

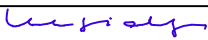
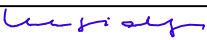

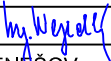


Souřadnicový systém: S-JTSK

Výškový systém: Bpv

ZHOTOVITEL:						
ATELIÉR PROJEKTOVÁNÍ INŽENÝRSKÝCH STAVEB s.r.o.						
AKCE:			OHRADNÍ 24B 140 00 PRAHA 4 IČ: 61853267			
II/106 KRŇANY, OBCHVAT						
 STŘEDOČESKÝ KRAJ Zborovská 11 150 21 Praha 5	HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU: Ing. Viktor NEJEDLÝ		ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT: Ing. Viktor NEJEDLÝ			
						
	VYPRACOVAL: Ing. Martin DVOŘÁK		KONTROLOVAL: Ing. Karel NEJEDLÝ			
					ZAK. ČÍSLO: 3279/08	
KRAJ: STŘEDOČESKÝ		OKRES: BENEŠOV		FORMÁTŮ A4: -		
DATUM: SRPEN 2025						
ČÍSLO SO:	NÁZEV PŘÍLOHY:			STUP.PROJ.:	MĚŘITKO:	PŘÍLOHA:
101	TECHNICKÁ ZPRÁVA			PDPS	-	1

Obsah

1.	Identifikační údaje objektu	4
1.1	Údaje o stavbě	4
1.2	Údaje o stavebníkovi.....	4
1.3	Údaje o zpracovateli dokumentace	4
2.	Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení	5
2.1	Šířkové uspořádání, směrové a výškové vedení, příčný sklon	5
2.2	Zemní těleso.....	6
2.3	Bezpečnostní zařízení.....	8
3.	Vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci – dopravní údaje, geotechnický průzkum apod.....	8
4.	Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby	8
5.	Návrh zpevněných ploch.....	8
6.	Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace	10
7.	Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku	11
8.	Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu	11
9.	Vazba na případné technologické vybavení	11
10.	Přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů.....	11
11.	Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace	12

TECHNICKÁ ZPRÁVA

1. Identifikační údaje objektu

1.1 Údaje o stavbě

a) Název stavby

II/106 Krřany, obchvat

b) Název SO

SO 101 – Přeložka silnice II/106

c) Místo stavby

- Středočeský kraj
- Obec Krřany (257 44, Netvořice)
- Katastrální území – Krřany (674516, okres Benešov)
- Silnice II/106

d) Předmět dokumentace

Novostavba pozemní komunikace trvalého charakteru

e) Stupeň dokumentace

Projektová dokumentace pro provádění stavby (PDPS)

1.2 Údaje o stavebníkovi

Středočeský kraj
Zborovská 11, 150 21 Praha 5
IČ: 70891095

Zastoupen Krajskou správou a údržbou silnic Středočeského kraje, p.o.
Zborovská 11, 150 21 Praha 5
IČ: 00066001

1.3 Údaje o zpracovateli dokumentace

Ateliér projektování inženýrských staveb s.r.o
Ohradní 24b, 140 00 Praha 4
IČ: 61853267
Tel.: 241 481 215
Web: www.apis-sro.eu

1.3.1 Údaje o zpracovateli objektu

Zodpovědný projektant: Ing. Viktor Nejedlý, autorizace č. 12029 (ID00 – dopr. stavby)

Zpracovatel objektu: Ing. Martin Dvořák, autorizace č. 15468 (ID00 – dopr. stavby)

2. Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

Tento stavební objekt řeší přeložku silnice II/106 v nezastavěném území severně od obce Krňany. Přeložka silnice II/106 byla navržena v návrhové kategorii S7,5/70 tak, aby celým svým rozsahem respektovala územní plán obce Krňany. Obchvat je navržen na návrhovou rychlost 70 km/h. Oproti normové návrhové rychlosti 90 km/h byla v souladu s ČSN 73 6101 snížena o 20 km/h z důvodu stísněných poměrů daných konfigurací území, umístěním dle územního plánu obce a parametrům navazujících úseků stávající silnice II/106. Komunikace se na svém začátku a konci plynule napojuje na stávající části II/106.

