


INVESTOR: PARDUBICKÝ KRAJ, KOMENSKÉHO NÁM. 125, 532 11 PARDUBICE		 Kounicova 688/26, 602 00 BRNO IČ: 09754083, ID: yzvjjg	
STUPEŇ PD: PDPS - DOKUMENTACE PRO PROVÁDĚNÍ STAVBY			
VEDOUcí PROJEKTU: ING. M. JONÁŠ	ARCHIV. Č. D22012-01-1222		
STAVEB.ČÁST: SO 102.2 PŘELOŽKA VOZOVKY V KM 4,311 - 4,887		ZPRACOVATEL DOKUMENTACE: DHVPRO, spol. s r.o. Kancelář: Černopolní 39, Brno vaclav.stary@dhvpro.cz, 603 875 291	
ZODP. PROJEKTANT: ING. V. STARÝ			
VYPRACOVAL: ING. M. JONÁŠ			
NÁZEV STAVBY: OPRAVA SILNICE III/312 27 DOLNÍ MORAVA		FORMÁT: 11xA4 MÉR. -	DATUM: 2025/3
VÝKRES: TECHNICKÁ ZPRÁVA		Č. PARÉ:	Č. VÝKRESU: D.102.2-1

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVEBNÍHO OBJEKTU

Název stavby: **Oprava silnice III/312 27 Dolní Morava**

Stupeň dokumentace: **Dokumentace pro provádění stavby (PDPS)**

Datum: **2025/3**

Stavební objekt:

SO 102.2 Přeložka vozovky v KM 4,311 - 4,887

Investor stavebního objektu:

Pardubický kraj, Komenského nám. 125, 532 11 Pardubice

Příloha:

D 102.2-1 Technická zpráva

Projektant:

DHV PRO, spol. s r.o., Černopolní 39, 603 00 Brno

Zodpovědný projektant:

Ing. Václav Starý, tel. 603 875 291, vaclav.stary@dhvpro.cz

Projektanti:

Ing. Michal Jonáš, tel. 602 218 638, michal.jonas@dhvpro.cz

2 STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

V rámci aktualizace PDPS 2025/3 pro rozsah **Etapy 2** stavby byly provedeny následující úpravy SO:

- úsek km 4,311–4,340 vypuštěn z důvodu povodní 2024/9. Tento bude realizován později v přepracované podobě.
- úsek km 4,403 – 4,537 redukován o práce, které byly z důvodu fatálního poškození při povodni 2024/9 provedeny přednostně v rámci havarijních po povodňových oprav v konstrukci po ložnou vrstvu vozovky.
- upraven podélný profil a staničení průtahu v křižovatce III/312 27 – III/312 27a „U slona“. Průběžný profil je veden ve směru budoucí hlavní silnice III/312 27a. Podélný profil vedlejší větve dl. 17,57 m je samostatně.

Skutečný rozsah SO 102.2 zahrnutý do Etapy 2 je tak v rozsahu

- **km 4,340–4,874 85** (délka 534,85 m)
- **km 0,000–0,017 57** (vedlejší větve dl. 17,57 m)

Z hlediska etapizace výstavby je SO 102.2 veden jako „úsek 5“. Spolu s úsekem 4 je součástí **Etapy 2** stavby.

Stavební objekt řeší odsunutí silnice III/312 27 v úseku KM 4,354–4,730 do polohy 4 m vlevo od původní osy silnice z důvodu umožnění budoucího záměru obce Dolní Morava na vybudování bezpečného řešení bezmotorové dopravy formou samostatné stezky pro chodce a cyklisty š. 3 m. Tím bude umožněno jejich budoucí vymístění ze silnice.

Ve staničení km 4,864 bude stávající styková křižovatka „U Slona“ s (budoucí) větví silnice III/312 27 stavebně upravena tak, aby mohla být upravena přednost v jízdě silnice III/31227 od Červeného potoka ve směru silnice III/31227a (k hotelu Vista). V souvislosti se zajištěním rozhledových poměrů v křižovatce v jejím novém uspořádání, budou zrušena tři krajní parkovací stání na přilehlém parkovišti a odstraněn betonový reklamní nosič spol. Sněžník.

Přeložka je navržena se šířkou vozovky 6 m, s jednostranným příčným sklonem vpravo. Vpravo bude vozovka ukončena dvoulinkou výškově plynule napojenou na původní vozovku, vlevo bude provedena nezpevněná krajnice a napojena na stávající zpevněnou plochu.

