



IK PLZEŇ s.r.o.

INŽENÝRSKÁ A PROJEKTOVÁ KANCELÁŘ PRO STAVBY DOPRAVNÍ, INŽENÝRSKÉ A POZEMNÍ
Lesní 594, 345 06 Kdyně, IČO: 497 89 066

			IK Plzeň s.r.o.		Razítko a podpis	Pare
INŽENÝRSKÁ A PROJEKTOVÁ KANCELÁŘ PRO STAVBY DOPRAVNÍ, INŽENÝRSKÉ A POZEMNÍ			Lesní 594, 345 06 Kdyně +420 379 776 366 +420 602 389 905 www.ikplzen.cz ; e-mail: barton@ikplzen.cz IČO : 497 89 066 DIČ : CZ 497 89 066			
Územně ověřil:	Zodpovědný projektant:	Vypracoval:	Investor:			
Bartoň Zbyněk	Bartoň Zbyněk	Bartoň Zbyněk	Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje p. o.			
ČKAIT: 0201341	ČKAIT: 0201341		Sokolov, Chebská 282, 356 01			
Místo stavby	kat.území : Úšovice a Vlkovice u M. L.					
Kraj	KARLOVARSKÝ					
Akce	Číslo zakázky: 00622					
II/230 PD - oprava silnice II/230 M. lázně - Stanoviště	Datum: 004/2023					
	Stupeň dokumentace DSJ					
	Měřítko TEXT					
	Číslo výkresu B					
Obsah	Souhrnná technická zpráva					

Obsah

B.1 - Popis území stavby	5
a) charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem území, dosavadní využití a zastavěnost území,	5
b) údaje o souladu s územním rozhodnutím, veřejnoprávní smlouvou o umístění stavby, územním souhlasem,	5
c) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci,	5
d) geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod,	5
e) výčet a závěry provedených průzkumů a měření –	5
f) ochrana území podle jiných právních předpisů –	6
g) poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.,	8
h) vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území,	8
i) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin,	8
j) požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa,	8
k) územně technické podmínky –	8
l) věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice,	8
m) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo,	8
n) požadavky na monitoringy a sledování přetvoření,	8
o) možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu.	8
B.2 - Celkový popis stavby	8
a) nová stavba nebo změna dokončené stavby; u změny stavby údaje o jejich současném stavu, závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí; údaje o dotčené komunikaci,	8
b) účel užívání stavby,	8
c) trvalá nebo dočasná stavba,	8
d) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu s odchylným řešením z platných předpisů a norem,	9
e) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů,	9
f) celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby –	9
g) u změn stávajících staveb údaje o jejich současném stavu; závěry stavebně technického průzkumu, případně stavebně historického a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí,	9
h) ochrana stavby podle jiných právních předpisů –	9
i) základní bilance stavby –	9
j) základní předpoklady výstavby –	10
k) základní požadavky na předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu, doba jeho trvání ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání stavby - údaje o postupném předávání částí stavby do užívání, které budou samostatně uváděny do zkušebního provozu,	10
a) urbanismus –	10

b) architektonické řešení –	11
a) popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech včetně údajů o statických výpočtech prokazujících, že stavba je navržena tak, aby návrhové zatížení na ni působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části nebo nepřípustné přetvoření,	11
b) celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody, podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima,	14
c) celková spotřeba vody,	14
d) celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem,	14
e) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě.	14
a) popis současného stavu,	15
b) popis navrženého řešení.....	15
a) výčet a označení jednotlivých pozemních komunikací stavby,	16
b) základní charakteristiky příslušných pozemních komunikací:	16
a) záchytná bezpečnostní zařízení,	17
b) dopravní značky, dopravní zařízení, světelné signály, zařízení pro provozní informace a telematiku,	17
c) veřejné osvětlení,	17
d) ochrany proti vniku volně žijících živočichů na komunikace a umožnění jejich migrace přes komunikace,	17
e) opatření proti oslnění.	17
a) ochrana před pronikáním radonu z podloží,	18
b) ochrana před bludnými proudy,	18
c) ochrana před technickou seizmicitou,	18
d) ochrana před hlukem,	18
e) protipovodňová opatření,	18
f) ochrana před sesuvy půdy,	18
g) ochrana před vlivy poddolování,	19
h) ostatní negativní vlivy.....	19
B.3 - Připojení na technickou infrastrukturu	19
a) napojovací místa technické infrastruktury,	19
b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky.....	19
B.4 - Dopravní řešení	19
a) popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace,	19
b) napojení území na stávající dopravní infrastrukturu,	19
c) doprava v klidu,	19
B.5 - Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	19
B.6 - Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	19
a) vliv na životní prostředí –	19
b) vliv na přírodu a krajinu (ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů), zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod.,	19
c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000,	19
d) způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem,	20

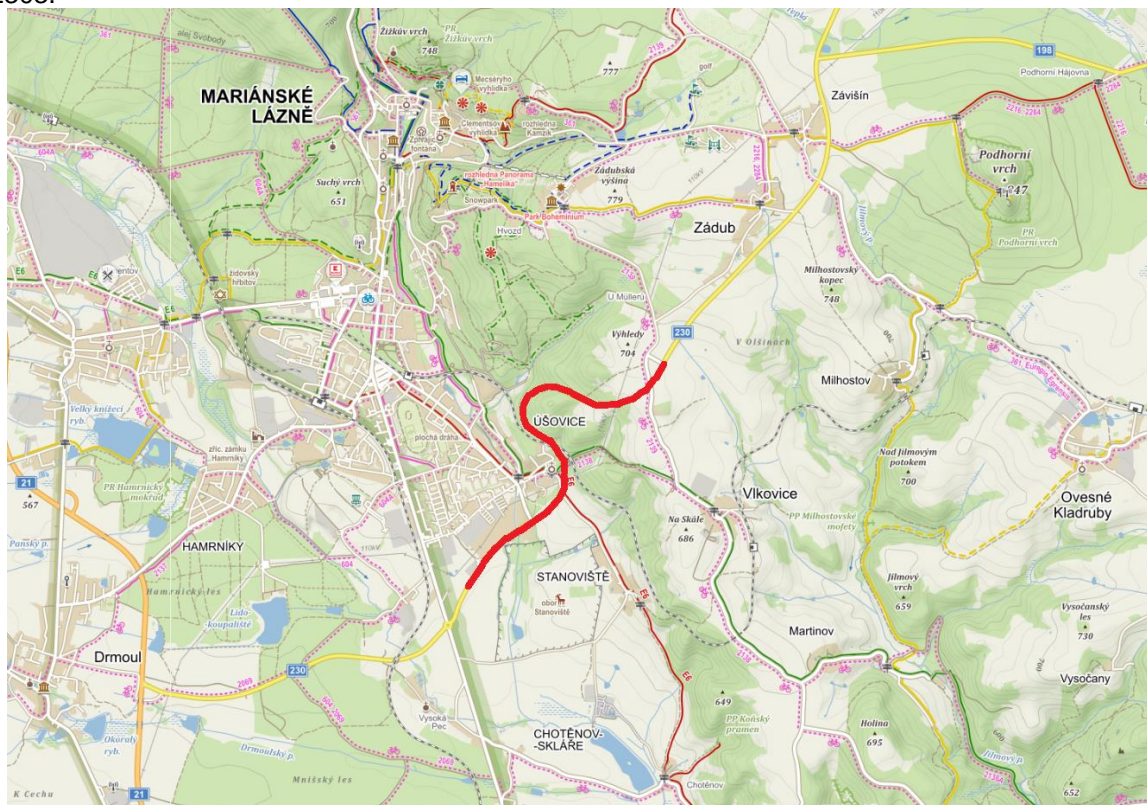
e) v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno,	20
f) navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů.....	20
B.7 - Ochrana obyvatelstva.....	20
B.8 - Zásady organizace výstavby.....	20
a) potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění,	20
b) odvodnění staveniště,	20
c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu,	20
d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky,	20
e) ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin,.....	20
f) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště,	20
g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy,	20
h) maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace,.....	20
i) bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin,.....	21
j) ochrana životního prostředí při výstavbě,	21
k) stanovení podmínek pro provádění stavby z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví, plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi,	21
l) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb,.....	21
m) zásady pro dopravní inženýrská opatření,.....	21
n) stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby –	22
o) postup výstavby, rozhodující dílčí termíny.....	22
B.9 - Celkové vodohospodářské řešení.....	22

B.1 - Popis území stavby

a) charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem území, dosavadní využití a zastavěnost území.

Oprava komunikace nemění umístění na pozemcích. Stavba II/230 se nachází na pozemcích, které jsou ve vlastnictví investora nebo na nich investor získal v minulosti „jiná práva“. Tato komunikace bude i nadále veřejně přístupná.

Stavba začíná poblíž okružní křižovatky II/230 s III/2114. Dále pokračuje směr Bečov nad Teplou, prochází křižovatkami s místními komunikacemi. Stavba končí na hranici křižovatky silnice II/230 a III/2303.



b) údaje o souladu s územním rozhodnutím, veřejnoprávní smlouvou o umístění stavby, územním souhlasem.

Jedná se o opravu povrchu komunikace a jejího příslušenství. Proto tato stavba nepodléhá územnímu ani stavebnímu povolení.

c) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci.

Záměr nemění stávající stav. Proto, že se jedná o shodné využití území jako v ÚPD, není záměr v rozporu s ÚPD.

d) geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod.

