


ZMĚNA VÝKRESU:

Č. ZMĚNY	PŘEDMĚT ZMĚNY	ZMĚNU PROVEDL	PODPIS	DATUM ZMĚNY
1				
2				
3				

# A

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM : JTSK

VÝŠKOVÝ SYSTÉM : B.p.v.

VEDOUCÍ PROJEKTANT - HIP	ING. ROMAN KOTAS	<i>Kotas</i>		
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	ING. ROMAN KOTAS	<i>Kotas</i>		
VYPRACOVAL	ING. DAVID TÖRÖK	<i>Török</i>		
KONTROLOVAL	ING. ZDENĚK LEGERSKÝ	<i>Legs</i>		
KRAJ, MĚÚ, ObÚ	MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ, KLIMKOVICE			
OBJEDNATEL	MĚSTO KLIMKOVICE			
NÁZEV AKCE: OKRUŽNÍ KŘIŽOVATKA SILNICE II/647 UL. ČS. ARMÁDY A III/4782 UL. OSTRAVSKÁ VČETNĚ VÝSTAVBY CHODNÍKŮ A PŘECHODŮ PRO CHODCE V KLIMKOVICÍCH, ČÁST VÁCLAVOVICE			DATUM	05/2024
NÁZEV ČÁSTI: PRŮVODNÍ ZPRÁVA			FORMÁT	-
			MĚŘITKO	-
			STUPEŇ	ST
			ZAK. ČÍSLO	240030
NÁZEV VÝKRESU:			Č. SOUPRAVY	Č. VÝKRESU

## PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Obsah zprávy:

<b>PRŮVODNÍ ZPRÁVA</b>	<b>1</b>
<b>1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE</b>	<b>2</b>
<b>2. ZDŮVODNĚNÍ STUDIE</b>	<b>4</b>
<b>3. ZÁJMOVÉ ÚZEMÍ</b>	<b>5</b>
<b>4. SEZNAM POUŽITÝCH PODKLADŮ</b>	<b>6</b>
<b>5. TECHNICKÝ POPIS</b>	<b>7</b>
<b>5.1 Popis technického řešení stavby</b>	<b>7</b>
<b>5.2 Koncepce technického řešení pracovních variant:</b>	<b>8</b>
5.2.1 Pracovní varianta 1:	8
5.2.2 Pracovní varianta 2:	8
5.2.3 Pracovní varianta 3:	9
5.2.4 Pracovní varianta 4:	10
5.2.5 Pracovní varianta 5:	11
<b>5.3 Technické řešení výsledné varianty:</b>	<b>11</b>
<b>5.4 Technické řešení alternativní varianty:</b>	<b>13</b>
<b>5.5 Podmiňující předpoklady</b>	<b>13</b>
<b>5.6 Předpokládaná objektová skladba</b>	<b>14</b>
<b>5.7 Organizace výstavby</b>	<b>14</b>
<b>5.8 Odhad stavebních nákladů</b>	<b>14</b>
<b>6. ZÁVĚR A DOPORUČENÍ</b>	<b>15</b>

## 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Stavba:	Okružní křižovatka silnice II/647 ul. Čs. Armády a III/4782 ul. Ostravská včetně výstavby chodníků a přechodů pro chodce v Klimkovicích, část Václavovice
Místo stavby:	Klimkovice
Katastrální území:	666 319 Klimkovice
Druh stavby:	Rekonstrukce
Objednatel dokumentace:	Město Klimkovice Lidická 1 742 83 Klimkovice
Účel dokumentace:	Studie proveditelnosti (ST)
Projektant:	
Generální projektant:	Dopravoprojekt Ostrava, a. s. Masarykovo náměstí 5, 702 00 Ostrava IČO : 427 67 377
Projektanti:	Ing. Roman Kotas – vedoucí projektant Autorizovaný inženýr pro dopravní stavby ČKAIT ID 1103123  Ing. David Török Ing. Zdeňek Legerský – kontrola
Podzhotovitelé:	GEO 2010 Ing. Jiří Juřeník – zaměření Krakovská 1105/7 70 300 Ostrava - Hrabůvka

