

# SO 101

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM : S-JTSK  
VÝŠKOVÝ SYSTÉM : B.p.v.

VEDOUČÍ PROJEKTANT - HIP	ING. KOTAS ROMAN			
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	ING. KOTAS ROMAN			
VYPRACOVAL	ING. ČTVRTEK JAN			
KONTRLOVAL	ING. ZDENĚK LEGERSKÝ			
KRAJ, MěÚ, ObÚ	OLOMOUCKÝ			
OBJEDNATEL, INVESTOR	SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, STÁTNÍ ORGANIZACE			
NÁZEV AKCE: NÁHRADA PŘEJEZDU P6532 V KM 204,392 TRATI PŘEROV - OLOMOUC  NÁZEV PŘÍLOHY: PŘELOŽKA SIL. III/03551			DATUM	12/2018
			FORMÁT	-
			MĚŘITKO	-
			STUPEŇ	DÚR
			ZAK. ČÍSLO	170228
NÁZEV VÝKRESU: TECHNICKÁ ZPRÁVA			Č. SOUPRAVY	Č. VÝKRESU 01

## **TECHNICKÁ ZPRÁVA**

Dokumentace pro územní řízení  
(DÚR)

### **SO 101 PŘELOŽKA SIL. III/03551**

#### **OBSAH ZPRÁVY:**

<b>1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE .....</b>	<b>2</b>
<b>2. DOKLADY .....</b>	<b>3</b>
2.1    PODKLADY .....	3
<b>3. ROZSAH PŘÍLOH .....</b>	<b>3</b>
<b>4. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ .....</b>	<b>3</b>
4.1    KONCEPCE ŘEŠENÍ.....	3
4.2    SMĚROVÉ ŘEŠENÍ .....	3
4.3    VÝŠKOVÉ ŘEŠENÍ .....	4
4.4    ŠÍRKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ .....	4
4.5    KLOPENÍ.....	4
4.6    KONSTRUKČNÍ VRSTVY .....	4
4.7    ODVODNĚNÍ .....	5
<b>5. VZTAH POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM .....</b>	<b>5</b>
<b>6. UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE.....</b>	<b>6</b>

## 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

<b>Název stavby:</b>	<b>Náhrada přejezdu P6532 v km 204,392 trati Přerov - Olomouc</b>
<b>Objekt:</b>	<b>SO 101</b>
<b>Název objektu:</b>	<b>PŘELOŽKA SIL. III/03551</b>
<b>Místo stavby:</b>	Olomouc
<b>Katastrální území:</b>	Hodolany (710873) Holice u Olomouce (641227)
<b>Kraj:</b>	Olomoucký
<b>Zadavatel, investor:</b>	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 IČ: 709 942 34
<b>Stupeň dokumentace:</b>	Dokumentace pro územní řízení (DÚR)
<b>Předpokládaný správce objektu:</b>	Správa silnic Olomouckého kraje
<b>Zpracovatel PD objektu:</b>	Dopravoprojekt Ostrava a.s. Masarykovo náměstí 5/5 702 00 Ostrava
<b>Hlavní inženýr projektu:</b>	Ing. Roman Kotas
<b>Projektant objektu:</b>	Ing. Jan Čtvrtek
<b>Zodpovědný projektant:</b>	Ing. Jan Čtvrtek
<b>Kontroloval:</b>	Ing. Zdeněk Legerský

## 2. DOKLADY

### 2.1 Podklady

- ◆ Polohopisné a výškopisné zaměření území, Gefos 12/2017
- ◆ Digitalizovaná katastrální mapa dotčené části k.ú. Holice a Hodolany, 12/2017
- ◆ Silnice III/03551 Olomouc, ul. Sladkovského, ul. Holická, koncept DÚR, Ateliér DPK-projekty Brno, 9/2018

## 3. ROZSAH PŘÍLOH

Dokumentace je zpracována v rozsahu dokumentace pro územní rozhodnutí. Objekt obsahuje tyto přílohy:

- 01 Technická zpráva
- 02 Situace
- 03 Situace v katastru
- 04 Podélný profil
- 05 Vzorové příčné řezy
- 06 Charakteristické příčné řezy

## 4. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

### 4.1 Koncepce řešení

Objekt řeší přeložku sil. III/03551 v délce cca 468m. Komunikace je navržena v kategorii MO2c 12,00/9,75/50 tedy jako dvoupruhová obousměrná místní obslužná komunikace dle ČSN 73 6110 s vyhrazenými jízdními pruhy pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru.

