

„Optimalizace trasy R 55 v úseku průchodu ptačí oblastí Bzenecká Doubrava - Strážnické Pomoraví“

Směrové vedení:

Předmětný úsek, který je zpracováván ve studii, je vymezen pracovním staničením km **32,850 – 43,050** (délka **10,200 km**), přičemž trasa R 55 opouští ptačí oblast v km **41,830** (délka předmětného úseku v PO je **8,980 km**).

Na začátku úseku je oproti původnímu řešení zmenšen poloměr směrového oblouku z $R = 4000$ m na $R = 3300$ m, což umožňuje provést požadovaný odsun osy R 55 v navazující dlouhé přímé, kde je trasa R 55 vedena souběžně se železniční tratí. Vzdálenost osy R 55 je navržena od okraje lesa, což je hranice národní přírodní památky Váté písky a současně EVL ve vzdálenosti **170 m**, čímž je splněna podmínka, že stavba nebude zasahovat do **150 m** vzdálenosti od okraje lesa. Oproti ose původně sledované trasy je nová osa posunuta o **100 m**. V úseku před místní částí Rohatce – Sobotky, kde končí EVL Váté písky, se trasa dvěma protisměrnými oblouky přibližuje k železniční trati, vyhýbá se lokalitě listnatých stromů („stará“ doubrava) a současně stávající zástavbě a vodní ploše v Sobotkách. V dalším úseku se trasa R 55 opět oddaluje od železniční trati, vyhýbá se dřevozávodu a dostává se původní trasy.

Výškové vedení:

Niveleta na začátku úseku za křížením silnice II/426 (Strážnice – Bzenec) klesá pod terén a v této úrovni, která je průměrně 10 m pod terénem, je vedena v délce 6 km (34,0 – 40,0). Před Soboňkami se zvedá a přechází nad Ratíškovický potokem a místní komunikací na mostě, v dalším úseku opět klesá pod úroveň terénu. V úseku přiléhajícím k vodní ploše Roztrhány se dostává nad terén a v úrovni terénu pokračuje až po konec úseku.

Poznámka: Vedení nivelety pod terénem je odvozeno z požadované světlé výšky v tunelu, která se skládá z normové výšky projezdného profilu a výšky pro osazení technologického vybavení (větráky) a dopravního značení. Světlá výška bude ještě upřesněna v závislosti na navrženém typu vzduchotechnických zařízení.

Ačkoliv je možno celé území charakterizovat jako rovinaté, terén je zvlněný. Po provedení tunelu bude přesypávka provedena v tloušťce v konstantní tloušťce cca 1,20 m, neboť proměnná tloušťka zeminy by si vynucovala velký počet různě dimenzovaných zastropení tunelu.

Následně projektant stavební části tunelu a galerie popsal varianty navrženého řešení, které se týkaly především konstrukčního řešení z hlediska založení tunelu (varianty pilotového založení, kde piloty budou tvořit stěny tunelu a varianta plošného založení, kde stěny budou provedeny monoliticky nebo montovanou technologií). Kategorie je navržena T-7,5/80, parametry trasy vychází z návrhové rychlosti 80 km/h a splňují požadavky směrodatné rychlosti 100 km/h.

Před oběma portály bude nutné vybudovat plochu pro vyhrnutí sněhu při zimní údržbě (cca 40 m x 20 m) a plochu pro přistání vrtulníku (30 m x 30 m).

Popis úseků:

V celém úseku jsou navrženy tři typy:

- 1) hloubený tunel se zpětným zasypáním
- 2) hloubený tunel přesypaný nadzemní dunou
- 3) nezasypaný tunel, v místě křížení vodotečí nadzemní tunel

km	délka (m)	popis
32,850 – 33,270	420	nezakrytý úsek v oblasti křižovatky se silnicí II/426
33,270 – 33,800	530	nezasypaný tunel
33,800 – 34,030	230	přesypaný tunel
34,030 – 36,200	2170	tunel
36,200 – 36,650	450	přesypaný tunel
36,650 – 37,400	750	tunel
37,400 – 37,600	200	přesypaný tunel
37,600 – 40,000	2400	tunel
40,000 – 40,200	200	přesypaný tunel

40,200 – 41,500	1300	nezasypaný tunel, v oblasti Soboněk nadzemní tunel
41,500 – 42,200	700	přesypaný tunel
42,200 – 42,620	420	nezasypaný tunel
42,620 – 43,050	430	nezakrytý úsek
Celkem	10200	

Technologické vybavení:

Vedle stavební části tunelu bude ve studii dopracována i technologické zařízení, které vychází především z požadavků požární bezpečnosti. K základnímu vybavení bude patřit vzduchotechnika, osvětlení, přívod požární vody, odvedení vody kanalizací do bezodtokové jímky, přívod elektrické energie, dopravní značení stáje a proměnné, SOS a DIS systém.

V rámci zajištění bezpečnosti budou po celém tunelovém úseku navrženy únikové východy, pro zajištění údržby (vyvážení bezodtokové jímky) a pro přístup jednotek HZS bude po celé délce úseku vedena obslužná komunikace. V tunelu budou navrženy bezpečnostní zálivy, propojení pro únik osob a pro otáčení vozidel.

Poznámka: Součástí studie bude rovněž zpracování „Operativně-taktické studie zdolávání požáru“, která mj. vyhodnotí, zda jednotky HZS se dostanou k požáru v požadovaném čase. Vzhledem ke vzdálenosti stávajících stanic (Hodonín, Veselí n. Mor.)

Dle doporučeného řešení ve studii Prof. Bejčka bude v úseku km 32,850 – 41,830 rozšířeno odlesnění nutné pro stavbu tunelu na celkovou šířku 150 m a ponecháno jako bezlesý pás.

25.8.2009

Jiří Boháč