## **Obsah studie:**

### **A PRŮVODNÍ ZPRÁVA**

### **B VÝKRESOVÁ ČÁST**

- 01 PŘEHLEDNÁ SITUACE
- 02 SITUACE VÝSLEDNÉ VARIANTY
- 03 SITUACE ALTERNATIVNÍ VARIANTY
- 04 SITUACE PRACOVNÍCH VARIANT
- 05 VZOROVÉ PŘÍČNÉ ŘEZY

### **C SOUVISÍCÍ DOKUMENTACE**

- 01 ODHAD STAVEBNÍCH NÁKLADŮ
- 02 ORIENTAČNÍ ZÁBOROVÝ ELABORÁT
- 03 KAPACITNÍ POSUDEK
- 04 VLEČNÉ KŘIVKY

### **D DOKLADY**

- 01 ZÁPISY Z JEDNÁNÍ

**PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ STUDIE – POUZE DIGITÁLNĚ**  
GEODETICKÉ ZAMĚŘENÍ  
STANOVISKA O EXISTENCI IS HLAVNÍCH SPRÁVCŮ SÍTÍ

## 2. ZDŮVODNĚNÍ STUDIE

Cílem studie je ověření proveditelnosti záměru “Okružní křižovatka silnice II/647 ul. Čs. Armády a III/4782 ul. Ostravská včetně výstavby chodníků a přechodů pro chodce v Klimkovicích, část Václavovice” (dále jen “Studie”).

Předmětem studie je ověření technického řešení, rozsahu zásahu do území i předpokládaných nákladů stavby. Řešená okružní křižovatka by v budoucnu měla nahradit stávající stykovou křižovatku. Kromě okružní křižovatky samotné je cílem studie také ověření možnosti přesunu autobusové zastávky Klimkovice, Viola směr Klimkovice z extravilánového úseku do efektivnější polohy blíže řešené křižovatky a kompletní řešení pěších vazeb v dotčené lokalitě.

### 3. ZÁJMOVÉ ÚZEMÍ

Zájmovým územím stavby je bližší okolí křižovatky sil. II/647 ul. Čs Armády a sil. III/4782 ul. Ostravská. Dotčení silnice II/647 směrem na Porubu je uvažováno až v rozsahu k ul. Luční (nový chodník podél komunikace).

Ul. Ostravská je dotčena v proměnlivém rozsahu dle jednotlivých variant. Vzhledem ke snaze o přemístění autobusové zastávky Klimkovice, Viola směr Klimkovice končí zájmové území až v prostoru této zastávky.

Naprostá většina úprav se odehrává na stávajících silničních pozemcích. V rámci výsledné varianty je uvažován také drobný zásah do soukromých pozemků v blízkosti čerpací stanice OMV.

Území stavby je mírně sklonité, sil. II/647 ul. Čs. Armády klesá z obou směrů do polohy křižovatky – klesání v blízkosti křižovatky nepřesáhne 2,0%. Sil. III/4782 ul. Ostravská klesá směrem od křižovatky v proměnlivém sklonu. Maximální sklon v řešeném území je cca 3,5 – 4,0%.

V prostoru dotčeném stavbou se dle geologické mapy ČR nenachází žádná důlní činnost ani chráněné ložiskové území.

V rámci zpracování této studie byla v registru sesuvů České geologické služby zjišťována území aktivních či potenciálních svahových deformací, která se vyskytují v zájmové oblasti nebo v jejím blízkém okolí. V prostoru stavby se nenacházejí sesuvná území.

Dle mapového serveru České geologické služby se zájmová oblast nenachází na poddolovaném území.

V zájmovém území stavby se nenacházejí žádná velkoplošná ani maloplošná zvláště chráněná území (ZCHÚ) dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, tedy národní parky (NP), chráněné krajinné oblasti (CHKO), národní přírodní rezervace (NPR), přírodní rezervace (PR), národní přírodní památky (NPP) a přírodní památky (PP).