Toto řešení bylo zkontrolováno a odsouhlaseno se zástupcem Policie ČR, DI Benešov v rámci zpracování předchozího stupně dokumentace.

V rámci tohoto stavebního objektu byly navrženy sjezdy pro zajištění obslužnosti dotčených parcel v km 0,170 a km 0,738 vlevo a v km 0,225 a km 0,520 a km 0,900 vpravo. Dále dojde k obnově stavbou zasaženého ohradníku a položení dvou chráničků HDPE po levé straně navrženého obchvatu pro možné budoucí umístění optických kabelů. Ohradník bude tvořen dřevěnými kůly pr. 100 mm a délky 1,5 m v rozteči 4,0 m, mezi kůly bude natažen drát z vysokopevnostní oceli ve výškách 30, 60 a 90 cm nad terénem. U hospodářských sjezdů je navržena brána. Dále bude v rámci tohoto SO zřízena chránička pro soukromý vodovod v km cca 0,372.

V rámci tohoto SO dojde v nezbytně nutném rozsahu k odstranění konstrukce stávající vozovky o celkové ploše 2565,07 m². Část vyfrézovaného materiálu bude dle diagnostiky vozovky (ZAS-T4) uložena na skládku pro nebezpečný odpad.

Dále dojde k odstranění stávajícího jednostranného ocelového svodidla v délce 205 m.

Přibližně v km 0,433 se dle osobní prohlídky nachází vyschlá betonová jámka, která bude zasažena silničním tělesem, zde vedeným v násypu. Dle zpracovatele PoGTP se nejedná o studnu (podzemní voda nebyla v zájmové oblasti zastižena), na trase nejsou dle LPIS evidována ani meliorační zařízení. Objekt bude zalit betonem C20/25-XF2.

2.1 Šířkové uspořádání, směrové a výškové vedení, příčný sklon

2.1.1 Šířkové uspořádání

Trasa SO 101 je navržena jako dvoupruhová směrově nerozdělená komunikace v návrhové kategorii S7,5/70.

▪ jízdní pruh	2 x 3,00 m
▪ zpevněná krajnice	2 x 0,25 m
▪ nezpevněná krajnice	2 x 0,50 m
▪ šířka celkem	7,50 m

2.1.2 Směrové vedení

Směrové vedení bylo navrženo dle ČSN 73 6101 v celkové délce přeložky 917,40 m. V trase byly navrženy 4 směrové oblouky:

- R1 = 110 m, levotočivý, symetrické přechodnice délky 50 m
- R2 = 250 m, pravotočivý
- R3 = 205 m, levotočivý, symetrické přechodnice délky 70 m
- R4 = 250 m, pravotočivý

První směrový oblouk byl z důvodů uvedených na začátku kapitoly 2 navržen na rychlost 50 km/h. Na tuto změnu oproti celkové návrhové rychlosti 70 km/h budou řidiči upozorněni před směrovým obloukem svislým dopravním značením navrženým v dalším stupni PD.

Druhý a čtvrtý směrový oblouk byl navržen bez přechodnic v souladu s bodem c) článku 8.8.5 ČSN 73 6101.

2.1.3 Výškové vedení

Výškové vedení bylo navrženo dle ČSN 73 6101. Niveleta na svém začátku a konci výškově navazuje na stávající části silnice II/106.

V niveletě byly navrženy 3 výškové oblouky:

- R1 = 2100 m, vypuklý
- R2 = 3000 m, vydutý
- R3 = 2100 m, vypuklý

Podélný sklon se pohybuje v rozmezí -7,75 % do +0,50 %.

