

# **TECHNICKÁ ZPRÁVA**

**AKCE: Stavební úpravy silnice III/31518 Dlouhá Ves -  
Maletín.**

**SPRÁVA SILNIC OLOMOUCKÉHO KRAJE**  
Lipenská 120  
779 00 OLMOUC

**DATUM:** Únor 2022

# OBSAH

---

OBSAH .....	2
TECHNICKÁ ZPRÁVA .....	3
I. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU .....	3
II. ZÁKLADNÍ POPIS STAVBY .....	4
III. VLIV NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ .....	5
IV. EKONOMICKÉ ZDŮVODNĚNÍ STAVBY .....	6
V. POŽÁRNĚ – BEZPEČNOSTNÍ OCHRANA .....	6

# TECHNICKÁ ZPRÁVA

## I. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU

### a) Identifikační údaje stavby a investora

Název stavby: III/31518 Dlouhá Ves - Maletín

Místo stavby: Mezi obcemi Dlouhá Ves a Maletín v km 10,431 – 12,181

Kraj: Olomoucký

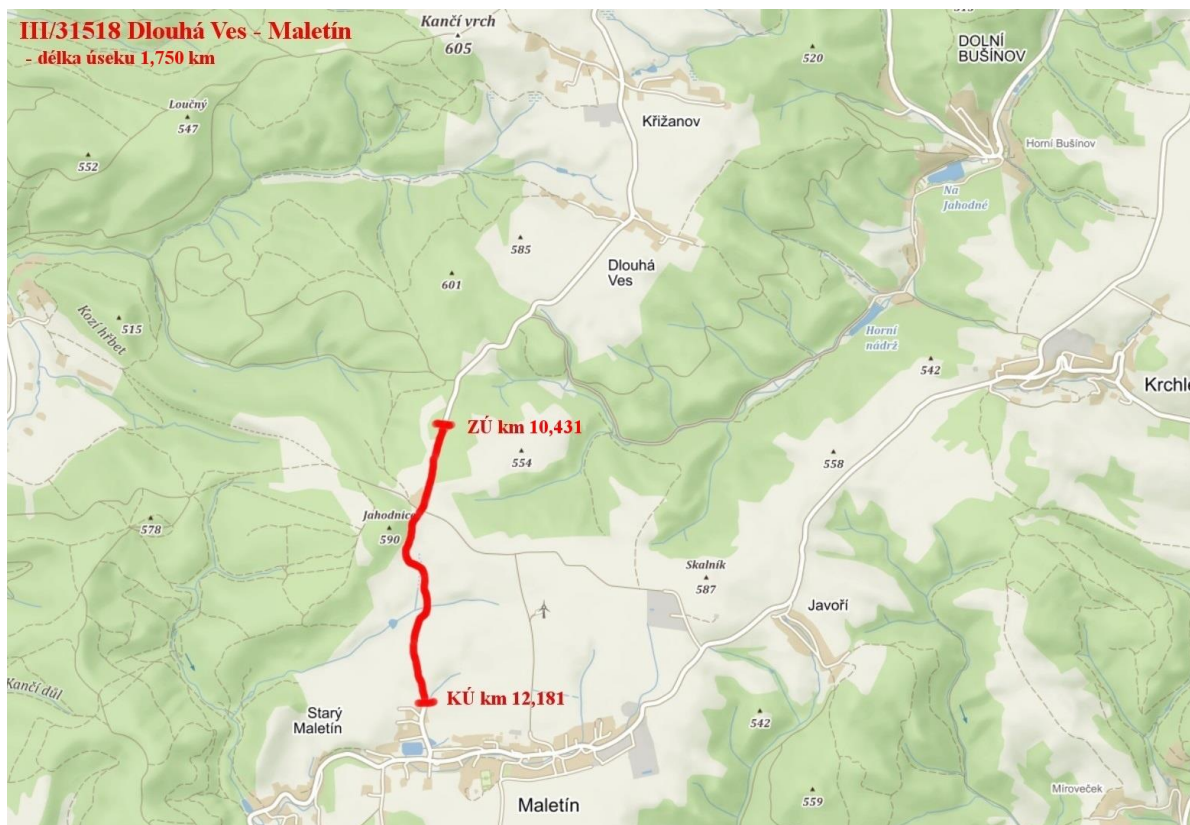
Charakter stavby: stavební úprava vozovky

