

II/101 Jirny, most ev .č. 101-076  
přes Jirenský potok za obcí Jirny

Středočeský kraj, Zborovská 81/11, 150 21 Praha 5 , tel.: +420 257 280 111, email: podatelna@kr-s.cz, datová schránka: keebyyf

Investor:




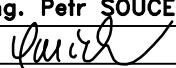
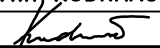
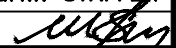
Středočeský kraj  
Zborovská 81/11  
150 21 Praha 5

Výškový systém:

Bpv

Souřadnicový systém:

S-JTSK

Číslo zakázky:	22 171 00	HIP:		 Bezová 1658/1, 147 00 Praha 4-Braník +420 244 462 219 pontex@pontex.cz
Schválil:	Ing. Petr SOUČEK	Zodp. projektant:	Ing. Daniel ŠINDLER, Ph.D.	
			724007830, dsn@pontex.cz	
Tech. kontrola:	Ing. Martin KUDRNÁČ	Vypracoval:	Ing. Martin ŠTAFEN	
602256144, mku@pontex.cz		776500066, mst@pontex.cz		

Objednatel:	Středočeský kraj	Obec:	Jirny	Kraj:	Středočeský
Akce:	II/101 Jirny, most ev. č. 101-076 přes Jirenský potok za obcí Jirny			Datum	Stupeň
Část:	D DOKUMENTACE OBJEKTŮ			12/2023	PDPS
Objekt:	SO 181 – PROVIZORNÍ KOMUNIKACE			Souprava	Č. přílohy
Příloha:	TECHNICKÁ ZPRÁVA				D.1.1.1. 01

## Obsah

<b>1. Identifikační údaje .....</b>	<b>2</b>
<b>2. Technické řešení a jeho zdůvodnění.....</b>	<b>3</b>
<b>3. Vyhodnocení průzkumů a podkladů .....</b>	<b>3</b>
3.1.    Návaznost PD na předchozí dokumentaci.....	3
3.2.    Dopravní údaje .....	3
3.3.    Geotechnické podmínky.....	3
<b>4. Vztah provizorní komunikace k ostatním objektům stavby .....</b>	<b>4</b>
<b>5. Zřízení zpevněných ploch .....</b>	<b>4</b>
<b>6. Režim povrchových a podzemních vod .....</b>	<b>4</b>
6.1.    Zásady odvodnění .....	4
6.2.    Ochrana pozemní komunikace .....	4
<b>7. Návrh dopravních značek .....</b>	<b>5</b>
<b>8. Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby (mostní provizorium).....</b>	<b>5</b>
<b>9. Vazba na případné technologické vybavení .....</b>	<b>5</b>
<b>10. Doplnující informace.....</b>	<b>5</b>
10.1.    Bezpečnost při výstavbě.....	5
10.2.    Výrobní tolerance .....	5
10.3.    Technické specifikace díla .....	6
<b>11. Další stupně dokumentace .....</b>	<b>6</b>

# TECHNICKÁ ZPRÁVA

## SO 181 – PROVIZORNÍ KOMUNIKACE

### 1. Identifikační údaje

Název stavby: II/101 Jirny, most ev.č. 101-076 přes Jirenský potok za obcí Jirny

Místo stavby

Kraj: Středočeský  
Obec: Jirny  
Katastrální území: Jirny [660922]

Předmět projektové dokumentace

Druh stavby: rekonstrukce  
Doba trvání stavby: trvalá stavba  
Účel užívání stavby: pozemní komunikace II/101 – ulice Brandýská

Stavebník: Středočeský kraj  
Zborovská 81/11, 150 21 Praha 5

Zpracovatel dokumentace: Pontex spol. s r.o.  
Bezová 1658/1, 147 00 Praha 4 - Braník

Stupeň PD: PDPS – Projektová dokumentace pro provádění stavby

Pozemní komunikace: II/101  
kategorie: M 7,5/50

Křížení: Jirenský potok  
poloha: 50.111246°N 14.702790°E  
staničení přemost'ované překážky: nezjištěno  
úhel křížení: 74,6 gr  
volná výška pod mostem: ~1,11 m

## **2. Technické řešení a jeho zdůvodnění**

Provizorní komunikace je navržena pouze pro účely provedení rekonstrukce mostu 101-076 přes Jirenský potok. Důvodem zřízení provizorní komunikace je minimalizace dopravních omezení spojených s objízdou trasou. Z toho důvodu je provizorní komunikace navržena v minimálních délkách potřebných pro přejezd vozidel přes Jirenský potok. Rozhodujícím faktorem pro návrh šířkového uspořádání a směrového vedení provizorní komunikace a mostního provizoria byl přejezd vozidel MHD. Součástí provizorní komunikace bude i provizorní chodník pro chodce. Součástí mostního provizoria bude i lávka pro chodce. Po dokončení rekonstrukce mostu 101-076 bude provizorní komunikace odstraněna.

