




souřadnicový systém: JTSK, výškový systém: B.p.v.

HLAVNÍ PROJEKTANT:	PROJEKTANT:	VYPRACOVAL:	 Projektovaní dopravních stavieb Ing. Petr Doležel Na Štibeníku 42, 779 00 Olomouc
ING. DOLEŽEL PETR	ING. DOLEŽEL PETR	ING. DOLEŽEL ROBIN	
KRAJ: MORAVSKOSLEZSKÝ	MÍSTO: KRNOV	DATUM:	06/2025
STAVEBNÍK: MĚSTO KRNOV		FORMÁT:	
NÁZEV AKCE:		MĚŘÍTKO:	
OPRAVY ŠKOD PO POVODNI - KOMUNIKACE STARÁ		STUPEŇ PD:	DPS
		ZAKÁZKA:	136116.2
NÁZEV VÝKRESU:		SOUPRAVA:	VÝKRES:
TECHNICKÁ ZPRÁVA			1

1. TECHNICKÁ ZPRÁVA

a. Identifikační údaje objektu

Název stavby : Opravy škod po povodni – PD Komunikace Stará
Stupeň PD : DPS - Dokumentace pro provedení stavby
Místo stavby : Krnov
Kraj : Moravskoslezský
Katastrální území : Opavské Předměstí – 674630
Stavebník : Město Krnov
Hlavní náměstí 96/1, 794 01 Krnov 1
IČ: 00 296 139
Kontaktní osoby: Bc. Jan Šrubař, vedoucí oddělení investic OISM, tel. 735 161 690

Projektant : Ing. Petr Doležel, DS+GEO projekt
Na Šibeníku 227/42, 779 00 Olomouc
IČ : 45 18 66 77
Kontaktní osoby:
Ing. Petr Doležel, hlavní projektant,
tel. 585 414 176
číslo ČKAIT: 1200549 – autorizovaný inženýr pro dopravní stavby
Ing. Robin Doležel, projektant
tel. 724 277 793



b. Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

Jedná se o rekonstrukci místní komunikace ul. Stará v délce 158,65m. Oprava je prováděna v důsledku škod způsobených povodněmi. Řešení vychází ze stávajícího stavu, kde podél komunikace se nachází chodníky s povrchem z asfaltbetonu o šířce 1,5m a 2m. V některých místech uličního profilu je šířka chodníků a vozovky proměnlivá, navrženou úpravou dochází ke sjednocení, kdy finální podoba uličního profilu bude s šířkou chodníku 1,65m, šířkou vozovky 6,5m (z toho parkovací pruh 2,0m a jízdní pás 4,5m), šířkou chodníku 2,0m.

Začátek úpravy je v místech hranice křižovatky s ul. Boční, ukončení úpravy je pak v křižovatce s ul. Libušina.

Rekonstrukce komunikace je v šířce cca 6,5m (2m parkovací pruh, 4,5m jízdní pás). Příčný sklon komunikace je navržen střešovitý o hodnotě 2,5%, který se v začátku a konci úpravy mění, tak aby plynule přecházel na stávající stav. Podélný sklon kopíruje stávající stav, kdy od začátku staničení klesá v km 0,000 00 – 0,017 50 5,54%, v km 0,017 50 – 0,080 00 1,09%, v km 0,080 00 – 0,158 65 0,31%.

Technologie rekonstrukce komunikace je navržena odfrézováním stávajících AC vrstev pod novou niveletu v průměru – 100mm a položením nové asfaltbeton. vrstvy ACO 11+ 40mm + ACP 16+ v průměrné tl. 60mm. Je zde navrženo i odfrézování stávajících asf. vrstev z chodníku a vybourání stáv. betonových obrub a následně osazení obrub nových do nové polohy. V místech, kde je vozovka posunuta do prostoru stávajícího chodníku je doplněna konstrukce vozovky v šířce 0,8m od nové polohy obruby a to vpravo ve směru staničení v km 0,020 00 – 0,072 70 a vlevo ve směru staničení KM 0,000 00 – 0,003 00 a v km 0,081 85 – 0,138 75. Konstrukce je zhotovena z 15cm vrstvy šterkodrti (ŠD) fr. 0-32 a 15cm vrstvy směsi z kameniva stmeleného cementem (SC) C_{8/10}.

Odvodnění komunikace je zajištěno stávajícím systémem uličních vpustí. Stávající systém uličních vpustí bude doplněn třemi novými vpustmi s označením V1 – V3, které jsou napojeny na stávající řad jednotné kanalizace.

Sestava vpustí bude zhotovena s dílcem skruže se sifonem a odtokem pro DN 150. Poklopy šachet kanalizace i ostatních inženýrských sítí budou v celé trase upraveny na nově navrženou výšku nivelety. Celkem se jedná o úpravu 3ks šachet a 21ks jiných poklopů a šoupat, je nutné tento počet ověřit, z důvodu probíhající stavebních úprav a zaparkovaných vozidel při geodetickém zaměření lokality.

c. Vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci (dopravní údaje, geotechnický průzkum atd.)