Oprava je konstrukčně navržena dle:

- zpráva č. DV-22-021/3C z 06/2023 Diagnostický průzkum konstrukce vozovky silnice II/230

e) výčet a závěry provedených průzkumů a měření – geotechnický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, geotechnický průzkum materiálových nálezů (zemníků), stavebně historický průzkum apod.

Byl proveden stavebně-technický průzkum území a diagnostika firmou Viakontrol spol s r.o. Trasa komunikace je směrově rozdělena sil. II třídy. Jedná se o netuhou vozovku s krytem z asfaltového betonu.

Ostatní viz zpráva č. DV-22-021/3C z 05/2022 Diagnostický průzkum konstrukce vozovky silnice II/230.

Kvalifikace a kvantifikace PAU látek se řídí Vyhláškou 130/2019 Sb. „Vyhláška o kritériích, při jejichž splnění je asfaltová směs vedlejším produktem nebo přestává být odpadem“. Tato vyhláška stanovuje kritéria znovupoužití odfrézované asfaltové směsi, v případě, že obsahuje polycyklické aromatické uhlovodíky (PAU). Vyhláška stanovuje 4 kvalitativní třídy dle obsahu PAU látek (ZAS-T1 až ZAS-T4).

Podle výsledků provedených analýz činí obsah PAU ve vzorkách z:

Úsek km 0,000 -1,600

- ohrubné vrstvy 2,1 mg/kg sušiny => ZAS T1
- ložní vrstvy 23,8 mg/kg sušiny => ZAS T2
- podkladní vrstvy 408,9 mg/kg sušiny => ZAS T4
- vrstvy PM 3,2 mg/kg sušiny => ZAS T1

Úsek km 1,600 -3,200

- ohrubné vrstvy 0,6 mg/kg sušiny => ZAS T1
- ložní vrstvy 2,4 mg/kg sušiny => ZAS T1
- podkladní vrstvy 7,3 mg/kg sušiny => ZAS T1

f) ochrana území podle jiných právních předpisů –

památková rezervace, památková zóna, zvláště chráněné území, poddolované území, ochranná pásma vodních zdrojů a ochranná pásma vodních děl a prvků životního prostředí - soustava chráněných území Natura 2000, záplavové území, stávající ochranná a bezpečnostní pásma apod.

poloha vůči památkové zóně nebo rezervaci – Stavba svým polohopisným, výškopisným řešením se nenachází v žádné památkové zóně. Stavba se nachází v CHKO

poloha vůči biokoridoru – nebyl zjištěn žádný biokoridor. Stavba svým polohopisným, výškopisným a technickým řešením nebude po ukončení výstavby mít negativní vliv na funkci případných biokoridorů

poloha vůči podzemnímu ochrannému pásmu VN - stavba se nenachází v ochranném pásmu, a její ochrana touto stavbou není omezena

poloha vůči podzemnímu ochrannému pásmu VTL - stavba se nenachází v ochranném pásmu, a její ochrana touto stavbou není omezena.

Ochrana železniční dráhy - stavba se nenachází v ochranném pásmu, stavba se nedotkne pozemku dráhy, ani nemá vliv na bezpečnost a plynulost provozování dráhy a drážních zařízení.

Ostatní ochranná pásma nebyla zjištěna.

V blízkosti a obvodu stavby se nachází množství inženýrských sítí, kdy každá z těchto sítí má vlastní ochranné pásmo, které bylo a je i nadále třeba respektovat. Všechny stávající inženýrské sítě jsou orientačně zakresleny ve výkresové části této dokumentace dle podkladů od správců těchto sítí.

Před realizací stavby je nutné existenci stávajících inženýrských sítí znovu ověřit a na místě přesně vytýčit jejich polohu. Potvrzení o existenci těchto sítí je uloženo v dokladové části této PD, originály pak u zpracovatele dokumentace IK Plzeň s.r.o., Lesní 594, 345 06 Kdyně.

ZÁKONNÁ OCHRANNÁ PÁSMO A JEJICH PŘEDPISY

• **Silnice - nachází**

Silniční ochranná pásma jsou určena zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, § 30, platí pro dálnice, silnice a místní komunikace I. a II. třídy; mimo souvislé zastavení obcí.

Rozumí se jimi prostor ohraničený svislými plochami do výšky 50m a ve vzdálenosti * 15 m od osy nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy.

- **Elektro-energetika - nachází**

druh el. zařízení		ochranné pásmo			vymezení
		dle z. 458/2000	dle z. 222/1994	dle z. 79/1957	
Nadzemní vedení nad 400kV		30 m	30 m	-	od krajního vodiče
Nadzemní vedení nad 220kV do 400kV vč.		20 m	25 m	25 m	od krajního vodiče
Nadzemní vedení nad 110kV do 220kV vč.		15 m	20 m	20 m	od krajního vodiče
Nadzemní vedení nad 35kV do 110kV vč.		12 m	15 m	15 m	od krajního vodiče
Nadzemní vedení nad 1kV do 35kV včetně		7 m	7 m	10 m	od krajního vodiče
Nadzemní vedení nad 1kV do 35kV včetně	vodiče bez izolace	7 m	7 m	10 m	od krajního vodiče
	se základní izolací	2 m	-	-	od krajního vodiče
	závěsná kabelová vedení	1 m	-	-	od krajního vodiče
Podzemní vedení nad 110kV		3 m	3 m	1 m	od krajního kabelu
Podzemní vedení nad 1kV do 110kV včetně		1 m	1 m	1 m	od krajního kabelu
Elektrická stanice stožárová		7 m	20 m	30 m	vymezení svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti od oplocení nebo obestavení
Elektrická stanice kompaktní a zděná		2 m	20 m	30 m	
Elektrická stanice vestavěná		1 m	20 m	30 m	
Elektrická stanice venkovní		20 m	20 m	30 m	

- **Plynárenská zařízení: nenachází**

Ochranná pásma plynárenských zařízení jsou určena zákonem č. 458/2000 Sb., změna 670/2004 Sb., § 68.

Ochranným pásmem se rozumí prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení vymezený vodorovnou vzdáleností od půdorysu plynárenského zařízení měřeno kolmo na jeho obrys, určený k zajištění jeho spolehlivého provozu.

Ochranná pásma činí u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a přípojek, jimiž se rozvádějí plyny v zastaveném území obce 1 m

- **Kanalizace a vodovody: nachází**

Ustanovení o ochranném pásmu je uvedeno zákoně č. 274/2001 Sb. (Zákon o vodovodech a kanalizacích), § 23.

Ochranné pásmo je vymezeno vodorovnou vzdáleností od vnějšího líce stěny potrubí nebo kanalizační stoky na každou stranu u vodovodních radů a kanalizačních stok do průměru 500 mm včetně 1,5 m

- **Telekomunikační zařízení: nachází**

Ochrana telekomunikačních zařízení je upravena zákonem č. 110/1964 Sb., o telekomunikacích, ve znění pozdějších předpisů, oddíl V. Způsob vymezení ochranných pásem určuje § 11.

Telekomunikační zařízení, které se organizace spojů, vojenská správa nebo organizace ministerstva vnitra rozhodla ochránit, mají určena ochranná pásma. Tato pásma vymezuje jmenovitě příslušný orgán územního plánování.

Existence a rozsah ochranného pásma telekomunikačního zařízení se zajistí u správce příslušného zařízení, případně u územně příslušného orgánu územního plánování.

- **Ochrana sousedních budov: nachází**

Nutné podchycení stávajícího stavu budov v sousedství staveníště.

- **Ochrana železniční dráhy: nachází**

Stavbou v obvodu dráhy jsou všechny stavby a zařízení v obvodu dráhy, které nejsou stavbou dráhy, bez ohledu na účel, jemuž slouží a musí splňovat technické podmínky a požadavky bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy. Obvod dráhy u celostátní dráhy a u regionální dráhy je vymezen svislými plochami vedenými hranicemi pozemků, které jsou určeny pro umístění dráhy a její údržbu.

Stavbou v ochranném pásmu dráhy je stavba, která se nachází v prostoru po obou stranách dráhy, vymezeném svislou plochou vedenou u dráhy státní a regionální ve vzdálenosti 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy.

Stavba se nachází v ochranném pásmu, stavba se dotkne pozemku dráhy, ale nemá vliv na bezpečnost a plynulost provozování dráhy a drážních zařízení.

Ostatní ochranná pásma nebyla zjištěna.

g) poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod..

Místo není poddolované. Stavba se nenachází v zátopovém pásmu, technické řešení nebání rozlivu při případné zátopě a obsahuje konstrukčně-technické řešení pro její ochranu proto zátopě a erozi.

h) vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území.

Stavba nemá negativní vliv na odtokové poměry v území, opravuje odtokové objekty.

i) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin.

Asanace jen v rozsahu stavby popř. zařízení staveniště. Bourací práce se týkají bourání konstrukcí pro výstavbu. Ostatní bez požadavku.

j) požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa.

Bez nutnosti provedení

k) územně technické podmínky –

zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě.

Stavba se ve svých koncích napojuje na stávající dopravní infrastrukturu. Návrh koresponduje s požadavky příslušných ČSNa TP. Návrh nevyvolává aplikování vyhlášky 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

l) věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice.

Bez nutnosti provedení. V ZÚ se nachází jiná připravovaná stavba, pokud projekt nebude realizován do doby toto projektu, pak je nutné toto napojit na stávající stav

m) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo.

