

# D

# PDPS

OBJEDNATEL



**Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje,**  
příspěvková organizace kraje, Žerotínovo nám. 449/3, 602 00 Brno

GENERÁLNÍ PROJEKTANT



**Linio Plan, s.r.o.**

Sochorova 23, 616 00 Brno

HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU

ING. MARTIN VACEK

ČÍSLO ZAKÁZKY

L-20-025-000

ATELIER

M

ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT

ING. TOMÁŠ JAKL

VYPRACOVAL

ING. VLADIMÍR PALEČEK

KONTROLOVAL

ING. MILAN JANIČEK

KRAJ  
JIHOMORAVSKÝ

OKRES  
BRNO - VENKOV

MÚ/OÚ  
ŽIDLOCHOVICE

PROJEKTANT SO



**Linio Plan, s.r.o.**  
Sochorova 23, 616 00 Brno

AKCE

**III/4167 ŽATČANY, MOST 4167-1**

DATUM

03/2021

FORMÁT

MĚŘÍTKO

ČÁST

**D - DOKUMENTACE OBJEKTŮ**

STUPEŇ

PDPS

ČÍSLO ZAKÁZKY

L-20-025-000

PŘÍLOHA

**SO 151 - ÚPRAVA SJEZDŮ - PROPUSTKY  
TECHNICKÁ ZPRÁVA**

ČÍS. SOUPRAVY

ČÍS. PŘÍLOHY

**05.1**

# TECHNICKÁ ZPRÁVA

## SO 151 Úprava sjezdů

projektové dokumentace na akci

**„III/4167 Žatčany, most ev. č. 4167-1“**

|           |  |          |
|-----------|--|----------|
| <b>1.</b> | <b>IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU.....</b>                                  | <b>2</b> |
| <b>2.</b> | <b>STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO<br/>ŘEŠENÍ.....</b> | <b>2</b> |
| <b>3.</b> | <b>NÁVRH ŘEŠENÍ.....</b>   | <b>2</b> |
| 3.1.      | Propustek v km 0,236 612.....  | 2        |
| a)        | Technické řešení .....   | 2        |
| 3.2.      | Propustek v km 0,260 000 .....   | 3        |
| a)        | Technické řešení .....   | 3        |
| <b>4.</b> | <b>VYTYČENÍ.....</b>   | <b>4</b> |
| <b>5.</b> | <b>PŘESNOST PROVÁDĚNÍ.....</b>   | <b>4</b> |
| <b>6.</b> | <b>PROVÁDĚNÍ STAVBY .....</b>  | <b>4</b> |
| <b>7.</b> | <b>ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY .....</b>                               | <b>4</b> |

## 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU

Dle technické zprávy objektu SO 151 – Úprava sjezdů.

## 2. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Dle technické zprávy objektu SO 151 – Úprava sjezdů.

## 3. NÁVRH ŘEŠENÍ

### 3.1. Propustek v km 0,236 612

#### a) Technické řešení

Podkladem pro návrh nového propustku je projekt objektu SO 151 – Úprava sjezdů a geodetické zaměření. Geologický průzkum nebyl prováděn.

##### Vlastní propustek

Propustek bude tvořen sklolaminátovou troubou DN 500 mm, SN 20 000, délky 8,44 m, ve sklonu 0,5 %. Trouba bude osazena do štěrkopískového podkladního lože tl. min. 300 mm (štěrkopísek hutněný min na 96% PS, frakce 8-16). Podkladní lože je od podloží odděleno separační geotextílií. Geotextilie musí vyhovovat v odolnosti proti protržení (CBR) min. 2 kN a propustnosti vody kolmo k rovině výrobku min. 10 l/m2s.

Obsyp potrubí je navržen ze materiálu třídy G1 (kamenivo fr. 8-16 mm - max. zrno obsypu je 20 mm). Tato frakce 8-16 mm dobře vyplní i prostor ve spodní části potrubí a nemusí se už nijak výrazně hutnit (řešení doporučeno zhotovitelem sklolaminátových trub). Při provádění vrstev vozovky bude vyloučen pojezd těžké vibrační mechanizace přímo nad potrubím. Při hutnění nad potrubím doporučujeme krytí min. 300 mm při použití lehké vibrační techniky (desky do cca 100 kg). Vrstvy vozovky nad potrubím budou hutněné pomocí vibrační desky.