Komunikace navazuje na začátku a konci úpravy na související stavbu „Silnice III/03551 Olomouc, ul. Sladkovského, ul. Holická“ řešící rekonstrukci stávající silnice III/03551 s jejím doplněním o ochranné pruhy pro cyklisty. Obě tyto stavby jsou spolu koordinovány jak výškově tak směrově. Přejed mezi ochrannými a vyhrazenými pruhy pro cyklisty bude plynulý a je řešen v rámci tohoto stavebního objektu.

Na dané komunikaci je pak v km 0,020 vpravo navržen sjezd k nemovitosti, který respektuje polohu původního napojení. V km 0,060 je dále navržena styková křižovatka řešící připojení účelové komunikace (SO 102). Cca v km 0,180 až 0,250 je pak navržen most (SO 201) překlenující jak zmiňovanou účelovou komunikaci tak železniční koridor. Před koncem úseku cca v km 0,450 se pak nachází vlevo hospodářský sjezd (SO 105) a vpravo pak napojení další účelové komunikace (SO 104).

### 4.2 Směrové řešení

Směrové řešení respektuje jak koridor stavby vymezený územním plánem, tak trasu navrženou v rámci Záměru projektu (Dopravoprojekt Ostrava, 04/2018). V začátku úpravy je trasa tvořena přímkou délky 8,6m. Po ní následuje levotočivý oblouk o poloměru R=300m se symetrickými přechodnicemi délky 50m. Na levostranný oblouk navazuje na inflex oblouk

pravostranný o poloměru 270m rovněž se symetrickými přechodnicemi délky 50m. Po pravotočivém oblouku následuje přímá délky 43,2m a levotočivý oblouk poloměru  $R=250m$  se symetrickými přechodnicemi délky 50m. Konec osy je pak tvořen přímou délky 13,5m.

#### 4.3 Výškové řešení

Výškové vedení je navrženo s ohledem na bezpečné překlenutí železničního koridoru. Podélné sklony byly navrženy s ohledem na vedení cyklistů v hlavním dopravním prostoru. V začátku a konci je niveleta koordinována s navazující stavbou řešící rekonstrukci sil. III/03551.

Podélný sklon v začátku úpravy je navržen v hodnotě -0,05% a ve výškové přímé. Následuje vydutý oblouk poloměru  $R=700m$  a přímá se sklonem 5,7%. Za přímou je navržen vypuklý oblouk poloměru  $R=1650m$ . V tomto oblouku je niveleta v nejvyšším místě a dochází zde ke křížení železniční trati. Dále niveleta klesá přímo ve sklonu -5,6% za kterou následuje vydutý oblouk poloměru  $R=700m$ . Napojení na rekonstruovanou sil. III/03551 je pak přímou ve sklonu -0,01%.

Na základě projednání byla dohodnuta výška průjezdního profilu pod mostem SO 201 na 7,0m nad temenem kolejnice.

Prakticky nulové podélné sklony na stávající komunikaci jsou dány rovinatostí řešeného území a sklonem stávající silnice III/03551.

#### 4.4 Šířkové uspořádání

Přeložka sil. III/03551 je řešena jako místní komunikace kategorie MO2c 12,00/9,75/50. komunikace je doplněna o vyhrazené cyklistické pruhy. Základní šířkové uspořádání je řešeno takto:

Šířka jízdních pruhů:	2x 3,00m + $\Delta$ š
Šířka vodících proužků:	2x 0,25m
Šířka vyhrazených pruhů pro cyklisty:	2x 1,00m
Bezpečnostní odstup v místě obruby:	0,50m

V místě nezpevněné krajnice dojde z bezpečnostních důvodů k provedené zpevnění v šířce 0,50m. Ve stoupání pak dojde k rozšíření jízdního pruhu pro cyklisty o hodnotu 0,25m.

Šířkové uspořádání je patrné ze vzorového příčného řezu.

Na společném zemním tělese je spolu s komunikací III/03551 veden také chodník pro pěší. Tento je řešen samostatným stavebním objektem SO 111.