Pro projekt byl použit digitální mapový podklad ze zaměření z dubna 2025. Pro mapový podklad projektu byl zaměřen současný stav přilehlých komunikací, chodníků a nezpevněných ploch, vnější znaky inženýrských sítí, zpracován polohopis a výškopis v měřítku 1:250 programovým systémem a Acad v souřadnicích JTSK, výškový systém je Bpv.

Stanoviska polygonů jsou v S-JTSK a výškovém systému Bpv určeny metodou GPS (průměrováním).

Pro podrobné vytýčení bude zhotoviteli poskytnuta digitální situace.

Pro navrhovanou stavbu byl proveden diagnostický průzkum (č. 078/2025, TPA ČR, s.r.o.) vozovky spolu s návrhem a doporučením na způsob realizace opravy povrchu vozovky. Oprava je navržena odfrézováním stávajících vrstev AC 100mm a položením nových vrstev.

V situaci jsou veškeré inženýrské sítě vyznačeny dle podkladů správců jednotlivých sítí a zaměřených viditelných znaků v terénu. Při předání staveniště zajistí dodavatel stavby vytýčení veškerých inž.sítí v obvodu stavby. Pokud vzniknou pochybnosti o jejich skutečné poloze, pak musí být poloha vedení v blízkosti projektovaných výkopů zjištěna ručně kopanými sondami.

V prostoru uvažované stavby se nachází inženýrské sítě: podzemní a nadzemní el.vedení NN (ČEZ Distribuce), podzemní el.vedení VN (ČEZ Distribuce), kanalizace a vodovod (VaK Krnov), NTL plynovod (Gasnet), vedení SEK (CETIN), kabel veřejného osvětlení (TS Krnov). Inženýrské sítě jsou orientačně zakresleny v situaci podle vyjádření jednotlivých správců.

Tvar stavby – nová poloha obrubníků je v situaci vyznačena červeně. Snímek KN odpovídá svým stavem současným pozemkovým úpravám a hranicím. Hranice pozemků jsou vyznačeny v situaci stavby světle modrou barvou.

d. Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby

Projekt neobsahuje více stavebních objektů.

e. Návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů

Konstrukce živičné vozovky dle TP 170 MD ČR ve skladbě :

- asfaltový beton , modifik.asf.	ACO 11+	40 mm	ČSN EN 13108-5
- spojovací postřik zbytkové množství asf.pojiva 0,2-0,65 kg/m ²			ČSN 736129
- asfaltový beton modifik.asf.	ACP 16+	60 mm	ČSN EN 13108-1
- infiltrační postřik zbytkové množství asf.pojiva 0,6-1,0 kg/m ²			ČSN 736129
c e l k e m		100 mm	

Konstrukce živičné vozovky dle TP 170 MD ČR ve skladbě : (v místě rozšíření)

- asfaltový beton , modifik.asf.	ACO 11+	40 mm	ČSN EN 13108-5
- spojovací postřik zbytkové množství asf.pojiva 0,2-0,65 kg/m ²			ČSN 736129
- asfaltový beton modifik.asf.	ACP 16+	60 mm	ČSN EN 13108-1
- infiltrační postřik zbytkové množství asf.pojiva 0,6-1,0 kg/m ²			ČSN 736129
- kamenivo stmelené cementem C 8/10	SC	150 mm	ČSN 736126
- štěrkodrt' fr. 0-32	ŠD _A	150 mm	ČSN 736126
c e l k e m		400 mm	

Konstrukce navržených chodníků dle TP 170 MD ČR ve skladbě :

- beton.zámková dlažba 20/20, barva šedá	DL I	60 mm	ČSN 736131-1
- ložní vrstva z kamenné drti frakce 0-4		40 mm	ČSN 736131-1
- šterkodrť fr.0-32	ŠD	150 mm	ČSN 736126
c e l k e m		250 mm	

Konstrukce navržených varovných a signálních pásů dle TP 170 MD ČR ve skladbě :

- beton.zámková slepecká dlažba 20/10 s výstupky barva červená, 8výstupků/1kostka	DL I	60 mm	ČSN 736131-1
- ložní vrstva z kamenné drti frakce 0-4		40 mm	ČSN 736131-1
- šterkodrť fr.0-32	ŠD	150 mm	ČSN 736126
c e l k e m		250 mm	

Konstrukce navržených sjezdů dle TP 170 MD ČR ve skladbě :

- beton.zámková dlažba 20/20, barva šedá	DL I	80 mm	ČSN 736131-1
- ložní vrstva z kamenné drti frakce 0-4		40 mm	ČSN 736131-1
- šterkodrť fr.0-32	ŠD	150 mm	ČSN 736126
c e l k e m		270 mm	

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

Režim povrchových vod a podzemních vod se navrženým řešením významně nemění. Na vozovce byly upraveny podélné a příčné sklony a doplněny ul. vpusti V1 – V3. Dešťové vody jsou nadále likvidovány do jednotné kanalizace.