3 VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI

Pro stavbu byly použity následující podklady, všechny byly zohledněny:

- Vyhláška č. 146/2008Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací vč. Změny Z1
- ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení vč. Změn Z1–4
- ČSN 75 6101 Stokové sítě a kanalizační přípojky
- Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) ve znění pozdějších předpisů včetně příslušných prováděcích vyhlášek v platném znění
- Předpis č. 347/2009 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů včetně prováděcí vyhlášky k tomuto zákonu v platném znění
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška č. 268/2009Sb. o technických požadavcích na stavby
- TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací
- fotodokumentace, vlastní průzkumy terénu.

4 VZTAH STAVEBNÍHO OBJEKTU K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Objekt na obou koncích plynule navazuje na SO 101.

Z hlediska etapizace výstavby tvoří celý SO 102.2 úsek 5. K úseku 5 etapizace přísluší další SO v části řešené podprojektem s koncovým číslem 5.

Ve staničení km 4,520 vlevo bude provedeno nové čelo propustku dle SO 121.

5 NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH

Prostorové řešení

Vozovka silnice III/312 57 bude v úseku km 4,311–4,887 odsunuta do nové polohy, v úseku km 4,420–4,695 je odsazená 4 m vlevo od osy stávající vozovky.

Šířkové uspořádání: Šířka vozovky je 6,0 m.

Výškový profil vychází ze stávajícího průběhu a bude nadvýšena v průměru o 50 mm oproti stávajícímu stavu.

V rámci opravy bude provedena obnova řádného příčného sklonu vozovky, nejčastěji střežovitého 2,5 %. V obloucích se sklon dostředný. V odsouvaném úseku je navržen levostranný příčný sklon 2,5 %.

Křižovatka km 4,864 „U Slona“: Stávající styková křižovatka silnic III/31227 – III/31227a „U Slona“ bude stavebně upravena z důvodu změny přednosti v jízdě. Jihovýchodní nároží bude rozšířeno až o 1,3 m slouženým obloukem R9–8–13m. Šířka vozovky v oblouku hlavní v křižovatce bude až 10 m. Původní přímý směr nově vedlejšího ramene bude upraven vysazenou dlážděnou plochou. Bude upraveno klopení vozovky na jednostranné dostředné 3,0 % dle osy hlavní pozemní komunikace. Křižovatka bude upnuta do žulových obrub OP7 se základním nášlapem +15 cm. Přes rameno III/31227a budou v místě budoucího místa pro přecházení obrubníky sníženy na +2cm v délce 3 m.

Vozovka – Rozsah prací po částečné realizaci SO v rámci po povodňové opravy:

- napojení úseku na stávající stav v dl. 3 m na obrusné vrstvě, řezanou spárou
- km 4,340–4,360 plná konstrukce š. 2 m vlevo z důvodu odklonu vozovky od původní osy.
- km 4,403–4,538 doplnění obrusné vrstvy vozovky v úseku po povodňové opravě.
- km 4,538– 4,744 vlevo plná konstrukce vozovky v š. 2–4 m.
- km 4,820-4,872 vpravo plná konstrukce vozovky v š. 2–5 m.
- km 4,847-4,872 vlevo doplnění vyrovnávací vrstvy ACP
- km 0,008-0,019 vpravo vedlejší větve plná konstrukce vozovky v š. 2 m. Vlevo bude provedeno doplnění vyrovnávací vrstvy ACP
- mimo výše uvedené rozsahy bude provedena oprava vozovky ve dvou vrstvách ACO+ACL

Technické provedení – vozovka

Obnova vrstev vozovky je navržena v základní tloušťce 110 mm ve dvou vrstvách: obrusné tl. 50 mm a ložné 60 mm. Odfrézování stávajícího povrchu je tak navrženo v tloušťce 20–110 mm.

Původní konstrukce vozovky by po položení nových vrstev do navržené nivelety neměla být zeslabena o více než 40 mm, a to pouze lokálně. V místech, kde nová niveleta nadvyšuje původní o více než cca 100 mm, bude do konstrukce pod ložnou vrstvu doplněna vrstva vyrovnávací ACP v tl. min. 50 mm.

Při provádění komunikace v plné konstrukci napojující se na stávající stav, budou vzájemně podkladní vrstvy zazubeny. Minimální šířka plné konstrukce vozovky je 2 m. Obrusná vrstva bude prováděna v plném profilu na celou šířku vozovky (po půlkách).

Budou položeny rezervní chráničky pro jiné subjekty, pokud jejich požadavek trvá.

