

# **"II/172 Soběšice – Frymburk, oprava"**

PROJEKTOVÁ DOKUMENTACE PRO PROVÁDĚNÍ STAVBY

## **A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA**

Objednatel:

***Správa a údržba silnic Plzeňského kraje,  
příspěvková organizace,  
Koterovská 462/162, 326 00 Plzeň***

**DATUM**

**10/2024**

**ARCH. ČÍSLO**

**24.0063.262Z24**

---

## **Obsah**

<b>1. Identifikační údaje .....</b>	<b>3</b>
a) <u>Název stavby</u> .....	3
b) <u>Údaje o stavebníkovi</u> .....	5
c) <u>Údaje o zpracovateli dokumentace</u> .....	6
<b>2. Členění stavby na objekty a technická a technologická zařízení .....</b>	<b>6</b>
<b>3. Seznam vstupních podkladů .....</b>	<b>6</b>

## 1. Identifikační údaje

### a) Název stavby

Název stavby: **"II/172 Soběšice – Frymburk, oprava"**

Stupeň dokumentace: Projektová dokumentace pro provádění stavby

### Obec, kraj, katastrální území

Kraj: **Plzeňský**

Okres: **Klatovy**

Katastrální území: **Soběšice u Sušice 751901, Mačice 616141, Daměčice 795941, Frymburk u Sušice 795950**

### Předmět dokumentace

Jedná se o opravu úseku vozovky na komunikaci II/172 mezi obcí Soběšice, přes obec Mačice a Frymburk. Šířka zpevněné části vozovky je v cca 5,5 – 6,0 m, s nezpevněnou krajnicí šířky cca 0,5 m. Celková délka opravovaného úseku je 7,968 26 km.

Oprava je rozdělena na 5 etap:

**1.etapa** je oprava komunikace od DZ konec obce Soběšice po DZ začátek obce Mačice. Celková délka 1 úseku je 1636,50 m.

**2.etapa** je oprava komunikace od DZ začátek obce Mačice po DZ konec obce Mačice. Celková délka 2 úseku je 680,70 m.

**3.etapa** je oprava komunikace od DZ konec obce Mačice po DZ začátek obce Frymburk. Celková délka 3 úseku je 3411,10 m.

**4.etapa** je oprava komunikace od DZ začátek obce Frymburk po DZ konec obce Frymburk. Celková délka 4 úseku je 749,90 m.

**5.etapa** je oprava komunikace od DZ konec obce Frymburk po hranice kraje na komunikaci II/172. Celková délka 5 úseku je 1490,06 m.

Trasa komunikace je směrově nerozdělená sil. II třídy. Jedná se o netuhou vozovku s krytem z asfaltového betonu. Typy a tloušťky konstrukčních vrstev krytu vozovky byly ověřeny na základě 40 sond do úrovně stmelených vrstev a 8 sond do úrovně podloží – aktivní zóny komunikace, bylo provedeno též posouzení přítomnosti PAU dle TP 150. Rozbor byl proveden podle vyhlášky 283/2023 Sb., příloha č.4. Výsledky byly posuzovány podle přílohy č.1 tabulka č.1.1; 1.2 vyhlášky. Asfaltové vrstvy jsou zařazeny do kvalitativní třídy ZAS-T1 - ZAS-T4. Detailní přehled posouzení přítomnosti PAU dle TP 150 jednotlivých vrstev je uveden v Dokladové části, příloha E.3.

### **Zeminy v podloží:**

Na hloubkových sondách byly zastiženy v podloží rozdílné zeminy co do geneze i geotechnických vlastností, primárně s ohledem na morfologii trasy. V trase se v pozici AZ

vyskytují převážně písčité zeminy podloží S4 SM písek hlinitý, lokálně pak byly zastiženy jemnozrnné jílovité zeminy F4 CS nebo štěrkovitá zemina G4 GM. Bez ohledu na rozdílné zařazení jsou zastižené zeminy v podloží vozovky, které je pravděpodobně rostlého terénu ve smyslu ČSN 73 6133 podmíněčně vhodné pro AZ i podloží. Zeminy v podloží jsou ve smyslu ČSN 736133 dle Scheibleho kritéria namrzavé G4 až nebezpečně namrzavé zeminy SM / F4.