V místě stavby v jejím bezprostředním okolí se nenacházejí ani do nich nezasahují žádné lokality soustavy Natura 2000 ani ptačích oblastí, zařazené do národního seznamu dle zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění.

Stavba se nedotýká žádného registrovaného významného krajinného prvků (VKP).

V místě stavby se nenachází žádný památný strom.

Veškeré vymezené části územních systémů ekologické stability (ÚSES) se nacházejí mimo zájmovou plochu.

Stavba se nedotýká vyhlášených záplavových území.

## 4. SEZNAM POUŽITÝCH PODKLADŮ

### Geodetické podklady

- Zaměření území – GEO2010 – Ing. Jiří Juřeník 04/2024
- Katastrální mapa, ČUZK, 04/2024
- WMS mapa, ČUZK

### Ostatní podklady

- Zadávací podmínky, smlouva o dílo
- Zákres inženýrských sítí – dle podkladů správců

### Základní technické předpisy

- ČSN 73 6102 Projektování křižovatek
- ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
- TP 135 Projektování okružních křižovatek
- TP 188 Posuzování kapacity křižovatek a úseků pozemních komunikací
- TP 189 Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích
- TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy

## 5. TECHNICKÝ POPIS

### 5.1 Popis technického řešení stavby

V rámci studie byly řešeny různé variantní řešení, z kterých byla vybrána varianta výsledná (popř. alternativní).

V rámci návrhu vycházel projektant z následujících dohodnutých předpokladů:

- U ul. Ostravské řešit dopravní situaci až za křižovatku s ul. Polanecká/U Zahrádek včetně ověření možných technických řešení přemístění stávající autobusové zastávky ve směru od Ostravy z extravilánu do prostoru mezi křižovatkou
- Pěší provoz uvažovat jak z ul. Čs. Armády do ul. Ostravské tak i z ul. Luční (v současném stavu chodci chodí po krajnici komunikace), vyřešit pěší podél ulice Ostravské vč. příčných vazeb v celém zastavěném území
- Pro převedení pěších mezi ul. Čs. Armády a Ostravská možno zvážit také využití slepého ramene původní komunikace podél areálu autobazaru
- V rámci návrhu OK uvažovat s průjezdem rozměrných vozidel (průkaz vlečnými křivkami) a zároveň uvažovat s budoucím navýšením těžké dopravy vlivem možného zahájení těžby štěrkopísků v chráněných ložiscích (Polanka n. O)
- V rámci studie koncepčně řešit odvodnění křižovatky – realizací stavby nesmí dojít ke zhoršení odtokových poměrů v lokalitě

## 5.2 Koncepce technického řešení pracovních variant:

Výkresy pracovních variant – viz příloha B04.

### 5.2.1 Pracovní varianta 1:

Varianta č. 1 vychází z centrálního umístění okružní křižovatky vnějšího průměru  $D = 32$  m na sil. II/647 (ul. Čs. Armády). Na jižním rameni sil. II/647 je navržen předsazený přechod pro chodce již před okružní křižovatkou pomocí ochranného ostrůvku umístěném ve stávajícím VDZ, který vytvoří také přímé spojení se slepu větví k ul. Polanecká.

Severní rameno uvažuje s propojením chodců do ul. Luční podél vjezdové větve, přechod pro chodce je uvažován v prostoru větví křižovatky.

Autobusová zastávka na ul. Ostravské ve směru do Klimkovic je uvažována mezi vjezdem k ČSPH OMV a okružní křižovatkou. VDZ sjezdu k čerpací stanici je na úkor zastávky upraveno, uvažováno s posunem stopčáry na hranici nástupní hrany autobusové zastávky. Přechod pro chodce je mimo ochranný ostrůvek vložen také v úseku mezi sjezdem k čerpací stanici a křižovatkou s ul. u Zahrádek a Polanecká.