Stavba nevyžaduje vznik nových ochranných nebo bezpečnostních pásem.

n) požadavky na monitoringy a sledování přetvoření.

Stavba po ukončení vyžaduje pouze údržbu a vizuální namátkové prohlídky v rámci údržby stavby.

o) možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu.

Beze změn

B.2 - Celkový popis stavby

B.2.1. Celková koncepce řešení stavby

a) nová stavba nebo změna dokončené stavby; u změny stavby údaje o jejích současném stavu, závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí; údaje o dotčené komunikaci.

Jedná se o opravu silnice 2. třídy

b) účel užívání stavby.

Stavba bude sloužit i nadále motoristické dopravě.

c) trvalá nebo dočasná stavba.

Charakterem se jedná o stavbu trvalou, která bude sloužit po celou dobu existence.

- d) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu s odchylným řešením z platných předpisů a norem.

Stavba používá výjimky ze zákonů norem a technických předpisů a to šířkové uspořádání, které je shodné se stávajícím stavem.

- e) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů.

Stavba nepodléhá stavebnímu povolení.

- f) celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby – návrhová rychlost, provozní staničení, šířkové uspořádání, intenzity dopravy, technologie a zařízení, nová ochranná pásma a chráněná území apod..

Návrhová rychlost

- ❖ 90 km/hod.

Směrové vedení

Beze změn

Napojení na stávající komunikace

Beze změn

Šířkové uspořádání

Beze změn

Sklonové poměry

- ❖ Příčné sklony:
 - Vozovka - 2,5%-6%
- ❖ Podélný sklon:
 - Dle podélných profilů v přílohách PD

- g) u změn stávajících staveb údaje o jejich současném stavu; závěry stavebně technického průzkumu, případně stavebně historického a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí.
Jde o opravu povrchu.

- h) ochrana stavby podle jiných právních předpisů – kulturní památka apod..

stavba není kulturní památkou ani se jiné nedotýká

- i) základní bilance stavby – potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod..

Při vlastní výstavbě bude věnována zvláštní pozornost zajištění ochrany před případnými úniky ropných látek ze strojů a strojních mechanismů. V případě vzniku havárie bude postupováno v souladu s příslušnými právními předpisy na ochranu krajiny a přírody a znečišťování vodních toků a zdrojů vody.

Při realizaci stavby budou vznikat odpady – výkopová zemina, vybourané asf. vozovky. Likvidaci odpadů je nutno řešit dle platného zákona a vyhlášky o nakládání s odpady. Množství odpadů je znatelné v soupisu prací.

Skutečnou likvidaci odpadů dle zákona doloží zhotovitel stavby při předání stavby objednateli!

Za částečné uzavírky bude odfrézovaná horní asfaltová vrstva.

Asfaltové vrstvy

Odebraný materiál z asfaltového souvrství byl podroben laboratorním rozborům a stanovením za účelem zjištění jeho stavu a shody s platnou technickou legislativou. Na odebraných materiálech asfaltového souvrství krytu vozovky byly provedeny následující zkoušky:

- stanovení obsahu rozpustného pojiva,

- stanovení zrnitosti směsi kameniva.

Nestmelené vrstvy

Odebraný materiál z geotechnické sondy byl podroben laboratorním rozborům za účelem jeho specifikace. Zatřídění materiálů bylo provedeno dle ČSN73 6133, včetně použitého názvosloví, mimo rámec akreditace. Pro silnice budované historicky 20 - 80 roků nazpět (v řadě případů vybudování nových konstrukčních vrstev na starých původních šterkových vozovkách) je nevhodné použít specifikace a názvosloví pro nestmelené směsi ČSNEN 13285 z roku 2006, materiály typu ŠDa, ŠDb, MZK apod. Specifikace používané dnes nelze použít na tehdy používané materiály.

Ochranné vrstvy ve většině případů obsahují jemnozrnné zeminy, jílovité či hlinité částice nebo jsou jinak kontaminovány, popřípadě úplně chybí, z tohoto důvodu bylo použito názvosloví dle ČSN73 6133, které lépe vystihuje povahu materiálů, než pouze paušální označení ŠD či ŠP. Na odebraných materiálech podkladního souvrství byly provedeny následující zkoušky:

- stanovení meze tekutosti,
- stanovení meze plasticity,
- obsah jemných částic,
- obsah písčitých částic,
- obsah šterkových částic,
- obsah velmi hrubých částic,
- stanovení vlhkosti,
- index plasticity,
- stanovení kalifornského poměru únosnosti - CBR

Kvalifikace a kvantifikace PAU látek se řídí Vyhláškou 130/2019 Sb. „Vyhláška o kritériích, při jejichž splnění je asfaltová směs vedlejším produktem nebo přestává být odpadem“. Tato vyhláška stanovuje kritéria znovupoužití odřezované asfaltové směsi, v případě, že obsahuje polycyklické aromatické uhlovodíky (PAU). Vyhláška stanovuje 4 kvalitativní třídy dle obsahu PAU látek (ZAS-T1 až ZAS-T4).

Podle výsledků provedených analýz činí obsah PAU ve vzorkách z:

Úsek km 0,000 -1,600

- ohrubné vrstvy 2,1 mg/kg sušiny => ZAS T1
- ložní vrstvy 23,8 mg/kg sušiny => ZAS T2
- podkladní vrstvy 408,9 mg/kg sušiny => ZAS T4
- vrstvy PM 3,2 mg/kg sušiny => ZAS T1

Úsek km 1,600 -3,260

- ohrubné vrstvy 0,6 mg/kg sušiny => ZAS T1
- ložní vrstvy 2,4 mg/kg sušiny => ZAS T1
- podkladní vrstvy 7,3 mg/kg sušiny => ZAS T1

j) základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy.

Stavba je navržena jako 2 etapy, po dohodě lze stavbu dělit na další etapy.

- Etapa = 0,000⁰⁰ – 1.730⁰⁰
- Etapa = 1.730⁰⁰ – 3.259⁷⁰

k) základní požadavky na předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu, doba jeho trvání ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání stavby - údaje o postupném předávání částí stavby do užívání, které budou samostatně uváděny do zkušebního provozu.

Stavba nevyžaduje zkušební provoz, předání do předčasného užívání lze zvažovat pouze při dělení stavby do etap.

B.2.2. Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) urbanismus –

územní regulace, kompozice prostorového řešení.

Stavba nepřetíná zastavěnou část obce.

b) architektonické řešení –
kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení.
Beze změn.

B.2.3. Celkové technické řešení

a) popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech včetně údajů o statických výpočtech prokazujících, že stavba je navržena tak, aby návrhové zatížení na ni působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části nebo nepřípustné přetvoření.

Začátek úseku je definován v provozním staničení km 85,200. Konec úseku je definován v provozním staničení km 88,427. Celková délka úseku je 3,227 km. Jedná se o obousměrnou komunikaci.

Průměrná šířka vozovky je 7,0 m. Krajnice vozovky je nezpevněná, její šíře je proměnlivá.

Komunikace je odvodněna do vsakovacích příkopů a na svah tělesa komunikace. Úsek se nachází v extravilánu.

Povrch vozovky je zasažen kavernami a ztrátou asfaltového tmelu, přecházející do hloubkové koroze. Vozovka je ve vysoké míře opravována vysprávkami. Na vozovce se nachází vysoké množství síťových trhlin, příčné trhliny a vysoké množství mírných lokálních poklesů.

Dopravní zatížení vozovky silničním provozem bylo stanoveno na základě výsledků celostátního sčítání dopravy na dálniční a silniční síti ČR - CSD 2020. Intenzita dopravy je vyjádřena třídou dopravního zatížení (TDZ) s průměrnou hodnotou denní intenzity provozu těžkých nákladních vozidel (TNV) za 24 hodin. V následující tabulce je uveden celkový počet všech motorových vozidel (SV), celkový počet těžkých nákladních vozidel (TNV) a celkový počet těžkých nákladních vozidel (TNV) za návrhové období 25 roků.

Tab. 4

Sčítací úsek silnice	Celkový počet	Celkový počet	Celkový počet
II/230	voz./24 hod.	TNV/24 hod.	TNV/25 roků
3-1020	2 723	438	3 996 750

Intenzita dopravy odpovídá TDZ IV (101 - 500 TNV/24 hod.). V intravilánu s pomalou (nižší než 50 km/h) a zastavující dopravu, se dopravní zatížení vozovky zvyšuje na dvojnásobek.

Výsledky celostátního sčítání dopravy na dálniční a silniční síti ČR (CSD 2020) poskytují informace o průměrných intenzitách automobilové dopravy na dálniční a silniční síti ČR v roce 2020 a 2021 a metodicky navazují na výsledky z předchozích CSD (především CSD2016). Sčítání bylo provedeno za využití jak automatického, tak ručního způsobu sčítání. Stanovené intenzity dopravy byly upraveny metodikou výpočtu RPDÍ tak, že byl použit přepočtový koeficient variací intenzit dopravy.

