příslušnými pracemi souvisejícími s vlastní instalací závor, instalací indukčních smyček i přípravou dálkového přenosu telemetrických údajů o stavu a poloze automatické závary do střediska údržby dálnice. V závěrečné fázi tohoto SO projekt počítá s provedením příslušné kontroly, včetně seřízení funkce el. závary a telemetrie, tzn. včetně provedení revize elektrického zařízení závor a jejich uzemnění. Dále je obsahem prací i provedení geodetického zaměření a s vyhotovením dokumentace skutečného provedení. Zařízení zůstane po dokončení ve správě ŘSD ČR

SO 487 - SYSTÉM SOS – PŘÍPOJKY NN V KM 18,29 A KM 22,54

Stavební objekt řeší přípojky NN pro „Systém SOS“ v km 18,29 a km 22,54 dálnice D55. V km 18,29 se napojení na el. energii provede ze stávajícího koncového stožáru distribuční sítě nn EON trafostanice u železniční trati ČD poblíž zastávky Kostelany nad Moravou. Přípojka bude využita pro napájení systému SOS a napájení čerpací stanice SO 313. Od rozvaděče s měřením odběru el. energie se provede kabelem AYKY 3x185+95 připojení pojistkové skříně u SO 313 ze které se provede napojení rozvaděče systému SOS.

V km 22,54 se napojení na el. energii provede ze stávajícího koncového stožáru distribuční sítě nn EON na konci obce Polešovice. V místech napojení budou osazeny přípojkové skříně a elektroměrové rozvaděče. Od elektroměrového rozvaděče se kabelem CYKY 4x25 provede napojení rozvaděče systému SOS. Kabele budou uloženy ve výkopu v písčitém loži, při křížení silnic bude kabel uložen v obetonovaných chráničkách. Křížení trati ČD bude provedeno protlakem.

Celková délka přírodních kabelů 2010 m, počet elektroměrových rozvaděčů 2 ks.

Objekt bude v majetku ŘSD ČR.

SO 488 - SYSTÉM SOS – PROVIZORNÍ NAPOJENÍ TELEMATIKY A HLÁSEK NA DISPEČINK

Tento objekt řeší provizorní napojení systému SOS a sběru dat z trasy D55 pro telematiku na dispečink správce, a to do doby, než budou zprovozněny stavby 5506 zajišťující trvalé napojení na dispečink SSÚD Napajedla včetně zprovoznění SSÚD. Správce v současnosti uvádí, že uvedená stavba se má dle předpokladu výstavby D55 řešit z hlediska komunikačního připojení jako stavba připojitelná na sousední stavbu 5507, ve které se předpokládá výstavba provizorní dispečerské ústředny sloužící i pro sousední úseky. V případě, že by stavba 5507 nemohla být zprovozněna v předstihu nebo zároveň se stavbou 5508, potom by úkol zajištění samostatného komunikačního připojení na SSÚD Napajedla připadl na st.5508, což by řešil tento objekt. To by znamenalo přesunutí výstavby dispečerské ústředny do tohoto objektu a provizorní komunikační připojení je potom řešeno kabelovým napojením dispečerské sítě na síť CETIN CR, která se překládá v trase R55. Předpokládá se napojení na přeložku kabelu CETIN v SO461 v km 20,8 nebo vhodněji SO 462 v km 21,57 odkud by bylo možné provizorně se napojit na síť DIS-SOS. Předpokládá se (dle dnešních propozic) hlasové volání z hlásek SOS na IZS (linka 112) a provizorní sběr dat po dat. linkách do sítě ŘSD ČR (kamerový systém na komunikační server SSÚD Ivanovice, data z meteostanic do sítě METIS, data ze sčítačů dopravy na databanku Ostrava a data pro údržbu do ŘSD správa Zlín). V případě, že stavba 5507 bude realizována dle současných předpokladů, bude v tomto objektu řešena pouze překonfigurace systémů SOS a telematiky pro zprovoznění přes stavbu 5507.

Zařízení zůstane po dokončení ve správě ŘSD ČR.

Detailněji je možné tento objekt řešit v dalších stupních projektu se znalostí postupu přípravy sousedních staveb D55 a SSÚD.

SO 489 - SYSTÉM SOS – VYKRÝVACÍ RADIOSTANICE

Tento objekt řeší přípravu pro výstavbu vykrývací radiostanice sloužící pro spojení s vozidly správce tak, aby byla signálem pokryta trasa stavby i přilehlé úseky komunikace na D55. Potřebnost výstavby a přesná poloha vykrývací stanice vyplyne až z mapy pokrytí oblasti stavby 5508 radiovým signálem z hlavní stanice, která bude umístěna na SSÚD Napajedla. Radiovou stanici řeší SO 788 – Radiová síť SSÚD Napajedla. Před zpracováním dalšího stupně projektu (PDPS) musí být proto vypracován průzkum pokrytí trasy radiovým signálem (nutno řešit v rámci SSÚD). V případě, že postačí signál z hlavní stanice k pokrytí trasy D5508, potom se objekt SO 489 zruší. V případě, že nepostačí, potom se v SO 489 připraví ve vhodném místě v trase 5508 vyvedení optického kabelu a napájení NN na 10m stožár (využití jako pro kamery nebo meteostanice). Elektroniku dodá dodavatel hlavní stanice, neboť samostatně nelze objekt realizovat, pouze jen přípravu pro instalaci. Dle projednání se správcem se předběžně navrhuje umístění stanice na stožáru v km 20,717 vpravo /nebo příp. alternativně v km 24,503 vlevo/ poblíž hlásky SOS (vhodný komunikační uzel pro připojení).

SO 491 - SYSTÉM SOS - KABELOVÉ VEDENÍ

Na základě dokumentace pro územní rozhodnutí a dále při zpracování dokumentace pro stavební povolení se ve smyslu ČSN 736101 vybavuje se dálnice D55 vlastními silovými a

sdělovacími kabely (čl.13.7.1). Tímto vzniká páteřní komunikační síť k záchrannému systému SOS hlásek, meteorologických stanic a automatických sčítačů dopravy. Dle výše uvedené ČSN a vyhlášky 104/97Sb, §24 (4) se instalují ve vzdálenosti cca 2km telefonní hlásky záchranného systému SOS (viz SO 492) napojené na zmíněnou síť. Silové části uvedené sítě se dále využívá pro napájení zásuvkových skříní. Tyto se na dálnicích instalují následně využívají k dobíjení bateriových souprav postavených blikáčů k omezení a převedení dopravy u přejezdů středního dělicího pásu a cca 200m před těmito pro potřebná dopravní opatření. Obdobně se instalují ve středním dělicím pásu (SDP) pro potřebu napájení zařízení v krajnici dálnice rozvaděče odbočné. Z uvedené sítě zavedené z SDP do krajnice do hlavních (pravých) hlásek SOS se napájí i další zařízení (kamery, meteostanice, automatické sčítače dopravy,...).

Obsahem objektu je zmíněná výstavba silové i metalické části komunikační sítě v celém úseku stavby s instalací do SDP dálnice. Zařízení systému SOS zůstane ve správě ŘSD ČR.

SO 492 - SYSTÉM SOS – HLÁSKY SOS

Tento stavební objekt řeší výstavbu SOS hlásek, které jsou nasazovány na dálniční a silniční tahy z důvodu bezpečnosti provozu a operativnosti zásahu při řešení krizových a havarijních situací v dopravě. Dále řeší výstavbu řídicích stanic MX a SX pro periférie telematiky DIS-SOS (infoportál ad.).

Dálniční systém DIS – SOS se skládá z hlásek tísňového volání používané v páru, které jsou umísťovány ve vzdálenosti cca 2 km od sebe a to vždy v kombinaci hlavní a vedlejší hlásky. Jádrem hlásky (nebo MX) je řídicí jednotka, jejímž základem je průmyslový procesor se standardními typy komunikačních periférií: RS232, USB, 10/100/1000Mbit Ethernet, MMC Card Slot. Do hlavní hlásky (MX) je vyveden optický kabel OK DIS. Vedlejší hlásky jsou napojené na hlavní hlásku.

Systém SOS je napojený na sousední liniovou stavbu (předpoklad st.5507) až na dispečink SSÚD Napajedla. Provizorní přenos pro komunikaci s dispečinku řeší SO 492 přes SO 488 a var navazující SO 461 nebo 462.

Tab. Umístění hlásek DIS – SOS a MX

| /pravo, km | Vlevo, km | Poznámka (připojené periférie) |
|-----------------------|--|--|
| Hlásky hlavní, 18,500 | | 2x závora |
| | Hlásky vedlejší, 18,500 | ASD |
| | Rozvaděč MX, 19,403 čerpací stanice | řeší SO 422, tento SO dovybavuje; připojeno RM3 |
| | Rozvaděč SX, 20,400 | informační portál |
| Hlásky hlavní, 20,500 | | 2x SX |
| | Hlásky vedlejší, 20,500 | |
| Rozvaděč SX, 20,717 | | kamera, meteo, vykrývací radiostanice |
| | Rozvaděč MX, 21,529 čerpací stanice | řeší SO 422, tento SO dovybavuje |
| Hlásky hlavní, 22,424 | | RM3 |
| | Hlásky vedlejší, 22,424 | |
| Hlásky hlavní, 24,500 | | |
| | Hlásky vedlejší, 24,500 | kamera |

Hlásky komunikují s IZS – tísňové volání v rámci systému INFO35 (linka 112) a data o provozním stavu posílají do datové sítě správce (pro údržbu systému). Hlásky dále slouží pro systémy telematiky DIS-SOS (kamery, sčítače, meteostanice, infoportál, čerpací stanice, varovné značky, vykrývací radiostanice ad.) jako datová komunikační sběrnice.

Zařízení systému SOS zůstane po výstavbě ve správě ŘSD ČR.

SO 493 - SYSTÉM SOS – OPTICKÉ KABELY PRO DIS, SOS A ITS

Na základě dokumentace pro územní rozhodnutí se ve smyslu ČSN 736101 vybavuje rychlostní komunikace vlastními silovými a sdělovacími kabely (čl.13.7.1). Tímto vzniká páteřní napájecí i komunikační síť k záchrannému systému SOS hlásek, meteorologických stanic, kamer a automatických sčítačů dopravy. Pro komunikační část se dle předpisu PPK-KAB v rámci tohoto SO zřizuje optická kabelová síť s označením OK-DIS s výhledovým předpokladem přímé návaznosti na sousední stavbu 5507 a tím i připojení na středisko SSÚD Napajedla. V objektu se provede instalace („zafouknutí“) optického kabelu SM 24 vl. mezi středovou šachtou, resp. poslední hláskou stavby 0507 a poslední šachtou, resp. hlavní hláskou stavby 558 v celkové délce cca 14 km. V trase bude ve dvou případech provedeno optické odbočení do prostoru čerpání dešťových vod, kde bude zajištěn dálkový dohled a ovládání. Mimo hlavního SM optického kabelu dojde v objektu i k instalaci podružného 8 vl. optického MM kabelu mezi hláskou v km 20,500 a informačním portálem a meteostanicí s kamerami v délce cca 150 a 250m.

Zařízení optické sítě zůstává v majetku ŘSD ČR.

SO 494 - SYSTÉM SOS – KABELOVÉ ŠACHTY A PROSTUPY

Tento stavební objekt byl zřízen za účelem vybudovat ve spodní stavbě komunikace systém kabelových chráničů i kabelovodů s komorami a šachtami k pozdější pokládce kabelových vedení (v konci stavby), a to jak v ose dálnice, tak i pro příčná odbočení do její krajnice.

V první části se vychází ze skutečnosti, že se budují přejezdy středního dělicího pásu (SDP) dálnice. Instalují se ve vzdálenosti 2 až 3km, v oblasti křižovek a u větších mostů (dle ČSN 736101 čl. 9.6.2 a 9.9.8). Na těchto se pak pro kabelovou trasu zřídí v rámci tohoto stavebního objektu kabelové prostupy o 6-ti otvorech Ø110mm. V této stavbě se bude jednat celkem 5 ks v délkách à 122 i 137m. Druhou částí je zřízení příčných kabelovodů (4 otvory Ø 90mm) s kotevním blokem a kabelovou komorou pro stojany hlásek systému SOS, které budou instalované na obou vnějších stranách jízdních směrů dálnice ve vzdálenostech po cca 2km. Ve stavbě budou celkem 4 dvojice hlásek SOS. Mimo to budou vybudovány i dva kabelovody poloviční bez komory v krajnici. Do objektu je v této skupině zařazeno i 13 samostatných příčných kabelových prostupů v hlavní trase i přes dálniční nájezdy a sjezdy pro další zařízení (informační portál, mytná stanice, elektrické závory, meteostanice, kamery,...)

Tyto stavební prvky dálnice budou její součástí a zůstanou v majetku ŘSD ČR.

SO 495 - SYSTÉM SOS – TRUBKY PRO OPTICKÉ KABELY

Projekt na pokládku trubek pro optické kabely vedené středním dělicím pásem (SDP) dálnice byl zpracován na základě PD předcházejícího projektového stupně. Dle předpisu ŘSD (PPK-KAB) se pro tento typ a charakter komunikace jedná o trasu dvou dvojic trubek pro optické kabely. Pátá trubka se přidává jako rezerva (možno použít pro komunikační připojení dalších instalovaných zařízení na dálnici během provozu). Vlastní pokládka trubek této stavby zajišťuje pak realizaci části systému "kabelovodu" ve středním dělicím pásu dálnice pro budoucí zatažení ("zafouknutí") optických kabelů. První dvojice trub Ø40 bude sloužit pro optický kabel (DKS) dispečerské komunikační sítě ŘSD propojující jednotlivá pracoviště ŘSD. Druhá barevná dvojice trub Ø32, vedená v ose dálnice, bude využita již v této stavbě pro optický kabel technologické optické sítě systému SOS,DIS (viz SO 493) ke komunikačnímu připojení všech zařízení (hlásky, meteo, ASD, kamera,...). Obsazení, resp. vybavení SDP tohoto úse-

ku dálnice se bude pak shodovat s ostatními komunikacemi sítě silnic a dálnic a zůstane v majetku ŘSD ČR.

SO 496 - SYSTÉM SOS – METEOROLOGICKÁ STANICE

V rámci tohoto SO se na daném úseku stavby dálnice D55 vybuduje meteostanice, která bude sloužit pro zjišťování stavu vozovky, klimatických podmínek a získaná data se budou posílat na dispečink údržby ŘSD pro další zpracování a vyhodnocení. Údaje budou integrovány do informačního systému DIS.

Meteostanice bude provozně-měřicí a bude umístěna km 20,717 vpravo na ocelovém stožáru cca 10m vysokém. Tato METEO stanice bude snímat následující informace:

- Teplota vzduchu, vlhkost vzduchu
- Teplota a stav povrchu vozovky (suchý, mokrý, sníh)
- Bod mrznutí vozovky (posyp)
- Intenzitu srážek a dohlednost
- Směr a rychlost větru
- teplotu tělesa komunikace v zámrzne hloubce

Meteostanice bude komunikačně napojena na rozvaděč SX (řeší SO 492). METEO stanice bude zapojena do nadřazeného systému ŘSD přes systém DIS-SOS – napojena na hlavní hlásku v km 20,500.

Meteostanice zasílají provozní data do datové sítě ŘSD po linkách zřízených prostřednictvím SO 492 – hlásky SOS (provizorně přenos řeší var. přes SO 488 a navazující SO 461 nebo 462).

Zařízení systému SOS zůstane po výstavbě ve správě ŘSD ČR.

SO 498 - SYSTÉM SOS – KAMEROVÝ SYSTÉM

Tento objekt řeší výstavbu kamerových bodů ve vybraných lokalitách trasy D55. Účelem navržené výstavby je získání vizuálního přehledu o stavu povrchu vozovky, aktuálních klimatických jevech, dopravní vytíženosti a stavu dopravy v kritických místech D55, stavby 5508, kde existuje zvýšené riziko vzniku dopravních excesů.

Kamery jsou navrženy s umístěním na 10m stožár zesílené konstrukce vč. typového beton. základu (stožár v km 20,717 řeší SO 496; v km 24,503 řeší tento SO). Kamery jsou navrženy barevné, pevné vždy po dvou na jednom stožáru. Kamery budou doplněny o infra osvětlení pro noční vidění. Datové a silové napojení kamer bude vedeno z přilehlých hlásek SOS a rozvaděče SX.

Tab. Umístění kamer

| Vpravo, km | Vlevo, km | Komunikačně napojeno na |
|------------|-----------|-------------------------|
| 20,717 | - | SX, rozv.na stožáru |
| - | 24,503 | Hlásky vedlejší, 24,500 |

Datový přenos do datové sítě WAN ŘSD bude po linkách zřízených prostřednictvím SO 492 – hlásky SOS na nadřazené dispečinky do aplikace Videobrána ŘSD (provizorní přenos řeší var. přes SO 488 a navazující SO 461 nebo 462). Videobrána zprostředkuje předávání do JSDI a pomocí internetových stránek zpřístupnění NDIC a účastníkům silničního provozu.

Zařízení systému SOS zůstane po výstavbě ve správě ŘSD ČR.

SO 499 - SYSTÉM SOS – SČÍTAČE DOPRAVY

Tento stavební objekt řeší výstavbu automatických sčítačů dopravy (ASD). ASD jsou nasazovány na hlavní dálniční a silniční tahy z důvodu monitorování a klasifikace vozidel. Místa

pro umístění sčítač jsou vybírány tak, aby vždy mezi jednotlivými výjezdy z komunikace byl jeden sčítací bod.

Sčítače dopravy jsou tvořeny vyhodnocovacím zařízením (klasifikátorem), na něhož jsou připojeny indukční smyčky. Indukční smyčky slouží k detekci projetých vozidel. V daném profilu bude ve vozovce uloženo 8 smyček.

V řešeném úseku silnice R55 je elektronika ASD umístěna ve skeletu vedlejší hlásky SOS. Indukční smyčky budou instalovány v uvedeném km jako je umístěna hláska SOS s posunutím o cca 10m ve směru staničení. Přívody ke smyčkám budou vedeny v plastové chrániče přes kabelovou šachtu umístěnou ve SDP.

Tab. Umístění ASD

| /pravo, km | Vlevo, km | Umístěno v |
|------------|-----------|--------------------------|
| --- | 18,500 | Hláska vedlejší km18,500 |

ASD stanice zasílají provozní data do datové sítě WAN ŘSD po linkách zřízených prostřednictvím SO 492 – hlásky SOS (provizorní přenos řeší var. přes SO 488 a navazující SO 461 nebo 462).

Zařízení systému SOS zůstane po výstavbě ve správě ŘSD ČR.

8.6.3. Světelná signalizace

Stavba objekty neobsahuje.

8.6.4. Veřejné osvětlení

SO 123.3 - PŘELOŽKA SILNICE II/427 V KM 21.58 - V.O. VJEZDOVÉ BRÁNY

Osvětlení vjezdové brány bude provedeno pomocí dvou nových světelných míst, umístěných napravo od silnice II/427 do Polešovic. Budou to silniční svítidla pro vtl sodíkovou výbojku 100 W umístěná na ocelových stožárech 8 m s výložníkem 4 m. Dále budou použity dva prosvětlené pružné majáky ke zvýraznění ostrůvku. Světelné místo dále od Polešovic bude opatřeno pojistkovou rozvodnicí pro dva okruhy, kde jištění druhého okruhu bude pro oba prosvětlené majáky. Osvětlení vjezdové brány bude napojeno na soustavu veřejného osvětlení Městyse Polešovice v prvním stávajícím sloupu VO na okraji Polešovic.

Světelná místa budou propojena kabelovým vedením CYKY-J 4x10 mm² v plastové korugované trubce Ø 63/52 mm v pískovém loži 0,08 m pod a 0,08 m nad trubkou, s krytím 0,7 m. Ve vzdálenosti 0,2 m nad ložem bude položena výstražná fólie červené barvy. Pod pískové lože bude položena zemnicí páska FeZn 30x4 mm, kterou budou uzemněny oba stožáry. Pod silnicí bude kabel zatažen v chrániče z obetonované korugované PE trubky Ø 110 s krytím 1 m pod vozovkou.

8.7. OBJEKTY OSTATNÍCH SKUPIN OBJEKTŮ

8.7.1. Objekty přípravy staveniště

SO 011 - PŘÍPRAVA STAVENIŠTĚ

Před zahájením stavby je nutno v obvodu staveniště provést přípravné práce. Jedná se o skrývku ornice a podorničí, odstranění dřevin, kácení lesních porostů a odstranění hrabanky z lesních pozemků, odstranění tělesa a vozovky komunikací, odstranění drnu a odstranění drobných opuštěných objektů v obvodu staveniště. Dále bude součástí objektu podchycení meliorací. Objekt řeší plochy v trvalém a dočasném záboru.

Skrývka kulturních vrstev půdy

Skrývka kulturních vrstev půdy bude provedena na pozemcích charakterizovaných jako zemědělský půdní fond (ZPF) na ploše trvalého a dočasného záboru. Dle rozhodnutí o výjimkách bude možné skrývku ornice provádět v období 1.11. – 31.3. Mocnost skrývky ornice je navržena podle aktualizovaného pedologického průzkumu provedeného v roce 2016. Ornice a podorničí budou po sejmutí uloženy na deponiích v místě stavby.