Začátek úseku (ZÚ): km 10,431

Konec úseku (KÚ): km 12,181

Délka úseku: 1,750 km

Předkladatel: Správa silnic Olomouckého kraje  
Ing. Petr Foltýnek  
Lipenská 120  
772 11 Olomouc  
IČO: 70960399



## **II. ZÁKLADNÍ POPIS STAVBY**

### **a) Základní údaje o stavbě z hlediska účelové funkce**

Stavba je na úseku silnice III. třídy číslo 31518, která zajišťuje dopravní obslužnost mezi obcí Dlouhá Ves a obcí Maletín. Silnice má v rekonstruovaném úseku význam regionální, místní, rekreační a hospodářsko-zemědělský.

Není řešena úprava šířkového uspořádání komunikace - bude respektován stávající stav tak, aby nedošlo ke změnám šířkových poměrů, tím nedojde ke změnám trasy ani záborům jiných pozemků.

Třída dopravního zatížení je třída V – lehké dopravní zatížení. Zjednodušená zadávací dokumentace řeší pouze obnovu stávajících konstrukčních vrstev komunikace.

### **b) Stručný technický popis**

Začátek úseku je v provozním staničení km 10,431 v extravilánu mezi obcemi Dlouhá Ves a Maletín a konec úseku je ve staničení km 12,181 začátek obce Maletín. Celková délka úpravy je 1,750 km a trasa je vedena jen v extravilánu.

### **c) Popis stávajícího stavu vozovky**

Vlastní vozovka je vymezena zpevněnou krajnicí. Stávající konstrukce vozovky je tvořena s části penetračním makadamem a s části asfaltovým souvrstvím. Povrch vozovky vykazuje poruchy: ztrátu makrotextury, podélné vlny, vyjeté koleje, nepravidelné hrboly, ztrátu kameniva z nátěru, hloubkovou korozi, výtluky, podélné trhliny (úzké, široké, rozvětvené), olámané okraje vozovky, místní a příčné poklesy, místní a podélné hrboly, plošné deformace vozovky, síťové trhliny a vysprávkky.

Únosnost konstrukce vozovky lze hodnotit jako havarijní a to v celém úseku.

### **d) Popis technologie stavební úpravy vozovky**

Stavební úprava se navrhuje jednoduchou technologií pro celý úsek s ohledem na možnost zvýšení nivelety a příčiny poruch, mezi které patří zejména: nedostatečné složení krytu – pouze nátěry na penetračním makadamu, lokálně nedostatečná tloušťka celé vozovky s ohledem na klimatické podmínky, stáří a únavu asfaltových (živičných) vrstev po překročení doby životnosti, navazující souvisle na havarijní únosnost a havarijní stav povrchu.

Stavba bude prováděna technologií recyklace za studena na místě tl. 180 mm, infiltračního postřiku s podrcením, pokládky živičné vrstvy ACO 11 tl. 50 mm a zpevněním krajnic průměrné š. 0,5 m.

Položením jednotného krytu dojde k homogenizaci v celém úseku, zesílení stávající konstrukce a tím ke zvýšení únosnosti a životnosti vozovky. Stavební úprava konstrukčních vrstev vozovky je navržena ve stávající trase silnice. Směrové řešení zůstane zachováno, budou pouze vyrovnány místní podélné nerovnosti tak, aby byl zajištěn plynulý průběh zvýšené nivelety komunikace. Dále bude upraven příčný sklon, bude oboustranný a dle možností vycházejících ze stávajícího stavu by se měl maximálně blížit hodnotě 2,0 %, v obloucích bude plynule přecházet do jednostranného sklonu dle původního stavu. Šířka vozovky je stávající – 4,50 až 5,50 m.

Budou zřízeny krajnice se zpevněním ŠD a napojení jednotlivých sjezdů. Vozovka bude dodatečně vymezena vodorovným dopravním značením dvěma vodičnými čarami 125 mm na okrajích vozovky. Svislé dopravní značení zůstává stávající a není součástí ZPD.