VÝHODY VARIANTY	NEVÝHODY VARIANTY
<ul style="list-style-type: none"><li>- Centrální umístění křižovatky výrazně zmenšuje rozsah zásahu.</li><li>- Centrální umístění křižovatky eliminuje tečné průjezdy a snižuje rychlost průjezdu křižovatkou</li><li>- Předběžný ochranný ostrůvek na jižním rameni fungujíc jako zklidňující prvek a přímé propojení ul. Polanecké.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Centrální umístění křižovatky vyvolá nutnost zásahu do pozemku č. 4142.</li><li>- Problematika pěších vazeb mezi zastávkou BUS a ul. u Zahrádek.</li></ul>

### 5.2.2 Pracovní varianta 2:

Varianta č. 2 vychází z pracovní varianty č. 1 s následujícími rozdíly:

- Převedení chodců na jižním rameni sil. II/647 je řešeno v prostoru větví křižovatky.
- Autobusová zastávka na východním rameni je uvažována v místě volného pruhu mezi ul. u Zahrádek a sjezdu k ČSPH OMV. Poloha zastávky byla vysunuta směrem k sjezdu čerpací stanice tak, aby v místě před zastávkou mohl vzniknout přechod. Toto řešení je však vyloučené z důvodu nevyhovujících rozhledových poměrů chodců a také vozidel vyjíždějících z ul. u Zahrádek (z důvodu nájezdu autobusů do zastávky muselo dojít k úpravě VDZ – odsud stopčáry). Alternativním řešením této varianty je také převedení pěších skrz ostrůvek zřízen ve sjezdu k čerpací stanici obdobně jako ve variantě výsledné.

Varianta č. 2 byla dále rozpracována k podrobnější analýze v podvariantách 2.1 a 2.2. Obě tyto podvarianty jsou téměř totožné, liší se pouze geometrickým uspořádáním na konci úseku (konec úpravy na ul. Ostravská).

V podvariantách č.2 byla snaha o odstranění nejzávažnějších závad původní varianty, tudíž rozhledových poměrů. V místě přechodu pro chodce byl vytvořen ochranný ostrůvek, který je lemován dopravním stínem. Dopravní stín zde vytváří optické vychýlení jízdních pruhů. Autobusový záliv byl zde usměrněn pomocí VDZ. Vyřazovací úsek a zařazovací úsek autobusového zálivu je řešen obdobně jako ve výsledné variantě (tzn. zasahuje do křižovatky, popř. do sjezdu). Oba tyto úseky jsou naznačeny pomocí VDZ na úkor posunutí stopčár.

Tato modifikace přináší podstatně lepší dopravně technické řešení než původně samostatná varianta č.2, avšak rozhledové poměry při výjezdu z ul. u Zahrádek stále nejsou normově splněny. Dále je nutné zdůraznit razantní rozsah úpravy na ul. Ostravská až téměř ke stávajícímu mostu přes vodoteč.

VÝHODY VARIANTY	NEVÝHODY VARIANTY
<ul style="list-style-type: none"><li>- Centrální umístění křižovatky výrazně zkracuje požadovanou délku úpravy ul. Čs. Armády.</li><li>- Centrální umístění křižovatky eliminuje tečné průjezdy a snižuje rychlost průjezdu křižovatkou</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Centrální umístění křižovatky vyvolá nutnost zásahu do pozemku č. 4142.</li><li>- <b>Nevyhovující rozhledové poměry z hlediska chodců a vozidel vyjíždějících z ul. U zahrádek!</b></li><li>- Při alternativních řešeních 2.1 a 2.2 velký rozsah úpravy na ul. Ostravské a zásah do pozemků u čerpací stanice.</li></ul>

### 5.2.3 Pracovní varianta 3:

Varianta č. 3 vychází z centrálního umístění na sil. II/647 (ul. Čs. Armády). Tato varianta se výrazně od ostatních liší svým uvažovaným průměrem ( $D = 28$  m) a přidaným přímým pruhem (bypassem) z ul. Ostravské na sil. II/647 směr Ostrava.

Jižní rameno sil. II/647 počítá s předsazením ochranného ostrůvku a následným převedením chodců přímo do ul. Polanecké. Na tomto rameni je řešen přechod pro chodce také v ochranném ostrůvku okružní křižovatky, autobusový záliv byl umístěn tyto ostrůvky. Toto umístění je však již ve výrazném oblouku a z důvodu nevyhovujících rozhledů autobusu vyjíždějícího ze zastávky tak není vhodný.