Od začátku staničení trasa klesá v mělkém zářezu ve sklonu 0,50 %. Zhruba v polovině trasy za mostním objektem se trasa dostává do násypu, jehož výška dosahuje až mírně přes 3 metry. Následuje mírné stoupání ve sklonu 0,50 % a v posledních 200 m se trasa dostává do zářezu a klesá ve sklonu 7,75 %, kterým se napojuje na výškovou úroveň stávající komunikace.

2.1.4 Příčný sklon

Základní příčný sklon byl navržen střechovitý 2,50 %. Hodnoty dostředného příčného sklonu ve směrových obloucích se pohybují v rozmezí 5,00 – 6,00 %.

Čtvrtý směrový oblouk byl navržen bez dostředného sklonu v souladu s bodem b) článku 8.9.2 ČSN 73 6101.

2.2 Zemní těleso

Jak vyplývá z přílohy F.8 Předběžný geotechnický průzkum, lze těleso hlavní trasy rozdělit do následujících částí:

- Z1 – Zářez km 0,000 – 0,410
- N2 – Násyp km 0,410 – 0,740
- Z3 – Zářez km 0,740 – 0,917

2.2.1 Zářez v km 0,000 – 0,410

V km 0,000 – 0,150 se bude vyskytovat jílovitý štěrk G5GC. Zde bude nutné provést chemickou úpravu podloží (1 – 2 % nehašeného vápna), aby mohla být dosažena minimální míra zhutnění $D = 100\%$ PS a $CBR_{sat} \geq 15\%$ do hloubky 0,5 m pod plání.

V km 0,150 – 0,410 se bude v oblasti aktivní zóny vyskytovat jíl se střední plasticitou F6Cl. Zde bude nutné provést chemickou úpravu podloží (1 – 2 % nehašeného vápna).

Těžené jílovité štěrky jsou podmíněčně vhodné k přímému použití bez úprav do násypového tělesa. Oproti tomu středně plastické jíly nejsou vhodné k přímému použití bez úprav.

Dle doporučení PoGTP byly svahy zářezu navrženy v jednotném sklonu 1:2 se zaoblením dle ČSN 73 6133.

2.2.2 Násyp v km 0,410 – 0,740

V podloží násypu se v rozmezí cca km 0,410 až km 0,440 bude vyskytovat jíl se střední plasticitou F6Cl, který je nevhodný k přímému použití bez úprav. Zde bude nutné provést chemickou úpravu podloží násypu v tl. 0,50 m (1 – 2 % nehašeného vápna).

V km 0,440 až km 0,720 se budou vyskytovat písčité jíly F4CS a písčité hlíny F3MS. V km 0,560 se mohou vyskytovat hlinité písky S4SM. Tyto zeminy jsou podmíněčně vhodné k přímému použití do podloží násypu bez úprav.

V podloží násypu bude nutné dosáhnout dohutnění na minimální míru zhutnění 92 % PS. V případě, že násyp bude na tl. menší než 0,5 m, bude podloží dohutněno na 100 % PS.

Dle doporučení PoGTP byly svahy násypu navrženy v jednotném sklonu 1:2,5 do výšky svahu 3,0 m a 1:1,5 v rozmezí výšky svahu 3,0 – 6,0 m.

2.2.3 Zářez v km 0,720 – 0,917

V km 0,720 – km 0,730 se bude vyskytovat deluviální písčité hlína S4SM, která je svým strukturním složením podmíněčně vhodná k přímému použití do aktivní zóny bez úprav.

V km 0,730 – km 0,750 a v km 0,800 – 0,840 bude aktivní zóna zářezu tvořena zcela zvětralým granodioritu charakteru jílovitého písku a v km 0,750 – km 0,800 se bude vyskytovat velmi zvětralý granodiorit, který se při stavebních pracích bude rozpadat do jílovitého písku. V km 0,840 – km 0,917 se bude vyskytovat deluviální písčité jíl F4CS. Tyto zeminy budou podmíněčně vhodné k přímému použití do aktivní zóny bez úprav.