#### 4.5 Klopení

Základní příčný sklon je střechovitý 2,50% a je uvažován v začátku, konci úseku a v úseku s přímou. V místě oblouků je pak sklon jednostranný s hodnotou 2,50%. Ke změně sklonu dochází v místě přechodnic. Průběh a změna příčného sklonu je patrný z podélného profilu a situace.

#### 4.6 Konstrukční vrstvy

Vozovka je v celém úseku řešena jako asfaltová. V místě mostu SO 201 je pak vozovka součástí mostu. Konstrukce vozovky je uvažována v tl, cca 540mm. Při návrhu bylo bráno v úvahu sčítání dopravy z roku 2016 - počet TNV a umístění komunikace v obci (do

50km/h). Dle TP 170 je uvažováno s vozovkou pro třídu dopravního zatížení III. Skladba konstrukčních vrstev vozovky bude specifikována v dalším stupni projektové dokumentace.

Příčný sklon pláně je navržen 3,00 %.

Minimální požadovaná hodnota modulu přetvárnosti na zemní pláni  $E_{\text{def},2} = 45\text{MPa}$ .

#### 4.7 Odvodnění

Silniční těleso SO 101 je lemováno příkopy s minimální hloubkou 0,30m. Vzhledem k rovinatosti území a absenci recipientu, není možné uvažovat se zaústěním dešťových vod z komunikace do toku. Z tohoto důvodu jsou příkopy uvažovány jako vsakovací. Dle IG průzkumu je zasakování možné, neboť štěrkové vrstvy se nacházejí v hloubce cca 0,50m pod úrovní stávajícího terénu. Hladina podzemní vody se pak nachází v hloubce cca 2,0m.

Příkopy jsou tedy navrženy tak, že pod vrstvou ohumusování je do hloubky 0,60m navržen štěrkový podklad zasahující do spodních štěrkových vrstev. Pro usnadnění vsaku je šířka vsaku uvažována na celou šířku příkopu, tedy cca 1,50m.

V prostoru mezi chodníkem (SO 111) a komunikací vlevo, kde se nachází nezpevněná krajnice, je v začátku a konci trasy navržen vsakovací průleh šířky 1,0m. Stejný průleh, avšak šířky 5,5m je pak navržen v prostoru mezi objekty SO 101 a SO 102.

Při levé straně komunikace, kde k ní přímo přiléhá silniční obruba a chodník jsou z důvodu odvodnění navrženy uliční vpusti. Vpusti jsou pak pomocí skluzů a vývaříšť napojeny do vsakovacích příkopů, nebo průlehů.

Výpočet vsakování je doložen samostatnou přílohou průvodní zprávy. V části C je pak výkres vodohospodářského řešení. Umístění vpustí, poloha vsakovacích příkopů a průlehů je patrná z výkresu Situace.

## 5. VZTAH POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM

Se stavebním objektem SO 101 souvisí tyto objekty:

SO 001	Příprava území
SO 102	Účelová komunikace
SO 103	Příjezd k p.č. 1658
SO 104	Účelová komunikace pro přístup na pozemky v k.ú. Holice
SO 105	Sjezd v km 0,450 vlevo
SO 111	Chodník podél sil. III/03551
SO 201	Most na sil. III/03551 přes trať Olomouc – Přerov
SO 221	Opěrná zeď vpravo
SO 301	Přeložka kanalizace DN 800
SO 302	Přeložka kanalizace DN 300 a DN 600
SO 351	Úprava vodovodu DN 250
SO 352	Přeložka vodovodních přípojek
SO 401	Přeložka vedení VN – ČEZ Distribuce a.s.

SO 451	Veřejné osvětlení
SO 461	Úprava sdělovacího vedení Merit Group
SO 462	Úprava sdělovacího vedení Cetin
SO 501	Přeložka STL plynovodu
PS 678	Úprava sdělovacích kabelových vedení
SO 701	Protihluková stěna
SO 801	Vegetační úpravy, náhradní výsadby

## **6. UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE**

Opatření pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace nejsou v rámci objektu řešeny. Pohyb těchto osob se na řešené komunikaci nepředpokládá.

V Ostravě, prosinec 2018

Ing. Jan Čtvrtek