


AZ CONSULT, spol. s r.o.

číslo zakázky.....**23/467**.....

Výrobek uvolněn k použití

Datum.....③

<i>Odpov. proj.:</i>	Ing. Martin Komín	 spol. s r. o. Klířská 12, 400 01 Ústí nad Labem Tel.: 475 240 838, 475 669 223 Tel/fax.: 475 669 214 E-mail: azconsult@azconsult.cz ČSN EN ISO 9001
<i>Vypracoval:</i>	Ing. Martin Komárek	
<i>Kontroloval:</i>	Bc. Michaela Sedlecká	
<i>Místo:</i>	Tůň	
<i>Objednatel:</i>	Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje	
<i>Akce:</i>	II/606 Statické zajištění silnice Tůň	
<i>Příloha:</i>	PRŮVODNÍ ZPRÁVA	
<i>Zn. souboru:</i>		
<i>Stupeň:</i> DUSP/PDPS		
<i>Č. zak.:</i> 23/467		
<i>Datum:</i> 8.2024		
		<i>Č. přílohy:</i> A

DOKUMENTACI LZE UŽÍVAT POUZE VE SMYSLU PŘÍSLUŠNÉ SMLOUVY O DÍLO. KOPIROVÁNÍ A ROZŠÍŘOVÁNÍ POUZE PO PŘEDCHOZÍM SOUHLASU AZ Consult spol. s r.o.

## OBSAH

1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE .....	2
2.	PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ .....	2
2.1.	Mapové podklady, zaměření území a další geodetické podklady .....	2
2.2.	Geotechnický a hydrogeologický průzkum .....	2
2.3.	Diagnostický průzkum konstrukcí .....	2
2.4.	Dopravní průzkum (studie, dopravní údaje) .....	2
2.5.	Projektové dokumentace souvisejících staveb .....	3
2.6.	Dendrologický průzkum .....	3
3.	CELKOVÝ POPIS STAVBY .....	3
3.1.	Popis stávající silniční komunikace .....	3
3.2.	Důvody vyvolávající potřebu stavby .....	3
3.3.	Účel a cíle stavby .....	4
3.4.	Zásady technického řešení .....	4
4.	ČLENĚNÍ STAVBY NA ČÁSTI STAVBY A STAVEBNÍ OBJEKTY .....	4
5.	PODMÍNKY REALIZACE STAVBY .....	5
5.1.	Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků .....	5
5.2.	Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti .....	5
5.3.	Harmonogram stavby .....	5
5.3.1.	Zahájení stavby .....	5
5.3.2.	Dokončení stavby .....	5

## 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

### Označení stavby:

Název stavby: II/606 Statické zajištění silnice Tůně  
Místo: Tůně  
Kraj: Karlovarský  
Katastrální území: Tůně [725595], Cheb [650919]  
Stupeň PD: Projektová dokumentace pro společné územní a stavební povolení (DUSP) a pro provádění stavby (PDPS)

### Stavebník/objednatel stavby:

Název a adresa: **Krajská správa a údržba silnic** Karlovarského kraje, příspěvková organizace  
Chebská 282, Sokolov 35601

### Projektant/zhotovitel projektové dokumentace:

Zpracovatel: **AZ Consult** spol. s r.o.  
Klíšská 12  
400 01 Ústí nad Labem

Odpovědný projektant SO 10x : Bc. Michaela Sedlecká (autorizace ČKAIT 37909)  
Odpovědný projektant SO 20x : Ing. Martin Komín (autorizace ČKAIT 0401577)

Projektant: Ing. Martin Komárek

## 2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ

Výčet podkladů a průzkumů použitých pro vypracování projektové dokumentace.

### 2.1. Mapové podklady, zaměření území a další geodetické podklady

Geodetické zaměření sledovaného úseku silniční komunikace bylo provedeno firmou AZ Consult s.r.o. v červenci 2024 v souřadnicovém systému JTSK a výškovém systému Bpv.

### 2.2. Geotechnický a hydrogeologický průzkum

Jako hlavní podklad pro návrh statického zajištění byly využity informace a závěry inženýrskogeologického průzkumu z roku 2010 (viz. *Závěrečná zpráva podrobného inženýrskogeologického průzkumu*) a výsledky monitoringu z roku 2011 až 2013 (viz. *Zpráva o monitoringu*) zpracovaných Ing. Janem Fulkou INGEP s.r.o.