Sejmuté kulturní vrstvy půdy budou použity na ohumusování svahů silničního tělesa, souvisejících objektů a přilehlých ploch, rekultivaci ploch dočasného záboru a rekultivaci opuštěných komunikací. Přebytek ornice a podorničí bude použit na rekultivaci vytípaných pozemků v blízkosti stavby.

Na pozemcích charakterizovaných jako ostatní bude provedena skrývka drnu a urovnání terénu. Odstraněný drn se využije na výškové úpravy terénu.

Kácení mimolesní zeleně

Při přípravě území bude nutno kácet stávající mimolesní zeleň. Zeleň bude odstraňována na plochách trvalého a dočasného záboru. Dřeviny budou káceny dle rozhodnutí o výjimkách v době vegetačního klidu a mimo dobu hnízdění, tj. 1.11.- 1.2. Po skácení je nutno odstranit také pařezy, smýcené křoviny a porosty musí být odstraněny s kořeny a shrnuty na deponii, kde mohou být drceny, příp. štěpkovány.

Při kácení dřevin je nutno v maximální možné míře se snažit o zachování stávajících porostů. Na skládkách, u dočasných záborů kácet pouze v nejnútnejších případech, ostatní stromy ochránit před vlivem stavební činnosti.

Odstranění lesního porostu a hrabanky

U lesních pozemků je nutné na plochách trvalého a dočasného záboru odstranit lesní porosty a hrabanku. Po vykácení stromů a odstranění pařezů bude skryta lesní hrabanka. Skrytá lesní hrabanka bude deponována na skládkách odděleně od ornice. Po ukončení výstavby nové komunikace bude v rámci ohumusování lesní hrabanka vrácena na těleso a přilehlé okolí nové komunikace převážně v prostorách lesa.

Odstranění stávajících vozovek, zpevněných ploch, polních cest

V rámci tohoto objektu budou v celém prostoru staveniště odstraněny živičné vozovky včetně podkladních vrstev. Rozebrané stmelené vrstvy vozovky budou po odfrézování nabídnuty správci komunikace a odvezeny přímo na recyklaci dle určení správce komunikace nebo budou odvezeny na skládku. Nestmelené podkladní vrstvy mohou být použity do násypů. Dále budou odstraněny nezpevněné polní a lesní cesty. Odstraněné vrstvy budou použity na výškové úpravy terénu (mimo násypová tělesa komunikací).

Přeložky meliorací

Součástí SO 011 je návrh řešení úprav stávajících meliorací dotčených stavbou 5508. V rámci zjišťování podkladů se nepodařilo zjistit podrobnější informace o stavu a průběhu odvodňovacího systému, technická dokumentace POZ (podrobné odvodňovací zařízení) není k dispozici. Jediným orientačním podkladem jsou neaktualizovaná historická data, která pořídila dříve ZVHS digitalizací analogových map 1:10000 (2003 – 2007). Vzhledem k tomu, že neexistuje evidence meliorací odvodnění a jejich následných změn od doby pořízení těchto dat, nemusí data odpovídat skutečnému rozsahu na jednotlivých pozemcích.

Je navrženo podchycení záchytnými drény vedenými podél tělesa D55. Drén bude vyústěn buď do související vodoteče nebo převeden kolmo pod D55 a napojí se na hlavní odvodnění na druhé straně dálnice. Podchycení drény je navrženo tak, aby celkový systém odvodnění v jednotlivých lokalitách nebyl změněn, systém odvodnění byl fungující, množství vod zůstane stejné. Přesný rozsah bude určen při realizaci.

Potrubí záchytných drénů je navrženo plastové perforované DN200, bude uloženo přibližně v hloubce 1,20 m tak, aby bylo možno podchytit vody ze stávajících sběrných a svodných drénů. Pod komunikací plastové plnostěnné DN300. Ve vzdálenostech cca 120 - 150 m jsou na trasách záchytných drénů umístěny revizní drenážní šachty. Na potrubí jsou navrženy typové meliorační šachty z prefabrikátů o průměru 800 mm. Šachty budou ukončeny 400 – 500mm nad terénem. V místě podchodu pod komunikací jsou navrženy typové prefabrikované kanalizační šachty DN1000.

Návrh úseků:

| | | |
|---|----------------|-------------------|
| Přeložka meliorací na k.ú. Staré Město | km ZÚ- 17,6 | Větev „A“ |
| Přeložka meliorací na k.ú. Kostelany n.M. | km 17,6 – 18,7 | Větev „B“ |
| Přeložka meliorací na k.ú. Nedakonice | km 18,7 – 22,3 | Větev „C“ |
| Přeložka meliorací na k.ú. Polešovice | km 22,3 – 24,4 | Větev „C, D1, D2“ |
| Přeložka meliorací na k.ú. Moravský Písek | km 24,4 – KÚ | Větev „D2“ |

8.7.2. Objekty vodohospodářské

SO 351 – PŘELOŽKA KORYTA ZLECHOVSKÉHO POTOKA V KM 17,63

Jedná se o řešení úpravy koryta a návrh příčného řezu toku pod mostem SO 201, včetně navázání na stávající koryto vodoteče. Celková délka přeložky je 221,74m. Součástí objektu je provizorní obtok po dobu stavby, je navržen jako zemní otevřené koryto.

Situačně a výškově je trasa vedena téměř v původní trase. Je navržen lichoběžníkový tvar koryta se šířkou ve dně 3,5m se sklony svahů 1:1,5. Koryto pod mostem bude opevněno v celém profilu rovinaninou z balvanů o váze 80 – 200 kg, opevnění bude ukončeno betonovými prahy 0,5x0,7m a napojeno na přírodní koryto přechodovým klínem ze stejného materiálu. Opevnění u výustního objektu (VO) kanalizace SO 312 bude provedeno kamennou dlažbou tl.150mm do betonového lože tl. 200mm, s vyspárováním 3cm do hloubky líce dlažby, min 1m před a 2m za VO. Opevnění výustních objektů SO 311, SO 312, SO 011 v místě profilu koryta a opevnění pod mostem SO 201 je součástí tohoto objektu. V místě navázání na stávající koryto je navrženo pročištění 20m nad i pod navrženou přeložkou tak, aby byl zajištěn bezproblémový průtok.

Přístup pro obsluhu koryta min 3m široký pruh je zajištěn na levém břehu (v místě navrženého obtoku). Skrývka kulturních vrstev půdy bude provedena v SO 011. Zásyp obtoku i nevyužití části stávajícího toku je součástí SO 351. Rekultivaci ploch dočasného záboru a ploch v místě zásypu obtoku a stávajícího koryta řeší SO 812 (navezení ornice, urovnání terénu, orba). Po dokončení technické rekultivace bude provedena biologická rekultivace zatravněním.

Správce objektu: Lesy České republiky, s.p. správa toků
ID Toků: 1194938

Vegetační úpravy

Zatravnění přilehlých ploch bude provedeno ihned po jeho vybudování a ohumusování. Podél pravého břehu, cca 1 m za hranou koryta jsou vysazena krátká stromořadí. Stromy budou vysazovány na konečnou vzdálenost 8 m.

SO 352 – PŘELOŽKA KORYTA DLOUHÉ ŘEKY V KM 20.70

Jedná se o řešení úpravy koryta a návrh příčného řezu toku pod mostem SO 203, včetně navázání na stávající koryto vodoteče. Celková délka přeložky je 197m. Součástí objektu je provizorní obtok po dobu stavby, je navržen jako zemní otevřené koryto, ve střední části využívá původní koryto.

Situačně je trasa vedena v nové poloze, výškové řešení respektuje podélný profil koryta po vyčištění.

Je navržen lichoběžníkový tvar koryta se šířkou ve dně 2,6m se sklony svahů 1:1,5. Koryto pod mostem bude opevněno v celé profilu kamennou dlažbou tl.150mm do betonového lože tl.200mm, s vyspárováním 3cm do hloubky líce dlažby (požadavek ekologů), min 2m před a 2m za mostem. Opevnění bude protaženo za výustní objekt (VO) kanalizace SO312. Opevnění bude ukončeno betonovými prahy 0,5x0,7m. V běžné trase nad i pod mostem bude opevnění provedeno z kamenné rovnániny (váha kamene min 80kg) s proštěrkováním a hrubým urovnáním líce. Kamenná rovnánina bude protažena až za zaústění a vyústění provizorního koryta. V horní části přeložky v km 0,170 je navržen kamenný spádový stupeň výšky 0,50m z důvodu dorovnání nivelety dna koryta s navazující částí, rozdíl je způsoben nahrazením meandrující části stávajícího koryta přeložkou v jiné poloze. Opevnění výustních objektů SO314 a SO319 v místě profilu koryta a opevnění pod mostem SO203 je součástí tohoto objektu. V místě navázání na stávající koryto je navrženo pročištění 20m nad i pod navrženou přeložkou tak, aby byl zajištěn bezproblémový průtok. Přístup pro obsluhu koryta min 3m široký pruh je zajištěn na pravém břehu.

Skrývka kulturních vrstev půdy bude provedena na pozemcích charakterizovaných jako zemědělský půdní fond (ZPF) na ploše trvalého a dočasného záboru do 5let v objektu přípravy území SO 011. Zásyp obtoku i nevyužití části stávajícího toku je součástí SO351. Rekultivaci ploch dočasného záboru a ploch v místě zásypu obtoku a stávajícího koryta řeší SO 812 (navezení ornice, urovnání terénu, orba). Po dokončení technické rekultivace bude provedena biologická rekultivace zatravněním.

Správce objektu: Povodí Moravy, s.p.
ID Toku: 10185722

Vegetační úpravy

Zatravnění přilehlých ploch bude provedeno ihned po jeho vybudování a ohumusování. Podél levého břehu, cca 1 m za hranou koryta jsou vysazena krátká stromořadí. Stromy budou vysazovány na konečnou vzdálenost 8 m.

SO 353 – ÚPRAVA POLEŠOVICKÉHO POTOKA V KM 22.58

Jedná se o řešení úpravy koryta a návrh opevnění toku pod mostem SO 205, včetně navázání na stávající koryto vodoteče. Celková délka přeložky je 46m.

Situačně je trasa vedena ve stejné poloze, výškové řešení respektuje podélný profil stávajícího koryta po vyčištění. Zvláštností Polešovického koryta v místě křížení s D55 je vedení částečně nad terénem v umělém násypu (stávající stav). Je navržen lichoběžníkový tvar koryta se šířkou ve dně 1,1m se sklony svahů 1:2, tvar koryta odpovídá stávajícímu stavu. Koryto pod mostem bude opevněno v celém profilu kamennou dlažbou tl.150mm do betonového lože tl. 200mm, s vyspárováním 3cm do hloubky líce dlažby (požadavek ekologů), min 2m před a 2m za mostem. Opevnění bude protaženo za výustní objekt (VO) kanalizace SO315. Opevnění bude ukončeno betonovými prahy 0,5x0,7m. Opevnění naváže na stávající stav, dno i svahy jsou zpevněny betonovými dlaždicemi, svahy do výšky cca 0,40m, dále ohumusovány, zatravněny. V místě navázání na stávající koryto je navrženo pročištění 20m nad i pod navrženou přeložkou tak, aby byl zajištěn bezproblémový průtok. Přístup pro obsluhu koryta min 3m široký pruh je zajištěn na pravém břehu po stávající nezpevněné cestě.

Správce objektu: Povodí Moravy, s.p.
ID Toku: 10200450

SO 354 – ÚPRAVA Kladíkovského POTOKA

Jedná se o řešení úpravy koryta ve stávající trase a návrh příčného řezu toku pod mostem SO 206, včetně navázání na stávající koryto vodoteče. Celková délka přeložky je 209m.

Kladíkovský potok patří k nejméně kapacitním vodotečím, které stavba zahrnuje. Stávající koryto je v horní části toku dobře znatelné, avšak v místě budoucí stavby je v celém profilu zanešeno, koryto se ztrácí v pruhu travin, křoví a náletových stromů o šířce cca 10m. Mezi

propustkem pod polní cestou a propustkem pod ČD nabývá původní tvar, koryto je zanešeno částečně, propustek pod ČD je průchodný, zanešen částečně, propustek pod polní cestou zanešen, téměř neprůtočný.

Projektant prověřil na základě doměření propustku pod ČD návrh nivelety koryta v min spádu $I=20/00$ až na konec úpravy za vyústění kanalizace SO316, toto místo bylo limitní pro návrh sklonu koryta. Vzorový příčný řez koryta respektuje tvar stávajícího horního úseku Kladíkovského potoka, který je již upraven (Povodí Moravy 08/2012, km 0,980 – 1,580 staničení Kladíkovského potoka po mostek silnice Moravský Písek- Polešovice). Je navrženo lichoběžníkové koryto se šířkou ve dně 1m, sklony svahů 1:1,5. Koryto pod mostem bude opevněno v celém profilu kamennou dlažbou tl. 150mm do betonového lože tl. 200mm, s vyspárováním 3cm do hloubky líce dlažby (požadavek ekologů), min 2m před a 2m za mostem. Opevnění bude protaženo za výustní objekt (VO) kanalizace SO317. Opevnění bude ukončeno betonovými prahy $0,5 \times 0,7$ m. V běžné trase nad i pod mostem bude opevnění provedeno z kamenné rovinaniny (váha kamene min 80kg) s proštěrkováním a hrubým urovnáním líce.

Opevnění výustních objektů SO316 a SO317 místě profilu koryta a opevnění pod mostem SO206 je součástí tohoto objektu. V místě navázání na stávající koryto je navrženo pročištění 20m nad i pod navrženou přeložkou tak, aby byl zajištěn bezproblémový průtok.

V km 0,018 SO 354 je navržen propustek pod polní cestou DN1000 (součástí SO143). V km 0,155 je navržen brod na polní cestě (součástí SO143). Přístup pro obsluhu koryta min 3m široký pruh je zajištěn na levém břehu po polní cestě.

Skrývka kulturních vrstev půdy bude provedena na pozemcích charakterizovaných jako zemědělský půdní fond (ZPF) na ploše trvalého a dočasného záboru do 5let v objektu přípravy území SO 011. Zásyp nevyužitě části stávajícího toku je součástí SO351. Rekultivaci ploch dočasného záboru a ploch v místě stávajícího koryta řeší SO 812 (navezení ornice, urovnání terénu, orba). Po dokončení technické rekultivace bude provedena biologická rekultivace zatravněním.

Správce objektu: Povodí Moravy, s.p.

ID Toku: 10194731

Vegetační úpravy

Zatravnění přilehlých ploch bude provedeno ihned po jeho vybudování a ohumusování. Podél pravého břehu, cca 1 m za hranou koryta jsou vysazena krátká stromořadí. Stromy budou vysazovány na konečnou vzdálenost 8 m.

SO 381 – PŘELOŽKA ZÁVLAHOVÝCH STUDNÍ V KM 24,40 – 24,60

Stávající závlahové studny nacházející se v projektované trase či její bezprostřední blízkosti slouží pro zásobování vodou Velkoškolku Kladíkov ve vlastnictví Kloboucké lesní, s.r.o. Závlahové studny – stávající exploatované vrty HV-6 a HV-7 se nacházejí v bezprostřední blízkosti železniční trati Přerov - Břeclav, mezi silnicí II/427 a železnicí.

V případě realizace stavby 5508 bude stávající hydrogeologický vrt HV7 zlikvidován a nahrazen zdrojem jiným. V úvahu připadá realizace nového hydrogeologického vrtu či zdroj vody z těžby štěrkopísku.

Nově navrhovaný hydrogeologický vrt HV7A je situován s ohledem na hydrogeologické poměry, stávající vodárenskou infrastrukturu a majetkoprávní vztahy do prostoru mezi projektovanou dálnicí a železniční trať. Přístup k vrtu bude zajištěn prostřednictvím obslužné komunikace (polní cesty SO 143).

Součástí zajištění nového zdroje vody pro Klobouckou lesní je nejen realizace samotného hydrogeologického vrtu HV7A, ale rovněž i ověření jeho kvantitativních a kvalitativních parametrů. Jeho napojení na stávající vodárenskou infrastrukturu je předmětem samostatného stavebního objektu (SO 348).

Předpokládaná hloubka hydrogeologického vrtu je 10 m, vrt bude hydrogeologicky úplný, tj. bude ukončen v nepropustném podloží. Vrt bude vystrojen PVC zárubnicí o průměru 200 mm, která bude v úseku výskytu hydrogeologického kolektoru perforována. Perforovaná

část zárubnice bude obsypána práným tříděným štěrkem frakce 4-8 mm. Plná zárubnice bude vyvedena 40 – 80 cm nad terén, zatěsněna jílem, aby nedocházelo k zatékání povrchové vody do vrtu a opatřena uzamykatelným zhlavím, které bude obetonováno.

SO 391 – MONITOROVACÍ SYSTÉM PODZEMNÍCH VOD

V předmětném úseku stavby 5508 byl realizován předběžný (INSET, 2003) i podrobný geotechnický průzkum (INSET, 2011, 2012). V obou etapách výše uvedených průzkumných prací byly realizovány průzkumné hydrogeologické vrtý, které byly zařazeny do monitoringu pohybu hladin podzemních vod.

V období od prosince 2012 do října 2014 byl firmou Inset realizován v oblasti stavby 5508 další hydrogeologický monitoring. Na základě informací z ŘSD Zlín, hydrogeologický monitoring v projektované trase 5508 pokračuje a navázal na měření z roku 2014.

Některé z nově realizovaných vrtů podrobného průzkumu byly určeny pro staveniště mostních objektů a budou v průběhu realizace stavby zničeny. Nicméně i tak se v zájmovém prostoru nachází dle projektové dokumentace dostatečné množství hydrogeologických monitorovacích objektů, prostřednictvím kterých mohou být kvantitativní a kvalitativní parametry zájmového Na základě výše uvedených skutečností bylo navrženo 12 stávajících monitorovacích vrtů, které budou zahrnuty do monitorovací sítě stavby 5508. Jedná se o tyto objekty: **HJ219/1** a **HV9** (oba staničení km cca 17,600), **HV8** (staničení cca km 19,800), **HJ272/1** (oba staničení cca 20,730), **HV6** (staničení cca km 21,225), **HV4** (staničení cca km 27,750), **HV3** (staničení cca 22,700), **HV2** (staničení cca km 23,260), **HJ350** (staničení cca km 23,551), **HJ375** (staničení cca 24,395), **HJ446** (staničení cca km 24,690) a **HV1** (staničení cca km 25,480).

Představební kvantitativní monitoring by zahrnoval období minimálně 1 rok před zahájením stavebních prací a byl by prováděn v měsíčním intervalu. V případě nutnosti detailnějších informací o pohybu hladiny podzemní vody v místech definovaných stavbou je možné osadit vybrané monitorovací objekty registračními přístroji s kontinuálním záznamem pohybu hladiny podzemní vody.

Stavební monitoring po dobu výstavby navrhujeme provádět s měsíční četností. V případě realizace zářezů nebo násypů i častěji, v závislosti na postupu prací.

Postavební monitoring navrhujeme provádět v délce trvání 2 roky po ukončení výstavby, s četností 4x ročně.

Vzorky vody budou odebrány:

- z monitorovacích vrtů dynamicky (začerpáním),
- z využívaných studní staticky (z kohoutku), z nevyužívaných dynamicky,
- z povrchových toků staticky (náběrem).

Vyhodnocení monitoringu: Kvantitativní i kvalitativní monitoring by měl být průběžně vyhodnocován formou ročních zpráv a případně - s ohledem na zjištěné skutečnosti by mělo dojít k jeho operativnímu doplnění.

8.7.3. Objekty elektro a sdělovací

SO 401 - PŘELOŽKA VEDENÍ VVN V KM 17.73

Projektovaná dálnice D55 křížuje v km 17.73 vedení vvn V 547/5540 Pánov / Kunovice-ČD Nedakonice. V místě křížení mezi stožáry 1-2 je silnice vedena v násypu a z tohoto důvodu je nutno upravit výšku vedení v místě křížení. Úprava bude provedena výměnou stožáru č. 1 za nový typ vyšší o 3 metry. Stožár bude umístěn v ose vedení 10 m od původního stožáru směrem k projektované silnici.

SO 402 - PŘELOŽKA VEDENÍ VVN V KM 21.01

Projektovaná dálnice D55 křížuje v km 21,01 vedení vvn V 5540/546 Kunovice-ČD Nedakonice/Otrokovice. V místě křížení mezi stožáry 1-2 je silnice vedena v násypu a z tohoto důvodu je nutno upravit výšku vedení v místě křížení. Úprava bude provedena výměnou stožáru č. 1 za nový typ vyšší o 6 metrů. Stožár bude umístěn v ose vedení 10 m od původního stožáru směrem k projektované silnici.