Při kontrolních zkouškách musí být dosažena minimální míra zhutnění $D = 100 \% PS$ a $CBR_{sat} \geq 15 \%$ do hloubky 0,5 m pod plání.

Bude provedena chemická úprava podloží (1 – 2 % nehašeného vápna).

Těžené zeminy a horniny budou svým strukturním složením podmíněčně vhodné k přímému použití do násypu bez úprav.

Dle doporučení PoGTP byly svahy zářezu navrženy v jednotném sklonu 1:2 se zaoblením dle ČSN 73 6133.

Dle doporučení geotechnického průzkumu byl z důvodu ochrany zářezového svahu navržen nadzářezový příkop vpravo v km 0,809 až km 0,890. Příkop bude na konci zaústěn do podélného silničního příkopu pomocí skluzu s můstkem. V rozsahu km 0,754 až km 0,885 vpravo byla navržena podélná drenáž DN 150 odvodňující zemní pláň. Tato drenáž bude vyústěna volně do terénu ze svahu v km 0,885 vlevo pomocí prefabrikované betonové výusti.

2.2.4 Podchod pro skot v km 0,403

Součástí tohoto objektu jsou také zemní práce spojené s rampami k podchodu pro skot – SO 201. Svahy zářezového tělesa jsou navrženy ve sklonu 1:1,75. Dno je široké 3,0 m se sklony 3,0 % k ose podchodu. Zářezové svahy budou opatřeny geotextilií nepodléhající biodegradaci (300 g/m²) uložené 5 cm pod povrch humózní zeminy. Dno bude zpevněno konstrukcí ze zatravnovacích dílců v únosnosti pro hospodářský dobytek.

2.3 Bezpečnostní zařízení

V souladu s předpisy pro navrhování svodidel na pozemních komunikacích (TP 114, předpisy ŘSD) byl v SO 101 proveden návrh svodidel. Svodidla byla navržena v místech před překážkou (tj. v ZÚ vpravo v místě malé vzdálenosti účelové komunikace od směrového oblouku obchvatu, před mostem po obou stranách komunikace v obou směrech a v KÚ vlevo v místě stávajícího svodidla) v minimální délce 70 m bez náběhů. Současně bylo svodidlo navrženo tam, kde výška násypu komunikace přesahuje 3,0 m. Úroveň zadržení svodidel byla navržena H1. Úsek svodidla v ZÚ a KÚ je navržěn N2.

Z důvodu zajištění řádného rozhledu pro zastavení ve směrovém oblouku v km 0,440 až km 0,640 bylo svodidlo odsazeno o 1,15 m.

- | | |
|---------------------------|--|
| ▪ km 0,009 – 0,090 vpravo | dl. svodidla = 88 m (pokračuje v SO 121) |
| ▪ km 0,331 – 0,476 vpravo | dl. svodidla = 146 m |
| ▪ km 0,331 – 0,710 vlevo | dl. svodidla = 373 m |
| ▪ km 0,872 – 0,917 vlevo | dl. svodidla = 45 m (pokračuje v SO 181) |

Směrové sloupky budou osazeny dle TP 58 Směrové sloupky a odrazky buď samostatně stojící, nebo jako nástavce na svodidlech. Sloupky budou osazeny pro vymezení volné šířky pozemní komunikace ve vzájemných vzdálenostech dle ČSN 73 6101.

3. Vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci – dopravní údaje, geotechnický průzkum apod.

Stručné závěry z geotechnického průzkumu jsou uvedeny v předchozí kapitole této zprávy. Jednotlivé průzkumy jsou součástí související dokumentace.

4. Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby

Přeložka silnice II/106 je hlavním objektem stavby a ostatní objekty jsou jí přizpůsobeny.

V trase byl navržěn jeden mostní objekt v hlavní trase silnice II/106 (SO 201) v km 0,403. V km 0,124 a 0,640 dochází k napojení stavebních objektů SO 121 a SO 122 na obchvat. Jedná se o pravá připojení částí stávající silnice II/106 vedoucích směrem do obce Krňany na předmětný obchvat. Samotná napojení jsou řešena návrhem úrovněových stykových křižovatek. Podrobněji viz samostatné přílohy těchto stavebních objektů SO 121 a SO 122.