Severní rameno je řešeno třípruhové. Vjezdová větev téměř kopíruje stávající stav, výjezdová přímá je uvažována v pruhu původního levého odbočení a následný bypass ve stopě přímého pruhu. Chodník lemuující vjezdovou větev pokračuje až k autobusové zastávce na jižním rameni. Z důvodu nedostatečných prostorových možností zde nebyl řešen ostrůvek s funkcí převodu pěší dopravy.

VÝHODY VARIANTY	NEVÝHODY VARIANTY
<ul style="list-style-type: none"><li>- Centrální umístění křižovatky zkracuje požadovanou délku úpravy ul. Čs. Armády.</li><li>- Centrální umístění křižovatky eliminuje tečné průjezdy a snižuje rychlost průjezdu křižovatkou</li><li>- Předběžný ochranný ostrůvek na jižním rameni fungujíc jako zklidňující prvek a přímé propojení ul. Polanecké.</li><li>- Připojovací rameno zvyšuje kapacitu křižovatky (křižovatka je však i bez této možnosti naprosto vyhovující).</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Centrální umístění křižovatky vyvolá nutnost zásahu do pozemku č. 4142.</li><li>- Nelze umístit zastávku směr Klimkovice v poloze jako u variant 1,4 a 5</li><li>- Nevyhovující rozhledové poměry při výjezdu z autobusové zastávky.</li><li>- Autobusová zastávka umístěna nelogicky z důvodu vzdálené polohy vůči obsluhovanému území.</li><li>- Nepřirozené řešení pěších vazeb spojujících severní (ul. Čs. Armády) a východní (ul. Ostravská) ramena.</li></ul>

#### 5.2.4 Pracovní varianta 4:

Varianta č. 4 vychází z parametrů varianty č. 1. Jedná se o modifikaci, při které bylo respektováno kompletní řešení varianty č.1. Jediná změna se týká severního ramene sil. II/647 (ul. Čs. Armády), při kterém nejsou chodci převáděni skrz ostrůvek okružní křižovatky, nýbrž chodníkem lemujíc výjezdovou větev ve vzdálenosti cca 105 m, kde se přes ostrůvek zasazený do upraveného VDZ přesouvají na opačnou stranu vozovky, podél které se napojí na ul. Luční.

Tato modifikace vytváří dvojici předsazených ochranných ostrůvků na severním i jižním rameni sil. II/647 (obě ul. Čs. Armády), která bude působit jakožto prvek zklidňující dopravu již před OK.

VÝHODY VARIANTY	NEVÝHODY VARIANTY
<ul style="list-style-type: none"><li>- Centrální umístění křižovatky výrazně zkracuje požadovanou délku úpravy ul. Čs. Armády.</li><li>- Centrální umístění křižovatky eliminuje tečné průjezdy a snižuje rychlost průjezdu křižovatkou</li><li>- Předběžné ochranné ostrůvky fungující jako zklidňující prvek a přímé propojení ul. Polanecké.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Centrální umístění křižovatky vyvolá nutnost zásahu do pozemku č. 4142.</li><li>- Potenciálně nižší bezpečnost pěších při převádění mimo očekávatelnou polohu v křižovatce</li><li>- Složitější otázka řešení odvodnění na severním rameni z důvodu obousměrně střídaného chodníku.</li></ul>

### 5.2.5 Pracovní varianta 5:

Varianta č. 5 je další modifikací varianty č. 1 s následujícími změnami:

- Poloha křižovatky vůči sil. II/647 není centrální, ale došlo k mírnému posunu (o cca 4 m) směrem do ul. Ostravské. Toto řešení umožní vyhnout se zásahu mimo silniční pozemek a zároveň vede k symetričtějšímu rozložení větví OK za cenu delšího zásahu do sil. II/647.
- Přechody pro chodce jsou řešeny ve větvích OK (varianta neobsahuje předsazený přechod s ochranným ostrůvkem)

VÝHODY VARIANTY	NEVÝHODY VARIANTY
<ul style="list-style-type: none"><li>- Umístění křižovatky nevyvolá zásah do pozemku č. 4142.</li><li>- Dopravně logické řešení</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Umístění křižovatky vyvolá větší délky úpravy jednotlivých ramen.</li><li>- Absence pěší vazby skrz sjezd k čerpací stanici (popř. při zhotovení ostrůvku – zásah do pozemku čerpací stanice)</li></ul>

### 5.3 Technické řešení výsledné varianty:

Výsledná varianta vzešla postupným projednáním z pracovní varianty č.5 (viz záznamy z jednání v části D této studie.