Firma VIAKON spol. s r.o. navrhla ve své zprávě č. DV-22-021/3C z 06/2023 Diagnostický průzkum konstrukce vozovky silnice II/230 tyto varianty:

Na základě výše uvedených výsledků provedených diagnostických prací je nutné, aby navržený způsob a technologie opravy řešily následující problematiku:

- omezení příčin ztráty hmoty z krytu
- omezení příčin tvorby trhlin
- omezení příčin tvorby trvalých deformací
- nevyhovující únosnost konstrukce vozovky
- dlažba pod AC vrstvou ve staničení km 86,900 - 88,427
- omezení příčin všech mechanismů porušování, které ovlivňují kvalitativní a kvantitativní vývoj poruch

Kvalifikace a kvantifikace PAU látek se řídí Vyhláškou 130/2019 Sb. „Vyhláška o kritériích, při jejichž splnění je asfaltová směs vedlejším produktem nebo přestává být odpadem“. Tato vyhláška stanovuje kritéria znovupoužití odfrézované asfaltové směsi, v případě, že obsahuje polycyklické aromatické uhlovodíky (PAU). Vyhláška stanovuje 4 kvalitativní třídy dle obsahu PAU látek (ZAS-T1 až ZAS-T4).

Podle výsledků provedených analýz činí obsah PAU ve vzorkách z:

Úsek km 0,000 -1,600

- obrusné vrstvy 2,1 mg/kg sušiny => ZAS T1

- ložní vrstvy 23,8 mg/kg sušiny => ZAS T2
- podkladní vrstvy 408,9 mg/kg sušiny => ZAS T4
- vrstvy PM 3,2 mg/kg sušiny => ZAS T1

Úsek km 1,600 -3,260

- ohrusné vrstvy 0,6 mg/kg sušiny => ZAS T1
- ložní vrstvy 2,4 mg/kg sušiny => ZAS T1
- podkladní vrstvy 7,3 mg/kg sušiny => ZAS T1

ÚSEK Č. I, km 85,200 – 86,900

Varianta 1: životnost max. 10 roků

- Odstranit konstrukční souvrství na hloubku 100 mm
- Vyčistit povrch
- Provést vizuální prohlídku povrchu podle TP 87, P6.5.2 a P6.5.3 za účelem posouzení podkladní vrstvy z hlediska jejího stavu a rozhodnutí o způsobu jejího ošetření, resp. Sanace (předpoklad rozsahu plochy sanace cca 50 – 60 %)
- Provést vizuální prohlídku povrchu podle TP 87, P6.5.2 a P6.5.3 za účelem posouzení
- Vyskytujících se případných trhlin z hlediska jejich stavu a rozhodnutí o způsobu jejich ošetření, resp. sanace dle zásad TP 115
- Provést spojovací postřik modifikovanou asfaltovou emulzí C 60 BP 5 v množství 0,40 kg/m² zbytkového asfaltu
- Položit ložní vrstvu z asfaltové směsi typu asfaltový beton ACL 16 + podle ČSN13108-1 v tloušťce 60 mm s modifikovaným asfaltovým pojivem PMB 25/55-60
- Provést spojovací postřik modifikovanou asfaltovou emulzí c 60 BP 5 v množství 0,30 kg/m² zbytkového asfaltu
- Položit ohrusnou vrstvu z asfaltové směsi typu asfaltový beton ACO 11 + podle ČSN13108-1 v tloušťce 40 mm s modifikovaným asfaltovým pojivem PMB 45/80-55

Varianta 2: životnost max. 15 roků

- Odstranit konstrukční souvrství na hloubku 120 mm
- Vyčistit povrch
- Provést vizuální prohlídku povrchu podle TP 87, P6.5.2 a P6.5.3 za účelem posouzení podkladní vrstvy z hlediska jejího stavu a rozhodnutí o způsobu jejího ošetření, resp. Sanace (předpoklad rozsahu plochy sanace cca 50 – 60 %)
- Provést vizuální prohlídku povrchu podle TP 87, P6.5.2 a P6.5.3 za účelem posouzení vyskytujících se případných trhlin z hlediska jejich stavu a rozhodnutí o způsobu jejich ošetření, resp. sanace dle zásad TP 115
- Provést spojovací postřik modifikovanou asfaltovou emulzí c 60 BP 5 v množství 0,40 kg/m² zbytkového asfaltu
- Položit podkladní vrstvu z asfaltové směsi typu asfaltový beton acp 16 + podle ČSN13108-1 v tloušťce 50 mm s asfaltovým pojivem 50/70
- Provést spojovací postřik modifikovanou asfaltovou emulzí c 60 BP 5 v množství 0,30 kg/m² zbytkového asfaltu položit ložní vrstvu z asfaltové směsi typu asfaltový beton ACL 16 + podle ČSN13108-1 v tloušťce 60 mm s modifikovaným asfaltovým pojivem PMB 25/55-60
- Provést spojovací postřik modifikovanou asfaltovou emulzí c 60 BP 5 v množství 0,30 kg/m² zbytkového asfaltu
- Položit ohrusnou vrstvu z asfaltové směsi typu asfaltový beton ACO 11 + podle ČSN13108-1 v tloušťce 40 mm s modifikovaným asfaltovým pojivem PMB 45/80-55

Konstrukce vozovky bude zesílena o 30 mm.

Varianta 3: životnost max. 15 roků

- Odstranit konstrukční souvrství na hloubku do 60 mm
- Vyčistit povrch
- Provést vizuální prohlídku povrchu podle TP 87, P6.5.2 a P6.5.3 za účelem posouzení podkladní vrstvy z hlediska jejího stavu a rozhodnutí o způsobu jejího ošetření, resp. Sanace (předpoklad rozsahu plochy sanace cca 50 – 60 %)
- Provést vizuální prohlídku povrchu podle TP 87, P6.5.2 a P6.5.3 za účelem posouzení

- Vyskytujících se případných trhlin z hlediska jejich stavu a rozhodnutí o způsobu jejich ošetření, resp. sanace dle zásad TP 115
- provést spojovací postřik modifikovanou asfaltovou emulzí C 60 BP 5 v množství 0,40 kg/m² zbytkového asfaltu
- položit vyrovnávací vrstvu z asfaltové směsi typu asfaltový beton ACP 16 podle ČSN 13108-1 v tloušťce 10-30 mm s modifikovaným asfaltovým pojivem PMB 25/55-60
- položit celoplošně výztužný skelný kompozit pomocí skelné samolepicí mříže s min. tahovou pevností oboustranně 100/100 kN a ochranným povlakem skelných vláken polymery s bodem tavení povlaku >220 °C, přičemž ochrana skelných vláken pouze asfaltovým PMB pojivem je nepřijatelná. Mříž musí mít min. velikost oka 25 x 25 mm s plochou volné AC vrstvy mezi oky min. 65%
- provést spojovací postřik modifikovanou asfaltovou emulzí C 60 BP 5 v množství 0,50 kg/m² zbytkového asfaltu
- položit ložní vrstvu z asfaltové směsi typu asfaltový beton ACL 16 + podle ČSN 13108-1 v tloušťce 60 mm s modifikovaným asfaltovým pojivem PMB 25/55-60
- provést spojovací postřik modifikovanou asfaltovou emulzí C 60 BP 5 v množství 0,30 kg/m² zbytkového asfaltu
- položit obrusnou vrstvu z asfaltové směsi typu asfaltový beton ACO 11 + podle ČSN 13108-1 v tloušťce 40 mm s modifikovaným asfaltovým pojivem PMB 45/80-55

Konstrukce vozovky bude zesílena o 50-70 mm.

ÚSEK Č. II, km 86,900 – 88,427

Varianta 1: životnost max. 10 roků

- Odstranit konstrukční souvrství na hloubku 100 mm
- Vyčistit povrch
- Provést vizuální prohlídku povrchu podle TP 87, P6.5.2 a P6.5.3 za účelem posouzení podkladní vrstvy z hlediska jejího stavu a rozhodnutí o způsobu jejího ošetření, resp. sanace (předpoklad rozsahu plochy sanace cca 50 – 60 %)
- Provést vizuální prohlídku povrchu podle TP 87, P6.5.2 a P6.5.3 za účelem posouzení vyskytujících se případných trhlin z hlediska jejich stavu a rozhodnutí o způsobu jejich ošetření, resp. sanace dle zásad TP 115
- Provést spojovací postřik modifikovanou asfaltovou emulzí c 60 BP 5 v množství 0,40 kg/m² zbytkového asfaltu
- Položit ložní vrstvu z asfaltové směsi typu asfaltový beton ACL 16 + podle ČSN13108-1 v tloušťce 60 mm s modifikovaným asfaltovým pojivem PMB 25/55-60
- Provést spojovací postřik modifikovanou asfaltovou emulzí C 60 BP 5 v množství 0,30 kg/m² zbytkového asfaltu
- Položit obrusnou vrstvu z asfaltové směsi typu asfaltový beton ACO 11 + podle ČSN13108-1 v tloušťce 40 mm s modifikovaným asfaltovým pojivem PMB 45/80-55

Varianta 2: životnost max. 15 roků

- Odstranit konstrukční souvrství na úroveň dlažby (průměrně na hloubku 150 mm)
- Vyčistit povrch
- Provést vizuální prohlídku povrchu podle TP 87, P6.5.2 a P6.5.3 za účelem posouzení podkladní vrstvy z hlediska jejího stavu a rozhodnutí o způsobu jejího ošetření, resp. sanace (předpoklad rozsahu plochy sanace cca 50 – 60 %)
- Provést spojovací postřik modifikovanou asfaltovou emulzí c 60 BP 5 v množství 0,40 kg/m² zbytkového asfaltu
- Položit kompenzační asfaltovou vrstvu SAL podle TP 147 v tloušťce 30 mm
- Provést spojovací postřik modifikovanou asfaltovou emulzí C 60 BP 5 v množství 0,30 kg/m² zbytkového asfaltu
- Položit podkladní vrstvu z asfaltové směsi typu asfaltový beton ACP 16 + podle ČSN13108-1 v tloušťce 50 mm s asfaltovým pojivem 50/70
- Provést spojovací postřik modifikovanou asfaltovou emulzí c 60 BP 5 v množství 0,30 kg/m² zbytkového asfaltu
- Položit ložní vrstvu z asfaltové směsi typu asfaltový beton ACL 16 + podle ČSN13108-1 v tloušťce 60 mm s modifikovaným asfaltovým pojivem PMB 25/55-60
- Provést spojovací postřik modifikovanou asfaltovou emulzí C 60 BP 5 v množství 0,30 kg/m² zbytkového asfaltu

- Položit ohrusnou vrstvu z asfaltové směsi typu asfaltový beton ACO 11 + podle ČSN13108-1 v tloušťce 40 mm s modifikovaným asfaltovým pojivem PMB 45/80-55

Konstrukce vozovky bude zesílena o 30 mm.