Na hlavní trasu na jejím konci v km 0,917 navazuje SO 181, který se zabývá opravou stávající konstrukce vozovky silnice II/106 až po rozhraní katastrálních území Krňany a Hostěradice.

5. Návrh zpevněných ploch

Konstrukce vozovky bude navržena jako netuhá dle Katalogu vozovek v TP 170 dle následujících parametrů pro návrh konstrukce vozovky:

- | | |
|-----------------------------------|-----|
| ▪ Třída dopravního zatížení: | IV |
| ▪ Návrhová úroveň porušení: | D1 |
| ▪ Index mrazu pro danou lokalitu: | 424 |

KONSTRUKCE VOZOVKY (D1-A-2 – TDZ IV – PIII) DLE KATALOGU VOZOVEK V DODATKU K TP 170

ASFALTOVÝ BETON PRO OBRUSNÉ VRSTVY MOD.	ACO 11+ MOD	40 mm	ČSN 73 6121, ČSN E 13108-1 ed. 2
POSTŘÍK SPOJOVACÍ MOD.	PS-CP	0,35 kg/m ²	ČSN EN 13108, ČSN 73 6129
ASFALTOVÝ BETON PRO LOŽNÍ VRSTVY	ACL 16+	60 mm	ČSN 73 6121, ČSN E 13108-1 ed. 2
POSTŘÍK SPOJOVACÍ	PS-C	0,35 kg/m ²	ČSN EN 13108, ČSN 73 6129
ASFALTOVÝ BETON PRO PODKLADNÍ VRSTVY	ACP 16+	80 mm	ČSN 73 6121, ČSN E 13108-1 ed. 2
POSTŘÍK INFILTRAČNÍ	PI-C	0,70 kg/m ²	ČSN EN 13108, ČSN 73 6129
ŠTĚRKODRŤ	ŠDA 0/32	150 mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1
ŠTĚRKODRŤ	ŠDA 0/32	min. 150 mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1
KONSTRUKCE VOZOVKY CELKEM		min. 480 mm	

Zemní pláň bude zhutněna tak, aby na ní bylo dosaženo hodnoty statického modulu přetvárnosti $E_{def,2} \min = 45 \text{ MPa}$, $E_{def,2}/E_{def,1} \leq 2,5$ (bude ověřeno statickou zatěžovací zkouškou). Po provedení výkopových prací je nutné dohutnění pláňe na 100 % PS (min. 1600 kg/m³) na tloušťku aktivní zóny (0,5 m).

V případě hospodářských sjezdů je navržena následující skladba:

KONSTRUKCE VOZOVKY HOSPODÁŘSKÝCH SJEZDŮ (PN 6 – 2 – D2 – TDZ VI – PIII) DLE KATALOGU VOZOVEK POLNÍCH CEST

ASFALTOVÝ BETON PRO OBRUSNÉ VRSTVY MOD.	ACO 11+ MOD	50 mm	ČSN 73 6121, ČSN E 13108-1 ed. 2
POSTŘÍK INFILTRAČNÍ	PI-C	0,50 kg/m ²	ČSN EN 13108, ČSN 73 6129
ASFALTOVÝ RECYKLÁT	Rmat	50 mm	ČSN E 13108-1 ed. 2, TP 208, TP 210
ŠTĚRKODRŤ	ŠDA 0/32	min. 250 mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1
KONSTRUKCE VOZOVKY CELKEM		min. 350 mm	

Zemní pláň bude zhutněna tak, aby na ní bylo dosaženo hodnoty statického modulu přetvárnosti $E_{def,2} \min = 30 \text{ MPa}$, $E_{def,2}/E_{def,1} \leq 2,5$ (bude ověřeno statickou zatěžovací zkouškou). Po provedení výkopových prací je nutné dohutnění pláňe na 100 % PS (min. 1600 kg/m³) na tloušťku aktivní zóny (0,5 m).