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

Stávající svislé dopravní značení bude zachováno, v km 145 70 značka B4 – zákaz vjezdu nákladních automobilů s dodatkovou tabulkou mimo dopravní obsluhy bude posunuta o cca 1m z důvodu rozšíření chodníkové pochy, zároveň bude posunuto značení v km 0,061 80 značka B28 – zákaz zastavení s dodatkovou tabulkou a mimo zásobování + E8a o 1m na novou pozici. Nové svislé dopravní značení není navrhováno.

Nové vodorovné dopravní značení je navrženo následujícím způsobem. Od km 0,010 00 – 0,140 00 je vlevo ve směru staničení vyznačen parkovací pruh V10d v šířce 2m. Parkovací pruh je na dvou místech v šířce 6,5m a 3,5m přerušen v místech stávajících sjezdů k přilehlým nemovitostem. V křižovatce s ul. Boční je vyznačeno místo pro přecházení o délce 4,7m a dále je jedno místo pro přecházení vyznačeno v křižovatce s ul. Libušina o délce 5m, dle přiloženého situačního výkresu. Místa pro přecházení navazují na vyznačené vodící čáry V4, které usměřují prostor křižovatky nestavební úpravou.

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

Příjezd vozidel hasičů a záchranné služby bude umožněn po celou dobu realizace projektu. Za bezpečnost provozu a řádné označení místa stavby během stavebních prací bude dohlížet oprávněná osoba určená zhotovitelem stavby.

Po dokončení stavebních prací budou stávající travnaté plochy uvedeny do původního stavu. Přes případné výkopy v místě pěších tras budou umístěny provizorní lávky a zábradlí. Případné obchůzní trasy budou vyznačeny orientačním značením, ohraničeny a bezbariérově přechodně upraveny tak, aby mohli být plně využívány osobami s pohybovým, zrakovým a sluchovým postižením (nájezdy, zábradlí apod.). Na bezpečný provoz a řádné označení místa stavby v průběhu stavebních prací, bude dohlížet oprávněná osoba určená zhotovitelem stavby. První pomoc při haváriích bude možné přivolat z nejbližší veřejné telefonní stanice nebo ze soukromých pevných případně mobilních stanic.

Pro stavbu jsou navrženy betonové chodníkové bet. obrubníky 10/20/100 a bet. silniční obrubníky 15/25/100. Osazování obrubníků bude provedeno do zavlhle betonové směsi. Tloušťka lože a bočních opěr musí odpovídat dokumentaci stavby. Spáry u betonových vibrolisovaných obrubníků jsou dány vymezovacím nálitkem 3mm – nejsou spárovány, u oblouků nesmějí být spáry větší než 10mm. Pro vyplnění spar se používá jemné kamenivo

(fr. 0-4mm) případně cementová malta. Podklad pro osazování musí být pevný, řádně zhutněný. Prvých 7dní po osazení se provádí ošetřování podkladního betonu a výplně spár podle ČSN EN 13670. V obloucích o poloměru 1m a 2m budou použity obloukové obrubníky.

Způsob a podmínky pokládky obrubníků a dlažby stanovuje ČSN 73 6131-1.

Chodníkové obrubníky jsou navrženy +6cm nad úroveň dlažby chodníku, plní funkci vodící linie. Silniční obruby jsou navrženy max. +2cm v místě přechodu, + 8cm v místě mimo přechod, v místě sjezdů je pak výška obruby +1 až +4cm.

Dlažba - vlastní urovnání kladecí vrstvy se provádí pomocí dřevěné latě nebo hliníkového pravítka přes vodící lišty. Kladecí vrstvu je nutné výškově nadsadit o 10mm, neboť při konečném hutnění zadlážděného krytu dojde ke zhutnění kladecí vrstvy, tudíž k poklesu její vrchní úrovně. U zapuštěné obruby musí po přehutnění navazující dlažby být její výšková úroveň povrchu cca 5-10mm nad horní hranou obruby.

Betonovou dlažbu je nutné ukládat na zhutněnou ložní vrstvu tak, aby byly mezi dlaždicemi šířky spár 3 - 5mm, které se po pokládce zaplní spárovacím pískem frakce 0-2mm. Doporučeno je použití dlaždic s postranními výstupky vymezujícími spáry. Je nutná přesná práce se stávající dlažbou. Úpravu dlažby při zarovnávání okrajů je nutné provádět řezáním.

i. Vazba na případné technologické vybavení

Tento projekt neobsahuje vazby na technologické vybavení.

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

Tento projekt neobsahuje konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů.

k. Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se staveništěm osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Hotový kryt musí splňovat povolené odchylky nerovnosti, odchylky od příčného sklonu, šířky a výplň spár, napojení na okolní prvky.

Přílohy : Osa a niveleta komunikace ul. Stará
 Odvodnění – uliční vpusti (užit sestavu se sifonem)

Olomouc, červen 2025

Ing. Robin Doležel