SO 403 – BEZPEČNOSTNÍ ZÁVĚSY NA VEDENÍ VVN V KM 0.73 SO 123

Výstavba dálnice D55 si vyžádá úpravu silnice II/427. Projektovaná přeložka silnice II/427 bude křížovat v km 0,73 vedení vvn V545/547 Kyjov-Otrokovice/Pánov- ČD Nedakonice mezi stožáry č. 155 typ V a č. 156 typ N. Nosní stožár č. 156 je nyní vyzbrojen jednoduchými závěsy, které budou v rámci objektu SO 403 změněny na dvojité. Výška vodičů nad projektovanou silnicí II/427 splňuje požadavek ČSN EN 50341 a NNA.

SO 412 – PŘELOŽKA VENKOVNÍHO VEDENÍ VN 22 KV V KM 17.80 - 21.70

Stávající kmenové vedení VN 50 bude přeloženo ve třech úsecích, kde dochází ke kolizi s dálnicí.

V prvním úseku bude vedení přeloženo v rozsahu 16 podpěrných bodů (č.179 – 194), ve druhém úseku v rozsahu 8 podpěrných bodů (č.169 – 173) s novým křížením silnice III/4272, ve třetím úseku v rozsahu 8 podpěrných bodů (č.149 – 158) s novým křížením rychlostní silnice R55. Výška křížujícího vedení nad niveletou projektované dálnice a nad niveletou ostatních silnic bude min. 6,6 m.

Demontované kovové části starého vedení budou odvezeny do výkupny sběrných surovin, nekovové na skládku.

Přeložka kmenového vedení bude provedena kompletně novými lany 3x AlFe110/22.

Rozvodná soustava VN: 3, ~ 50 Hz , 22 kV/IT

Námrazová oblast: N1 – dle ČSN EN 50 423

Návětrná oblast: II

Délka přeložky:

demontáž 3150 m vodiče 3 x 95 AlFe

montáž 3235 m vodiče 3 x AlFe 110/22

Stožáry:

demontáž: betonový - 27 ks

ocelový příhradový - 2 ks

montáž: betonový - 26 ks

ocelový příhradový - 4 ks

Správce a vlastník objektu: E.ON Distribuce, a.s.

SO 413 – PŘELOŽKA VENKOVNÍHO VEDENÍ VN 22 KV V KM 20.26

Za stávajícím křížením železniční tratě dojde ke křížení kmenového vedení VN745 s novou dálnicí D55. Při tom ale dojde ke kolizi podpěrného bodu č.44 se stavbou.

Podpěrný bod bude nahrazen v rámci stávajícího vedení novými body před a za místem křížení projektované dálnice.

Rozvodná soustava VN: 3, ~ 50 Hz , 22 kV/IT

Námrazová oblast: N1 – dle ČSN EN 50 423

Návětrná oblast: II

Délka přeložky:

demontáž 133 m vodiče 3 x 95 AlFe

montáž 133 m vodiče 3 x AlFe 110/22

Stožáry

demontáž: betonový - 1 ks

montáž: betonový - 2 ks
Správce a vlastník objektu: E.ON Distribuce, a.s.

SO 414 - PŘELOŽKA VENKOVNÍHO VEDENÍ VN 22 KV V KM 21.38

Stávající vedení VN 50 Odbočka Nedakonice Padělky a přípojka Nedakonice T1 ČD budou přeložena v rozsahu 5 podpěrných bodů tak, aby nedošlo ke kolizi s MÚK Nedakonice. Při tom bude provedeno nové křížení sil. II/427 a III/4273. Výška křížujícího vedení nad niveletou těchto silnic bude min. 6,6 m. V rámci této přeložky budou také přeloženy dva úsečníky. Demontované kovové části starého vedení budou odvezeny do výkupny sběrných surovin, nekovové na skládku.

Rozvodná soustava VN: 3, ~ 50 Hz , 22 kV/IT
Námrazová oblast: N1 – dle ČSN EN 50 423
Návětrná oblast: II

Délka přeložky:
demontáž: vodiče 3 x 35 AlFe 530 m
montáž: vodiče 3 x AlFe 42/7 560 m

Stožáry:
demontáž: betonový - 4 ks
ocelový příhradový - 1 ks
montáž: betonový - 2 ks
ocelový příhradový - 1 ks

ÚO:
demontáž: - 2 ks
montáž: - 2 ks

Správce a vlastník objektu: E.ON Distribuce, a.s.

SO 415 - PŘELOŽKA VENKOVNÍHO VEDENÍ VN 22 KV V KM 0.58 SO 123

Stávající vedení VN 50 Odbočka Polešovice bude v místě křížení s SO123 Přeložka silnice II/427 v km 21.58 přeloženo ve stávající trase tak, aby umístění podpěrných bodů respektovalo těleso silnice a aby bylo dosaženo vyhovující výšky nad niveletou křížené přeložené silnice, tj. min. 6,6 m.

Demontované kovové části starého vedení budou odvezeny do výkupny sběrných surovin, nekovové na skládku.

Rozvodná soustava VN: 3, ~ 50 Hz , 22 kV/IT
Námrazová oblast : N1 – dle ČSN EN 50 423
Návětrná oblast: II

Délka přeložky :
demontáž: vodiče 3 x 50 AlFe 245 m
montáž: vodiče 3 x AlFe 42/7 245 m

Stožáry:
demontáž: betonový - 2 ks
montáž: betonový - 2 ks

Správce a vlastník objektu: E.ON Distribuce, a.s.

SO 416 - PŘELOŽKA VENKOVNÍHO VEDENÍ VN 22 KV V KM 22.60

Odbočka z VN 50 izolovanými jednoduchými vodiči, bude v místě křížení s dálnicí přeložena směrově i výškově tak, aby umístění podpěrných bodů respektovalo těleso rychlostní silnice a most přes Polešovický potok a aby bylo dosaženo vyhovující výšky nad niveletou křížené projektované dálnice, tj. min. 6,6 m.

Demontované kovové části starého vedení budou odvezeny do výkupny sběrných surovin, nekovové na skládku.

Rozvodná soustava VN: 3, ~ 50 Hz , 22 kV/IT

| | | | |
|-----------------------------|------------------------|-------|------|
| Námrazová oblast: | N1 – dle ČSN EN 50 423 | | |
| Návětrná oblast: | II | | |
| Délka přeložky: | | | |
| demontáž: | vodiče 3 x SAX 50 | 285 m | |
| montáž: | vodiče 3 x SAX 50 | 365 m | |
| Stožáry: | | | |
| demontáž: | betonový | - | 3 ks |
| montáž: | betonový | - | 2 ks |
| | ocelový příhradový | - | 2 ks |
| Správce a vlastník objektu: | E.ON Distribuce, a.s. | | |

SO 417 - PŘELOŽKA VENKOVNÍHO VEDENÍ VN 22 KV V KM 25.62

Stávající kmenové vedení VN 50 bude přeloženo směrově i výškově v rozsahu 13 podpěrných bodů, Odbočka Moravský Písek v rozsahu 3 podpěrných bodů. Výška křížujícího vedení nad niveletou projektované dálnice a nad niveletou ostatních silnic bude min. 6,6 m. Demontované kovové části starého vedení budou odvezeny do výkupny sběrných surovin, nekovové na skládku.

| | | | |
|-----------------------------|------------------------|-------|-------|
| Rozvodná soustava VN: | 3, ~ 50 Hz , 22 kV/IT | | |
| Námrazová oblast: | N1 – dle ČSN EN 50 423 | | |
| Návětrná oblast: | II | | |
| Délka přeložky: | | | |
| demontáž: | vodiče 3 x 95 AlFe | 890 m | |
| montáž: | vodiče 3 x AlFe 110/22 | 960 m | |
| Stožáry: | | | |
| demontáž: | betonový | - | 12 ks |
| montáž: | betonový | - | 8 ks |
| | ocelový příhradový | - | 3 ks |
| ÚO: | | | |
| demontáž: | | - | 2 ks |
| montáž : | | - | 2 ks |
| Správce a vlastník objektu: | E.ON Distribuce, a.s. | | |

SO 418 - PŘELOŽKA VENKOVNÍHO VEDENÍ VN 22 KV V KM 0.69 SO 124

Stávající kmenové vedení VN 50 bude v místě křížení s přeloženou silnicí II/427 přeloženo ve stávající trase tak, aby umístění podpěrných bodů respektovalo těleso silnice a aby bylo dosaženo vyhovující výšky nad niveletou, tj. min. 6,6 m. Demontované kovové části starého vedení budou odvezeny do výkupny sběrných surovin, nekovové na skládku.

| | | | |
|-----------------------------|------------------------|-------|------|
| Rozvodná soustava VN: | 3, ~ 50 Hz , 22 kV/IT | | |
| Námrazová oblast: | N1 – dle ČSN EN 50 423 | | |
| Návětrná oblast: | II | | |
| Délka přeložky: | | | |
| demontáž: | vodiče 3 x 95 AlFe | 210 m | |
| montáž: | vodiče 3 x AlFe 110/22 | 165 m | |
| Stožáry: | | | |
| demontáž: | betonový | - | 3 ks |
| montáž: | betonový | - | 3 ks |
| ÚO: | | | |
| demontáž: | | - | 1 ks |
| montáž : | | - | 1 ks |
| Správce a vlastník objektu: | E.ON Distribuce, a.s. | | |

SO 419 - REKONSTRUKCE VENKOVNÍHO VEDENÍ VN 22 KV V KM 24.88

V důsledku stavby D55 je nutné přeložit stávající trafostanici T16 Závlahy Moravský Písek cca o 232 m blíže k silnici II/427. Zároveň bude v rámci SO419 zkrácena o tuto délku přípojka z kmenového vedení VN50. K trafostanici bude v rámci SO431.1 postaven ze sil. II/427 nový sjezd.

Rozvodná soustava VN: 3, ~ 50 Hz , 22 kV/IT
Námrazová oblast: N1 – dle ČSN EN 50 423
Návětrná oblast: II

Délka přeložky:
demonťáž: vodiče 3 x 35 AlFe 260 m
montáž: vodiče 3 x AlFe 42/7 25 m

Stožáry:
demonťáž: betonový - 9 ks
ocelový příhradový - 2 ks
montáž: betonový - 6 ks
ocelový příhradový - 2 ks

ÚO:
demonťáž: - 1 ks
montáž : - 1 ks

Správce a vlastník objektu: E.ON Distribuce, a.s.

SO 421 – PŘELOŽKA PODZEMNÍHO VEDENÍ NN – PŘÍPOJKA K PLYNOVODU V KM 20,79

Stavební objekt řeší přeložku kabelového vedení NN pro stanici katodové ochrany JMP-NET v místě křížení s trasou rychlostní silnice R55 stavba 5508 Staré město – Moravský Písek km 20,79. Přeložka bude provedena kabelem AYKY 4x70 uloženým ve výkopu. Na začátku a konci se kabel přeložky naspojuje na stávající kabel pomocí kabelových spojek.

Délka přeložky 130m.

Objekt bude v majetku JMP-Net

SO 422 - PŘÍPOJKA NN PRO ČS DEŠŤOVÝCH VOD V KM 21.48

Kabelová přípojka NN pro čerpací stanici SO 318 je napojena z plastové pojistkové skříně ozn. SP-E.ON (3x160A), která bude osazena poskytovatelem připojení (E.ON Distribuce a.s.) na stávajícím betonovém podpěrném bodě nadzemního vedení NN č. 1. Tato část přípojky NN zůstane v majetku E.ON Distribuce a.s..

Přípojka bude realizována kabelem AYKY-J 4x25 mm² z přípojkové plastové pojistkové skříně SP-E.ON (3x160A), do typového plastového elektroměrového rozvaděče s pojistkovou skříní vedle sebe ozn. 422RE1, který bude osazen u nápojného bodu, ve společném plastovém pilíři. Z elektroměrového rozvaděče ozn. 422RE1 bude tažen kabel AYKY-J 4x25 mm² do pojistkové skříně, která je součástí společného plastového pilíře. Odtud bude veden kabel AYKY-J 3x185+95 mm², který bude ukončen v přípojkové pojistkové skříně ozn. 318MP1 (6x160A). Ta bude osazena ve zděném pilíři u čerpací stanice. Z první sady pojistek bude veden kabel CYKY-J 4x10 mm², který bude napájet technologický rozvaděč ČS ozn. 318RM1. Druhá sada pojistek bude sloužit pro napojení kabelové přípojky NN pro SOS – SO 491 Systém SOS – kabelové vedení.

Napájecí napětí: 3+PEN, 50Hz, 400/230V/TN-C
Ochrana před úrazem el. proudem dle normální: automatickým odpojením od zdroje čl. 411
ČSN 33 2000-4-41 ed.2/Z1:
Základní ochrana živých částí: základní izolací, kryty, přepážkami
Ochrana při poruše: ochranné uzemnění, ochranné pospojování a automatické odpojení v případě poruchy
Základní ochrana před dotykem živých základní izolací, kryty, přepážkami

Částí:

El. příkon celkem ČS:

Pi = 15,0 kW; Pp = 13,5
kW

Stupeň dodávky el. energie:

3 (1- mobilní náhradní zdroj , 1-měření a regulace,
přenos dat)

SO 424 - Přeložka kabelu NN závlah v km 24,70

Stavební objekt řeší přeložku napájecího kabelu NN závlah Kloboucká lesní s.r.o. v místě křížení s trasou D55 v km 24,70. Přeložka napájecího kabelu NN závlah bude provedena kabelem AYKY 3x240+120 uloženým ve výkopu v pískovém loži. Při křížení silnic bude kabel uložen v obetonovaných chráničkách. Na začátku přeložky bude kabel napojen z rozvaděče přeložené trafostanice .V průběhu přeložky se kabel prosmyčkuje v pojistkové skříni umístěné u stávající studny. Na konci přeložky se kabel ukončí v pojistkové skříni umístěné u nové studny SO 381. Jištění kabelů bude provedeno pojistkami v rozvaděči trafostanice a pojistkových skříní SR3. Z pojistkových skříní SR3 bude provedeno vlastní napojení rozvaděčů studny RS. Z rozvaděčů studny RS bude provedeno připojení čerpadel studny vč. jejich ovládání. Uzemnění ochranného vodiče bude provedeno u trafostanice SO 431 a u pojistkových skříní SR2 položením zemního pásu FeZn 30/4 do výkopu společně s kabely nn. Souběžně s napájecím kabelem nn bude ve společném výkopu uložen ovládací kabel nn závlah.

Délka přeložky 1210 m, počet rozvaděčů studen 2ks

Objekt bude v majetku Kloboucká lesní s.r.o.

SO 425 - Přeložka ovládacího kabelu NN závlah v km 24,70

Stavební objekt řeší přeložku ovládacího kabelu NN závlah Kloboucká lesní s.r.o. v místě křížení s trasou D55 v km 24,70. Přeložka signačního kabelu NN závlah bude provedena kabelem CYKY 7x2,5 uloženým ve výkopu v pískovém loži. Při křížení silnic bude kabel uložen v obetonovaných chráničkách. Na začátku přeložky bude kabel naspojován pomocí kabelové spojky na stávající ovládací kabel NN. V průběhu přeložky se kabel prosmyčkuje v rozvaděči RS u stávající studny. Na konci přeložky se kabel ukončí v rozvaděči RS u nové studny SO 381. Uzemnění ochranného vodiče bude provedeno v rámci objektu SO 424. Souběžně s ovládacím kabelem NN bude ve společném výkopu uložen napájecí kabel nn závlah.

Délka přeložky 1270 m.

Objekt bude v majetku Kloboucká lesní s.r.o.

SO 431 – PŘELOŽKA TRAFOSTANICE V KM 24,70

V důsledku stavby D55 je nutné přeložit stávající trafostanici T16 Závlahy Moravský Písek cca o 232 m blíže k silnici II/427. Zároveň bude v rámci SO 419 zkrácena o tuto délku přípojka z kmenového vedení VN50. K trafostanici bude v rámci SO 431.1 postaven ze sil. II/427 nový sjezd. V navrženém místě bude postaven nový sloup s konzolami a rozváděčem, nakonec sem bude přenesen transformátor ze stávající trafostanice.

Stožárová trafostanice je určena pro použití jednoho betonového sloupu 10,5/20 kN. Sloup má betonový základ s rozměry 2 x 2 m a hloubce 2 m. Pod betonovým základem bude umístěna základová deska o síle 10 cm. Trafostanice bude napájena přípojkou VN, kterou řeší SO419. Přípojka bude ukončena na kotevních závěsech trafostanice. Odtud budou napojeny vysokonapěťové pojistky 6 A, které budou jistit transformátor proti zkratu. Součástí pojistkových spodků jsou omezovače přepětí.

Svod NN od transformátoru do skříně NN bude proveden měděným kabelem CYKY 4 x 25 mm². Chlazení transformátoru přirozené, výkon 50 kVA. V rozvaděči NN RST650 bude umístěno jištění proti přetížení a zkratu jističem 69 A.

Podle zákona č.458/2000 Sb. je ochranné pásmo u stožárových elektrických stanic a věžových stanic s venkovním přívodem s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí 7 m od vnější hrany půdorysu stanice ve všech směrech.

Rozvodná soustava VN: ~ 50 Hz , 22 kV/IT
Rozvodná soustava NN: 3 x 230/400 V, ~50 Hz
Správce a vlastník objektu: Kloboucká lesní s.r.o.

SO 431.1 – PŘELOŽKA TRAFOSTANICE V KM 24,70 - SJEZD

Sjezd je navržen v délce 40,0m, šířka sjezdu je 4,0m. U trafostanice je sjezd rozšířen na 7,5m v délce 4,0m. Na silnici II/427 je napojen oblouky o R=12,0m.

Příčný sklon je navržen jednostranný 2,5%.

Správce a vlastník objektu: Kloboucká lesní s.r.o.

SO 451 - PŘELOŽKA PODZEMNÍHO SDĚLOVACÍHO VEDENÍ DOK V KM 20.84 A KM 21.54

Objekt řeší přeložku dálkových optických kabelů č.651 018 04 a č.651 028 04 ve dvou místech střetu se stavbou dálnice D55 – v km 20,84 a v km 21,0 – 22,3.

V km 20,84, kde dochází ke kolizi s trasou D55, jsou v kabelové rýze uloženy dvě HDPE trubky Ø40mm. Trubka oranžové barvy je obsazena optickým kabelem č.651 018 04 - SAM 24f LT MC CU, trubka černé barvy je obsazena optickým kabelem č.651 028 04 - OFS 96f 8x12 RB Cu. V tomto místě střetu bude provedena přeložka novými trubkami v dl. 145m. Oproti stávající trase je nová trasa o 8m delší. Vzhledem k délce trasy přeložky ve druhém místě střetu (dále viz níže) a celkovému navýšení délky trasy optických kabelů bude přeložka optických kabelů provedena novými kabely v délce 2300 m. S ohledem na technologické řešení přeložky budou přeložky v prvním a ve druhém místě střetu prováděny současně.

V km 21,0 – 22,3 jsou uloženy čtyři HDPE trubky Ø40mm (oranžová, černá, zelená, bílá) podél silnice Polešovice - Nedakonice, z nichž oranžová je obsazena optickým kabelem č.651 018 04, trubka černé barvy je obsazena optickým kabelem č.651 028 04. Trubka zelená a bílá je prázdná. V přípoloží s optickými kabely jsou uloženy dva místní sdělovací kabely, jejichž přeložka je součástí SO 461. Trasa optických kabelů bude přeložena mimo MÚK Nedakonice. Staré trubky budou v případě jejich obnažení při výstavbě silnice demontovány, pokud nebudou vadit ve výstavbě, zůstanou v zemi. Vzhledem k tomu, že nová trasa (1608 m) je o 56 m delší než překládaná stávající trasa (1552 m), bude nutné pro přeložku optických kabelů použít nové kabely (2300 m, nové optické kabely budou zafouknuty v úseku řešeném přeložkou mezi novou spojkou OS3A a stávající spojkou OS4 (resp. novou spojkou OS4A na kabelu 651 028 04).

SO 461 - PŘELOŽKA PODZEMNÍHO SDĚLOVACÍHO VEDENÍ V KM 20.80 A KM 21.54

Objekt řeší přeložku místních sdělovacích kabelů ve dvou místech střetu se stavbou dálnice D55 – v km 20,84 a v km 21,0 – 22,3.

V km 20,84, kde dochází ke kolizi s D55, je v samostatné kabelové rýze uložen bývalý dálkový kabel DCKQYPY 19DM0,9. Tento kabel je v současné době mimo provoz, bude však nahrazen prázdnou trubkou HDPE Ø40mm v délce 140m v přípoloží s objektem SO 451.

V km 21,0 – 22,3 jsou uloženy dva místní sdělovací kabely TCEPKPFLE 150 XN 0.6 podél silnice Polešovice – Nedakonice v přípoloží s optickými kabely č.651 018 04 a č.651 028 04. Trasa kabelů bude přeložena mimo MÚK Nedakonice. Staré kabely budou v případě jejich

obnažení při výstavbě silnice demontovány, pokud nebudou vadit ve výstavbě, zůstanou v zemi. Trasa kabelů vede v souběhu s SO 451.

Objekt dále řeší pokládku jedné prázdné HDPE trubky Ø40mm jako náhradu za objekt SO 462, který v rámci dokumentaci pro územní rozhodnutí řešil překládku dnes již nefunkčních místních kabelů.