Technické provedení – obrubníky a proužky

V úsecích, kde je žádoucí vymezení okraje vozovky, je navrženo osazení obrubníků. Základní obruby jsou navrženy žulové OP6 (2000-800/š.150/v.250) s běžným nášlapem +12 cm do betonového lože C20/25 n XF3 s boční opěrrou.

Staničení KM	délka (m)	typ obrub	SO
3,320-3,441 P	122	OP6	SO 101
3,724-3,802 P	78	OP6	SO 101
3,974-3,994 L	20	beton	SO 101
4,724-4,860 L	137	OP6	SO 102.2
4,837-4,875 P	31	OP6	SO 102.2
4,869-4,872 L	3,5	OP6	SO 102.2
křižovatka – vedlejší	29	OP6	SO 102.2

Na styku vozovky s plánovanou stezkou pro chodce a cyklisty bude proveden jeden řádek žulových kostek drobných (100/100/100) uložených do betonového lože C20/25 n XF3. Řádek žulové kostky je navrhován z důvodu zajištění hrany vozovky (funkce krajníku), aby při následné výstavbě stezky pro chodce a cyklisty nedošlo k narušení nového povrchu vozovky.

V autobusových zastávkách a v křižovatce bude proveden dvouřádek kostek drobných.

Staničení KM	délka (m)	typ	SO
3,300-3,321 P	21	2řádka	SO 101
4,050-4,280 P	230	1řádka	SO 101
4,340-4,772 P	432	1řádka	SO 102.2
4,348-4,453 L	105	1řádka	SO 102.2
4,525-4,724 L	199	1řádka	SO 102.2
4,772-4,822 P	50	2řádka	SO 102.2
4,822-4,837 P	16	1řádka	SO 102.2
Vedlejší větev U slona			
0,004-0,018 VL	16	2řádka	SO 102.2
0,004-0,020 VP	15	2řádka	SO 102.2
0,020-0,026 VP	6	1řádka	SO 102.2

Technické provedení – krajnice, příkopy, rigoly, svodidlo

V celém rozsahu provedena obnova nebezpečné krajnice šířky min. 0,5 m a provedena vyčištění a reprofilace otevřených příkopů tak, aby hloubka příkopu od dolní hrany konstrukčních vrstev byla min. 20 cm. V maximální možné míře bude využito stávajícího silničního pozemku.

Svodidlo

Ve staničení KM 4,336-4,346 L bude demontováno původní svodidlo a osazeno svodidlo nové typu JSNH4/N2, úroveň zadržení N2, pracovní šířka W4. Náběh svodidla bude délky 4 m. Bude napojeno na svodidlo původní.

Odvodnění

Ve staničení km 4,738 L bude na doplněna jednu uliční vpust s litinovou mříží 50 x 50 cm, s třídou dopravního zatížení D400, umístěné těsně k obrubě mřížováním kolmo na směr jízdy. Šachta betonové uliční vpusti bude s kalovým prostorem bez sifonu. Přípojka z trubky z plastu DN 150 ve sklonu min. 2%, max. 40 %.

Zemní pláň, sanace

Konstrukce komunikací bude provedena za předpokladu zhutnění pláňe na předepsaný modul přetvárnosti E_{def} pro pojižděné konstrukce 45 MPa. Dosažení této únosnosti na povrchu násypu je nutno ověřit zatěžovacími zkouškami. Míry zhutnění jsou předepsány u jednotlivých částí vrstev.

V případě, že na pláni nebude dosaženo potřebné míry zhutnění, bude provedena sanace aktivní vrstvy komunikace jejím nahrazení štěrkodrtí frakce 0–125 v mocnosti dle potřeby (min. 200 mm). O potřebě sanace může být rovněž rozhodnuto na základě prohlídky skutečného stavu povrchu po zahájení stavby. V rozpočtu je uvažováno 450 m² v mocnosti 300 mm.

Ve staničení 4,877–4,884 vpravo budou zrušena 3 okrajová parkovací stání z důvodu zajištění rozhledových poměrů. Konstrukce parkovištní plochy bude zcela vybourána a plocha zatravněna. Ze stejného důvodu bude provedena demolice betonového reklamního nosiče.

Technické provedení – napojení na sousední konstrukce, bus zastávky, vjezdy apod.

Asfaltové konstrukce (hospodářské sjezdy, soukromé vjezdy, místní komunikace) budou napojeny standardně s přesahem 1 m na ohrusné vrstvě. V případě většího výškového rozdílu bude napojení patřičně prodlouženo, aby bylo plynulé (ve výkrese situace uvedeno). Přesah ložné vrstvy bude proveden v případě potřeby, tj. většího výškového rozdílu. Napojení na původní vrstvy bude řezanou spárou zalitou asfaltovou emulzí.