Varianta 3: životnost max. 15 roků

- Odstranit konstrukční souvrství na hloubku 60 mm
- Vyčistit povrch
- Provést vizuální prohlídku povrchu podle TP 87, P6.5.2 a P6.5.3 za účelem posouzení podkladní vrstvy z hlediska jejího stavu a rozhodnutí o způsobu jejího ošetření, resp. sanace (předpoklad rozsahu plochy sanace cca 50 – 60 %)
- Provést vizuální prohlídku povrchu podle TP 87, P6.5.2 a P6.5.3 za účelem posouzení vyskytujících se případných trhlin z hlediska jejich stavu a rozhodnutí o způsobu jejich ošetření, resp. sanace dle zásad TP 115
- Provést spojovací postřik modifikovanou asfaltovou emulzí C 60 BP 5 v množství 0,40 kg/m² zbytkového asfaltu
- Položit vyrovnávací vrstvu z asfaltové směsi typu asfaltový beton ACP 16 podle ČSN13108-1 v tloušťce 10-30 mm s modifikovaným asfaltovým pojivem PMB 25/55-60
- položit celoplošně výztužný skelný kompozit pomocí skelné samolepicí mříže s min. tahovou pevností oboustranně 100/100 kN a ochranným povlakem skelných vláken polymery s bodem tavení povlaku >220 °C, přičemž ochrana skelných vláken pouze asfaltovým PMB pojivem je nepřijatelná. Mříž musí mít min. velikost oka 25 x 25 mm s plochou volné AC vrstvy mezi oky min. 65%
- Provést spojovací postřik modifikovanou asfaltovou emulzí c 60 BP 5 v množství 0,50 kg/m² zbytkového asfaltu
- Položit ložní vrstvu z asfaltové směsi typu asfaltový beton ACL 16 + podle ČSN13108-1 v tloušťce 60 mm s modifikovaným asfaltovým pojivem PMB 25/55-60
- Provést spojovací postřik modifikovanou asfaltovou emulzí C 60 BP 5 v množství 0,30 kg/m² zbytkového asfaltu
- Položit ohrusnou vrstvu z asfaltové směsi typu asfaltový beton ACO 11 + podle ČSN13108-1 v tloušťce 40 mm s modifikovaným asfaltovým pojivem PMB 45/80-55

Konstrukce vozovky bude zesílena o 50-70 mm.

Poznámky k návrhům oprav:

Nezbytnou součástí navržené opravy je zajištění funkčnosti povrchového odvodnění. Nezbytným předpokladem k zajištění spolehlivosti vozovky po provedené opravě, je provádění běžné údržby a opravy. Při provádění opravy lze na stavbě ponechat pouze stavební provoz, ostatní provoz je nutné vyloučit.

Návrh opravy je zpracován na základě stavu vozovky zjištěného v I. pol. r. 2022. Předpokládá se, že oprava bude realizována v nejbližším možném termínu. V případě, že oprava nebude provedena v časovém horizontu 1-2 roky, může nastat další degradace konstrukce vozovky v místech se sníženou únosností a návrhy a technologie oprav zde uvedené budou muset být aktualizované.

- b) [celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody, podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima,](#)
Bez nutnosti řešení
- c) [celková spotřeba vody,](#)
Bez nutnosti řešení
- d) [celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem,](#)
Vše bude zhotovitelem zdokladováno pro předání hotové stavby
- e) [požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě.](#)
Bez nutnosti řešení

B.2.4. Bezbariérové užívání stavby

Zásady řešení přístupnosti a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, seznam použitých zvláštních a vybraných stavebních výrobků pro tyto osoby, včetně řešení informačních systémů.

Stavba je navržena v souladu s platnými předpisy vztahujícími se na tento druh stavby.

Stavba je v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb. (Vyhláška o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb).

B.2.5. Bezpečnost při užívání stavby

Stávající inženýrské sítě nevyžadují žádné zvláštní zajištění bezpečnosti. Ochrana jednotlivých inženýrských sítí je zajištěna jejich jednotlivými ochrannými pásmy, ve kterých je možno provádět práce pouze se souhlasem jejich správců za předem stanovených podmínek.

Bezpečnost stavby komunikací je dána jednak jejich návrhovými parametry a jednak dopravními předpisy

B.2.6. Základní charakteristika objektů

a) popis současného stavu.

Oprava komunikace nemění umístění na pozemcích. Stavba II/230 se nachází na pozemcích, které jsou ve vlastnictví investora nebo na nich investor získal „jiná práva“. Tato komunikace bude i nadále veřejně přístupná.

Stavba začíná poblíž okružní křižovatky II/230 s III/2114. Dále pokračuje směr Bečov nad Teplou, prochází křižovatkami s místními komunikacemi. Stavba končí na hranici křižovatky silnice II/230 a III/2303.

b) popis navrženého řešení.

Komunikace je směrově rozdělena silnice II. třídy. Z konstrukčního hlediska se jedná o netuhou vozovku se souvrstvím z asfaltových směsí. Komunikace je vedena extravilánem.

Na základě diagnostického průzkumu a stavebnětechnického průzkumu vzhledem ke skutečnosti, že úsek staničení 0,000 – 1.600 vykazuje defekty konstrukce vlivem podmáčení vysokou hladinou spodní vody, projektant přistoupil k modifikaci návrhu geotechniků.

Staničení ZÚ – 1.600

Varianta 3: životnost max. 15 roků

- Odstranit konstrukční souvrství na hloubku do 60 mm (v místě křížení pod železničním mostem 100 mm)
- Vyčistit povrch
- Provést vizuální prohlídku povrchu podle TP 87, P6.5.2 a P6.5.3 za účelem posouzení podkladní vrstvy z hlediska jejího stavu a rozhodnutí o způsobu jejího ošetření, resp. sanace (předpoklad rozsahu plochy sanace cca 50 – 60 %)
- Provést vizuální prohlídku povrchu podle TP 87, P6.5.2 a P6.5.3 za účelem posouzení vyskytujících se případných trhlin z hlediska jejich stavu a rozhodnutí o způsobu jejich ošetření, resp. sanace dle zásad TP 115 popřípadě rozpadlá místa opravit směsí ACP 16 S.
- Provést spojovací postřik modifikovanou asfaltovou emulzí C 60 BP 5 v množství 0,40 kg/m² zbytkového asfaltu
- Položit vyrovnávací vrstvu z asfaltové směsi typu asfaltový beton ACP 16 podle ČSN13108-1 v tloušťce 10-30 mm s modifikovaným asfaltovým pojivem PMB 25/55-60
- položit celoplošně výztužný skelný kompozit pomocí skelné samolepicí mříže s min. tahovou pevností oboustranně 100/100 kN a ochranným povlakem skelných vláken polymery s bodem tavení povlaku >220 °C, přičemž ochrana skelných vláken pouze asfaltovým PMB pojivem je nepřijatelná. Mříž musí mít min. velikost oka 25 x 25 mm s plochou volné AC vrstvy mezi oky min. 65%.
- Provést spojovací postřik modifikovanou asfaltovou emulzí c 60 BP 5 v
- Provést spojovací postřik modifikovanou asfaltovou emulzí c 60 BP 5 v množství 0,50 kg/m² zbytkového asfaltu
- Položit ložní vrstvu z asfaltové směsi typu asfaltový beton ACL 16 + podle ČSN13108-1 v tloušťce 60 mm s modifikovaným asfaltovým pojivem PMB 25/55-60
- Provést spojovací postřik modifikovanou asfaltovou emulzí C 60 BP 5 v množství 0,30 kg/m² zbytkového asfaltu

- Položit obrusnou vrstvu z asfaltové směsi typu asfaltový beton ACO 11 + podle ČSN13108-1 v tloušťce 40 mm s modifikovaným asfaltovým pojivem PMB 45/80-55

Celková tloušťka asfaltového souvrství 110-130 mm

Konstrukce vozovky bude zesílena o 30-70 mm.