Obecně pro sdělovací SO:

Pro naspojování budou použity zemní smršťovací spojky s konektorovými bloky. Všechny nové metalické kabely budou výhradně konstrukce TCEPKPFLE. Pro naspojování trubek HDPE budou použity spojky PLASSON. Konce chráničky, trubkové spojky a kabelové spojky budou označeny minimarkery.

8.7.4. Objekty plynovodů

SO 501 - PŘELOŽKA VTL PLYNOVODU DN 100 V KM 19,29

Stávající VTL plynovod DN 100 PN 40 č. 552021300 – přípojka Nedakonice kříží projektovanou dálnici D55 v km 19,29. Přeložka plynovodu je navržena z důvodu provedení kolmého křížení s komunikací a zajištění dostatečné ochrany plynovodu v místě křížení.

Přeložka plynovodu DN 100 začíná od místa napojení na stávající plynovod ve vzdálenosti 15,0 m od hrany náspu, pokračuje křížení v kolmém směru v km 19,29 a cca 5,0 m za hranou náspu se lomí pod úhlem 45° k místu napojení na stávající plynovod.

Přeložka bude provedena z ocelového potrubí DN 100 (114,3x4,0) mat. L 245 NE dle ČSN EN ISO 3183, opatřené tovární třívrstvou PE izolací N-n dle DIN 30 670, v místě křížení s komunikací uložené v chráničce DN 200 délky 40 m. Oblouky budou ocelové, neizolované, stejné jakosti jako trubky, o poloměru R=6D.

Propoje na stávající potrubí se budou provádět bez přerušení dodávky plynu pomocí dvoustranné přepouštěcí soupravy SHORTSTOPP 500.

Rušená část plynovodu bude odpojena, odplyněna, rozřezána na přepravní délky a vyjmuta z výkopu. Nadzemní příslušenství plynovodu bude odborně demontováno a odstraněno. O likvidaci plynovodu musí být zpracován likvidační protokol a provedeny příslušné opravy v provozní a statistické dokumentaci provozovatele.

Délka přeložky potrubí DN 100 73 m

Délka rušeného potrubí DN 100 70 m

Správce objektu : RWE Distribuční služby, s.r.o.

SO 502 - PŘELOŽKA VTL PLYNOVODU DN 200 V KM 0,83 SO 123

Stávající VTL plynovod DN 200 PN 40 č. 5520200000 – úsek Boršice – Moravský Písek kříží projektovanou komunikaci SO 123 v km 0,83. Přeložka plynovodu je navržena z důvodu vymístění trasy plynovodu z komunikace a provedení kolmého křížení s projektovanou komunikací.

Přeložka plynovodu DN 200 začíná od místa napojení na stávající plynovod v km 0,74 SO 123, pokračuje v souběhu vpravo, lomí se vlevo a kříží v kolmém směru komunikaci SO 123 v km 0,91 a pokračuje k místu napojení na stávající plynovod.

Přeložka bude provedena z ocelového potrubí DN 200 (219,1x4,5) mat. L 245 NE dle ČSN EN ISO 3183, opatřené tovární třívrstvou PE izolací N-n dle DIN 30 670, v místě křížení s komunikací uložené v chráničce DN 350 délky 22,6 m. Oblouky budou ocelové, neizolované, stejné jakosti jako trubky o rozměru 219,1x5,0mm, o poloměru R=6D (min. 1320 mm).

Propoje na stávající potrubí se budou provádět bez přerušení dodávky plynu pomocí dvoustranné přepouštěcí soupravy SHORTSTOPP 500.

Rušená část plynovodu bude odpojena, odplyněna, rozřezána na přepravní délky a vyjmuta z výkopu. Nadzemní příslušenství plynovodu bude odborně demontováno a odstraněno. O

likvidaci plynovodu musí být zpracován likvidační protokol a provedeny příslušné opravy v provozní a statistické dokumentaci provozovatele.

Délka přeložky potrubí DN 200 210 m

Délka rušeného potrubí DN 200 176 m

Správce objektu : RWE Distribuční služby, s.r.o.

SO 503 - PŘELOŽKA VTL PLYNOVODU DN 200 V KM 25,49

Stávající VTL plynovod DN 200 PN 40 č. 5220200000 – úsek Moravský Písek - Polešovice kříží projektovanou silnici D55 v km 25,49 a projektovanou komunikaci SO 124 v km 0,251. Přeložka plynovodu je navržena z důvodu vymístění trasy plynovodu z komunikací a provedení chráněného křížení s komunikací.

Přeložka plynovodu DN 200 začíná od místa napojení na stávající plynovod v km 0,02 SO 124, pokračuje v souběhu vlevo a dále kříží dálnici D55 v km 25,33, lomí se vpravo a kříží SO 124 v km 0,40 a pokračuje k místu napojení na stávající plynovod.

V místě křížení stávajícího plynovodu VTL DN 200 s navrhovaným sjezdem pro mimoúrovňové otáčení vozidel HZS v km 0,118 u SO 09101R2 bude ochrana stávajícího plynovodu provedena uložením betonových silničních panelů šíře 3,0 m ve výšce min. 0,5 m nad plynovod v délce 35 m. Uložení panelů bude součástí SO komunikací.

Přeložka bude provedena z ocelového potrubí DN 200 (219,1x4,5) mat. L 245 NE dle ČSN EN ISO 3183, opatřené tovární třívrstvou PE izolací N-n dle DIN 30 670, v místě křížení s komunikací uložené v chráničkách DN 350 délky 56,8 m a 55,7 m. Oblouky budou ocelové, neizolované, stejné jakosti jako trubky o rozměru 219,1x5,0mm, o poloměru R=6D (min. 1320 mm).

Propoje na stávající potrubí se budou provádět bez přerušení dodávky plynu pomocí dvoustranné přepouštěcí soupravy SHORTSTOPP 500.

Rušená část plynovodu bude odpojena, odplyněna, rozřezána na přepravní délky a vyjmuta z výkopu. Nadzemní příslušenství plynovodu bude odborně demontováno a odstraněno. O likvidaci plynovodu musí být zpracován likvidační protokol a provedeny příslušné opravy v provozní a statistické dokumentaci provozovatele.

Délka přeložky potrubí DN 200 497 m

Délka rušeného potrubí DN 200 428 m

Správce objektu : RWE Distribuční služby, s.r.o.

SO 504 - PŘELOŽKA VTL PLYNOVODU DN 200 V KM 0,25 SO 124

Stávající VTL plynovod DN 200 PN 40 č. 5220200000 – úsek Moravský Písek - Polešovice kříží projektovanou komunikaci SO 124 v km 0,73. Přeložka plynovodu je navržena z důvodu vymístění trasy plynovodu z komunikace a provedení křížení se stávající komunikací II/427.

Přeložka plynovodu DN 200 začíná od místa napojení na stávající plynovod v km 0,675 SO 124, v kolmém směru kříží silnici II/427, pokračuje v souběhu vpravo a pokračuje k místu napojení na stávající plynovod.

Přeložka bude provedena z ocelového potrubí DN 200 (219,1x4,5) mat. L 245 NE dle ČSN EN ISO 3183, opatřené tovární třívrstvou PE izolací N-n dle DIN 30 670, v místě křížení s komunikací uložené v chráničce DN 350 délky 25,1 m. Oblouky budou ocelové, neizolované, stejné jakosti jako trubky o rozměru 219,1x5,0mm, o poloměru R=6D (min. 1320 mm).

Propoje na stávající potrubí se budou provádět bez přerušení dodávky plynu pomocí dvoustranné přepouštěcí soupravy SHORTSTOPP 500.

Rušená část plynovodu bude odpojena, odplyněna, rozřezána na přepravní délky a vyjmuta z výkopu. Nadzemní příslušenství plynovodu bude odborně demontováno a odstraněno. O likvidaci plynovodu musí být zpracován likvidační protokol a provedeny příslušné opravy v provozní a statistické dokumentaci provozovatele.

Délka přeložky, potrubí DN 200 104 m
Délka rušeného potrubí DN 200 100 m
Správce objektu : RWE Distribuční služby, s.r.o.

8.7.4. Objekty drah

SO 652 – PRODLOUŽENÍ CHRÁNIČKY DRÁŽNÍHO KABELU 6 KV V ŽKM 136,42

Objekt se týká napájecího kabelu 6kV SŽDC typu 6-AYKCY 3x50mm² na dvoukolejně koridorové trati Přerov – Břeclav v traťovém úseku Staré Město – Nedakonice. Tento kabel zajišťuje napájení zabezpečovacího zařízení a ostatních důležitých odběrů SŽDC v traťovém úseku.

Kabel bude rozšířením silničního tělesa I/50 dotčen a je nutné provést prodloužení stávající chráničky. Prodloužení chráničky bude provedeno obetonovanými dělenými kabelovými trubkami ø110 mm.

Délka prodloužení chráničky: dělená kabelová trubka ø110 mm, délka 5 m
Správce a vlastník objektu: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Správa elektrotechniky a energetiky (SDC-SEE)

SO 653 – PRODLOUŽENÍ CHRÁNIČKY DRÁŽNÍHO DOK V ŽKM 129,66

Objekt se týká sdělovacích kabelů na dvoukolejně koridorové trati Přerov – Břeclav v traťovém úseku Moravský Písek – Nedakonice.

V místě přeložky polní cesty (SO 142) jsou vedeny tyto kabely:

- Traťový kabel 15XN 0,8
- Dálkový optický kabel 12vl. uložený v ochranné trubce
- Optický kabel 36vl. pro provoz sítě GSM-R uložený v ochranné trubce
- Dálkový optický kabel 72vl.ČD-T uložený v ochranné trubce (řeší SO 682)
- Dálkový metalický kabel DK44.

Kabely budou přeložkou polní cesty dotčeny a je nutné provést prodloužení stávajících chrániček. Prodloužení chrániček bude provedeno obetonovanými dělenými kabelovými trubkami ø110 mm. Parametry všech kabelů budou měřeny před provedením ochrany a po jejím provedení.

Délka prodloužení chrániček: dělená kabelová trubka ø110 mm, délka 2 x 12 m
Správce objektu: ČD-Telematika a.s.

SO 654 – PRODLOUŽENÍ CHRÁNIČKY DRÁŽNÍHO SDĚLOVACÍHO KABELU V ŽKM 129,66

Objekt se týká zabezpečovacích kabelů na dvoukolejně koridorové trati Přerov – Břeclav v traťovém úseku Moravský Písek – Nedakonice.

V místě přeložky polní cesty (SO 142) jsou vedeny tyto kabely:

- TCEKPFLEY 12p
- TCEKPFLEY 16p
- TCEKPFLEY 24p
- 2x TCEKPFLEY 2p
- 2x TCEKPFLEY 3p

Kabely budou přeložkou polní cesty dotčeny a je nutné opatřit je chráničkami. Chráničky budou provedeny obetonovanými dělenými kabelovými trubkami ø110 mm. Parametry všech kabelů budou měřeny před provedením ochrany a po jejím provedení.

Délka chrániček: dělená kabelová trubka ø110 mm, délka 2 x 37 m
Správce a vlastník objektu: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Správa sdělovací a zabezpečovací techniky Olomouc

8.7.5. Objekty pozemních staveb

SO 761 – PŘELOŽKA KŘÍŽKU V KM 0.10 SO 123

Křížek nad zářezovým svahem stávající silnice II/427 bude dotčen stavbou MÚK Nedakonice (SO 112). Přeložka křížku bude navržena mimo rozhledový trojúhelník v křižovatce na pozemek dle určení Obcí Nedakonice.

8.7.6. Objekty úpravy území

SO 801 VEGETAČNÍ ÚPRAVY D55 A MÚK

SO 801 řeší vegetační úpravy svahů dálnice D55, mimoúrovňové křižovatky MÚK Nedakonice a přilehlých objektů, které jsou ve správě ŘSD ČR, jedná se o stavební objekty SO101, SO 111 a SO 112.

Vegetační úpravy u přeložek ostatních komunikací a vodotečí jsou rozsahem menší, a proto jsou zahrnuty do jednotlivých objektů komunikací v rámci příslušných stavebních objektů řady 100 a 300 – SO 121, SO 124, SO 142, SO 351, SO 352 a SO 354.

Návrh vegetačních úprav zohledňuje požadavky bezpečnosti dopravy – zajištění rozhledových polí, odstup výsadeb od dopravního značení, především velkoplošných značek apod., jsou respektována ochranná pásma inženýrských sítí a možnost následné údržby komunikace, přilehlých objektů a výsadeb.

Zatravnění svahů nového silničního tělesa a přilehlých ploch bude provedeno ihned po jeho vybudování a ohumusování. Dle rozhodnutí CHKO Bílé Karpaty a KÚ ZK, OŽP budou na svazích komunikace pásy osety travobylinnou směsí, tzv. „motýlí louky“.

Na násypových svazích budou rozptýlené skupinky keřů. Skupiny budou tvořeny cca 10 kusy, 1 - 2 druhy. Na delších svazích a na pohledově exponovaných místech budou navrženy malé skupiny nebo krátké řady stromů.

Oka křižovatek nebudou osázena celoplošně. Kolem svahů je vynechán zatravněný pás pro údržbu a čištění. Po obvodu budou vysazeny menší skupinky stromů.

Ve středním dělicím pruhu se výsadby provádět nebudou, pás bude pouze zatravněn.

V km 20,60 - 21,05 vlevo je navržena protihluková stěna (SO 701). V dalších stupních projektové dokumentace bude specifikován materiál, ze kterého bude stěna vybudována, a následně upřesněna výsadba popínavých dřevin.

Pro výsadbu jsou navrženy domácí druhy dřevin, které odpovídají místním klimatickým podmínkám a navazují na stávající dřevinnou skladbu porostů v dané lokalitě.

Technologie výsadby

Vegetační úpravy budou zrealizované na plochách, které budou ohumusované 0,15 m vrstvou humózní zeminy. Před vlastní výsadbou musí být na svazích vytvořen již zapojený trávník. V projektu je počítáno s průměrným chemickým odplevelením 1,5 x na plochách výsadeb.

Pro výsadbu keřů na svahu budou nakopány terásky. Pro výsadbu stromů na svahu a v rovině bude odstraněn drn na ploše 1,0 m². Při výsadbě bude provedena výměna půdy ve výsadbové jamce z 50 % objemu zeminy. Dřeviny budou přihnojeny kompostem, anorganickým pozvolna působícím hnojivem a bude aplikován půdní kondicionér. Při výsadbě budou listnaté stromy upevněny 2 kůly délky 3 m, stromy budou chráněny před

okusem umělohmotnými chráničkami. Provedené výsadby budou namulčovány drcenou borkou o síle vrstvy 10 cm po slehnutí.

Součástí výsadby je ošetřování po výsadbě – 3x – a podle potřeby daného vegetačního období opakovaná záливka. Je nutno provádět také pravidelnou údržbu výsadeb v následujících přibližně třech letech. Do doby předání stavby provádí tuto údržbu zhotovitel (přibližně 2 roky), dále pak majetkový správce. Majetkový správce musí zajistit přihnojení výsadeb ve 3. roce.

SO 802 NÁHRADNÍ VÝSADBA

Na ploše trvalého a dočasného záboru stavby se bude kácet stávající mimolesní zeleň. Stavební objekt 802 řeší výsadbu stromů a keřů jako náhradu za ekologickou újmu vzniklou pokácením těchto dřevin. Výsadby budou provedeny na pozemcích vytipovaných orgány ochrany přírody. Jedná se o pozemky evidované danou obcí, kde jsou výsadby předběžně projednány s vlastníkem pozemku. Po realizaci a následné péči po nezbytně nutnou dobu zajistí jejich správu a údržbu.

Součástí objektu bude dosadba revitalizovaného mokřadu v cca km 24,25 (v blízkosti silnice II/427), který navazuje na vodní plochy bývalé pískovny u Moravského Písku.

Jako vhodné náhradní výsadby v okolí stavby navrhujeme:

- realizaci některého z prvků územního systému ekologické stability
- doplnění břehových porostů vodotečí
- výsadby na svazích nové komunikace

Navržená dřevinná skladba a technologie výsadby je závislá na typu určených náhradních výsadeb.

SO 811 - REKULTIVACE STÁVAJÍCÍCH KOMUNIKACÍ

V rámci objektu 811 budou rekultivovány části komunikací na celkové ploše **24842 m²**, které se stanou po stavbě nefunkční. Jedná se o:

- Lokalita č.1 - úsek silnice III/4272 v km 19,800 – 20,100 u SO 121
- Lokalita č.2 - úsek silnice III/4273 v km 21,400 u SO 122 a SO 123
- Lokalita č.3 - úsek silnice II/427 v km 21,700 – 22,000 u SO 123
- Lokalita č.4 - úsek polní cesty v km 23,250 u SO 142
- Lokalita č.5 - úsek silnice II/427 v km 25,300 – 25,500 u SO 124

Rekultivované plochy budou napojeny na sousední pozemky a bude možno je využívat stejným způsobem, např. k zemědělským účelům. Plochy je také možné použít pro náhradní výsadby dřevin.

Na rekultivovaných částech silnic a zpevněných komunikací bude odstraněna vozovka včetně podkladních vrstev a bude sejmuto drn na přilehlých nezpevněných plochách. Na odtěžené plochy bude navedena zemina, zasypány nerovnosti a celá plocha bude urovnaná a vysvahována jako okolní terén. Následně bude na plochy navedena ornice v tloušťce přilehlého pozemku. Na konec technické rekultivace bude provedeno hloubkové kypření. Území bude připraveno pro následnou úpravu.

Biologická rekultivace bude prováděna buď pomocí tříletého melioračního osevního postupu a nebo zatravněním dle následného využití rekultivovaných pozemků.

SO 812 - REKULTIVACE PLOCH DOČASNÉHO ZÁBORU

Cílem rekultivace je uvedení ploch dočasného záboru do původního stavu, pozemky ZPF budou vráceny zpět k zemědělskému využití v původní kultuře. Na pozemcích zemědělského půdního fondu bude provedena technická a biologická rekultivace, na ostatních pozemcích bude provedena technická rekultivace a zatravnění.

Rekultivace dočasného záboru bude provedena na těchto plochách:

- plochy deponií ornice a podorníčí
- zábory pro provizorní vozovky
- zábory pro obtoková koryta a zasypané nevyužité části stávajících toků
- plochy stavenišť mostů

Na pozemcích ZPF budou odstraněny zbytky stavebního materiálu a zeminy kontaminované ropnými látkami. Terén bude urovnán a provede se hloubkové kypření, aby se umožnila zasáklivost dešťové vody. Následně se na plochu rozprostře ornice a podorníčí v původní mocnosti. Na plochách deponie ornice (ZPF) se odveze skladovaná ornice, ponechá se zde původní mocnost a provede se pouze urovnání terénu a hluboká orba. Na pozemcích ostatních budou odstraněny zbytky stavebního materiálu a zeminy kontaminované ropnými látkami, terén bude urovnán. Na plochy na pozemcích ostatních, kde byla zasypána nefunkční koryta stávajících toků, bude po uklizení a urovnání navezeno podorníčí v mocnosti 0,15m.

Pro zlepšení stavu ornice na plochách ZPF bude ihned po dokončení technické části rekultivace provedena biologická rekultivace, aby nedošlo k zaplevelení pozemku. Biologická rekultivace bude provedena 3-letým osevním postupem. Pozemky ostatní mimo prostory pod mosty budou zatravněny.

9. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ

AKTUALIZACE DENDROLOGICKÉHO PRŮZKUMU (příloha G2.1)

Dendrologický průzkum byl proveden v prosinci 2015. Do průzkumu byly zaneseny stromy a keře na plochách trvalého záboru, dočasného záboru a v ochranných pásmech nových inženýrských sítí. Jedná se o dřeviny rostoucí mimo les - břehové porosty podél vodotečí, stro-mořadí a náletové dřeviny podél stávajících silnic.

V rámci stavby 5508 bude káceno 657 ks stromů a 1639 m² keřových porostů. Kácení je nutno provést v období vegetačního klidu. Je vhodné, aby byl v terénu již vyznačen obvod stavby, aby bylo kácení omezeno na minimum. Jedná se především o stromy na hranici záboru.

Finanční ohodnocení je vypracováno dle Metodiky oceňování dřevin dle AOPK ČR z roku 2013.

V blízkosti stavby se nacházejí stromy, které mohou být stavební činností ohroženy, aniž by byly dotčeny zábořem stavby. U stromů ohrožených stavební činností je nutné věnovat zvýšenou pozornost zejména:

- ochraně chráněného kořenového prostoru
- ochraně kmene a koruny

ČSN 83 9061 (2006) Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích

PRŮZKUM INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ VŘETNĚ JEJICH OVĚŘENÍ SPRÁVCI (příloha G2.2)

Projektant při zahájení projekčních prací oslovil všechny vlastníky nebo správce inženýrských sítí působících v předmětném území. Podklady od správců zapracoval do souboru stávajících inženýrských sítí a sítí jsou vykresleny v příloze G2.2, kde jsou rovněž doloženy vyjádření vlastníků a správců.