Před zpracováním projektu byla provedena podrobná prohlídka sledovaného úseku silniční komunikace a celého zájmového území.

### 2.3. Diagnostický průzkum konstrukcí

Diagnostický průzkum stávající vozovky sledovaného úseku silniční komunikace ani stávající opěrné zdi nebyl proveden. Využity byly výsledky diagnostického průzkumu konstrukce vozovky silnice II/606, provedeného firmou VIAKONTROL, spol. s.r.o. v květnu 2022.

### 2.4. Dopravní průzkum (studie, dopravní údaje)

Pro zpracování projektové dokumentace (návrh nové konstrukce vozovky v místě výkopu pro propustek) byly využity výsledky sčítání dopravy z roku 2020.

## **2.5. Projektové dokumentace souvisejících staveb**

Jako podklad pro zpracování návrhu statického zajištění byly využity rozpracované části projektová dokumentace „Zážitek v přírodě – cyklostezka Ohře, Cheb – úseky II. a III. a projekt „Oprava komunikace II/606 Cheb - Pomezí nad Ohří“ zpracované projekční kanceláří Dopravní stavby a venkovní architektura s.r.o. Cheb.

## **2.6. Dendrologický průzkum**

S ohledem na nutnost odstranění dřevin (vzrostlých stromů) v obvodu stavby byl zpracován dendrologický průzkum.

## **3. CELKOVÝ POPIS STAVBY**

Podle požadavků zadavatele byla zpracována projektová dokumentace pro společné povolení (DUSP) a pro provádění stavby (PDPS) statického zajištění silniční komunikace II/606 mezi městem Cheb a obcí Pomezí nad Ohří v km 3,880 až 3,980.

### **3.1. Popis stávající silniční komunikace**

Zemní těleso silniční komunikace je ve sledovaném úseku celkové délky cca 100 m vedeno na násypu umístěném na pravobřežním svahu údolí řeky Ohře v blízkosti vodní nádrže Skalka (maximální výška hladiny vody v nádrži 443,60 m n. m). Výška násypového tělesa silniční komunikace je cca 3,0 m a svahy násypu jsou provedeny ve sklonu cca 1:3. V km 3,905 50 až 3,919 50 je stabilita násypu zemního tělesa silniční komunikace zajištěna opěrnou zdí z železobetonu délky cca 14,0 m a výšky nad terénem cca 2,0 m.

Osa silniční komunikace je ve sledovaném úseku silniční komunikace vedena v přímé. Podélný sklon nivelety komunikace je 5,7 až 1,6 %. Šířka zpevněného krytu vozovky je 10,40 až 10,90 m a šířka krajnice na obou stranách komunikace je cca 1,0 m.

Před sledovaným úsekem silniční komunikace se nachází pravostranná odbočka na polní cestu (směrem k vodní nádrži) a za sledovaným úsekem silniční komunikace se nachází levostranná odbočka na místní komunikaci zajišťující přístup k nové obytné zástavbě.

Na násypové straně komunikace není umístěno ocelové svodidlo.

Na zářezové straně silniční komunikace je proveden nezpevněný příkop. Pod místní komunikací je zachycená voda převedena propustkem z betonových trubek DN 600 mm.

Příkop, svah násypu a terén u paty zemního tělesa silniční komunikace je hustě porostlý vodomilnou náletovou vegetací a na svahu násypu v blízkosti opěrné zdi se nacházejí také jednotlivé vzrostlé stromy.

V obvodu stavby je na zemním tělese silniční komunikace umístěno podzemní vedení několika inženýrských sítí (kanalizace, sdělovací kabel a VO).

### **3.2. Důvody vyvolávající potřebu stavby**

Ve sledovaném úseku silniční komunikace dochází od roku 2009 vlivem nestability zemního tělesa silniční komunikace ke vzniku trhlin a deformací živičného krytu vozovky.