Staničení 1,600 – KÚ

Varianta 3: životnost max. 15 roků

- Odstranit konstrukční souvrství na hloubku do 60 mm
- Vyčistit povrch
- Provést vizuální prohlídku povrchu podle TP 87, P6.5.2 a P6.5.3 za účelem posouzení podkladní vrstvy z hlediska jejího stavu a rozhodnutí o způsobu jejího ošetření, resp. sanace (předpoklad rozsahu plochy sanace cca 50 – 60 %)
- Provést vizuální prohlídku povrchu podle TP 87, P6.5.2 a P6.5.3 za účelem posouzení vyskytujících se případných trhlin z hlediska jejich stavu a rozhodnutí o způsobu jejich ošetření, resp. sanace dle zásad TP 115 popřípadě rozpadlá místa opravit směsí ACP 16 S.
- Provést spojovací postřik modifikovanou asfaltovou emulzí C 60 BP 5 v množství 0,40 kg/m² zbytkového asfaltu
- Položit vyrovnávací vrstvu z asfaltové směsi typu asfaltový beton ACP 16 podle ČSN13108-1 v tloušťce 10-30 mm s modifikovaným asfaltovým pojivem PMB 25/55-60
- položit celoplošně výztužný skelný kompozit pomocí skelné samolepicí mříže s min. tahovou pevností oboustranně 100/100 kN a ochranným povlakem skelných vláken polymery s bodem tavení povlaku >220 °C, přičemž ochrana skelných vláken pouze asfaltovým PMB pojivem je nepřijatelná. Mříž musí mít min. velikost oka 25 x 25 mm s plochou volné AC vrstvy mezi oky min. 65%
- Provést spojovací postřik modifikovanou asfaltovou emulzí c 60 BP 5 v množství 0,50 kg/m² zbytkového asfaltu
- Položit ložní vrstvu z asfaltové směsi typu asfaltový beton ACL 16 + podle ČSN13108-1 v tloušťce 60 mm s modifikovaným asfaltovým pojivem PMB 25/55-60
- Provést spojovací postřik modifikovanou asfaltovou emulzí C 60 BP 5 v množství 0,30 kg/m² zbytkového asfaltu
- Položit obrusnou vrstvu z asfaltové směsi typu asfaltový beton ACO 11 + podle ČSN13108-1 v tloušťce 40 mm s modifikovaným asfaltovým pojivem PMB 45/80-55

Celková tloušťka asfaltového souvrství 110-130 mm

Konstrukce vozovky bude zesílena o 50-70 mm.

1. Pozemní komunikace

a) výčet a označení jednotlivých pozemních komunikací stavby.

Stavební objekty řazené dle vyhl. č. 251/2018 Sb. , příloha 8 :

Stavba se člení pouze na jeden stavební objekt SO 000 a SO 100. Ostatní číslování je jen pro přehlednost při kalkulaci, výstavbě a její kontrole.

SO 000 - OBJEKTY PŘÍPRAVY STAVENIŠTĚ

- Bourací a přípravné práce ... vybourání stávajících částí komunikací pro provedení rozsahu stavby

SO 100 - STAVEBNÍ OBJEKTY

- SO 101 - Větev "A" - oprava povrchu vozovky II/ 230, S 8,0/90 a součásti dl. 3.259,70 m, pl.: 23.737 m²
- SO 110 - Oprava propustku Ø 500 v km 0,136⁵⁸/ (konce upravit zpevněním svahů)
- SO 111 - Oprava propustku Ø 600 v km 0,321²⁸/ (konce upravit zpevněním svahů)
- SO 112 - Oprava propustku Ø 800 v km 0,436¹⁷/ (konce upravit zpevněním svahů)
- Most (230-021)
- Most (230-022)
- SO 113 – Propustek
- SO 114 – Propustek
- SO 115 – Propustek Ø 600 v km 2,244⁸⁷/ zrušit !!!
- SO 116 – Oprava propustku Ø 600 v km 2,489⁵³/ (konce upravit zpevněním svahů)
- SO 117 – Obnova propustku Ø 800 v km 2,804⁹¹/ (konce upravit zpevněním svahů)

b) základní charakteristiky příslušných pozemních komunikací:

- kategorie, třída, návrhová kategorie nebo funkční skupina a typ příčné uspořádání.

II/230,
- parametry a zdůvodnění trasy.
Trasa je původní.

- vstupní údaje a závěry posouzení návrhu zpevněných ploch.

Pro zpracování PD byly použity tyto podklady:

- výškopisné zaměření daného území vypracované fy. AGROREAL CZ s.r.o.
- katastrální mapy s údaji o parcelách
- průzkum existence podzemních inženýrských sítí od jednotlivých správců sítí
- jednání se zástupcem investora stavby
- zpráva č. DV-22-021/3C z 06/2023 Diagnostický průzkum konstrukce vozovky silnice II/230
- opakovaný terénní stavební průzkum projektanta v dané lokalitě
- platné ČSNnormy pro projektování
- informace o zkušenosti z předchozích stavebních prací

2. Mostní objekty a zdi

- Stavba neobsahuje nové mosty

3. Odvodnění pozemní komunikace

- stavebně technické řešení odvodnění, jeho charakteristiky a rozsah.

Odvodnění komunikace je jejím podélným a příčným sklonem povrchu v niveletě do pročištěných otevřených příkopů, dále pak do stávajících řešení.

4. Tunely, podzemní stavby a galerie

- stavba neobsahuje

5. Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony

- stavba neobsahuje

6. Vybavení pozemní komunikace

a) záchytná bezpečnostní zařízení,

- stavba obsahuje svodidla

b) dopravní značky, dopravní zařízení, světelné signály, zařízení pro provozní informace a telematiku,

Tato dokumentace řeší stavební úpravu komunikací tak, aby technicky vyhovovala požadavku na zabezpečení dopravy.

Vodorovné značení bude provedeno v bílém plastu s předznačením, které bude nejprve geodeticky vytyčeno.

V místech napojení polních/lesních cest budou osazeny červené směrové sloupky Z 11c/d natloukací.

Objízdné trasy a přechodné dopravní značení je řešeno v příloze této zprávy „B 8.2“ (DIO) této PD.

c) veřejné osvětlení,

Prováděná trasa nepotřebuje osvětlení.

d) ochrany proti vniku volně žijících živočichů na komunikace a umožnění jejich migrace přes komunikace,

tuto problematiku vzhledem k účelu používání stavby projekt neřeší

e) opatření proti oslnění.

tuto problematiku projekt neřeší

7. Objekty ostatních skupin objektů

Není obsahem

B.2.7. Základní charakteristika technických a technologických zařízení

- stavba neobsahuje

B.2.8. Zásady požárně bezpečnostního řešení

- výpočet a posouzení odstupových vzdáleností a vymezení požárně nebezpečných prostorů
Jedná se o dopravní stavbu, proto není předmětem PD. Stavba nemění dosavadní řešení.
- zajištění potřebného množství požární vody, popř. jiného hasiva
Jedná se o dopravní stavbu, proto není předmětem PD. Stavba nemění dosavadní řešení.
- předpokládané vybavení stavby vyhrazenými požárně bezpečnostními zařízeními včetně stanovení požadavků pro provedení stavby
Jedná se o dopravní stavbu, proto není předmětem PD. Staveniště bude přístupné vozidlům IZS.

- zhodnocení přístupových komunikací a nástupních ploch pro požární techniku včetně možnosti provedení zásahu jednotek požární ochrany

Stavba bude přístupná pro vozidla IZS ve všech bodech připojení na komunikace pro motorovou dopravu. Stavba v intravilánu šířkově i únosností splňuje požadavky vyplývající z požárních předpisů vč. zachování nástupních prostorů k okolním budovám. Odběrná místa beze změn.

Ke všem stávajícím objektům je možný příjezd vozidel jednotek požární ochrany (viz ČSN73 0802 čl. 12.2., ČSN73 0833 čl. 4.4., ČSN73 0804 (výrobní objekty)). Na místě se nachází stávající hydrantová síť.

B.2.9. Úspora energie a tepelná ochrana

tuto problematiku vzhledem k účelu používání stavby projekt neřeší

B.2.10. Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní prostředí

- Hluk

Navržená stavba svým rozsahem nevyvolá dopravní zátěže, které by v dotčeném území vyvolávaly nepříznivé účinky z hlediska hluku. Při vlastní výstavbě bude věnována zvýšená pozornost na minimalizaci prašnosti a hluku strojních mechanismů na stavbě.

- Emise z dopravy

Navrhovaná stavba nevyvolá nadměrné zvýšení emisí z dopravy.

B.2.11. Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

- a) ochrana před pronikáním radonu z podloží,

Jedná se o dopravní stavbu, proto není předmětem PD

- b) ochrana před bludnými proudy,

Jedná se o dopravní stavbu, proto není předmětem PD

- c) ochrana před technickou seizmicitou,

tuto problematiku vzhledem k účelu používání stavby projekt neřeší

- d) ochrana před hlukem,

Jedná se o drobnou dopravní stavbu, proto není předmětem PD

- e) protipovodňová opatření,

tuto problematiku vzhledem k účelu používání stavby projekt neřeší

- f) ochrana před sesuvy půdy,

Svahy budou zajištěny po vytvoření drnu.

- g) ochrana před vlivy poddolování.
Stavba neobsahuje

- h) ostatní negativní vlivy.
Stavba neobsahuje

B.3 - Připojení na technickou infrastrukturu

- a) nápojevací místa technické infrastruktury.
Není předmětem této dokumentace

- b) připojevací rozměry, výkonové kapacity a délky.
Není předmětem této dokumentace

B.4 - Dopravní řešení

- a) popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace.

Stavba je navržena v souladu s platnými předpisy vztahujícími se na tento druh stavby. Stavba obsahuje s ohledem na vyhlášku 398/2009 Sb. (Vyhláška o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb).

Jde jen o opravu povrchu silnice II. třídy

- b) nápojení území na stávající dopravní infrastrukturu.
Technicky beze změn, jen úprava VDZ

- c) doprava v klidu.
Tuto problematiku tento projekt nemusí řešit a neřeší.