## **3. Vyhodnocení průzkumů a podkladů**

### **3.1. Návaznost PD na předchozí dokumentaci**

Jedná se o projektovou dokumentaci pro provádění stavby, která navazuje na dokumentaci ve stupni DUSP zpracovanou firmou PONTEX s.r.o. 10/2022 na základě které bylo vydáno společné povolení dne 11.10.2023 Městským úřadem Brandýs nad Labem – Stará Boleslav čj. MÚBNLSB-OD-122263/2023-MASPE. Rozhodnutí o společném povolení nabylo právní moci dne 13.11.2023. Projektová dokumentace je zpracována v souladu s tímto rozhodnutím.

### **3.2. Dopravní údaje**

V rámci zpracování PD byl proveden dopravní průzkum formou odečtu intenzity dopravy pro rok 2020 v aplikaci ŘSD. Pro komunikaci II/101 v daném úseku je intenzita TNV=259. Pro danou hodnotu TNV byla stanovena TDZ IV.

### **3.3. Geotechnické podmínky**

Skalní podloží v zájmovém území tvoří pískovce křídového stáří (svrchní cenoman - korycanské vrstvy). Jsou subhorizontálně uloženy, v zdravém stavu jsou kvádrovitě odlučné, zvětralé jsou kusovitě rozpadavé (poloha \*4\*). Ve skalním masivu se střídají polohy více zpevněných pískovců (s křemitým a železitým tmelem) a méně zpevněných poloh (s vápnitým a jílovitým tmelem). Hloubka uložení skalního podloží je 2,6 m (v prostoru vrtu V 1) a 3,4 m (v prostoru vrtu V 2) pod stávajícím terénem.

Eluviálně zvětralé pískovce mají charakter jemnozrnného písku s příměsí jemnozrnné zeminy (poloha \*3\*) šedohnědé a rezavě hnědé barvy s četnými pevnými úlomky pískovce. Mocnost eluviálně rozložených pískovců se pohybuje od 1,0 do 1,2 m. Eluvia byla zastižena v hloubce 1,3 m (vrt V 1) a 2,4 m (vrt V 2).

V nadloží písků došlo k sedimentaci jemnozrnných náplavů (povodňových hlín) charakteru slabě písčité hlíny (poloha \*2\*) hnědočerného a šedohnědého zbarvení, pevné konzistence. Mocnost hlín je značně proměnlivá, a to od 0,4 m (vrt V 1) až 1,1 m (vrt V 2).

Svrchní část geologického profilu tvoří humózní hlíny a navážky (poloha \*1\*) o mocnosti cca 0,9 až 1,3 m.

Kolektorem podzemní vody jsou eluviálně zvětralé pískovce a svrchní, silně zvětralá, část skalního podloží. Hladina podzemní vody byla vrtem V 1 zastižena v hloubce 2,4 m (velmi slabý přítok) a vrtem V 2 v hloubce 3,9 m. Hladina podzemní vody je mírně napjatá.

Na základě vizuálního hodnocení jsou zastižené zeminy a horniny zařazeny dle ČSN 73 3050 Zemní práce do následujících tříd :

- hlíny humózní, hlinité navážky (poloha \*1\*) **tř. 2,**
- hlína pevné konzistence (poloha \*2\*) **tř. 3,**
- písek s příměsí jemnozrnné zeminy (poloha \*3\*) **tř. 3,**
- zvětralé a navětralé pískovce (poloha \*4\*) **tř. 4 - 5, s polohami 6. tř.**

Větší část výkopových prací bude prováděna v zeminách snadno těžitelných běžnými mechanismy (2 - 4 tř. těžitelnosti). V závislosti na úrovni základové spáry mohou být zastiženy pevné pískovce 5. až 6. třídy těžitelnosti.

#### **4. Vztah provizorní komunikace k ostatním objektům stavby**

Objekt provizorní komunikace má přímou vazbu na objekt SO 201 Rekonstrukce mostu, kterou je možné zahájit až po zřízení a zprovoznění provizorní komunikace.

#### **5. Zřízení zpevněných ploch**

V místě před a za ocelovým mostním provizoriem bude zřízená nájezdová komunikace z asfaltových vrstev, chodník pro chodce bude proveden ze zhutněného recyklátu. Vzhledem k tomu, že se jedná o provizorní komunikaci na dobu provozu jedné stavební sezóny, byla skladba zpevněné komunikace stanovena následovně:

- obrusná vrstva	<b>ACO 11+ modif</b>	40 mm
- postřik spojovací z modif. emulze	<b>PS-CP</b>	<i>min.</i> 0,35 kg/m <sup>2</sup>
- podkladní vrstva	<b>ACP 16+ modif</b>	50 mm
- postřik spojovací z modif. emulze	<b>PS-C</b>	0,35 kg/m <sup>2</sup>
- směs stmelená cementem	<b>SC C1,5/2,0</b>	120 mm
- postřik infiltrační z modif emulze	<b>PI-C</b>	1,0 kg/m <sup>2</sup>
- štěrkodrt'	<b>ŠDB</b>	150 mm
celkem		360 mm

Mezi vrstvu tělesa násypu a původní terén bude vložena separační geotextilie. Po dokončení rekonstrukce mostu bude provizorní komunikace odstraněna.