Poloha JOK kladla důraz na co nejpříznivější technické a uživatelské parametry v kombinaci s co nejmenším uvažovaným rozsahem úpravy. JOK byla odsunuta o cca 6,5m od pozemku č. 4142 – část okružního pásu zasahuje do stávajícího svahového terénu (sklon cca 1:2,5), při terénních úpravách v rámci realizace tudíž nebude nutno zasáhnout do této parcely.

Vjezdové větve i okružní pás křižovatky budou opatřeny betonovým krytem.

Autobusové zálivy jsou taktéž řešeny jako betonové. Návrhové prvky autobusových záliv byly řešeny následovně:

- Délka vyřazovacího úseku „Lv“ 25 – 30 m
- Délka nástupní hrany „LNH“ 13 m
- Délka zařazovacího úseku „Lz“ 15 m

Návrhové parametry JOK:

- Průměr: D = 32 m
- Šířka vjezdových větví 4,50 m
- Šířka výjezdových větví 5,00 m
- Poloměry vjezdu R = 8,00 m
- Poloměry výjezdu R = 8,00 m
- Šířka jízdního pásu 5,80 m
- Šířka pojížděného prstence 1,80 m
- Příčný sklon okružního pásu 2,50 %
- Příčný sklon prstence 5,00 %

### Severní rameno (II/647 ul. Čs. Armády)

Na severním rameni se uvažuje s délkou úpravy vozovkových vrstev na délce cca 40 m. Na rameni je uvažován ochranný ostrůvek s přechodem pro chodce. Dopravní stín rozděljuje vjezdovou a výjezdovou větev a je uvažován v délce cca 120 m až po místo kde je stávající VDZ řešeno jakožto prvek pro usměrnění pruhu pro levé odbočení. Podél vjezdové větve je uvažován chodník v šíři 2 m spojující ul. Luční a východní rameno (Sil. III/4782 ul. Ostravská) pěší dopravou.

### Jižní rameno (II/647 ul. Čs. Armády)

Úprava jižního ramene je uvažována v délce cca 27 m, navržené VDZ se v tomto místě napojí na stávající. Podél výjezdové větve je uvažován chodník napojující se na stávající v proměnlivé šíři (v místě ochranného ostrůvku 2 m). Pěší doprava je uvažována skrz ostrůvek, kde je navržen chodník šířky 1,50 m pokračující dále k ramenu východnímu (Sil. III/4782 ul. Ostravská).

### Východní rameno (III/4782 ul. Ostravská)

Východní rameno je po obou stranách lemováno chodníky, které jsou spojeny skrz ochranný ostrůvek. Na výjezdové větvi uvažována rekonstrukce stávající zastávky BUS s nástupní hranou délky 13 m a šířky 2,50 m. Podél vjezdové větve byla umístěna protisměrná zastávka s délkou nástupní hrany 13 m a úspornou šířkou 1,70 m. Vyřazovací úsek pro BUS je zde řešen tak, že je vložen do stávající stopy sjezdu k čerpací stanici OMV.

Na sjezdu je navržen ochranný ostrůvek pro přesun chodců. Chodník šíře 2 m pokračuje až k nároží MK u Zahrádek, kde se napojuje na stávající. Úprava sjezdu k čerpací stanici je nutnost k bezpečnému převedení pěší dopravy. Realizace zastávky BUS, zejména vyřazovací úsek je podmíněn změnou řešení VDZ na sjezdu. Na protější straně pokračuje chodník až ke stávající MK Polanecká v šířce 1,50 m. Mezi nárožím MK u Zahrádek a Polanecká je uvažováno propojení přechodem. Stávající autobusový záliv v extravilánovém úseku i s přilehlými chodníky je navržen k rekultivaci.