PODROBNÝ PEDOLOGICKÝ PRŮZKUM (příloha G2.3)

Účelem průzkumu bylo ověření výsledků původního průzkumu zpracovaného v rámci DUR a případné zaznamenání změn, které mohly na zájmových pozemcích nastat v průběhu od provedení původního průzkumu jako důsledek erozně akumulčních procesů nebo antropogenních zásahů. Aktualizovaným průzkumem nebyly zjištěny významné změny.

Obsahem průzkumu bylo zhodnocení a klasifikace půdních podmínek na pozemcích půdního fondu a návrh mocnosti skrávky humusového a níže uloženého zúrodnění schopného horizontu.

Humusový horizont navrhovaný ke skrávce je třeba z hlediska jeho agrochemických vlastností posuzovat odděleně pro areály arenických černozemí, regozemí a fluvizemí. Kvalita materiálu humusového horizontu černozemí je střední. Zásoba humusu je sice dobrá, ale půdní druh je písčité nebo hlinitopísčité.

U regozemí je kvalita nízká, což je dáno nízkým zastoupením obsahu humusu a nepříznivou texturou. U obou půdních typů se jedná o půdy přirozeně minerálně chudé, s nízkou kationtovou výměnnou kapacitou, takže k zajištění dobrých výnosů vyžadují pravidelné hnojení. Nepříznivým faktorem je též špatný vodní režim. Přechod k níže uloženému horizontu je variabilní podle úseku, většinou je poměrně výrazný, což je dáno tím, že mocnost humusového horizontu je nižší než mocnost proorávané vrstvy půdy.

Střední až dobrou kvalitu materiálu humusového horizontu mají úseky fluvizemí a černic popř. akumulovaných černozemí. Zásoba humusu je většinou dobrá až velmi dobrá, textura je příznivá, hlinitá, jílovitohlinitá, skelet se nevyskytuje v množství, které by snižovalo kvalitu.

Kvalita materiálu humusového horizontu je v některých krátkých úsecích snížena antropogenním ovlivněním.

Mocnost skrávky humusového horizontu je přibližně na polovině délky trasy shodná s mocností proorávané vrstvy a pohybuje se v mocnosti od 25 do 35 cm. V akumulovaných úsecích a v úsecích fluvizemí dosahuje mocnosti od 40 do 70 cm, výjimečně i více.

Přechodné horizonty jsou málo znatelné, s výjimkou krátkých úseků, většinou jsou přechody ostré nebo max. v mezích 10 cm. V případě výskytu přechodného horizontu je jeho horní část zahrnuta do návrhu skrávky humusového horizontu.

Níže uložené horizonty jsou z hlediska diagnostiky přechodné horizonty A/C arenických černozemí nebo regozemí nebo A/M horizonty fluvizemí. Většinou jsou svými vlastnostmi ke skrávce nevhodné, mají nízký obsah humusu a nepříznivou texturu (často se jedná o čistý písek), u fluvizemí jsou místy oglejené, vykazují velmi nízký nebo žádný stupeň pedogenetického vývoje. Ke skrávce jsou navrhovány pouze v krátkých úsecích akumulovaných poloh, kde dochází k postupnému přechodu od humusového horizontu, s příznivější hlinitou až jílovitohlinitou texturou.

Vzhledem ke svým vlastnostem není většinou níže uložený horizont ke skrávce navrhován. Navrhován je v úsecích s mocným přechodným horizontem. Jeho mocnost je většinou 20 až 30 cm.

Pro rozhodování o účelu využití materiálu humusového horizontu je možno stanovit po délce trasy úseky podle kvality. Tyto úseky jsou vymezeny zejména s ohledem na obsah organické hmoty a texturu: Specifikace úseků je provedená v pedologickém průzkumu.

AKTUALIZACE PROVĚŘENÍ HLUKOVÉ STUDIE (příloha G2.4)

Jejím účelem je ověření účinnosti rozsahu protihlukových opatření navržených v DUR na základě aktualizovaných výhledových intenzit dopravy. Výsledky výpočtů (pro výpočtový rok

2045) jsou prezentovány jako plošné hlukové zatížení území v noční době (izofony) a hodnoty hluku v jednotlivých výpočtových bodech na úrovni jednotlivých podlaží v denní a noční době. Nadlimitní hodnoty ve vztahu k limitu 60 dB den a 50 dB noc jsou v tabulkách a grafických přílohách zvýrazněny červeně.

Z výsledků výpočtů vyplývá, že rozsah protihlukových opatření navržených v rámci DÚR a podrobně rozpracovaný v rámci dokumentace DSP, zajistí dodržení nejvyšších přípustných hodnot hluku v chráněném venkovním prostoru staveb dle Nařízení vlády č.272/2011 Sb.

BIOLOGICKÝ PRŮZKUM (příloha G2.5.1)

Bude dopracován až po vyhodnocení výsledků letního aspektu.

MIGRAČNÍ STUDIE (příloha G2.5.2)

Bude dopracován až po vyhodnocení výsledků letního aspektu.

AKTUALIZACE PROVĚŘENÍ ROZPTYLOVÉ STUDIE (příloha G2.6)

Rozptylová studie imisní situace umožňuje posoudit vliv stavby 5508 na okolí. Z výpočtu je možno získat přehled, jak velký bude nárůst imisních koncentrací znečišťujících látek v hodnocené lokalitě (800 x 800 m) po realizaci dálnice D55 (stavba 5508) v roce 2035.

Závěry z rozptylové studie:

- realizací stavby 5508 dojde vlivem prognózovaných intenzit dopravy v dotčené oblasti k navýšení imisních koncentrací škodlivin produkovaných silniční dopravou,
- veškeré příspěvky imisních koncentrací škodlivin emitovaných provozem na stavbě 5508 budou s rezervou pod v současnosti dovolenými imisními limity,
- při započtení dnešního imisního znečištění a nárůstu imisního znečištění z provozu na dálnici D55 u imisí částic PM10 – denní koncentrace a pro imisí benzo(a)pyrenu – roční koncentrace budou imisní limity překročeny
- předchozí závěr platí za pesimistického předpokladu stagnace kladného vývoje v ochraně ovzduší před průmyslovými zdroji a stagnace technického pokroku v oblasti snižování emisí škodlivin silničních motorových vozidel až do roku 2035.

Vzhledem k výše uvedenému lze konstatovat, že provoz stavby „D55 (R55) 5508 Staré Město - Moravský Písek“ bude mít malý vliv na imisní situaci v hodnocené lokalitě. Realizaci dálnice D55 a nejen stavby 5508 dojde k snížení silniční dopravy především na dnešní silnici I/55 (obce a města, kterými prochází) a tím i snížení imisního znečištění ze silniční dopravy.

ZPRACOVÁNÍ REŠERŠE GEOTECHNICKÉHO PRŮZKUMU (příloha G2.7)

Rešerše byla zpracována z podkladů realizovaného podrobného inženýrsko-geologického průzkumu, který uskutečnila firma INSET, s.r.o. V rešerši jsou věcně shrnuty všechny stěžejní údaje o inženýrsko-geologických, hydrogeologických a základových poměrech níže vyjmenovaných stavebních objektů (trasy úseku 5508, MÚK, souvisejících komunikací, mostních objektů, včetně zárubních a opěrných zdí). Dále rešerše zachycuje a shrnuje důležitá zjištění podrobného průzkumu, eventuálně případných geotechnických anomálií, se kterými je třeba počítat v dalším stupni projekční přípravy.

Závěry a doporučení podrobného GTP

Na základě průzkumů je možné po geologické stránce konstatovat existenci dvou hlavních strukturních pater, která budou dotčena stavbou. Kvartérní sedimenty ve svrchní části jsou různého genetického původu. Konkrétně se jedná o holocénní náplavy, deluviální polygenetické sedimenty, eolické váte písků a sprašové hlíny. Na bázi kvartérního souvrství je vyvinuta výrazná poloha pleistocénních fluvialních sedimentů, náležejících k terasovým stupňům

řeky Moravy a jen v omezené míře k projevům místních vodotečí. Obě tato strukturní patra jsou faciálně značně různorodá jak v horizontálním tak i vertikálním směru.

Spodní terciární patro je tvořené miocenními písčitymi jíly, plastickými jíly, písky a v omezené míře i štěrky s proměnlivým obsahem jemnozrnných příměsí. Místy byl v povrchových vrstvách terciárního souvrství zastížen v profilech vrtů jen jeden geotechnický typ, místy docházelo k nepravidelnému střídání především písčitých a jílovitých zemin v cm až několik dm mocných vrstev o malém plošném dosahu.

Podrobný průzkum výrazně zpřesnil geologické a litologické poměry v trase stavby 5508, což je patrné především na podélných geologických řezech hlavní trasy. Zařadil sedimenty do 22 geotechnických typů a provedl u nich zhodnocení dle platných norem s přiřazením geotechnických charakteristik nutných pro statické výpočty dílčích objektů.

Podzemní voda je vázána především na průlinový kolektor terasových sedimentů řeky Moravy a je mírně napjatá. Úroveň ustálené hladiny podzemní vody se pohybuje na kótách cca 169 až 172 m n.m.

Zeminy byly řazeny do skupin podmíněčně vhodných až nevhodných pro využití v podloží. Bez úpravy se v podloží násypů nesmí dle ČSN 73 6133 ponechat zeminy nepoužitelné.

Podloží násypů bude tvořeno většinou kvartérními jemnozrnnými polygenetickými deluviálními, fluviálními a eolickými zeminami. Jedná se většinou vzhledem k výše uvedenému o složité základové poměry, často i s vysokou hladinou podzemní vody. V těchto složitých podmínkách byla doporučena sanační opatření formou ponechání travního drnu, zbudování sanačně-konsolidačního polštáře z propustného materiálu (štěrk, drcené kamenivo), eventuálně položení geobuněk se šterkovou výplní. Pro odlehčení násypů v problematických místech pak bylo doporučeno tyto provádět z elektrárenských popelovin. V tabulkách 49 až 50 závěrečné zprávy podrobného průzkumu je přehledně uveden výskyt nevhodných až nepoužitelných zemin pod násypy trasy 5508 i souvisejících komunikací. Totéž je pak i graficky vyjádřeno v podélných profilech hlavní trasy a přeložek silnic a polních cest. Doporučení jsou uvedena v jednotlivých geotechnických pasportech.

Pro nenáročné násypy je doporučeno použít normové sklony svahů. Pro náročnější (vyšší) násypy pak sklony, které byly použity při stabilitních výpočtech. Výstavbu vysokých násypů bude nutné monitorovat a při znalosti materiálů použitých do násypů v předstihu posoudit časový průběh konsolidace. Při výstavbě vlastní silnice na násypech se doporučuje navrhovat konstrukci vozovek dostatečně pružnou a snadno opravitelnou vzhledem k dotvarování tělesa násypu v delším časovém úseku.

V dílčích částech úseků dálnice D55 vedené v zářezech a úrovních terénu se v projektu navržené hloubkové úrovni aktivní zóny budou nacházet eolické váaté písky, sice podmíněčně vhodné, avšak vzhledem k jejich zrnitosti obtížně hutnitelné na požadovanou hodnotu, proto bude nutná jejich úprava (ztužující vrstva nebo zlepšení pojivem), místy pak budou eolicko-deluviální jíly, které jsou nevhodné do podloží, tudíž je navržena jejich sanace pojivem (2% cement nebo CaO), případně výměna. Lokálně se vyskytují i podmíněčně vhodné zeminy, které lze nechat bez úpravy v podloží. O daném způsobu úpravy podloží jak násypů, tak aktivních zón zářezů a terénů rozhodne geotechnik stavby na základě průkazných zkoušek při výstavbě. Úseky, v nichž se budou vyskytovat nevhodné až nepoužitelné zeminy v aktivních zónách, jsou přehledně sestaveny do tabulek 52 až 53 závěrečné zprávy podrobného GTP. Totéž je pak i graficky vyjádřeno v podélných profilech hlavní trasy a přeložek silnic a polních cest.

U mělkých stabilitně nenáročných zářezů vyskytujících se v trase 5508 se doporučuje dodržet normové sklony svahů ne strmější jak 1:2.

Všechny mostní objekty bylo doporučeno založit hlubinným způsobem na velkopřůměrových vrtaných pilotách vetknutých do prostředí pleistocenních fluviálních terasových sedimentů nebo do terciárních sedimentů. Mostní objekty mají složité základové poměry a jsou řazeny do 2. geotechnické kategorie. Vrty pro všechny piloty je nutné provádět pod ochranou ocelových zámkových pažnic. V profilu vrtů se budou nacházet zvodněné nesoudržné sedimenty (především písky), u kterých může docházet k pístovému efektu při těžení vrtného nástroje. Všeobecně při provádění vrtaných pilot je nutné postupovat podle ČSN EN 1536.

Po vyhodnocení výsledků podrobného GTP stavby 5508 v úseku staničení 16,716 – 25,500 bylo konstatováno, že zde nebyla zjištěna žádná zásadní nepříznivá území, jež by měla za následek doporučení směrové nebo výškové změny trasy vedení stavby.

Doporučení před zahájením stavby

- u podpěry č. 3 mostního objektu SO201 je nutné provedení doplňkového průzkumu (pravděpodobně až v průběhu zahájení stavebních prací), a to z důvodu nepřístupnosti terénu v době provádění průzkumů (okraj břehu Zlechovského potoka se vzrostlými stromy).
- v předstihu před zahájením stavebních a základových prací provést pasportizaci dotčených objektů a zajistit monitorování možných deformací vzhledem k předpokládanému vlivu výstavby rychlostní silnice a související stavební činnosti (dynamické účinky od projíždějící automobilové nákladní dopravy) na okolní zástavbu.
- nezbytné je provedení hydrogeologického monitoringu před zahájením stavby (viz též návrh monitoringu Mazáč, 07/2008). Na představení hydrogeologický monitoring by pak měla navázat další HG měření, prováděná v průběhu stavby a po jejím ukončení. Podrobně je problematika zpracována v samostatné HG části rešerše úseku 5508.

ZPRACOVÁNÍ HYDROGEOLOGICKÉHO POSUDKU (příloha G2.8)

Základní informace o hydrogeologických poměrech v prostoru projektované trasy a jejím nejbližším okolí lze získat z archivních dat (realizované geologické a hydrogeologické průzkumy, vrtná databáze Geofondu ČR) a z mapových podkladů, detailněji byly hydrogeologické poměry ověřeny v rámci průzkumných prací pro stavbu 5508. Jednalo se o orientační geotechnický průzkum pro R55 v úseku Napajedla – Břeclav (Štorek, 2003 in Vašák, 2011) a předběžný geotechnický průzkum stavby 5508, oba realizované společností INSET, s.r.o. Na předběžné geotechnické průzkumy navazovaly dva podrobné geotechnické průzkumy opět realizované společností INSET, s.r.o.

Na základě stávající hydrogeologické rajonizace (Olmer, et al. 2006) náleží zájmové území projektované stavby 5508 dvěma hydrogeologickým rajónům:

1. Hydrogeologickému rajónu 2250 Dolnomoravský úval – neogenní sedimenty vněkarpatských a vnitrokarpatských pánví.
2. Hydrogeologickému rajónu 1651 Kvartér Dolnomoravského úvalu.

Na základě regionálně-geologického členění České republiky spadá zájmová oblast do vnitrokarpatské vídeňské pánve, vyplněné sedimenty neogénu. V nadloží neogenních sedimentů jsou uloženy kvartérní sedimenty.

Přítomnost neogenních sedimentů svrchního miocénu byla realizovanými pracemi ověřena prakticky v celé délce projektované trasy (zejména v místech realizace hlubších vrtů, definujících geologický profil v místech mostů), litologicky se jedná o pestrý komplex písků a jílu s různým obsahem jemnozrnné frakce, podružně byly průzkumnými pracemi ověřeny štěrky (Vašák et al. 2011, 2012). V úvodní části trasy (do cca km 18,700) převažují vysoce plastické neogenní jíl, ve zbývajících částech projektované trasy je podloží kvartéru budováno především písčitymi sedimenty s proměnlivým podílem jemnozrnné frakce (Sedláček, 2014).

Z hydrogeologického hlediska lze v podloží zastižené neogenní sedimenty označit za složitý komplex střídajících se izolátorů (jílovité – pelitické sedimenty), případně poloizolátorů a kolektorů (písčité, ojediněle štěrkopísčité sedimenty – psamitické sedimenty). Jemně až středně zrnité písky uvnitř převládajících jílu tak představují průlinové kolektory různých mocností s vlastním režimem pohybu podzemní vody. Hladina podzemní vody v neogenním hydrogeologickém kolektoru je většinou napjatá. Obecně se koeficienty filtrace v tomto horninovém prostředí pohybují okolo $n.10^{-5}$ – $n.10^{-6}$ m/s což svědčí o relativně nízké propustnosti daného horninového prostředí. Je nutné upozornit, že ve vrstvách dobře propustných sedimentů, např. štěrků, může být hydraulická vodivost výrazně vyšší.

Přestože jsou neogenní sedimenty poměrně složitou hydrogeologickou strukturou, a z hydrogeologického hlediska je vnímáme jako méně významné (oproti kvartérním fluvialním sedimentům, viz níže) je možné i zde najít významné zdroje kvalitní podzemní vody. Jedná se

o jímací území Polešovice (ve vlastnictví Městysu Polešovice), jehož ochranné pásmo 2. stupně projektovaná trasa 5508 cca ve staničení km 21,000-21,500 protíná. Ochranné pásmo vodního zdroje se nachází mezi Nedakonice a Polešovicemi, omezují jej silnice Nedakonice – Polešovice, Nedakonice – Boršice a na východě železniční trať Přerov – Břec-lav. V průběhu podrobného geotechnického průzkumu v roce 2011 byly pro posílení jímacího území realizovány tři hydrogeologické vrtý hluboké 114 až 120 m, kterými byly zastiženy pís-čité až štěrkopísčité neogenní kolektory. Vrtý slouží jako posilující zdroj pro zásobování obcí Polešovice, Ořechov a Vážany pitnou vodou. Primárně exploatované dva hydrogeologické jímací vrtý S6 a S7 (hloubka 35,0 m) v Polešovicích byly dle Vašáka (2011) kontaminovány dusičnany.

Z kvartérních sedimentů, které byly zastiženy v projektované trase, se jednalo především o sedimenty fluvialní a proluviální. Eolické sedimenty ve formě vátých písků byly průzkumnými pracemi zastiženy až od střední části trasy (cca od km 21,000 Nedakonice – Moravský Pí-sek). Klasické spraše se v zájmovém území nevyskytují, v SV části trasy jsou přítomny prav-děpodobně pouze sprašové hlíny (Vašák, 2011).

Mocnost kvartérních sedimentů je různá, je dána jak jejich genezí, tak charakterem podloží. V projektované trase byly v některých místech zjištěny odlišné mocnosti kvartérních sedi-mentů v rámci jednoho objektu (části trasy) při levé a pravé straně (viz geologické řezy, které jsou součástí podrobného průzkumu).

Z hydrogeologického pohledu nejvýznamnější jsou kvartérní fluvialní sedimenty. Jedná se především o sedimenty údolní nivy řeky Moravy (zde jsou situována významná jímací území) a jejich nižších terasových stupňů, které se nacházejí především v druhé části trasy. Tyto fluvialní štěrkopísčité sedimenty jsou plošně rozsáhlé, dosahují značných mocností a pod-zemní voda v nich je v přímé hydraulické spojitosti s povrchovým tokem.

V rámci sedimentů údolní nivy lze definovat dvě geneticky odlišná souvrství – spodní sou-vrství údolní nivy a svrchní souvrství povodňových hlín. Spodní souvrství údolní nivy je tvo-řeno štěrkopísčitými sedimenty s proměnlivým podílem štěrkovité či písčité složky, které jsou velmi dobře průlinově propustné. Vzhledem ke své genezi jsou sedimenty spodního souvrst-ví údolní nivy značně nehomogenní, přičemž tato nehomogenita má za následek různé smě-ry proudění podzemní vody (průběh starých koryt) a rozdílné hydraulické parametry v jednot-livých částech údolní nivy. Svrchní souvrství povodňových hlín lze z hydrogeologického hle-diska označit za poloizolátor. Jeho hydrogeologický význam spočívá především v krycí schopnosti podložních kolektorů štěrkopísčitých sedimentů. V některých částech trasy se v podloží kvartérních fluvialních sedimentů nacházejí neogenní sedimenty v písčitém vývoji, jedná se tedy o vzájemně propojené vícekolektorové systémy.

Plošně rozsáhlé jsou rovněž sedimenty proluviální. Jedná se především o písčité štěrky vý-plavových kuželů a zahliněné štěrkopísčité sedimenty menších povrchových toků, které jsou s tokem v přímé hydraulické spojitosti. Jedná se o hrubě klastické, špatně tříděné sedimenty pocházející pravděpodobně z okolní pahorkatiny, které jsou smíšené se sedimenty fluvialní-mi.