V případě ramp podchodu pro skot je navržena následující konstrukce:

KONSTRUKCE POVRCHU Z VEGETAČNÍCH DÍLCŮ – V ÚNOSNOSTI PRO HOSPODÁŘSKÝ DOBYTEK

VEGETAČNÍ DÍLEC <i>PROSYPANÁ ORNICÍ S TRAVNÍM SEMENEM</i>	VD 50	50 mm	ČSN 73 6131
SEPARAČNÍ GEOTEXTILIE 300 g/m ²			
LOŽNÍ VRSTVA Z HDK 8/11	L60	60 mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1
ŠTĚRKODRŤ	ŠDA 0/32	min. 250 mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1
SEPARAČNÍ GEOTEXTILIE 300 g/m ²			
KONSTRUKCE CELKEM		min. 360 mm	

Zemní pláň bude zhutněna tak, aby na ní bylo dosaženo hodnoty statického modulu přetvárnosti $E_{def,2} \min = 30 \text{ MPa}$, $E_{def,2}/E_{def,1} \leq 2,5$ (bude ověřeno statickou zatěžovací zkouškou). Po provedení výkopových prací je nutné dohutnění pláňe na 100 % PS (min. 1600 kg/m³) na tloušťku aktivní zóny (0,5 m).

V případě zpevnění dna vyústění dešťových vod je navržena následující konstrukce:

KONSTRUKCE POVRCHU Z VEGETAČNÍCH DÍLCŮ

VEGETAČNÍ DÍLEC <i>PROSYPANÁ ORNICÍ S TRAVNÍM SEMENEM</i>	VD 50	50 mm	ČSN 73 6131
SEPARAČNÍ GEOTEXTILIE 300 g/m ²			
LOŽNÍ VRSTVA Z HDK 8/11	L60	60 mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1
ŠTĚRKODRŤ	ŠDA 0/32	min. 200 mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1

Zemní pláň bude zhutněna tak, aby na ní bylo dosaženo hodnoty statického modulu přetvárnosti $E_{\text{def},2} \text{ min} = 30 \text{ MPa}$, $E_{\text{def},2}/E_{\text{def},1} \leq 2,5$ (bude ověřeno statickou zatěžovací zkouškou). Po provedení výkopových prací je nutné dohutnění pláňe na 100 % PS (min. 1600 kg/m³) na tloušťku aktivní zóny (0,5 m).

6. Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace

Stavební a základové práce nebudou ovlivněny výskytem podzemní vody, která nebyla v žádném vrtu zastížena. Očekávaný vodní režim v případě zářezových zemních těles lze očekávat difúzní – příznivý. Promrzání konstrukce vozovky dle uvedených parametrů nehrozí.

Povrchové odvodnění srážkových vod je zajištěno podélnými a příčnými sklony přeložky do příkopů podél zemního tělesa, které vyúsťují v přelivném příkopu v km 0,580. Odtud bude voda redukovane díky navrženým přehrázkám vytékat do přilehlého terénu. Přehrázky jsou navrženy z jádra z vytěžené zeminy a kamenné rovinaniny tl. 150 mm uložené na sucho. Dno bude zpevněno konstrukcí ze zatravnovacích dílců vysypaných směsí ornice a travního semene. Zářezové svahy budou opatřeny geotextilií nepodléhající biodegradaci (300 g/m²) uložené 5 cm pod povrch humózní zeminy.

Příkopy v následujících úsecích jsou zpevněny prefabrikovanými betonovými tvárnicemi š. 0,60 m z betonu C30/37-XF4 uložených do betonového lože tl. 100 mm z betonu C20/25n-XF3. Příčné spáry budou vyspárovány cementovou maltou M25-XF4.