### **Bilance základních výměr výsledné varianty:**

Plocha asfaltové vozovky:	1 060 m <sup>2</sup>
Plocha betonové vozovky včetně BUS:	1 113 m <sup>2</sup>
Plocha chodníků:	821 m <sup>2</sup>
Plocha zpevněných ostrůvků:	158 m <sup>2</sup>
Plocha rekultivace:	314 m <sup>2</sup>

### **Celkové odvodnění stavby:**

Vzhledem ke skutečnosti že realizací okružní křižovatky a výstavbou chodníků a nástupišť autobusových zastávek přilehlých k vozovkám dojde k zamezení odtoku přes volnou krajnici je nutné uvažovat s výstavbou nového odvodnění stavby. U výsledné varianty se předpokládá nutnost výstavby dešťové kanalizace ze severní větve okružní křižovatky vedoucí přes okružní křižovatku do ul. Ostravské, kde se kanalizace vyústí do příkopu za napojením ul. Polanecké. V prostoru okružní křižovatky se do nové kanalizace napojí stávající kanalizace vedena podél jižní větve sil. II/647.

Realizace záměru nedojde k významnému navýšení bilance odváděných vod – podrobně bude vyhodnoceno v dalším stupni PD, kdy bude ověřena také potřeba případné retence vod před jejich vyústěním do recipientu.

## Kapacitní posudek křižovatky:

Pro navrženou křižovatku byl proveden pro výhledový rok 2045 proveden kapacitní posudek v souladu s TP 188 – křižovatka s rezervou vyhoví předpokládané dopravní zátěži. Kapacitní posudek je doložen v příloze C03.

Koncepce dopravně – technického řešení byla dne 13.5.2024 předložena Policií ČR, DI Ostrava ke konzultaci. Dle následného telefonického sdělení dne 21.5.2024 nemá PČR, DI Ostrava námitek proti předložené koncepci dopravního řešení stavby. Další stupeň PD je nutno předložit k projednání dopravní komise (Pracovní skupina Organizace a řízení provozu vedena Ostravskými komunikacemi).

Výsledná varianta je graficky zobrazena v příloze B02.

## 5.4 Technické řešení alternativní varianty:

Alternativní řešení vychází z výsledné varianty, která je modifikována tak, aby nezasahovala do soukromých pozemků. Toto je možné pouze za předpokladu ponechání autobusové zastávky směr Klimkovice v původní poloze. S tím oproti výsledné variantě souvisí následující změny:

- Neuvažován chodník podél vjezdové větve východního ramene směrem ke sjezdu k čerpací stanici, s tím souvisí nerealizace ochranného ostrůvku v této poloze.
- Úprava nároží ul. u Zahrádek, úprava nároží sjezdu k čerpací stanici a odstranění přídavného spojovacího pruhu.
- Přechod pro chodce umístěn až za křižovatku s ul. u Zahrádek a Polanecká a doplnění protilehlého chodníku u ul. Polanecké.
- Extravilánovou zastávku zachovat ve stávající poloze bez nutnosti její rekultivace a rekultivace přilehlých chodníků.

## 5.5 Podmiňující předpoklady

V území dotčeném stavbou se vyskytují následující druhy inženýrských sítí:

- |                      |                      |
|----------------------|----------------------|
| • Sdělovací vedení   | ČETIN, a.s.          |
| • Nadzemní vedení NN | ČEZ Distribuce, a.s. |
| • Podzemní vedení VN | ČEZ Distribuce, a.s. |
| • Plyn STL*          | GasNet, s.r.o.       |
| • Veřejný vodovod    | SmVaK, a.s.          |
| • Dešťová kanalizace | Město Klimkovice     |

\* Inženýrská síť je dotčená pouze v určitých variantách.