B.5 - Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

Okolí stavby bude zpětně upraveno, ohumusováno a zatravněno. Svahy budou zajištěny po vytvoření drnu.

B.6 - Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

- a) vliv na životní prostředí –

Vliv stavby na životní prostředí bude ve svém důsledku ryze pozitivní.

Negativní vliv bude mít stavba na okolí především v době realizace, zejména zvýšenou hlučností, případnou prašností při provádění zemních prací a omezením dopravy v okolí po dobu výstavby.

Vliv na povrchové a podzemní vody je jen v rozsahu odvodnění komunikace.

Užívání dokončené stavby nebude vyvolávat negativní účinky na zdraví a životní prostředí.

-Hluk

Navržená stavba svým rozsahem nevyvolá dopravní zátěže, které by v dotčeném území vyvolávaly nepříznivé účinky z hlediska hluku. Při vlastní výstavbě bude věnována zvýšená pozornost na minimalizaci prašnosti a hluku strojních mechanismů na stavbě.

-Emise z dopravy

Navrhovaná stavba nevyvolá nadměrné zvýšení emisí z dopravy.

-Vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje

Navržená stavba v definitivních úpravách nebude zdrojem znečištění vod a nebude mít dopad na znečištění vodních zdrojů a toku.

- b) vliv na přírodu a krajinu (ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů), zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod.,

Stavba nemá negativní vliv na přírodu a krajinu.

- c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000.

Stavba nemá negativní vliv na chráněná území.

- d) způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem,
Požadavek nevznese
- e) v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno,
Není předmětem této dokumentace
- f) navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů.
Stavba nepodmiňuje vytváření nových ochranných pásem.

B.7 - Ochrana obyvatelstva

Splnění základních požadavků z hlediska plnění úkolů ochrany obyvatelstva.

Stavba má za účel opravit povrch silnice II, třídy a odstranit rizikové body u propustků.

B.8 - Zásady organizace výstavby

B.8.1 Technická zpráva

- a) potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění.
V obvodu stavby se nachází inženýrské sítě, které bude třeba respektovat.
Všechny stávající inženýrské sítě jsou orientačně zakresleny ve výkresové části této dokumentace dle podkladů od správců těchto sítí.
Před realizací stavby je nutné existenci stávajících inženýrských sítí znovu ověřit a na místě přesně vytýčit jejich polohu. Potvrzení o existenci těchto sítí je uloženo v dokladové části této PD, originály pak u zpracovatele dokumentace IK Plzeň s.r.o. nebo zadavatele.
Jiná chráněná území v prostoru stavby, než byla vykázána, nebyla v době zpracování dokumentace projektantovi známa.
- b) odvodnění staveniště.
Odvodnění staveniště bude pouze sklonem.
- c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu.
Výstavba nepotřebuje zvláštní napojení na technickou infrastrukturu. Dopravně bude přístupný ze stávajících komunikací.
- d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky.
Stavba obsahuje výkopové práce. Tyto části budou v průběhu výstavby pevně ohrazeny přenosným stavebním oplocením výšky min. 1.800 mm, potaženým jutou.
V ZÚ se nachází jiná připravovaná stavba, pokud projekt nebude realizován do doby toto projektu, pak je nutné toto napojit na stávající stav
Jiný vliv není znám.
- e) ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin.
Pro výstavbu a práce s přípravou staveniště budou použity pouze k tomu určené trasy v obvodu staveniště a určené objednatelem.
- f) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště.
Stavba pouze dočasně zabírá jen prostor komunikace
- g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy.
Stavba nepodmiňuje vytváření nových obchozích tras.
- h) maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace,
viz. Soupis prací

i) bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo démonie zemin,

Jedná se převážně jen o zeminy vykopané ze sanovaných míst, v této době neznámého rozsahu a výkopku pro opravy propustků. Přes to je velmi pravděpodobné, že bude nutné ornici dokoupit.

j) ochrana životního prostředí při výstavbě,

Ornice bude deponována na pozemku objednatele. Sutě budou likvidovány na řízených skládkách. Zhotovitel doloží k předání stavby potřebné doklady.

k) stanovení podmínek pro provádění stavby z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví, plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi,

Při provádění stavebních prací je nutno se řídit ustanovením dotčených vyhlášek. Je nutné vždy stavbu zajistit proti pádu a přístupu nepovolaných osob k výkopům.

Stavba bude provedena dle schválené PD vč. dokladové části, případné změny budou konzultovány s projektantem a stavebním dozorem.

Staveniště bude v rozsahu dle PD, musí respektovat přístup vozidel IZS a pohyb chodců který nelze jinak odvést.

Staveniště bude přístupné pro vozidla stavby ve všech bodech připojení na stávající komunikace.

Na stavbě budou používány jen schválené materiály, zhotovitel doloží při předání stavby

Stavební úprava bude prováděna pod dohledem stavebního dozoru. Při provádění prací je nutno dodržet veškeré předpisy týkající se bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a zároveň předpisy požární ochrany. Před zahájením výkopů je nutné prověřit stav inženýrských sítí.

DULEŽITÉ UPOZORNENÍ

Před zahájením zemních prací je bezpodmínečně nutné, aby investor požádal všechny správce podzemních inženýrských sítí o je jich přesné vytyčení. Zemní práce pak v místech klížení eventuálně souběhu s těmito sítěmi je nutno provádět ručně, se zvýšenou opatrností a za odborného dozoru správce! !!

l) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb,

Stavba se bude provádět po částech. Tyto části budou v průběhu výstavby pevně ohrazeny páskou, dopravním zařízením a zábranami. Bude upravena bezbariérová trasa pro pěší vč. míst pro přecházení v bezbariérové úpravě. Tato trasa bude označena mezinárodním symbolem podle bodu 1, přílohy 4. vyhlášky 398/2009Sb.

Lávky přes výkopy musí být široké min. 900 mm s výškovými rozdíly nejvíce 20 mm a po obou stranách musí být opatřeny proti sjetí vozíku, jako je spodní tyč zábradlí ve výšce 100-250 mm nad pochozí plochou nebo sokl min. 100 mm vysoký. Pochozí plocha bude plná.

Je nutné vždy stavbu zajistit proti pádu a přístupu nepovolaných osob k výkopům.



m) zásady pro dopravní inženýrská opatření,

Pro DIO bude použito dopravní značení dle TP 66

Vzhledem k šířce opravované komunikace je možné vybrané úseky opravovat s částečnou uzavírkou. Stavba je dělená na 2 etapy, které je možné dělit.:

SO 100 –

- Bourací a přípravné práce ... vybourání stávajících částí komunikací pro provedení rozsahu stavby
- SO 101 - Větev "A" - oprava povrchu vozovky II/ 230, S 8,0/90 a součásti dl. 3.259,70 m, pl.: 23.737 m²
- SO 110 - Oprava propustku Ø 500 v km 0,136^{58/} (konce upravit zpevněním svahů)
- SO 111 - Oprava propustku Ø 600 v km 0,321^{28/} (konce upravit zpevněním svahů)
- SO 112 - Oprava propustku Ø 800 v km 0,436^{17/} (konce upravit zpevněním svahů)
- SO 115 – Propustek Ø 600 v km 2,244^{87/} zrušit !!!
- SO 116 – Oprava propustku Ø 600 v km 2,489^{53/} (konce upravit zpevněním svahů)
- SO 117 – Obnova propustku Ø 800 v km 2,804^{91/} (konce upravit zpevněním svahů)

Tento úsek bude prováděn za částečné uzavírky. Pracovní místa budou vždy jen jednostranná. Zafrézování napojení a pokládky AB vrstev budou dopravně koordinovány pomocí regulovčků.

Pro výstavbu nebude zřízena objízdná trasa.

n) stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby – řešení dopravy během výstavby (přepravní a přístupové trasy, zvláštní užívání pozemní komunikace, uzavírky, objíždky, vyluky), opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod..

Při stavbě budou dodržovány dopravní předpisy.

o) postup výstavby, rozhodující dílčí termíny.

Doba celkové výstavby je odhadována na 3 měsíce.

Po provedení jednotlivých úseků budou etapy spuštěny v režimu předčasného užívání stavby dopravou.

B.8.2 Výkresy

Viz. Příloha B 8.2 – DIO

B.8.3 Harmonogram výstavby

Vzhledem k rozsahu stavby nebyl zpracován harmonogram prací.