Ve střední části trasy nepravidelně, a na JZ souvisle jsou ve velkých mocnostech (až cca 3,8 m) vyvinuty vrstvy vátých písků, které jsou uloženy na sprašových hlínách. Vašák (2011) uvádí, že v některých místech dosahuje celková mocnost eolického souvrství až 6,0 m. Na-váté písky jsou ve větším rozsahu odkryty JV u Polešovic těžbou. Písky se zde nacházejí hned pod humózním horizontem a na jejich povrchu je poměrně výrazně zastoupen obsah neolitické keramiky, kostí apod. (Vašák, 2011).

Váté písky, které jsou plošně rozsáhlé především při západním okraji údolní nivy řeky Mora-vy, jsou z hydrogeologického hlediska nevýznamné. Písky jsou velmi dobře průlinově pro-pustné a umožňují snadnou infiltraci atmosférických srážek, nicméně vzhledem k jejich mor-fologické pozici – nacházejí se nad úrovní místní erozní báze, jsou většinou nezvodněné, či v nich byla zastižena podzemní voda pouze na jejich bázi.

Za významné hydrogeologické kolektory lze v projektované trase 5508 označit především sedimenty údolní nivy řeky Moravy a nižších terasových stupňů (zhruba od staničení km 21,940 až na konec trasy) a štěrkopísčité sedimenty výplavových kuželů (od počátku trasy až ke staničení cca 21,000 km, od Zlechovského potoka k Dlouhé řece).

Sedimenty spodního souvrství údolní nivy Moravy jsou charakteristické velmi dobrou průlinovou propustností. Obecně se jejich koeficient propustnosti pohybuje okolo $n.10^{-4}$ m/s až $n.10^{-3}$ m/s. Naopak hydrogeologický význam svrchního souvrství údolní nivy tvořené povodňovými hlínami spočívá v tom, že při dostatečné mocnosti (2 – 5 m), souvislém výskytu a charakteru „filtrační vrstvy“ (jsou slabě propustné) vytváří účinný svrchní kryt, který znemožňuje pronikání znečištěné povrchové vody do podložních zvodněných sedimentů ($k_f = n.10^{-6}$ m/s). Hladina podzemní vody je v hydraulické spojitosti s povrchovým tokem – řekou Moravou. Hloubka hladiny podzemní vody se pohybuje na okraji údolní nivy v okolo 1 m pod terénem, mnohde i výše (jak je vidět i v inženýrskogeologických řezech – Vašák, 2011). Na některých místech dochází k jejímu výstupu až na terén – viz hon „Zvolky“ (staničení km 23,500-24,400), kdy je tato oblast definována jako trvale podmáčená a během průzkumných prací, po proražení svrchního izolátoru, došlo k vystoupení napjaté hladiny podzemní vody až k povrchu terénu (Vašák, 2011). Jako trvale zamokřený úsek je definován i úsek stavby km 22,000-22,200 (Vašák, 2011).

Proluviální kužely vznikly (případně vznikají) přemístěním hlinito-kamenitého materiálu na podloží neogénu. Podzemní voda těchto sedimentů není v hydraulické spojitosti s povrchovým tokem. Zpravidla se jedná o kolektory s vlastním režimem, v některých případech mohou být tyto kolektory nezvodnělé (suché). V této souvislosti je však nutné podotknout, že přestože nejsou tyto proluviální sedimenty trvale zvodněné, jedná se o horniny s vlastnostmi hydrogeologických kolektorů a v případě mimořádných událostí (přívalové deště, tání vyšší sněhové pokrývky) mohou infiltrovat, vést a akumulovat velké množství podzemní vody.

Váté písky, které jsou plošně rozsáhlé především při západním okraji údolní nivy řeky Moravy, jsou z hydrogeologického hlediska nevýznamné. Písky jsou velmi dobře průlinově propustné a umožňují snadnou infiltraci atmosférických srážek, nicméně vzhledem k jejich morfologické pozici – nacházejí se nad úrovní místní erozní báze, jsou většinou nezvodněné, či v nich byla zastížena podzemní voda pouze na jejich bázi.

Směr proudění podzemní vody v prostoru zájmové lokality je od SZ k JV.

Zájmové území je generelně odvodňováno řekou Moravou (která tvoří místní erozní bázi) a jejími pravostrannými přítoky. Jedná se o Zlechovský potok (staničení km 17,650), Dlouhou řeku (staničení km 20,762), Polešovický potok (staničení km 22,655) a Kladíkovský potok (staničení km 24,850). První tři vodoteče mají poměrně výrazně zahlobená koryta se strmými břehy, Kladíkovský potok je poměrně mělký a velmi málo vodný. Nejmenší vzdálenost projektované trasy od koryta řeky Moravy je 400 m, a to ve staničení km 19,000 (Sedláček, 2014).

V rámci podrobného geotechnického průzkumu (Vašák, 2011, 2012) bylo v projektované trase realizováno celkem 7 monitorovacích hydrogeologických vrtů. Zároveň se v okolí trasy nachází vrty archivní a vrty realizované v rámci předběžné etapy geotechnického průzkumu. V hydrogeologických monitorovacích vrtech bylo tedy v rámci podrobného geotechnického průzkumu provedeno 4x změření hladin podzemní vody. Hydrodynamické zkoušky ani vsakovací zkoušky pro ověření hydraulických parametrů horninového prostředí realizovány nebyly.

V rámci podrobného geotechnického průzkumu (Vašák, 2011, 2012) bylo pasportizováno celkem 77 studní nacházejících se v okolí projektované trasy. Jednalo se zejména o studny v obcích Polešovice a Nedakonice. Některé z pasportizovaných studní (viz níže) byly zařazeny do hydrogeologického monitoringu.

V období od prosince 2012 do října 2014 byl firmou Inset, s.r.o. (Sedláček, 2014) realizován v oblasti projektované stavby 5508 hydrogeologický monitoring. V jeho rámci byl s kvartální četností měřen pohyb hladiny podzemní vody v 6 monitorovacích hydrogeologických vrtech a v 15 studních. Kvalitativní monitoring byl proveden pouze jednorázově, kdy bylo odebráno z monitorovacích vrtů 6 vzorků podzemní vody. Problematika kvalitativních parametrů podzemní vody ve studních podél trasy ani vody v povrchových tocích řešena nebyla.

Detailnější údaje o pohybu hladin podzemní vody v prostoru projektované trasy 5508 před zahájením stavebních prací, by měly být získány v průběhu stávajícího představebního monitoringu (blíže viz SO 391 Monitorovací systém podzemních vod).

Posouzení možnosti ovlivnění stávajících hydrogeologických poměrů a stávajících vodních zdrojů projektovanou stavbou je součástí samostatné přílohy.

POSOUZENÍ STÁVAJÍCÍCH OBJEKTŮ V BLÍZKOSTI STAVBY (příloha G2.9)

Vzhledem k tomu, že nedošlo v době zpracování DSP ke změnám v území, jak bylo prozkoumáno při zpracování DUR, byl pro účely dokumentace využit monitoring zpracovaný v rámci DUR.

Bylo posouzeno celkem 57 objektů v 11 oblastech – budovy a mosty. Textem je doložen popis objektů, jeho charakter, funkce, popis stavební konstrukce, údaje o vlastníkově a o pozemek, na kterém je umístěn a fotodokumentace. Dokumentace bude sloužit jako podklad pro vypracování představebního monitoringu, který zpracuje zhotovitel před zahájením stavby.

POSOUZENÍ MOŽNOSTI OVLIVNĚNÍ STÁVAJÍCÍCH STUDNÍ (příloha G2.11)

V bezprostřední blízkosti projektované trasy 5508 jsou situovány obce Nedakonice a Polešovice, konec trasy se nachází při severním okraji města Moravský Písek. Obyvatelé těchto obcí jsou zásobeni prostřednictvím vodovodů, řada z nich má však vlastní zdroj vody, který slouží k zásobování domácnosti pitnou či užitkovou vodou.

Rovněž průmyslové či zemědělské areály situované k Nedakonicím a Polešovicím jsou zásobovány prostřednictvím vlastních zdrojů vody (jedná se o oficiální status vodního zdroje s platným vodoprávním povolením nakládání s vodami).

- V Nedakonicích se jedná zejména o ZEAS Nedakonice, a.s. provozující živočišnou a rostlinnou výrobu s průměrným měsíčním odběrem cca 0,6 l/s a Laksymu, a.s. Nedakonice zabývající se výrobou mléčných výrobků s měsíčním odběrem vody od 0,4 do 0,9 l/s za měsíc. Uváděná data jsou za období roku 2014 a jsou převzata z oficiálního informačního serveru www.vodagov.cz (Povodí Moravy, s.p.).
- V Polešovicích se jedná o ZEAS Polešovice, a.s., farma Nivy, zabývající se chovem skotu. Odběr podzemní vody v roce 2014 se pohyboval od 0,15 l/s do 0,3 l/s za měsíc. Uváděná data jsou za období roku 2014 a jsou převzata z oficiálního informačního serveru www.vodagov.cz (Povodí Moravy, s.p.).
- Přímo v projektované trase 5508, ve staničení km 24,4-24,60 se nachází zdroje vody pro závlahu kladíkovské lesní školky ve vlastnictví Kloboucké lesní, s.r.o. Problematika přeložky závlahových studní je řešena jako samostatný SO 381.

Základní informace o jímácích objektech situovaných v okolí projektované trasy byly získány v rámci jejich pasportizace během podrobného geotechnického průzkumu (Vašák, 2011, 2012) a měly by být součástí závěrečné zprávy o jeho realizaci. V Nedakonicích bylo pasportizováno celkem 64 objektů (označení S1-S63), v Polešovicích 13 objektů (S64-S77). Na vybraných monitorovacích objektech (studních a vrtech) byl realizován hydrogeologický monitoring, který byl vyhodnocen ve zprávě Sedláčka (2014), nyní se dle informací pracovníků ŘSD Zlín v monitoringu pokračuje.

Jelikož se pasportizované studny nacházejí v různých částech projektované trasy, jsou jejich prostřednictvím definovány i odlišné geologické a hydrogeologické poměry. Také se jedná o studny situované jak před stavbou, tak za stavbou, ve směru proudění podzemní vody, který je v okolí projektované trasy generelně ve směru od severozápadu k jihovýchodu, tedy z terénních vyvýšenin k níže položené údolní nivě Moravy. Hloubky jednotlivých pasportizovaných objektů jsou různé, předpokládáme, že jsou exploatovány kolektory neogenních i kvartérních sedimentů (na mnoha místech nejsou tyto kolektory odděleny a jedná se o jeden spojitý kolektor).

Důležitým aspektem je také přítomnost podzemní vody – některé hydrogeologické kolektory (proluviační kužely – „vyšší terasové stupně“) nejsou trvale zvodněné. Tyto kolektory – zpravidla štěrkopísčité sedimenty však svým charakterem umožňují infiltrovat, vést a akumulovat podzemní vodu a v případě např. přívalových dešťů mohou být výrazně zvodněné.

Téměř celá projektovaná trasa D55 5508 a dalších navazujících liniových staveb je vedena na násypu či v úrovni terénu. Výška násypů se pohybuje většinou okolo 6,0 m, maximální

výšky cca 10,0 m dosahuje násyp N8-2 (staničení km 21,910-22,560, výška násypu 6-10 m). Niveleta zářezů, které jsou projektovány na přeložkách silnic a polních cest a jejichž hloubka nepřesáhne 3,0 m, je trvale nad hladinou podzemní vody (Vašák, 2011, Sedláček, 2014).

Obecně lze říci, že při realizaci násypů v místech existence hydrogeologického kolektoru dochází k jeho přetížení, což má za následek menší průtočnost hydrogeologického kolektoru a případné hromadění podzemní vody „před stavbou“. Stěžejní je výška násypu a charakter hydrogeologického kolektoru, především míra konsolidace. Přetížovány budou „mladé horniny“, změna pórovitosti (efektivní) bude zřejmě velká – sníží se propustnost a tím i transmisivita (průtočnost).

Při realizaci mostů, při jejich hlubinném založení, v místech existence hydrogeologického kolektoru (kvartérního i terciérního) může docházet k přímému kontaktu s podzemní vodou. V těchto případech je nutné při realizaci stavebního objektu dodržovat veškeré technologické postupy, aby bylo zabráněno kvalitativnímu ovlivnění podzemní vody. Je nutné minimalizovat zásahy do hydrogeologických kolektorů a v případě odrytí svrchní vrstvy s izolační funkcí po založení mostního objektu tuto vrstvu opět doplnit zpět v mocnosti minimálně 1 m, aby nezůstal obnažen štěrkopísčité kolektor.

Ke kontaktu s podzemní vodou může docházet i v koncovém úseku projektované trasy. Hloubka hladiny podzemní vody se pohybuje na okraji údolní nivy v hloubce okolo 1 m pod terénem, mnohde i výše. Na některých místech dochází k jejímu výstupu až na terén – viz hon „Zvolky“ (staničení km 23,500-24,400), kdy je tato oblast definována jako trvale podmáčená a během průzkumných prací, po proražení svrchního izolátoru, došlo k vystoupení napjaté hladiny podzemní vody až k povrchu terénu (Vašák, 2011). Jako trvale zamokřený úsek je definován i úsek stavby km 22,000-22,200 (Vašák, 2011).

Z hlediska možnosti ovlivnění stávajících jímacích objektů (studní, vrtů) realizací projektované trasy 5508 spatřujeme jako nejrizikovější oblast Nedakonice (staničení cca km 20,000-21,500). Nedakonice se nacházejí pod stavbou, ve směru proudění podzemní vody, a vzhledem ke snadné dostupnosti podzemní vody (většina objektů je hluboká okolo 8-10,0 m) je zde situováno velké množství jímacích objektů. Hydrogeologické poměry v místě byly ovlivněny již realizací železniční tratí, nicméně realizací násypů N6 a N7 o výšce cca 6,0 m dojde k opětovnému přetížení hydrogeologických kolektorů a může dojít k omezení přítoku podzemní vody do studní a jejímu hromadění před násypem. Z hlediska posouzení možnosti kvantitativního ovlivnění jímacích objektů realizací stavby je stěžejní informace o neovlivněném stavu. Tyto by měly být získány prostřednictvím představebního monitoringu, sledování pohybu hladin podzemní vody by rovněž mělo probíhat v režimu stavebního a postavebního monitoringu.

Ovlivnění jímacího území Polešovice realizací stavby (mostní objekt SO204 je situován uvnitř OP 2. stupně) nepředpokládáme, podzemní voda je exploatována prostřednictvím hlubokých vrtů (115-120 m). Do budoucna je uvažováno s tím, že mělčí vrtý (cca 38 m) budou z důvodu nevyhovujících kvalitativních parametrů (vysoké obsahy dusičnanů) v budoucnu mimo provoz a budou sloužit pouze jako záložní. Hydrogeologický kolektor, který je exploatován hlubokými vrtý, ovlivněn nebude.

Ovlivnění dalších pasportizovaných jímacích objektů v Polešovicích nepředpokládáme, nacházejí se „před hlavní stavbou“ ve směru proudění podzemní vody. V místě projektované přeložky silnice II/427, která je při SV okraji Polešovic vedena v mělkém zářezu, nedojde ke kontaktu s podzemní vodou.

POSOUZENÍ MOŽNOSTI VSAKU, STANIČENÍ KM 24,700 – 24,950 (příloha G2.12)

Zaústění dešťových vod z úseku km 22,60 – 25,50 je v závislosti na niveletě D55 navrženo do jediného možného recipientu, a to je Kladíkovský potok. Vzhledem k minimálnímu korytu potoka správce toku Povodí Moravy zprvu vůbec nesouhlasil se zaústěním vody z dálnice. Aby se minimalizoval přítok, jsou navrženy retenční nádrže SO 316 (km 24,7) a SO 317 (km 24,95) se škrceným odtokem a dále bylo provedeno posouzení na vsakování, které by vypočítaný odtok zmenšilo. Proto bylo navrženo propustné zatravněné dno nádrží.

Z posouzení možnosti hospodaření s dešťovými vodami odtékajícími z dálnice stavby 5508, se může ze zjištěných skutečností po archivním studiu dostupných informací a terénním šetření konstatovat, že poměry na lokalitě z hlediska plošného zasakování srážkových vod do horninového prostředí jsou velmi nepříznivé.

- Zásadní podíl na limitujícím způsobu zasakování mají geologické a hydrogeologické poměry. Souvrství povodňových hlín ve složení zjištěném v místě uvažovaných retenčních vsakovacích nádrží neumožňuje dobré vsakování srážkových vod a nelze je jako způsob likvidace v místě doporučit. V úvahu by přicházelo řešení plošného vsaku přes umělé vsakovací zařízení, kde je však nutno dbát na použité filtrační materiály, kdy při vyšším obsahu jílu a slínů v důsledku výměny iontů Ca^{2+} a Mg^{2+} za ionty Na^{+} silně stoupá tendence k vnitřní kolmataci filtrů a tím snížení propustnosti filtrační vrstvy. Nízký obsah jílu je zase v rozporu s odbouráváním těžkých kovů. Proto se musí použít materiál s obsahem jílových minerálů vyšším než 2,5% prozkoušet na vhodnost zatížení solemi (Cyhelská, Kabelková 2009).
- Hloubka hladiny podzemní vody je dalším limitujícím faktorem zasakování z povrchu terénu. Vsakování srážkových vod je možné jen minimálně přes 1 m propustného horninového prostředí. V lokalitě byla hladina zjištěna v hloubce kolem 1 m pod terénem, což je na hraně povolené Českou technickou normou ČSN 75 9010, ale vzhledem ke kolísání hladiny podzemní vody a zamokření okolních pozemků je nedostačující.
- Limitujícím je i sezonní znečištění dešťových vod posypovými solemi. Dochází k rozpouštění chloridů, které mají charakter konzervativního kontaminantu, což znamená, že ve vodě dochází ke snižování jejich koncentrace pouze ředěním.
- Nepříznivé je i situování komunikace na hranici CHOPAV Kvartér řeky Moravy a OPVZ Bzenec, jakož i hydrologická situace, kdy drobné vodní toky směřují přímo do OP 1. stupně vodních zdrojů situovaných v údolní nivě řeky Moravy.

Z výše uvedených závěrů není v DSP se snížením odtoku do Kladíkovského potoka pomocí vsakování dále uvažováno.

AKTUALIZACE KOROZNÍHO PRŮZKUMU (příloha G2.13)

Pro projektované mostní objekty SO 201, SO 202, SO 203, SO 204, SO 205, SO 206, SO 211, SP 212 a SO 213 byl proveden základní korozní průzkum. Podle předepsaného postupu ČSN 038372 a TP 124 byl určen stupeň základních ochranných opatření před účinky bludných proudů.

Zdánlivý měrný odpor zemin zjištěný Wennerovou metodou má na měřených místech v okolí projektovaných stavebních objektů proměnlivé hodnoty. Pro různě mocné vrstvy hodnoty byly zjištěny velikosti od 16 do 400 Wm (stupeň korozní agresivity I. až IV.). Je to dáno zejména různě silným zastoupením vátých písků u povrchu, které v mělkém geologickém řezu mají převahu zejména jižně od Polešovic. Pro hlubší úrovně naopak měrný odpor prostředí v prostředí s převahou jílu klesá na hodnoty kolem 10 Wm. Pro hlubinné základy na železobetonových pilotách je proto nutné dodržovat požadované krytí výztuže.

Podle ČSN 03 8372 odpovídají výpočtové hustoty bludných proudů (3.9 až 56.5 mA/m²) III. třídy korozní agresivity (agresivita zvýšená).

Podle TP 124 byla určena přepočtená proudová hustota, která pro SO 205 a SO 206 vyžaduje 4. stupeň základních ochranných opatření. Pro ostatní SO je požadován stupeň základních ochranných opatření č. 3.

INŽENÝRSKOGEOLOGICKÝ PRŮZKUM

Popis viz G2.7 – Zpracování rešerše geotechnického průzkumu.

10. DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMO, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY, PAMÁTKOVÉ REZERVACE, PAMÁTKOVÉ ZÓNY

10.1. OCHRANNÁ PÁSMO

Stavbou bude dotčeno ochranné pásmo stávajících komunikací, železnice a ochranná pásma inženýrských sítí. Vlastníci nebo majetkoví správci těchto objektů uplatnili při projednávání podmínky, za kterých je možno provádět stavební práce v ochranném pásmu a které projektant zapracoval při návrhu technického řešení objektů. Přeložky inženýrských sítí jsou umístěny při křížení nebo při souběhu dle normy prostorového umístění sítí a dle předpisů majitelů sítí. V místě křížení komunikace budou sítě uloženy do chráničky.

Stavba 5508 prochází ochranným pásmem vnějším vodních zdrojů Polešovice v km 20,770 – 21,580 (hranici tvoří silnice III/4273 a II/427). V ochranném pásmu jsou umístěny SO 101, SO 112, SO 122, SO 123, SO 203, SO 204 a přeložky inženýrských sítí.

10.2. CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ

Stavba 5508 se nachází v blízkosti hranice CHOPAV, která vede po jihovýchodním okraji tělesa železniční tratě Břeclav – Přerov.

10.3. ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ

Stavba 5508 se nenachází v zátopovém území.