## 5.6 Předpokládaná objektová skladba

ČÍSLO SO	NÁZEV STAVEBNÍHO OBJEKTU	VLASTNÍK / SPRÁVCE
SO 020	Příprava území	-
SO 110	Okružní křižovatka sil II/647 x III/4782	MSK/SSMSK
SO 134	Pěší komunikace	MSK/SSMSK
SO 150	Úprava napojení ČSPH OMV	OMV ČR, s.r.o.
SO 301	Odvodnění komunikace	MSK/SSMSK
SO 310	Úprava stávající kanalizace	Město Klimkovice
SO 340	Přeložka vodovodu	SmVaK, a.s.
SO 410	Přeložka kabelu	ČEZ Distribuce a.s.
SO 430	Úprava vzdušného vedení NN	ČEZ Distribuce a.s.
SO 450	Veřejné osvětlení	Město Klimkovice
SO 460	Přeložka sdělovacích kabelů CETIN	CETIN a.s.
SO 701	Přístřešek autobusové zastávky	Město Klimkovice
SO 750	Úpravy oplocení	vlastníci oplocení
SO 830	Rekultivace rušených zpevněných ploch	vlastník pozemku

Objektová skladba je předběžná a bude upřesněna a doplněna v průběhu zpracování dalšího stupně projektové dokumentace.

## 5.7 Organizace výstavby

Konkrétní termín plánované výstavby není v době přípravy studie znám. S ohledem na nutnou dobu přípravy lze předpokládat realizaci pravděpodobně ve stavební sezóně 2026 popř. později.

Po dobu výstavby bude s ohledem na dopravní význam všech komunikací nutné zachovat provoz na nich. Předpokládá se výstavba po dílčích částech (2x čtvrtina, 1x polovina) se řízením provozu třícestným provizorním SSZ

Doba výstavby je odhadována na cca 4-6 měsíců.

## 5.8 Odhad stavebních nákladů

Odhad stavebních nákladů stavby je součástí přílohy C01. Odhad nákladů je zpracován převážně s využitím Sborníku pro oceňování staveb pozemních komunikací ve stupni dokumentace pro územní rozhodnutí a dokumentace pro stavební povolení (SPK DÚR DSP – SFDI 2024) – použití Cenových normativů by bylo s ohledem na charakter stavby méně vypovídající a pravděpodobně výrazně nepřesnější. Vzhledem k charakteru stavby (bez velkých zemních prací), byl odborným odhadem redukován rozsah rizika R1.

Předběžně vyčíslené náklady činí cca 29,8 mil. Kč bez DPH. Náklady je nutno uvažovat za orientační, budou upřesněny v rámci vyšších stupňů projektové dokumentace společně s upřesněním technického řešení. Náklady mohou být významně ovlivněny výsledky diagnostiky stávajících vozovek a rozboru obsahu PAU v asfaltových vrstvách.

Náklady byly rozčleněny dle jednotlivých předpokládaných stavebních objektů – toto členění umožní předběžné rozdělení nákladů mezi jednotlivé investory (stavba bude společnou investicí Moravskoslezského kraje (SSMSK) a Města Klimkovice).

## 6. ZÁVĚR A DOPORUČENÍ

Studie se zabývala ověřením technického řešení, rozsahu zásahu do území i vyčíslením předpokládaných nákladů stavby.

V rámci studie proveditelnosti bylo ověřeno vícero možných variantních řešení, z nichž byla vybrána výsledná varianta obsahující nejvhodnější dopravně řešení s přiměřenými náklady.

V rámci přípravy dalšího stupně projektu (DÚSP pro povolení záměru) je nutné zejména:

- Doplnit nezbytné průzkumy (dendrologický, inženýrsko-geologický)
- Provést diagnostiku stávajících vozovek sil. II/647 a III/4782 včetně zajištění rozboru PAU
- Vyřešit podrobnosti organizace výstavby včetně návrhu řešení koncepce dopravně inženýrských opatření
- Projednat rozpracovaný návrh technického řešení vč. návrhu dopravního značení (trvalého i přechodného po dobu výstavby) v dopravní komisi

Květen 2024

Ing. Roman Kotas  
Ing. David Török