- Vlevo
 - 0,385 až 0,390 – 5 m
 - 0,390 až 0,401 – 12,2 m (skluz)
 - 0,415 až 0,575 – 140,7 m
 - 0,577 až 0,733 – 149 m
 - 0,743 až 0,835 – 92,7 m
- Vpravo
 - 0,385 až 0,390 – 5 m
 - 0,390 až 0,401 – 12,4 m (skluz)
 - 0,406 až 0,415 – 10,4 m (skluz)
 - 0,415 až 0,420 – 5,2 m
 - 0,530 až 0,575 – 46,7 m
 - 0,577 až 0,615 – 39,4 m
 - 0,681 až 0,893 – 212 m
 - 0,907 až 0,917 – 10,8 m

Srážkové vody budou prováděny skrze zemní těleso komunikace a sjezdů trubními propustky. Propustky v km 0,576 a km 0,680 převádějí vodu skrze zemní těleso obchvatu a jsou navrženy z betonových trub DN 800. Pod sjezdy z hlavní trasy byly navrženy betonové trubní propustky DN 400 pro zajištění průtoku vody příkopy skrze tělesa sjezdů. Propustky jsou navrženy z betonu C30/37-XF4. Trouby budou obetonovány betonem C25/30-XF1.

Čela propustků budou odlážděna lomovým kamenem tl. 200 mm, uloženým do betonu C20/25nXF3 tl. 100 mm a šterkopískového lože ŠPb 0/32 tl. 100 mm. Ze stejného materiálu bude provedeno dno vyústění objektu SO 201, na které se dále napojuje hluboký příkop zpevněný tvárnici.

V km 0,754 až km 0,885 vpravo je navržena podélná silniční drenáž z částečně perforované trubky PE DN 150 kruhové pevnosti SN 8 do lože dle VL1. v dl. 141 m. Je navržena z důvodu návrhu rigolu ve stejném rozsahu. Vyústění je provedeno ve svahu pomocí prefabrikovaného betonového čela z betonu C30/37-XF4.

7. Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku

Dopravní značení je předmětem samostatného objektu SO 190 – Dopravní značení.

Dopravní zařízení, světelné signály, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku nebyla v tomto SO navržena.

8. Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu

Stavbu je třeba provádět v úzké koordinaci se souvisejícími stavebními objekty, zejména s přeložkami elektrického vedení.

Přibližný postup pracovních činností je součástí přílohy B – Souhrnná technická zpráva. Obecně je potřeba dodržovat následující zásady:

- Před zahájením stavby kontaktovat jednotlivé správce a nechat veškeré inženýrské sítě vytýčit
- Průběhy ostatních IS, kde by mohlo dojít ke styku (viz ochranná pásma) budou ověřeny kopanými sondami
- Ochrana jednotlivých sítí bude řešena při účasti správců sítí
- Veškeré sítě, kde došlo ke kolizi, budou předány správci a předání bude potvrzeno ve stavebním deníku
- Stavba, resp. jednotlivé stavební objekty budou prováděny dle schváleného harmonogramu zhotovitele, který zohlední návaznosti jednotlivých objektů
- Zemní práce a postup prací volit s ohledem na klimatické podmínky tak, aby nedošlo ke zhoršení geotechnických vlastností zemin
- Zajistit funkční odvodnění staveniště

9. Vazba na případné technologické vybavení

Technologické vybavení nebylo v tomto SO navrženo.

10. Přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů

K určení prostorového řešení trasy byl využit software RoadPAC 2021. Průjezdnost byla ověřena programem Autoturn. Konstrukce vozovky byl navržena dle TP170 – Navrhování vozovek PK.

11. Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace

Předmětem tohoto stavebního objektu je samotná přeložka silnice II. třídy. Na komunikaci nejsou vedeny pěší trasy a ani žádnou nekříží. Z těchto důvodů nejsou navrženy zvláštní úpravy pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.

V Praze v srpnu 2025

Ing. Martin Dvořák