Na základě prohlídky sledovaného úseku silniční komunikace a celého zájmového území, v souladu se závěry inženýrskogeologického průzkumu z roku 2010 a výsledků monitoringu z roku 2011 až 2013 zpracovaných Ing. Janem Fulkou předpokládáme, že hlavní příčiny nestability zemního tělesa silniční komunikace a vzniku výše uvedených poruch vozovky jsou především tyto:

- sledovaný úsek silniční komunikace je veden sesuvným územím na hranici stability (dáno skladbou a charakteristikami zemin v podloží a zemním tělese násypu a vysokou a proměnou úrovní hladiny podzemní vody)
- rozsáhlé zemní úpravy (navážky) pro výstavbu rodinných domů provedené v roce 2009 až 2010 na zářezové straně komunikace měli za následek aktivaci sesuvu a vznik svahových deformací

- nedostatečné odvodnění sledovaného úseku silniční komunikace má za následek průsak povrchové a podzemní vody do podloží a zemního tělesa silniční komunikace

Nezpevněný příkop je částečně zanesen sesutou zeminou z navážek a voda z příkopu neodtéká propustkem pod místní komunikací do navazujícího levostranného příkopu s minimálním podélným sklonem. Stávající propustek P11, kterým je voda z příkopu převedena na pravou (násypovou) část zemního tělesa silniční komunikace se nachází až v km 4,125.

Z výše uvedeného vyplývá, že zemní těleso silniční komunikace není ve sledovaném úseku silniční komunikace stabilní a není zde dostatečně zajištěno povrchové odvodnění.

### 3.3. Účel a cíle stavby

Účelem navrhovaných stavebních opatření je statické zajištění zemního tělesa silniční komunikace a zlepšení povrchového odvodnění.

Hlavním cílem navrhovaných opatření je zajistit ve sledovaném úseku silniční komunikace a budoucí cyklostezky zlepšení bezpečnosti silničního provozu.

### 3.4. Zásady technického řešení

Stabilita zemního tělesa silniční komunikace v km 3,892 až 3,972 bude zajištěna provedením opěrné zdi (kotvené pilotové stěny) délky 80,0 m umístěné u paty svahu násypu. Železobetonové piloty průměru 880 mm celkové délky 14,0 m budou ztuženy kotevním věncem z železobetonu a přikotveny pomocí lanových kotev délky 28,0 m.

Nedílnou součástí statického zajištění zemního tělesa silniční komunikace je zlepšení stávajícího povrchového odvodnění. Provedeno bude vyrovnaní a zpevnění stávajícího příkopu a podélná drenáž v délce cca 85,0 m. Voda zachycená v příkopu a drenáži bude odvedena v km 3,965 novým propustkem k patě násypového svahu a výtokové čelo propustku bude součástí kotevního věnce opěrné zdi.

Navrhovaný způsob statického zajištění vychází z informací a závěrů inženýrskogeologického průzkumu z roku 2010 (viz. *Závěrečná zpráva podrobného inženýrskogeologického průzkumu*), výsledků monitoringu z roku 2011 až 2013 (viz. *Zpráva o monitoringu*) zpracovaných Ing. Janem Fulkou INGEP s.r.o. a respektuje doporučení elaborátu *Posouzení stability konstrukce komunikace* zpracované v roce 2013 KSI Plzeň s.r.o.

## 4. ČLENĚNÍ STAVBY NA ČÁSTI STAVBY A STAVEBNÍ OBJEKTY

Vzhledem k rozsahu stavby je stavba rozdělena do několika samostatných stavebních objektů.

**SO 101** - Odvodnění

**SO 201** - Opěrná zeď

**SO 901** - Dopravního opatření po dobu stavby (DIO)

Součástí stavebního objektu **SO 101 - Odvodnění** je provedení zpevnění stávajícího příkopu, podélné drenáže a propustku.

Součástí stavebního objektu **SO 201 – Opěrná zeď** je provedení opěrné zdi (kotvené pilotové stěny).

Součástí stavebního objektu **SO 901 – DIO** je dočasné dopravního opatření po dobu stavby.

## **5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY**

### **5.1. Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků**

Navrhovaná stavební opatření nemají přímý vliv na připravovanou opravu komunikace a výstavbu cyklostezky tj. nejsou třeba změny PD těchto staveb.

Projektantovi nejsou známy žádné další informace o případných investicích, které souvisejí s projektem této stavby.

### **5.2. Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti**

Projektant předpokládá, že stavba bude realizována v dostatečném předstihu před plánovanou opravou komunikace a stavbou cyklostezky.

### **5.3. Harmonogram stavby**

#### **5.3.1. Zahájení stavby**

Projektantovi nejsou známy přesné informace o uvažovaném termínu realizace stavby.

Stavební práce budou provedeny v období s teplotami vzduchu nad +5 °C a terén nesmí být pokryt sněhovou pokrývkou. S ohledem na místní podmínky lze předpokládat vhodné období od dubna do října.

#### **5.3.2. Dokončení stavby**

Předpokládaná doba výstavby jsou cca 3 měsíce.