10.4. KULTURNÍ PAMÁTKY, PAMÁTKOVÉ REZERVACE, PAMÁTKOVÉ ZÓNY

Křížek, který je umístěn u silnice II/427 vpravo nad zářezem (cca 150 m před železničním mostem nad II/427) bude v rámci SO 761 přeložen na místo dle určení Obcí Nedakonice. V blízkosti stavby se jiné kulturní památky, památkové rezervace ani památkové zóny nenachází.

11. ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ

11.1. BOURACÍ PRÁCE

Stavba nevyvolá potřebu demolice nadzemních objektů. Závlahová studna užívaná lesní školkou Kladíkov bude po zřízení nové studny (SO 381) zrušena (rovněž SO 381).

Odstranění vozovky překládaných komunikací je součástí SO 011 – *Příprava staveniště*.

Bourací práce vyvolaných přeložek inženýrských sítí a oplocení jsou součástí jednotlivých objektů.

11.2. KÁCENÍ MIMOLESNÍ ZELENĚ A JEJICH PŘÍPADNÁ NÁHRADA

V rámci stavby bude káceno 657 ks stromů a 1639 m² keřových porostů. Je nutné udržovat body vytyčení obvodu stavby, aby bylo kácení omezeno na minimum - jedná se především o stromy na hranici záboru. Podrobně je popsáno v příloze G2.1 - Aktualizace dendrologického průzkumu, které je doplněno o inventarizaci kácené zeleně.

Při provádění prací je nutno se řídit dle podmínek vydaných rozhodnutí Krajského úřadu Zlínského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství (č.j. KUZL 27857/2012 ze dne 23.5.2012 a č.j. KUZL 81232/2009 ze dne 18.12.2009), dále pak dle rozhodnutí správy CHKO Bílé Karpaty (č.j. .j. 01703/BK/2008/roz2/Ko ze dne 9.11.2009) a dle rozhodnutí Krajského úřadu Jihomoravského kraje odboru životního prostředí (č.j. JMK 17715/2011 ze dne 28.1.2011) za kterých udělili výjimku pro zvláště chráněné druhy podle ust. § 56 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění.

Dle rozhodnutí o výjimkách bude možné provádět kácení dřevin v době vegetačního klidu a mimo dobu hnízdění, tj. 1.11.- 1.2.

Na základě rozhodnutí příslušných úřadů bude upřesněn rozsah výsadeb v SO 802 – Náhradní výsadby.

11.3. ROZSAH ZEMNÍCH PRACÍ A KONEČNÁ ÚPRAVA TERÉNU

Trasa D55 prochází rovinatým územím. Při návrhu prostorového vedení trasy D55 musely být respektovány stávající přírodní překážky, jako jsou čtyři potoky, a uměle vytvořené překážky, jako jsou komunikace. Uvedené překážky bude dálnice D55 křížit na mostech, ke kterým přiléhají násypové úseky. Zářezové úseky nových komunikací se vyskytují v malém rozsahu a v malých hloubkách u SO 101, SO 122 a SO 123. Z prostorového vedení trasy i souvisejících objektů vychází nepříznivá bilance zemních prací.

| | |
|--|-----------|
| Výkop v trase | 142 033 |
| Výkop nevhodná do násypu (předpoklad 10% z výkopu) | 14 203 |
| Výkop v trase použitelný do násypu celkem | 127 830 |
| Násyp | 1 594 312 |
| Násyp konsolidační | 26 760 |
| Násyp zemina ze zemníku do speciálních vrstev | 220 224 |
| Násyp celkem | 1 841 296 |
| Násyp celkem ze zemníku | 1 713 466 |

Bilance zemních prací je uvedena v příl. B4.

Potřeba zeminy do násypů je vysoká. Proto budou i zeminy z výkopu charakterizované jako nevhodné pro použití do silničního tělesa použity pomocí zlepšení. Pouze zeminy s označením F8 nebudou do násypu použity, ale budou použity např. na dosypávky (pod ornici na silničním pomocném pozemku, mezi násypy větví MÚK Nedakonice).

Do vrstev násypu, jako je sanační vrstva na bázi násypu a do aktivní zóny bude zemina dovezena splňující požadované parametry hutnění.

Zemní tělesa silničních objektů nevyvolají potřebu rozsáhlejších terénních úprav přilehlého území, jen v místě napojení větve MÚK Nedakonice (SO 112) a přeložky silnice III/4273 (SO 122) bude zářezový úsek rozšířen pro zajištění rozhledu v křižovatce.

Pozemky dotčené stavbou dočasným zábořem budou upraveny do stávajícího stavu (SO 812). Opuštěné komunikace budou rekultivovány (SO 811).

11.4. OZELENĚNÍ NEBO JINÉ ÚPRAVY NEZASTAVĚNÝCH PLOCH

Na svazích silničního tělesa SO 101 a SO 112 včetně ploch uvnitř větví mimoúrovňových křižovatek budou provedeny vegetačními úpravy – výsadba tzv. motýlí louky (SO 801).

Výsadby na ostatních objektech komunikací jsou součástí těchto objektů a jsou navrženy dle prostorových možností.

Náhradní výsadba bude provedena v rozsahu a v místech dle rozhodnutí příslušným orgánem.

11.5. ZÁSAH DO ZEMĚDĚLSKÉHO PŮDNÍHO FONDU A PŘÍPADNÉ REKULTIVACE

Zásah do ZPF je v téměř celém úseku stavby. Ornice a podornice budou v rámci SO 001 – *Příprava staveniště* sejmuty z plochy trvalého a dočasného záboru přes 1 rok a uloženy odděleně na deponie. Dle rozhodnutí (viz kap. 11.2) bude skryvka prováděna v období 1.11. – 31.3.

Přednostně bude podornice z trvalého záboru použita na ohumusování svahů silničních těles, na rekultivaci ploch opuštěných silnic (SO 811) bude použita ornice, případně podornice v mocnosti jako na přilehlých pozemcích. Přebytek ornice z trvalého záboru bude odvezen na pozemky ZPF k dalšímu využití.

Ornice a podornice z dočasného záboru (provizorní vozovky, provizorní obtoková koryta, staveniště mostů) bude v rámci SO 812 vrácena na původní plochy, které budou rekultivovány (technická rekultivace a 3-letá biologická rekultivace).

11.6. ZÁSAH DO POZEMKŮ URČENÝCH K PLNĚNÍ FUNKCE LESA

Lesnatost území je v úseku stavby 5508 prakticky nulová, pouze na k.ú. Moravský písek (v km stavby 25,5) je přeložka plní cesty SO 144 umístěna na pozemek PUPFL. Trvalý zábor PUPFL činí 2110 m².

11.7. ZÁSAH DO JINÝCH POZEMKŮ

Stavba zasáhne do pozemku v majetku SŽDC (železniční trať), do pozemků obcí, soukromých firem nebo vlastníků pozemků.

11.8. VYVOLANÉ ZMĚNY STAVEB DOPRAVNÍ A TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY A VODNÍCH TOKŮ

Stavbou nedojde k zásadním změnám silničních staveb, pouze v místech křížení s D55 budou přeloženy. Týká se to silnice II/427 (SO 123 a SO 124), III/4272 (SO 121), III/4273 (SO 122), polních cest SO 141 – 145 a chodníku SO 131. Přeložku stávající cyklostezky z Polešovic do Nedakonic si zajistí Obec Polešovice.

Dotčené inženýrské sítě budou v rámci stavby v nenutnějším rozsahu přeloženy.

Z vodních toků, které D55 kříží, budou přeloženy do nové trasy Zlechovský potok (SO 351) a Dlouhá řeka (SO 352). Koryta všech dotčených vodotečí SO 351 – SO 354 se upraví a opevní - opevnění se provede pod mosty a v místech výustních objektů dešťové kanalizace.

12. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY

12.1. VŠECHNY DRUHY ENERGIÍ

Prodloužení veřejného osvětlení k vjezdové bráně (SO 123.3) bude napojení na nejbližší nápojný bod v obci Polešovice.

Přípojka NN SO 422 pro čerpací stanici SO 318 se napojí na nejbližší odběrné místo v Nedakonicích.

Na nejbližší odběrné místo se rovněž napojí dvě přípojky pro SOS systém (SO 487), a to v Kostelanech nad Moravou a v Polešovicích. Prvně uvedená bude sloužit i pro přívod energie pro čerpací stanici SO 313.

12.2. TELEKOMUNIKACE

Stavba nezahrnuje žádný nový telekomunikační objekt, součástí stavby jsou pouze přeložky stávajících telekomunikačních sítí.

12.3. VODNÍ HOSPODÁŘSTVÍ

Odvedení dešťové vody z vozovky D55 je navrženo dešťovou kanalizací SO 301 - SO 305 a přes objekty ORL je vyústěno do křížujících vodotečí. Součástí odvedení dešťových vod jsou i dvě čerpací stanice, a to SO 313 a SO 318, ke kterým bude přivedena elektrická energie v SO 422 a SO 487 (viz. kap. 12.1).

12.4. PŘIPOJENÍ NA DOPRVNÍ INFRASTRUKTURU A PARKOVÁNÍ

Dálnice D55 je na začátku stavby napojena na mezinárodní silnici I/50 prostřednictvím MÚK Staré Město – jih (převážně součástí stavby 5507).

Pro napojení dopravy z obcí v úseku Moravský Písek – Kostelany n. Moravou bude sloužit MÚK Nedakonice (D55 x II/427). Křižovatka bude dále plnit funkci svedení dopravy na doprovodnou II/427 v případě uzavření dálnice.

Na konci stavby bude D55 napojena před Moravským Pískem provizorně na silnici II/427.

12.5. MOŽNOSTI NAPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

Přeložky inženýrských sítí budou provedeny v nejnútnejším rozsahu a napojeny na stávající trasy.

12.6. DRUH, MNOŽSTVÍ A NAKLÁDÁNÍ S ODPADY VZNIKAJÍCÍMI UŽÍVÁNÍM STAVBY

Při užívání stavby bude znečištění komunikací odstraňováno pravidelným čištěním zajišťovaných příslušným správcem komunikace. Bude se jednat převážně o posypový materiál z období zimního provozu. Odpad bude odvážen na k tomu určenou skládku.

13. VLIV STAVBY A PROVOZU NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Přehled institutů ochrany dle zákona č. 114/1992 Sb.

Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (dále jen „zákon“) definuje následující instituty ochrany (u každého institutu je stručně vymezeno, zda se v předmětném území nachází):

13.1. OBECNÁ OCHRANA PŘÍRODY A KRAJINY

Územní systém ekologické stability (podle § 4, odst. 1 zákona, dále jen „ÚSES“;)

Plánovaná trasa silnice D55 - stavba 5508 se dostává do přímého střetu s těmito prvky ÚSES:

RBK 142 – k.ú. Nedakonice, Polešovice

Konflikt: kříží se s plánovanou trasou dálnice

Charakter: navržený regionální biokoridor – částečně funkční

Popis: navržený RBK je veden v současnosti především po zemědělské půdě, kde také dochází ke křížení se záměrem

Návrh opatření: plánuje se kolmý přechod trasy komunikace přes LBK, přemostění je plánováno v délce 40 m (2 x 20 m) s pojezdovou výškou přes 4 m, což je pro LBK postačující

LBK 3 – Louky I – K149 – Zlechovský potok – k.ú. Staré Město u Uherského Hradiště, Kostelany nad Moravou

Konflikt: kříží se s plánovanou trasou dálnice

Charakter: stávající lokální biokoridor - funkční

Popis: kvalitní břehový porost s převahou starých vrb. Dále se vyskytuje topol černý x kanadský, vzácně jilm vaz, jasan úzkolistý, lípa srdčitá olše lepkavá, vrba křehká, hloh, ostružiník, brslen, bez černý, šípek; bylinná vegetace ruderalní (dominantní druhy: kopřiva dvoudomá, bršlice kozí noha, vlašovičnick větší, lopuch větší)

Návrh opatření: plánuje se kolmý přechod trasy komunikace přes LBK, přemostění je plánováno v délce 40 m (2 x 20 m) s pojezdovou výškou přes 4 m, což je pro LBK postačující

LBK Dlouhá řeka – k.ú. Nedakonice

Konflikt: kříží se s plánovanou trasou dálnice

Charakter: stávající lokální biokoridor - funkční

Popis: nekvalitní břehový porost se zanedbanými výsadbami: topol černý x kanadský, vzácně jilm vaz, jasan úzkolistý, lípa srdčitá olše lepkavá, vrba křehká, hloh, ostružiník,

brslen, bez černý, šípek; bylinná vegetace ruderalní (dominantní druhy: kopřiva dvoudomá, bršlice kozí noha, vlaštovičník větší, lopuch větší)

Návrh opatření: plánuje se kolmý přechod trasy komunikace přes LBK, přemostění je plánováno v délce 40 m (2 x 20 m) s pojezdovou výškou přes 4 m, což je pro LBK postačující

LBK 14 – k.ú. Polešovice

Konflikt: kříží se s plánovanou trasou rychlostní komunikace

Charakter: navržený lokální biokoridor - nefunkční

Popis: bylinný porost podél stávající místní komunikace

Návrh opatření: plánuje se kolmý přechod trasy komunikace přes LBK, přemostění je plánováno v délce 40 m (2 x 20 m) s pojezdovou výškou přes 4 m, což je pro LBK postačující

LBK 5 – k.ú. Moravský Písek

Konflikt: kříží se s plánovanou trasou rychlostní komunikace

Charakter: stávající lokální biokoridor - funkční

Popis: stromový a bylinný porost podél Kladíkovského potoka.

Návrh opatření: plánuje se kolmý přechod trasy komunikace přes LBK, přemostění je plánováno v délce 40 m (2 x 20 m) s pojezdovou výškou přes 4 m, což je pro LBK postačující

Problematika ÚSES byla řešena v DÚR. Žádné nové zásahy během přípravy DSP nevznikly.

13.2. ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ

V blízkosti posuzovaného záměru se nenachází žádná chráněná území dle zákona.

13.3. ÚZEMÍ SOUSTAVY NATURA 2000

Záměr se nedostává do přímého střetu s žádnou lokalitou zařazenou do soustavy Natura 2000 nenachází. V širším okolí jsou pak tyto lokality soustavy Natura 2000 (EVL Nedakonický les, EVL Vypálenky, PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví) které jsou od záměru vzdáleny více než 500 m a významný negativní vliv na ně byl vyloučen během procesu EIA.

13.4. KRAJINA A KRAJINNÝ RÁZ

Záměr prochází silně využívanou zemědělskou krajinou, která má rovinatý charakter. Přírodní dominanty zde tvoří polopřirozené vodní toky (Zlechovský potok, Dlouhá řeka, Kladíkovský potok). Tyto toky jsou hluboce zahloubené a meandrují v okolní zemědělské krajině. Mají poměrně kvalitní břehové porosty, které představují jedny z mála refugií pro volně žijící živočichy a rostliny.

Dalším důležitým prvkem jsou člověkem vytvořené pískovny (pískovny v Moravském Písku a na k.ú. Polešovice), které tvoří nejcennější části území, a to jak během těžby (kolonie břehulí říčních) i po jejím ukončení (vodní prvky s doprovodnou vegetací).

Lesní celky se v dotčeném území nenacházejí, dochází zde však k migracím živočichů žijících v lesích podél řeky Moravy a v masivu Chřiby.

V posledních letech dochází k viditelnému zkvalitňování krajinné struktury dosadbou stromové vegetace a tvorbou mokřadů a jiných vodních prvků, které je financováno z veřejných zdrojů (OPŽP). Tyto činnosti se projevují zejména na k.ú. Moravský Písek a Polešovice a v době zpracování DÚR s nimi ještě nebylo počítáno.

Jedná se zejména o LBC Zadní louky, kde byly v roce 2015 vytvořeny 3 rozsáhlé vodní plochy a plošně rozsáhlá výsadba stromů. Toto území se nachází ve vzdálenosti cca 150 m

od záměru. Na ochranu těchto nově vzniklých prvků byla přijata opatření (bariéry na záměru proti střetům s ptáky).

13.5. VÝZNAMNÉ KRAJINNÉ PRVKY

Realizací D55 - stavba 5508 nebudou přímo dotčeny žádné registrované VKP. V blízkosti stavby se nachází registrované VKP Jezírko (k.ú. Polešovice), které nesmí být během stavby dotčeno (deponie zeminy atd.)

Dále budou dotčeny VKP dané ze zákona:

Zlechovský potok (km 17,63)

Dlouhá řeka (km 20,74)

Polešovický potok (km 22,58)

Kladíkovský potok (km 24,85)

Problematika VKP byla řešena v DÚR. Žádné nové zásahy během přípravy DSP nevznikly.

13.6. PAMÁTNÉ STROMY, ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÉ DRUHY ROSTLIN, ŽIVOČICHŮ A NEROSTŮ

Památné stromy (§ 46 zákona) – Památné stromy se na daném území nenachází.

Zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů (§ 48 zákona) se v daném území vyskytují – řešeno v příloze G2.5.1 Biologický průzkum:

„V řešeném území bylo pozorováno 17 taxonů zvláště chráněných živočichů: čmeláci rodu *Bombus* spp., mravenci rodu *Formica* spp., prskavec menší, kuňka obecná, ropucha obecná, ropucha zelená, rosnička zelená, ještěrka obecná, užovka obojková, bramborníček černohlavý, čáp bílý, chocholouš obecný, koroptev polní, krahujec obecný, ťuhák obecný, vlaštovka obecná a netopýr večerní. Dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění, se jedná o 6 silně ohrožených druhů a 11 ohrožených druhů.“

Během realizace stavby je nutno se řídit podmínkami pravomocných rozhodnutí Krajského úřadu Zlínského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství (č.j.: KUZL 27857/2012 ze dne 23.5.2012 a č.j. KUZL 81232/2009 ze dne 18.12.2009), dále pak pravomocným rozhodnutím správy CHKO Bílé Karpaty (č.j.: 01703/BK/2008/roz2/Ko ze dne 9.11.2009) a pravomocným rozhodnutím Krajského úřadu Jihomoravského kraje odboru životního prostředí (č.j.: JMK 17715/2011 ze dne 28.1.2011) za kterých orgány ochrany přírody udělily výjimku pro výše uvedené zvláště chráněné druhy podle ust. § 56 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění.

13.7. NÁVRH OPATŘENÍ

13.7.1. Všeobecné podmínky

1. Výjimka se vztahuje pouze na výstavbu dálnice D55 v úseku č. 5508 Staré Město – Moravský Písek a na práce spojené s výstavbou.
2. Všechny podmínky charakteru kompenzačních opatření budou splněny nejpozději k datu kolaudace stavby.

13.7.2. Opatření během výstavby

Pro minimalizaci negativních vlivů na volně žijící živočichy v době stavby doporučujeme dodržení následujících podmínek:

1. Investor stavby Ředitelství silnic a dálnic ČR stanoví odborně způsobilou fyzickou nebo právnickou osobu (nejlépe držitele autorizace k provádění biologického hodnocení ve smyslu §67 podle §45i zákona č. 114/1992 Sb. nebo osobu s dlouholetou praxí v oboru) – dále jen ekodozor stavby. Tato osoba bude po celou dobu stavby až do její kolaudace zajišťovat zájmy ochrany přírody dle zákona č. 114/1992 Sb., bude sledovat výskyt zvláště chráněných druhů živočichů v prostoru staveniště a v případě potřeby zajistí záchranný přenos těchto živočichů (funkce ekodozoru). O všech odchycích a záchranných transferech je nutné vést podrobnou dokumentaci, která bude obsahovat seznam zjištěných druhů, počty jedinců, způsob odchytu a přenosu, popis původní a náhradní lokality. Ekologický dozor musí mít právo pozastavit na dobu nezbytně nutnou činnost stavební firmy v případě akutního ohrožení chráněných druhů stavební činností.
2. Jako náhradní biotopy k záchranným transferům se určí tyto lokality v těsném sousedství stavby: Zlechovický potok, Dlouhá řeka a Polešovický potok včetně doprovodných porostů v jejich nivě a Polešovická pískovna (pouze pro břehule říční).
3. Skrývku zeminy je nutno provádět s ohledem na vyskytující se rostlinné a živočišné druhy, tedy mimo vegetační období (listopad – únor).
4. Kácení dřevin a odstranění jiné vegetace bude prováděno mimo vegetační období, mimo období hnízdění ptáků a mimo období hibernace netopýrů. Tedy v období od 1.11. do 31.3., přičemž odstranění dřevin bude dokončeno k 1.2.