##### Vtoková část propustku

Vtoková část trouby se seřízne do sklonu nového silničního tělesa 1:2,0. Dno příkopu bude zpevněno příkopovými tvárnicemi šířky 600 mm (uloženy do bet. lože C 20/25n-XF3, tl. 100 mm). Silniční svah v okolí trouby bude zpevněn dlažbou z lomového kamene tl. 200 mm do betonu C20/25n-XF3 tl. 150 mm. Ve dně v oblasti vtoku bude provedena betonová patka 300x400 mm, dl.0,6 m z betonu C 25/30 - XF4. Zpevnění svahu bude ukončeno silniční obrubou 100x250 mm, do betonu C 20/25n-XF3, tl. 150 mm.

Veškerá dlažba bude spárována cementovou maltou MC 25.

##### Výtoková část propustku

Výtoková část trouby se seřízne do sklonu nového silničního tělesa 1:2,0. Dno příkopu bude zpevněno příkopovými tvárnicemi šířky 600 mm (uloženy do bet. lože C 20/25n-XF3, tl. 100 mm). Silniční svah v okolí trouby bude zpevněn dlažbou z lomového kamene tl. 200 mm do betonu C20/25n-XF3 tl. 150 mm. Ve dně v oblasti vtoku bude provedena betonová patka 300x400 mm, dl.0,6 m z betonu C 25/30 - XF4. Zpevnění svahu bude ukončeno silniční obrubou 100x250 mm, do betonu C 20/25n-XF3, tl. 150 mm.

Veškerá dlažba bude spárována cementovou maltou MC 25.

### **Vozovka v místě propustku**

Šířka vozovky v místě propustku bude 4,0 m. Po obou stranách vozovky je navržena nezpevněná krajnice šířky 0,5 m

Konstrukce vozovky a nezpevněných krajnic bude v místě propustku tvořena žulovými kostkami tl. 150 mm do betonového lože C 20/25n-XF3, tl. 150 mm

Skladba vozovky je patrná z výkresu SO 151-05.2 – Propustek v km 0,236 612.

## **3.2. Propustek v km 0,260 000**

### **a) Technické řešení**

Podkladem pro návrh nového propustku je projekt objektu SO 151 – Úprava sjezdů a geodetické zaměření. Geologický průzkum nebyl prováděn.

#### **Vlastní propustek**

Propustek bude tvořen sklolaminátovou troubou DN 500 mm, SN 20 000, délky 9,36 m, ve sklonu 0,5 %. Trouba bude osazena do štěrkopískového podkladního lože tl. min. 300 mm (štěrkopísek hutněný min na 96% PS, frakce 8-16). Podkladní lože je od podloží odděleno separační geotextilií. Geotextilie musí vyhovovat v odolnosti proti protržení (CBR) min. 2 kN a propustnosti vody kolmo k rovině výrobku min. 10 l/m2s.

Obsyp potrubí je navržen ze materiálu třídy G1 (kamenivo fr. 8-16 mm - max. zrno obsypu je 20 mm). Tato frakce 8-16 mm dobře vyplní i prostor ve spodní části potrubí a nemusí se už nijak výrazně hutnit (řešení doporučeno zhotovitelem sklolaminátových trub). Při provádění vrstev vozovky bude vyloučen pojezd těžké vibrační mechanizace přímo nad potrubím. Při hutnění nad potrubím doporučujeme krytí min. 300 mm při použití lehké vibrační techniky (desky do cca 100 kg). Vrstvy vozovky nad potrubím budou hutněné pomocí vibrační desky.

#### **Vtoková část propustku**

Vtoková část trouby se seřízne do sklonu nového silničního tělesa 1:2,0. Dno příkopu bude zpevněno příkopovými tvárnicemi šířky 600 mm (uloženy do bet. lože C 20/25n-XF3, tl. 100 mm). Silniční svah v okolí trouby bude zpevněn dlažbou z lomového kamene tl. 200 mm do betonu C20/25n-XF3 tl. 150 mm. Ve dně v oblasti vtoku bude provedena betonová patka 300x400 mm, dl.0,6 m z betonu C 25/30 - XF4. Zpevnění svahu bude ukončeno silniční obrubou 100x250 mm, do betonu C 20/25n-XF3, tl. 150 mm.

Veškerá dlažba bude spárována cementovou maltou MC 25.

#### **Výtoková část propustku**

Výtoková část trouby se seřízne do sklonu nového silničního tělesa 1:2,0. Dno příkopu bude zpevněno příkopovými tvárnicemi šířky 600 mm (uloženy do bet. lože C 20/25n-XF3, tl. 100 mm). Silniční svah v okolí trouby bude zpevněn dlažbou z lomového kamene tl. 200 mm do betonu C20/25n-XF3 tl. 150 mm. Ve dně v oblasti vtoku bude provedena betonová patka 300x400 mm, dl.0,6 m z betonu C 25/30 - XF4. Zpevnění svahu bude ukončeno silniční obrubou 100x250 mm, do betonu C 20/25n-XF3, tl. 150 mm.