### **e) Technologický postup stavební úpravy vozovky**

- V místě napojení vozovky proběhne zafrézování
- Provedení studené recyklace na místě s reprofilací
- Provedení infiltračního postřiku do 1,0 kg/m<sup>2</sup> s podrcením kamenivem těženým 5 kg/m<sup>2</sup>
- Pokládka obrusné vrstvy z ACO tl. 50 mm, pokládka bude realizována na celou šířku vozovky - bez středové spáry.
- Zpevnění krajnic atd.

#### **f) Začlenění stavby do území, dotčené plochy**

Stavba bude prováděna na stávajícím silničním pozemku a její realizací nedojde k dotčení ostatních pozemků. Povrch krajnic bude upraven vrstvou ŠD tloušťky 0,10 m. Celý úsek vozovky se opatří dodatečně VZD š. 125 mm stříkanou barvou ve staničení km 10,431 – 12,181 (není součástí zakázky). Odbočky cest budou výškově upraveny v minimálním rozsahu – na výšku silniční koruny. Svislé dopravní značení zůstává stávající a není součástí zadávací zjednodušené PD.

#### **g) Přeložky a úpravy podmiňující stavbu**

Stavba bude probíhat za částečné i úplné uzavírky - doprava po dobu výstavby bude zajištěna pro IZS přes stavbu po dobu částečné uzavírky. Stavební úpravou konstrukčních vrstev vozovky výše uvedenou technologií by nemělo dojít ke střetu s žádným podzemním vedením inženýrských sítí, pokud jsou uloženy v souladu s ČSN.

## ***II. VLIV NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ***

Práce nebudou přímo ovlivňovat životní prostředí. Nebude třeba skládkování a odvoz vytěženého materiálu, který by bylo nutno uložit na řízenou skládku nebo pouze v minimálním rozsahu – neměl by vzniknout žádný odpad. Snížením časové doby výstavby budou i sníženy nároky na objízdnu trasu.

#### **a) Ochrana přírody a krajiny**

Provedením stavebních úprav komunikace nebudou dotčeny vzrostlé stromy. Pouze v lokálních místech, kde větve zasahují do průjezdného profilu komunikace, dojde ke zdravotnímu prořezu a odstranění větví zasahující do průjezdného profilu komunikace.

#### **b) Záběr pozemků**

Stavební úpravou komunikace nedojde k záboru pozemků. Celá stavba je navržena na stávajícím stavu silničního tělesa.

#### **b) Hlukové a emisní účinky provozu**

Nepředpokládá se ani zvýšení hladiny hluku ani zvýšení emisí z provozu vozidel. Naopak zlepšením stavu vozovky dojde k snížení hluku vozidel, k zrychlení jejich průjezdu a tím i ke snížení emisí.

#### **c) Demolice**

K demolicím nedojde.

### ***III. EKONOMICKÉ ZDŮVODNĚNÍ STAVBY***

Jedná se o stavební úpravu stávající komunikace vyvolanou nevyhovujícím stavebnětechnickým stavem komunikace. Silnice č. III/31518 má význam regionální, místní rekreační a hospodářsko-zemědělský. Navrženou úpravou komunikace dojde k výraznému zlepšení únosnosti stávající konstrukce vozovky, ke zvýšení komfortu jízdy a tím se zároveň zlepší plynulost a bezpečnost provozu. Navrženou úpravou komunikace se její význam nezmění. Zvýšením plynulosti dopravy se sníží zatížení okolního území (zástavba) hlukem, emisemi a vibracemi z automobilové dopravy.

### ***IV. POŽÁRNĚ – BEZPEČNOSTNÍ OCHRANA***

V době realizace stavby bude umožněn průjezd vozidlům integrovaného záchranného systému a to vždy minimálně jedním jízdním pruhem. Po dokončení stavby bude umožněn průjezd vozidel hasičské a záchranné služby a policie ČR. Daná stavba nebude mít vliv na činnost hasičského záchranného sboru

V Šumperku: Únor 2022

Vypracoval: Jiří Žváček