Stromy v blízkosti stavby, které nebudou pokáceny, je nutné chránit proti poškození stavební technikou. Musí být chráněna jak nadzemní, tak i podzemní část dle ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.
5. Na vhodném místě křížení dálnice s vodotečemi a vodními plochami bude po dobu stavby umístěn dočasný průchod (podchod) pro zajištění mokré a suché cesty migrace obojživelníků a dalších živočichů. Dno suché části podchodu bude zasypáno jílem, hlínou nebo jemným říčním (oblým) štěrkem do velikosti zrn max. 1 cm (preferenčně rámových propustků typu Beneš). Po dobu výstavby budou aplikovány naváděcí pásy pro obojživelníky (vyrobeny z umělohmotné fólie), které budou aplikovány tak, aby znemožnily vstup obojživelníků na staveniště a zároveň umožnily jejich migraci, případně zajistily odchyt a přenos na jiné vhodné lokality.
6. Místa křížení dálnice s vodními toky a vodními plochami bude sledovat odborně způsobilá osoba (ekodozor stavby) po celou dobu stavby až do kolaudace, a to zejména v době tahů obojživelníků. Tato osoba bude dohlížet na realizaci dočasných zábran a pastí, které znemožní živočichům vstup na staveniště a na jejich přenos na vhodné náhradní lokality.
7. Minimalizovat riziko kontaminace podzemních vod únikem ropných látek (NEL) z úkapů a havárií stavebních mechanismů důsledným dodržováním běžných pracovních postupů a postupů stanovených havarijním plánem. Pro minimalizaci následků spojených s případným únikem NEL se doporučuje používat biologicky lehce odbouratelné oleje.
8. Před započatím zemních prací doporučujeme provést průzkum na lokalitách 1, 2 a 4 zaměřený na výskyt ještěrky obecné. Nalezené jedince transferovat na vhodná místa dostatečně vzdálená od stavby ještě před začátkem rozmnožování (do poloviny července).
9. Pokud během prací dojde ke zranění obratlovců (dotčených touto výjimkou), budou tito ekodozorem stavby přemístěni do záchranné stanice pro handicapovaná zvířata v Buchlovicích.
10. Případné pokusy o zahníždění ptáků v prostoru stavby budou znemožněny záměrným rušením. Veškeré stavební plochy v období od 15.4. do 15.8. ponechávat stále vysvahované bez kolmých stěn, aby nelákaly břehule k zahníždění.

11. Minimalizovat dočasný zábor zejména v prostoru vodních toků, vodních ploch a v prostoru pásů zeleně okolo stávajícího železničního koridoru. Trasou záměru nesmí být dotčeno především významné hnízdiště břehulí říčních (km 23,400, sousedí na jihu s farmou Polešovice), dále pak zamokřená plocha u Polešovické pískovny, která slouží jako jejich loviště. Výstavba nesmí zasahovat ani do vodní hladiny pískovny u Moravského Písku.

Tyto plochy nesmí sloužit jako mezideponie ani trvalá deponie zeminy ani jiných materiálů, nesmí zde docházet k pojezdům stavební techniky ani zde nesmí dojít k terénním úpravám, rekultivacím, úmyslnému odvodnění, či zavodnění v důsledku stavby, či jinému negativnímu ovlivnění.

12. Během výstavby minimalizovat riziko kontaminace podzemních vod únikem ropných látek (NEL) z úkapů a havárií stavebních mechanismů důsledným dodržováním běžných pracovních postupů a postupů stanovených havarijním plánem. Pro minimalizaci následků spojených s případným únikem NEL se doporučuje používat biologicky lehce odbouratelné oleje.

13.7.3. Trvalá opatření

1. Na povrch náspu bude použit materiál obsahující minimum živin – minerální podpovrchové horizonty. Část náspu bude oseta tzv. „motýlí směsí“ (složení dle přílohy 1 rozhodnutí SCHKO č. 01703/BK/2008/roz2/Ko a dle rozhodnutí KUZL č. j. KUZL 81232/2009). „Motýlí směs“ musí být aplikována po celé délce náspu (na obou jeho stranách) v pásech o minimální šířce 2m a to tak, aby se maximálně po 200m pravidelně střídalo umístění pásů v horní části svahu náspu, střední části svahu náspu a v dolní části náspu. Na ploše, kde nebude použita „motýlí směs“, nesmí být použita směs trav obsahující mezírodové nebo mezidruhové křížence a polyploidy. Původ trav bude vycházet z kultivarů českého původu.
2. Na náspu komunikace budou sázeny pouze keře soliterně či v menších skupinkách a to tak, aby se solitéry či menší skupinky keřů střídaly s trávníky. Minimální vzdálenost mezi soliterními keři či jednotlivými skupinami bude 30m. Skupinky keřů budou mít maximálně 2-5 jedinců. Počty jedinců ve skupinkách se budou měnit, tak aby se skupinky s jednotlivými počty střídaly. Celý násep bude mít lesostepní charakter s převahou bezlesí minimálně 9:1. Sázené keře budou pouze listnaté a geograficky původní minimálně v 8 druzích. Sázeny budou tak, aby vznikla druhová mozaika a jednotlivé druhy byly zastoupeny v rovnoměrných počtech. Použity budou pouze druhy z následujícího výčtu: zimolez obecný, kalina planá, brslen bradavičnatý, dřín obecný, hloh obecný, hloh jednosemenný, kručinka barvířská, ptačí zob obecný, řešetlák počistivý, jalovec obecný, růže galská, růže šípková, svída krvavá, líska obecná, trnka obecná, třešeň křovitá, vřes obecný.
3. Křížení dálnice a vodních toků bude realizováno tak, aby zůstaly zachovány přirozené migrační cesty živočichů. Na obou stranách podmostí zůstane suchý prostor o šířce nejméně 70 cm. Tento suchý břeh bude nezpevněný, hliněný. V žádném případě nesmí být použito zatrubnění.
4. Dno křížených vodních toků zůstane v přirozeném stavu. Na opevnění břehů nesmí být použit pouhý beton.
5. Těleso dálnice doporučujeme při průchodu nivou Polešovického potoka opatřit bariérou z neprůhledného nelesknoucího se materiálu, aby bylo zabráněno kolizím ptáků s automobily.
6. Dno křížených vodních toků zůstane v přirozeném stavu. Pokud bude z technických důvodů nutné zpevnění břehů, je pořadí vhodnosti (od nejvhodnějšího po nejméně vhodné) toto: bez zpevnění (hlína), kamenná rovnanina na sucho, polovegetační tvárnice, ka-

menná dlažba nespárovaná, spárovaná dlažba). Na zpevnění břehů nesmí být použit pouhý beton.

Křížené vodní toky, jejichž koryta budou pod mostními objekty vydlážděna, je nutné upravit tak, aby byla snížena rychlost proudící vody, a aby byl zajištěn dostatek úkrytů pro vodní živočichy (např. zapuštěné kameny). Sklony břehů by neměly být prudší než 1:2.

Pod mostními objekty nebudou v korytě umístěny objekty jako jsou prahy a stupně, které mohou vytvořit neprostupné migrační bariéry pro živočichy.

7. Těleso dálnice při průchodu nivou Dlouhé řeky, Zlechovského potoka a Polešovického potoka bude z obou stran opatřeno bariérou z neprůhledného nelesknoucího se materiálu, aby bylo zabráněno kolizím ptáků s automobily. Výška bariéry bude minimálně 3,5m. Zábrana u Polešovického potoka bude ve vzdálenosti nejméně 30 m na každou stranu od místa křížení s potokem.
8. Trasou záměru nesmí být dotčeno především významné hnízdiště břehulí říčních (km 23,400, sousedí na jihu s farmou Polešovice). Těleso dálnice při průchodu v blízkosti kolonie bude opatřeno bariérou z neprůhledného nelesknoucího se materiálu, aby bylo zabráněno kolizím ptáků s automobily.
9. V úsecích, kde záměr prochází v blízkosti železničního koridoru Hodonín – Staré Město, doporučujeme ponechat vzniklý liniový pás mezi silnicí a železnicí samovolnému vývoji. Dojde tím k rozšíření stávajícího biokoridoru.
10. Do 30.11.2012 bude instalováno minimálně 8 hnízdních budek pro sovy pálené do budov zemědělských farem v širším okolí stavby. Umístění a přesné parametry budek bude žadatel vždy předem konzultovat se Správou CHKO Bílé Karpáty.
11. V blízkosti pískovny u Moravského Písku bude na pozemku par. č. 3491 rozšířen, či vylepšen stávající biotop vytvořením menší tůně (přibližně 5-10 metrů v průměru vodní hladiny) s pozvolným sklonem břehu a dna cca 1:20. Hloubka vody v tůni bude maximálně 50 cm. Tůň nesmí být zarybněna. Přesné parametry tůně budou předem zkontrolovány a písemně odsouhlaseny AOPK ČR – střediskem Brno před zapracováním stavební dokumentace.

13.8. HLUK

Součástí stavby je návrh stavebně-technických opatření reprezentovaných protihlukovou stěnou SO 701, která je navržena na základě aktualizované hlukové studie (G2.4) v blízkosti zástavby Nedakonic.

Dá se očekávat výrazné snížení hlukové zátěže v průtazích stávající silnice I/55 v úseku Staré Město – Veselí nad Moravou a podél silnice II/427 v průtahu Nedakonicemi a na okraji zástavby Polešovic.

13.9. EMISE Z DOPRAVY

Veškeré příspěvky imisních koncentrací škodlivin emitovaných provozem na stavbě 5508 budou s rezervou pod v současnosti dovolenými imisními limity.

Vzhledem k výše uvedenému lze konstatovat, že provoz stavby „D55 (R55) 5508 Staré Město - Moravský Písek“ bude mít malý vliv na imisní situaci v hodnocené lokalitě. Realizaci dálnice D55 a nejen stavby 5508 dojde k snížení silniční dopravy především na dnešní silnici I/55 (obce a města, kterými prochází) a tím i snížení imisního znečištění ze silniční dopravy..

13.10. VLIV ZNEČIŠTĚNÝCH VOD NA VODNÍ TOKY A VODNÍ ZDROJE

Dešťová voda z vozovky D55 a z větví MÚK Nedakonice bude přes kanalizaci svedena do ORL a zaústěna do stávajících vodotečí.

Stavbou dojde k zásahu do vodního zdroje pro závlahy v lesní školce Kladíkov, který bude přeložen do nové polohy (SO 381).

Vliv silničního provozu na podzemní vodu a vodní zdroje (soukromé studny) bude v průběhu stavby a po jejím uvedení do provozu monitorován systémem nově navržených vrtů a odběrem vzorků ze stávajících studní (SO 391).

Dálnice D55 a přeložka silnice II/427 (SO 123) budou vedeny okrajem ochranného pásma vodních zdrojů Polešovice. Na dálnici je v navrženo osazení betonového svodidla na krajnici a u silnice II/427 je navrženo odvedení dešťové vody z vozovky mimo ochranné pásmo.

13.11. OCHRANA ZDRAVÍ A BEZPEČNOSTI PRACOVNÍKŮ PŘI VÝSTAVBĚ

Ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě - při realizaci objektu je nutné seznámení všech zúčastněných osob s bezpečnostními zákony, vyhláškami, nařízeními vlády a souvisejícími platnými normami v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.

Bezpečnost práce :

Při realizaci objektu je nutné seznámení všech zúčastněných osob s bezpečnostními zákony, vyhláškami, nařízeními vlády a souvisejícími platnými normami v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.

Základní povinnosti dodavatele stavebních prací upravuje:

Zákoník práce v úplném znění č. 262/2006 Sb. v části páté – „Bezpečnost a ochrana zdraví při práci“, hlava I - Předcházení ohrožení života a zdraví při práci se zaměřením na § 102 odst. 1 – přijímání opatření k předcházení rizikům v návaznosti na odst. 3 – povinnosti zaměstnavatele;

Zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy v návaznosti na NV č. 591/2006 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích;

Vyhl. ČÚBP č. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení;

NV č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovišti s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky;

NV č. 361/2007 Sb., o bezpečnosti a ochraně zdraví zaměstnanců při práci včetně souvisejících předpisů v oblasti BOZP.

Další související základní předpisy k zajištění bezpečnosti práce jsou zejména:

NV č. 201/2010 Sb., kterým se stanoví způsob evidence, hlášení a zaslání záznamu o úrazu - § 1-5 Povinnosti zaměstnavatele

NV č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků v návaznosti na ZP § 132 – opatření k prevenci rizik.

Požární ochrana

Zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně ve znění pozdějších předpisů

§ 5, 6 - povinnosti právnických osob a podnikajících fyzických osob

- § 15 - dokumentace požární ochrany
- § 16 - školení a odborná příprava zaměstnanců o požární ochraně
- Vyhláška MV č. 246/2001 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti
- § 3,9 - umístění hasících přístrojů, hasící přístroje
- § 11 - podmínky pro hašení požárů a pro záchranné práce
- § 30-40- dokumentace požární ochrany
- Vyhláška MV č. 87/2000 Sb., kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování, nahřívání živců v tavných nádobách
- § 3 - podmínky pro zahájení svařování a po skončení svařování

Doplnění o platné ČSN:

1. ČSN 26 9030 - Zásady bezpečné manipulace
2. ČSN 33 1600 ed.2 - Revize a kontroly elektrického ručního nářadí
3. ČSN 74 3305 - Ochranná zábradlí
4. ČSN EN 131-2 - Žebříky
5. ČSN 65 0201 - Hořlavé kapaliny
6. ČSN 73 0845 - Požární bezpečnost staveb - Sklady

Z hlediska bezpečného pracovního postupu je nutno dodržovat zejména :

Vyhlášku Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu č. 601/2006 Sb. o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích.

Vyhlášku FMV č. 30/2001 Sb. o pravidlech provozu na pozemních komunikacích

Zákon č.167/2008 Sb. předcházení ekologické újmy a o její nápravě

Zákon č. 185/2001 Sb. o odpadech

Zákon č. 17/92 Sb. o životním prostředí ve znění zákona č.123/98 Sb.

Vše v platném znění.

Bezpečnost účastníků silničního provozu z hlediska technického řešení jednotlivých objektů je dána dodržením platných norem a technických předpisů (návrh směrového řešení, příčných sklonů vozovky, zajištění rozhledu pro zastavení, rozhledu v křižovatce apod.).

Dále bude bezpečnost účastníků zajištěna dodržením požadovaných technologických postupů při výstavbě (rovinatost vozovky, protismykové vlastnosti vozovky apod.).

V neposlední řadě bude bezpečnost účastníků provozu podmíněna dodržováním zákonů, vyhlášek a předpisů platných pro každého uživatele pozemních komunikací.

13.12 NAKLÁDÁNÍ S ODPADY

Přehled odpadů vznikajících při výstavbě řeší podrobně příloha G1.4 – *Projekt nakládání s odpady z výstavby*. Přehled odpadů a nakládání s nimi:

- odfrézované stmelené vrstvy vozovky budou odvezeny na recyklaci nebo na skládku nebezpečných odpadů
- vybourané nestmelené nekontaminované podkladní vrstvy se uloží na skládku
- vybourané obrubníky, zámková dlažba a žulová dlažba budou uloženy na místo určené správcem komunikace
- vhodná zemina z výkopů se použije se na terénní úpravy a dosypání pod ornici
- kmeny vykácených stromů budou odvezeny na ZS, pařezy, větve a keře budou spáleny
- vybourané kovové sloupy budou odvezeny do Kovošrotu

14. OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI

14.1. MECHANICKÁ ODOLNOST A STABILITA

Stavební objekty jsou navrženy v souladu s platnými normami a technickými předpisy. Navržené konstrukce vozovky jednotlivých silničních objektů vychází z očekávaného dopravního zatížení, které bylo modelováno na základě vypracované technickoekonomické studie [5]. Navržené betonové konstrukce jsou z betonu příslušné třídy a odolnosti na vlivy prostředí.

Mostní objekty a zárubní a opěrné zdi jsou navrženy na základě provedeného statického výpočtu.

Vodohospodářské objekty jsou navrženy na základě hydrotechnického posouzení.

Časový postup stavby silničních násypů bude vycházet z výsledků geotechnického a geodetického monitoringu, který bude součástí SO 101. Stabilita násypu byla prověřena výpočtem v podrobném geotechnickém průzkumu [2].

14.2. POŽÁRNÍ BEZPEČNOST

Předmětem dokumentace je návrh veřejně přístupné komunikace a souvisejících objektů, které po celé své délce umožňuje zásah jednotek požární ochrany.

Únikové cesty pro osoby jsou do přilehlého území, v úsecích s protihlukovou stěnou jsou navrženy únikové východy.

Stavba sama o sobě nevyvolá zvýšené nároky na požární bezpečnost v řešeném území a stavbou nebudou narušeny přístupové komunikace nebo nástupní plochy ke stávajícím objektům pro vozidla požární ochrany. Převedením intenzit ze stávající silnice I/55 na novou rychlostní silnici se umožní rychlejší pohyb vozidel HZS po stávající silnici, kterému v současnosti brání časté kolony.

Pro včasný zásah vozidel HZS jsou na přeložce silnice II/427 (SO 124) navrženy zárodky budoucích služebních sjezdů z D55, které budou využívat i vozidla HZS.

14.3. OCHRANA ZDRAVÍ, ZDRAVÝCH ŽIVOTNÍCH PODMÍNEK A ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Stavba, která je umístěna mimo obytnou zástavbu, přispěje ke zlepšení životního prostředí zejména v průtahu silnice I/55 v úseku Staré Město – Veselí nad Moravou. Týká se to jak snížení hlukové a exhalační zátěže, tak i snížení počtu dopravních nehod chodců a cyklistů.

14.4. OCHRANA PROTI HLUKU

Součástí stavby je návrh stavebně-technických opatření reprezentovaných protihlukovou stěnou SO 701, která je navržena na základě aktualizované hlukové studie (G2.4) v blízkosti zástavby Nedakonic.

14.5. BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ

Bezpečnost provozu na komunikacích bude zajištěna stavebně-technickým návrhem objektů, jako je směrové, výškové a šířkové uspořádání komunikací, dále v závislosti na poloměru směrového oblouku navržený dostředný sklon, bezpečnostní součásti a příslušenství komunikací a mostů .

14.6. ÚSPORA ENERGIE A OCHRANA TEPLA

Druh a charakter stavby neklade požadavky na splnění požadavků na energetickou náročnost budov a splnění porovnávacích ukazatelů podle jednotné metody výpočtu energetické náročnosti budov.

Převedením části dopravní intenzity na dálnici dojde ke zlepšení plynulosti silniční dopravy a tím i ke snížení spotřeby pohonných hmot.

15. DALŠÍ POŽADAVKY

15.1. UŽITNÉ VLASTNOSTI STAVBY

Stavební objekty jsou navrženy v souladu s platnými normami a technickými předpisy. Šířkové uspořádání a navržené konstrukce vozovky jednotlivých silničních objektů vychází z očekávaného dopravního zatížení, které bylo modelováno na základě zpracované technickoekonomické studie [5]. Návrhové období nově budovaných vozovek trvalého charakteru je 25 let (viz čl. 4.2.2.8 v TP 170).

Navržené betonové konstrukce jsou z betonu příslušné třídy a odolnosti na vlivy prostředí.

Objekty jsou navrženy standardním způsobem, který umožní snadnou údržbu.

15.2. ZABEZPEČENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Na dálnici D55 (SO 101) je pro potřebu osob s omezenou schopností pohybu navržen bezbariérový přístup k hláskám SOS. Bezbariérový přístup je navržen i u chodníků SO 131 a SO 123.1. Na ostatních silničních plochách, které se nacházejí v extravilánu, jsou komunikace navrženy standardním způsobem bez zvláštních technických opatření.

Podrobně řeší příloha B6 – Bezbariérové užívání.

15.3. OCHRANA STAVBY PŘED ŠKODLIVÝMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ

Stavba se nenachází v inundačním území.

V rámci podrobného geotechnického průzkumu [2] byly z celkem 7 vybraných vrtů odebrány vzorky podzemních vod k chemickým rozborům pro stanovení druhu a stupně agresivity kapalného prostředí. Při zhodnocení celkové agresivity prostředí vůči betonovým konstrukcím je nutné vycházet z nejvyššího zjištěného druhu a stupně agresivity a tedy vzít při primárních

a sekundárních opatřeních do úvahy zjištěné slabé uhličitě a síranové agresivní prostředí XA1. Sice vzorek podzemní vody ve vrtu J328 vykazoval střední chemické agresivní prostředí výskytem dvou slabých agresivních prostředí, ale předpokládáme, že tato agresivita se bude vyskytovat pouze lokálně a navíc hraniční hodnoty pro obsah síranů a CO₂ agresivního přesahují jen minimálně.

Proti agresivitě prostředí se doporučuje, s určitým stupněm bezpečnosti, pro betonové základy dodržet požadavky na kvalitu a trvanlivost betonu, předepsané v ČSN EN 206 -1, Změna Z3 - tabulka F.2 – Mezní hodnoty pro složení a vlastnosti betonu platné v ČR pro dopravní a jiné významné stavby (předpokládaná životnost 100 let). Beton pro zjištěné chemické prostředí musí vykazovat minimální obsah cementu 300 kg/m³, minimální pevnostní třídu C25/30 a maximální vodní součinitel 0,55, popřípadě lze použít vhodnou a účinnou izolaci proti vodě.

Z korozního průzkumu vyplývá, že podle ČSN 03 8372 odpovídají výpočtové hustoty bludných proudů (3.9 až 56.5 mA/m²) III. třídě korozní agresivity (agresivita zvýšená). Podle TP 124 byla určena přepočtená proudová hustota, která pro

V místě stavby se nenachází žádné sesuvné, poddolované nebo seizmicitou postižené území.

Březen 2016

Vypracovali: Ing. Jiří Boháč