#### **6. Režim povrchových a podzemních vod**

##### **6.1. Zásady odvodnění**

Odvodnění povrchu provizorní komunikace je zajištěno kombinací příčných a podélných sklonů. Jedná se o provizorní komunikace na dobu provozu jedné stavební sezóny, proto nebyl systém odvodnění komunikace řešen podrobněji.

##### **6.2. Ochrana pozemní komunikace**

Jedná se o provizorní komunikaci, výška nivelety v místě křížení s Jirenským potokem byla navržena tak, aby mostní provizorium bylo nad hladinou Q5. Tomu odpovídá i úroveň navazující komunikace. Násyp je v místě vodního toku chráněn panelovou rovinou fungující jako podpora mostního provizoria.

## **7. Návrh dopravních značek**

Je navrženo provizorní dopravní značení, upravující provoz na komunikaci jedním pruhem přes mostní provizorium. Provoz bude řízen světelnou signalizací. Vodorovné dopravní značení se nepředpokládá. Podrobněji viz výkresová část dokumentace.

Pro dokončení rekonstrukce mostu a jeho zprovoznění, bude pro potřeby odstranění provizorní komunikace provedena úprava dopravního značení. Pracovní místo bude vyznačeno v souladu s TP 66 schéma B/6 (Standardní pracovní místo. Zúžení vozovky na jeden jízdní pruh. Řízení provozu světelným signalizačním zařízením.). V případě potřeby bude krátkodobě doprava řízená stavbou (např. vyzvednutí a odvoz mostního provizoria).

## **8. Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby (mostní provizorium)**

Součástí provizorní komunikace je mostní provizorium přes Jirenský potok. Předpokládá se osazení ocelového mostního provizoria. Z prostorových důvodů a s ohledem na provoz MHD je uvažováno mostní provizorium s volnou šířkou min. 4 m a délkou přemostění cca 9 m. Zároveň se předpokládá, že mostní provizorium umožní zřízení provizorní lávky pro chodce mimo prostor pro vozidla. Na lávce bude osazeno zábradlí s výplní výšky min. 1100 mm. Zábradlí musí splňovat požadavky dle TP 258. Provizorium bude osazeno například na podpory z panelové rovnániny osazené na srovnanou vrstvu šterkodrtě.

Konkrétní typ mostního provizoria stanoví zhotovitel stavby. V návaznosti na zvolený typ provizoria navrhne i přesný způsob jeho založení atd. Zvolené provizorium musí splnit všechny výše uvedené požadavky.

Vzhledem k variabilitě možného řešení jsou v soupisu prací zavedeny tři položky pro mostní provizorium. Položka na zřízení mostního provizoria, do které zhotovitel zahrne všechny náklady spojené s osazením provizoria do mostního otvoru. Mimo jiné se jedná o přivedení, osazení, založení a přechodové oblasti, příprava provizoria atd. Druhou položkou je nájem za jednotku času. Do této položky zhotovitel zahrne náklady na pronájem a údržbu. Poslední položkou je demontáž provizoria, v které zhotovitel zahrne mimo jiné snesení a odvezení provizoria, odstranění založení provizoria a uvedení terénu do původního stavu.

## **9. Vazba na případné technologické vybavení**

Stavba neobsahuje.

## **10. Doplnující informace**

### **10.1. Bezpečnost při výstavbě**

Viz kapitola B.8.1.11 v příloze B – Souhrnná technická zpráva.

### **10.2. Výrobní tolerance**

Výrobní tolerance pro mostní objekty stanovuje TKP kap. 18, příloha P10, pro ocelové konstrukce ČSN EN 1090-2+A1, pro zábradlí TP 186 a ostatní související předpisy.

### 10.3. Technické specifikace díla

Všechny detaily, postupy a materiály použité zhotovitelem, musí být v souladu s těmito předpisy:

- Dle Platných ČSN a TP MDČR ve znění platném k datu určenému obchodními podmínkami, pokud tam nebude stanoveno jinak pak k datu podpisu smlouvy o dílo.
- Dle platných technických kvalitativních podmínek staveb pozemních komunikací (TKP) a jejich provedených aktualizací k datu danému obchodními podmínkami objednatele.
- Dle Vzorových listů pozemních komunikací VL4 Mosty, MDS ČR, v posledním platném znění. Řešení, které se odchyluje od VL4, musí být předem odsouhlaseno objednatelem.
- Dle Výkazu výměr, který bude proveden podle třídníku OTSKP.

## 11. Další stupně dokumentace

Tato dokumentace slouží výhradně pro výběr zhotovitele. Pro vlastní realizaci je nutno vypracovat realizační dokumentaci, která bude řešit detaily konkrétního řešení. Součástí realizační dokumentace bude i upřesnění povodňového a havarijního plánu a případné upřesnění dopravních opatření s ohledem na potřeby zhotovitele a na stav v konkrétním období výstavby.

Pro veškeré technologické operace musí být zhotovitelem zajišťovány technologické postupy, které musí být předány investorovi ke schválení (betonáže, pokládky izolací...). U konstrukcí, kde je to nutné nebo běžné je nutno zajišťovat VTD a přejímky ve výrobě (ocelové prvky příslušenství apod.).