Zpevněné mlatové konstrukce budou dorovnány kamenivem štěrkodrti v rozsahu pro zajištění plynulého napojení.

Nezpevněné sjezdy budou napojeny přes průběžnou nezpevněnou krajnici.

Dlážděné sjezdy budou dle potřeby v nezbytném rozsahu přeloženy.

Skladby konstrukcí

(1) Plná konstrukce vozovky – vychází z D1-N-1-III

Asfaltový bet. pro ohrusné vrst. CRmB	ACO 11S CRmB	50 mm	TP148, ČSN EN 13108-1
Spojovací asfaltový postřik	P	0,5 kg/m ²	ČSN 73 61 29
Asfaltový beton pro ložné vrst. CRmB	ACL 16S CRmB	60 mm	TP148, ČSN EN 13108-1
Spojovací asfaltový postřik	P	0,7 kg/m ²	ČSN 73 61 29
Asfaltový beton pro podklad. vrst.	ACP 16+	50 mm	ČSN EN 13108-1
Infiltrační postřik	P	1,5 kg/m ²	ČSN 73 61 29
Mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	150 mm	ČSN 73 61 26-1
Štěrkodrt	ŠD 0/63	210 mm	ČSN 73 61 26-1
Celkem		520 mm	

(2) Oprava vozovky

Asfaltový bet. pro ohrusné vrst. CRmB	ACO 11S CRmB	50 mm	TP148, ČSN EN 13108-1
Spojovací asfaltový postřik	P	0,5 kg/m ²	ČSN 73 61 29
Asfaltový beton pro ložné vrst. CRmB	ACL 16S CRmB	60 mm	TP148, ČSN EN 13108-1
Spojovací asfaltový postřik	P	0,7 kg/m ²	ČSN 73 61 29
Čistý, frézovaný povrch			
Celkem		110 mm	

Rozsah pro vyrovnání vozovky

Asf. beton pro ložné vrstvy CRmB	ACL 16S CRmB	50 – 80 mm	TP 148 tab.3, 4.4.1
Asfaltový beton pro podklad. vrst.	ACP 16+	50 – 90 mm	ČSN EN 13108-1

(3) Plná konstrukce dlážděné vozovky – žula D1-D-1-IV-PIII

žulová kostka drobná min. 10x10x10	DL	100 mm	ČSN 73 6131
lože z kamenné drti fr. 0-8 mm		40 mm	ČSN 73 6131
původní konstrukce vozovky			

6 REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE

Odvodnění komunikace je zajištěno podélným a říčním sklonem do přilehlých příkopů a následně do vodoteče, v menší míře pak do uličních vpustí a dešťovou kanalizací taktéž do vodoteče. V rámci stavebních objektů obnovy vozovek dojde k pročištění a reprofilaci příkopů a rigolů.

Stávající liniový žlab napříč vozovkou sil. III/31227a ve staničení KM 4,870 bude vybourán bez náhrady. Přípojka bude zaslepena cementopopílkovou směsí.

Z důvodu nadvýšení nivelety vozovky bude provedena nezbytná výšková rektifikace povrchových znaků vodohospodářské infrastruktury (uliční vpusti, šachty splaškové kanalizace).

7 ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU

Zemní práce v ochranných pásmech inženýrských sítí a v blízkosti stromů se budou provádět ručně. **Před zahájením výkopových prací musí být všechny inženýrské sítě geodeticky zaměřeny a vyznačeny.** Vyznačeny zůstanou po celou dobu stavby. V řešeném území se vyskytují inženýrské sítě, které jsou do výkresů zakresleny dle podkladů jejich správců. Na stavbě se však mohou vyskytovat i sítě, které ve výkresech zaznačeny nejsou (nefunkční vedení apod.), proto je potřeba si při výkopových pracích počínat zvláště obezřetně. Všechny odkryté sítě budou chráněny před jejich poškozením (např. podkopané sítě se podloží apod.). Před záhozem sítí bude přizvat zástupce správce sítě, který odsouhlasí zápisem do stavebního deníku jejich nepoškození.

Další zvláštní podmínky výstavby ani údržby nejsou navrženy.

7.1 Rezervní chráničky

Nejsou navrženy.

8 VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Není vazba na technologické vybavení.

9 PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ

Vzhledem k charakteru stavby nebylo potřeba provádět statické výpočty.