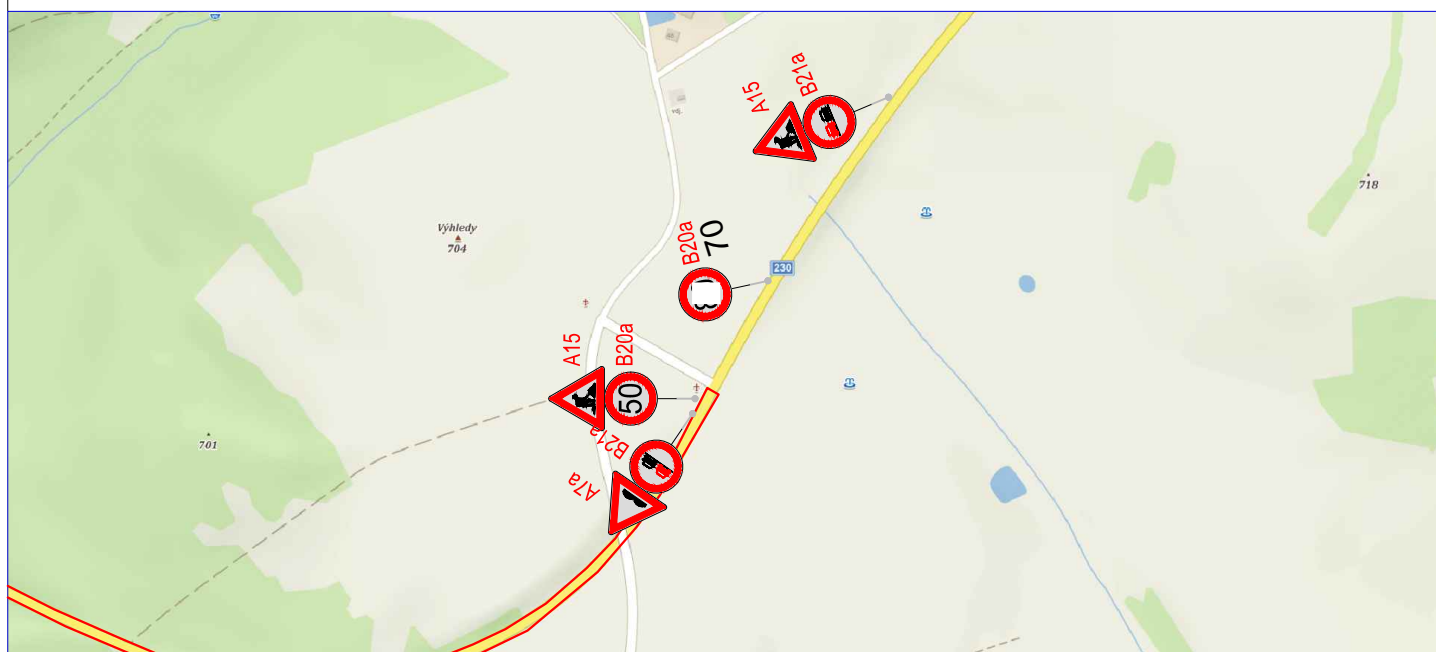
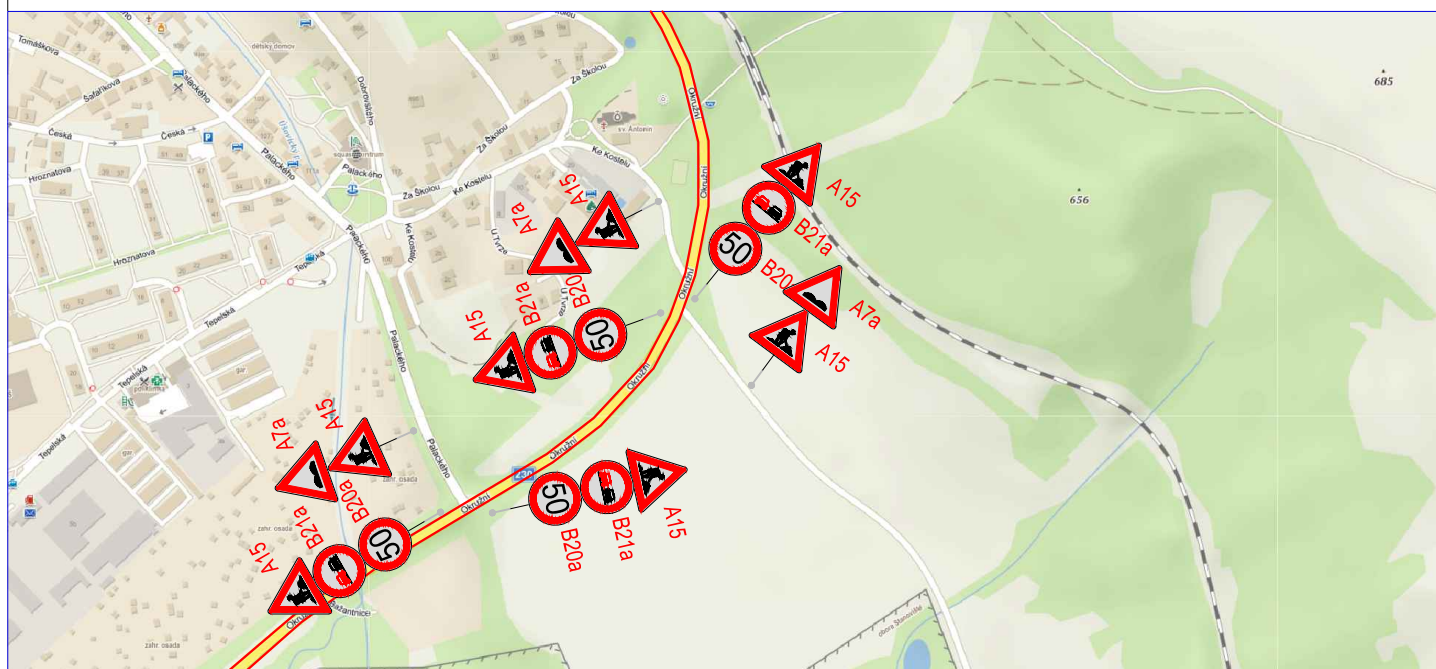
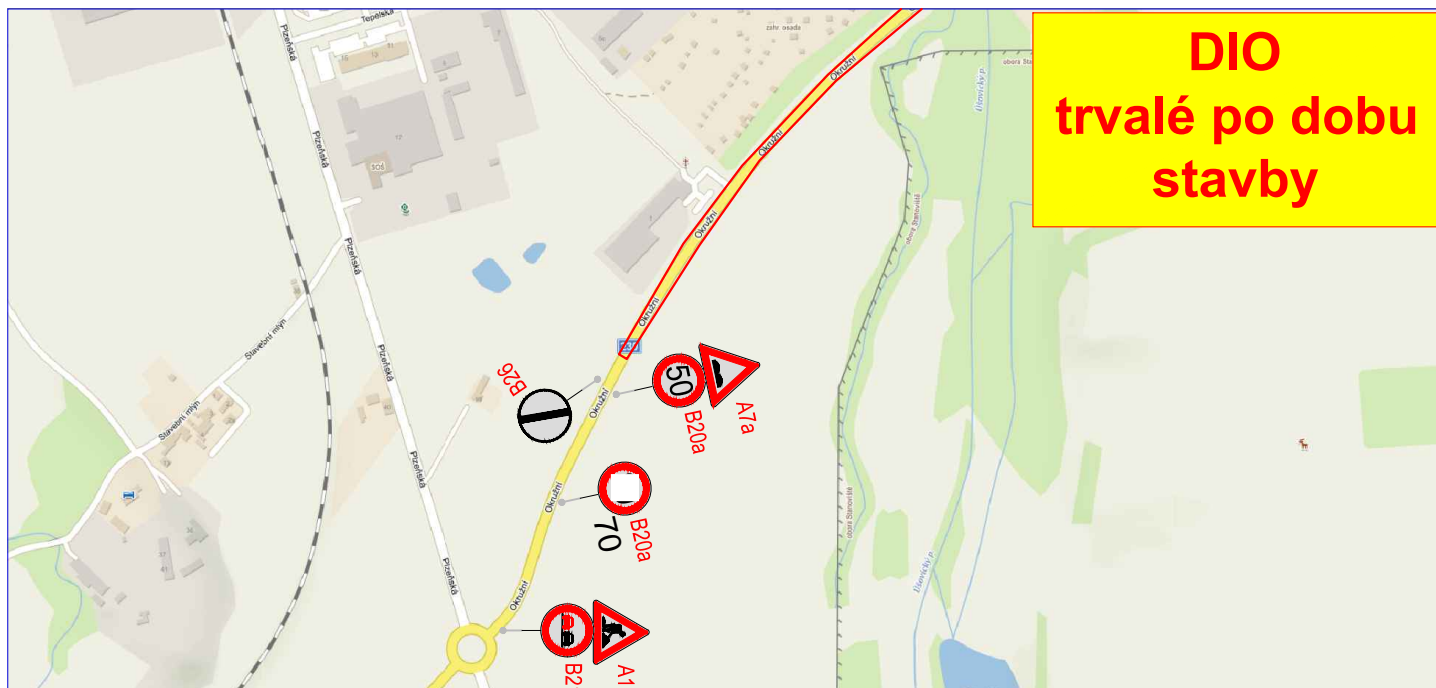
B.9 - **Celkové vodohospodářské řešení**

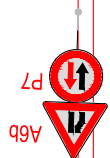
- Beze změn

Kdyně listopad '23

Vypracoval: Bartoň Z.

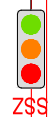
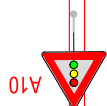
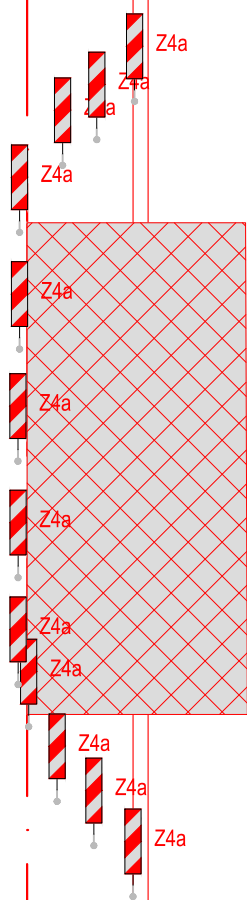
DIO
trvalé po dobu
stavby





Schema C/4

Řešení lokálních oprav v přehledných místech



Schema C/5

Řešení lokálních oprav v nepřehledných místech