Veškerá dlažba bude spárována cementovou maltou MC 25.

### **Vozovka v místě propustku**

Šířka vozovky v místě propustku bude 4,0 m. Po obou stranách vozovky je navržena nezpevněná krajnice šířky 0,5 m

Konstrukce vozovky a nezpevněných krajnic bude v místě propustku tvořena žulovými kostkami tl. 150 mm do betonového lože C 20/25n-XF3, tl. 150 mm

Skladba vozovky je patrná z výkresu SO 151-05.3 – Propustek v km 0,260 000.

## **4. VYTYČENÍ**

Podrobné body jsou vytyčeny v souřadnicovém systému S – JTSK. Nadmořské výšky jsou uvedeny ve výškovém systému Balt po vyrovnaní (B.p.v.).

Mezní odchylky při vytyčovací pracích musí splňovat TKP 1 – příloha 9

## **5. PŘESNOST PROVÁDĚNÍ**

Celá konstrukce bude provedena dle platných či doporučených norem ČSN.

Geometrické tolerance jsou uvedeny v TKP 18 příloha 10.

## **6. PROVÁDĚNÍ STAVBY**

Veškeré stavební práce musí být provedeny v souladu s platnými právními předpisy, TKP, ČSN a ČSN EN.

## **7. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY**

Obecné zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci uvádí zákon č.262/2006 Sb. zákoník práce a na něj navazující předpisy. Jedná se zejména o zákon č.309/2006 Sb., nařízení vlády č.591/2006 Sb. a č.362/2005 Sb. a vyhlášku č.48/1982 Sb. o bezpečnosti práce a technických zařízení ve znění vyhlášek č.324/1990 Sb., č.207/1991 Sb. a č.192/2005 Sb.

Navržená stavba splňuje veškeré požadavky na bezpečnost silničního provozu dané:

- Zákonem č. 13/1997 v platném znění o pozemních komunikacích
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
- ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů
- ČSN 73 6244 Přečody mostů pozemních komunikací
- a jinými.

Dosažení požadovaných užitných a funkčních vlastností je podmíněno dodržením platných EN, ČSN, technických kvalitativních podmínek, technických podmínek, vzorových listů a oborového třídníku stavebních konstrukcí staveb pozemních komunikací.

Z hlediska bezpečnosti, požadavků civilní obrany a požární ochrany nedojde stavbou mostního objektu a obnovy vozovky na předmostí k podstatným změnám oproti současnému stavu. V průběhu stavby bude veřejný provoz v oblasti mostu na komunikaci

vyloučen. Obsluha území a průjezd vozů záchranné zdravotní služby a požárního sboru v případě nutnosti zásahu je zajištěn po objízdě trase, v okolí stavby je přístup ze stávající komunikace.

Zákon 309/2006 Sb. nařizuje investorům povinnost zajistit činnost koordinátora BOZP na stavbách, na nichž se zároveň pohybují pracovníci více než jednoho zhotovitele. Koordinátor BOZP je kvalifikovaná osoba, jejímž úkolem je zajistit bezpečnost a ochranu zdraví při přípravě a realizaci stavby, navrhovat a dohlížet na realizaci preventivních opatření, vést příslušnou dokumentaci.

Objekt nemá speciální požadavky pro užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Postup a technologie jednotlivých stavebních prací, vč. koordinace s realizací ostatních stavebních objektů včetně časového harmonogramu bude upřesněn zhotovitelem stavby v návaznosti na technologický postup a harmonogram realizace celé stavby.

**Při stavebních pracích je nutné zohlednit druh použité mechanizace s ohledem na technologické postupy a prostorové možnosti na staveništi.**

**Před zahájením stavebních prací je nutné u jednotlivých správců inženýrských sítí zajistit vytyčení stávajících inženýrských sítí, viditelně je označit a při vlastním provádění stavebních prací ochránit před poškozením (v souladu s požadavky jednotlivých správců).**

Návrh úprav propustků a rozsah stavebních prací byl projednáván a upřesňován na pravidelných výrobních výborech, v závěru projekčních prací byla projektová dokumentace projednána se zástupci investora a správce.

Tato dokumentace neslouží k realizaci stavby.

V Brně, březen 2021

Ing. Vladimír Paleček