**Hlavní důvody pro stávající úroveň a způsob porušení konstrukce vozovky jsou v celém předmětném úseku:**

- 1, masivní degradace, únava, zestárnutí pojiva v AC / PM vrstvách, zejména s ohledem na stáří vrstev, vliv klimatických podmínek (nadmořské výška 500-700 m n.m.), vliv dopravního zatížení. U pojiv došlo ke ztrátě původních reologických vlastností pojiva a schopnosti odolávat účinkům zatížení a klimatickým vlivům.
2. omezená šířka vozovky, kdy TV při míjení standardně jezdí bezprostředně po okrajích vozovky s chybějící zpevněnou krajnicí, kdy dochází ke zvýšenému namáhání okrajů a vzniku jejich charakteristického porušení.
3. převážně nefunkční nebo poškozené odvodnění komunikace, zvýšená nezpevněná krajnice
4. podmíněčně vhodné zeminy podloží / rostlého terénu, které radikálně mění své vlastnosti s ohledem na aktuální úroveň saturace vodou
5. nedostatečná údržba vozovky, kdy nebyly v rámci údržby poruch řešeny příčiny poruch a odvodnění vozovky je omezeně funkční
6. lokální zásahy do konstrukce vozovky v intravilánech s nekvalitně provedenými opravami a zásypy rýh, kdy byla významně narušena integrita původní konstrukce vozovky a vozovka má odlišnou konstrukci v podélném i příčném profilu s rozdílnou odolností / únosností vůči návrhovému zatížení.

**Návrh opravy komunikace je navržen dle způsobu provádění ve dvou variantách:**

**Intravilán** – s navýšením nivelety o max 40 mm, predikce trvanlivosti max. 8 let. Jedná o údržbovou technologii opravy vozovky pro prodloužení životnosti, zvýšení užitných parametrů, únosnosti vozovky a bezpečnosti provozu. Odstranění nadbytečného materiálu z krajnic seříznutím a jeho odvoz, opravy poruch odvodnění (zanesené příkopy, propustky, hospodářské sjezdy atd).

1. provedení odfrézování povrchu v na niveletu -35 – 40 mm dle identifikovaných obsahů PAU (ZAS T1 / ZAS T2) s doporučeným využitím R-materiálu v rámci stavby pro úpravu hospodářských sjezdů a nezpevněných krajnic vozovky v extravilánu dle vyhl. 283/2023 Sb. §5.
2. provedení očištění povrchu, vizuální prohlídka dle TP 87
3. provedení spojovacího postřiku PS CP v min. množství 0,5 kg/m<sup>2</sup>
4. pokládka vrstvy z ACL 16 + (S), PMB 25/55-65 ev. PMB 45/80-65 v průměrné tl. 40 mm dle ČSN 73 6121, př. E, tab. E1, pozn. f) s rozptýlenou výztuží z aramidových vláken, kdy dávkování vláken musí být definováno výrobcem a doloženo zhotovitelem v rámci ITT
5. provedení spojovacího postřiku PS CP v min. množství 0,4 kg/m<sup>2</sup>
6. pokládka obrusné vrstvy z ACO 11 +, PMB 45/80-65, 40 mm s rozptýlenou výztuží z aramidových vláken, kdy dávkování vláken musí být definováno výrobcem a doloženo zhotovitelem v rámci ITT

**Extravilán** – s navýšením nivelety o max 100 - 130 mm, predikce trvanlivosti max. 10 let. Jedná o údržbovou technologii opravy vozovky pro prodloužení životnosti, zvýšení užitných parametrů, únosnosti vozovky a bezpečnosti provozu. Odstranění nadbytečného materiálu z krajnic seříznutím a jeho odvoz, opravy poruch odvodnění (zanesené příkopy, propustky, hospodářské sjezdy atd).

1. provedení očištění povrchu, vizuální prohlídka dle TP 87
2. provedení spojovacího postřiku PS CP v min. množství 0,5 kg/m<sup>2</sup>
3. pokládka vrstvy z ACL 16 + (S), 50/70 v průměrné tl. 40 mm dle ČSN 73 6121, př. E, tab. E1, pozn. f)
4. provedení spojovacího postřiku PS CP v min. množství 0,4 kg/m<sup>2</sup>
5. pokládka vrstvy z ACL 16 + (S), PMB 25/55-65 ev. PMB 45/80-65 v průměrné tl. 50 mm dle ČSN 73 6121 s rozptýlenou výztuží z aramidových vláken, kdy dávkování vláken musí být definováno výrobcem a doloženo zhotovitelem v rámci ITT
6. provedení spojovacího postřiku PS CP v min. množství 0,4 kg/m<sup>2</sup>
7. pokládka obrusné vrstvy z ACO 11 +, PMB 45/80-65, 40 mm

Poznámka: u konstrukčních vrstev z polymerem modifikovaného asfaltu se musí použít spojovací postřik polymerem modifikovanou kationaktivní asfaltovou emulzí.

Šířkové uspořádání vychází ze stávajícího stavu. Šířka vozovky a krajnic zůstávají stávající, úprava vozovky bude provedena v rozsahu stávajícího zpevnění.

Směrové řešení zůstává zachováno a je patrné z výkresových příloh. Průběh výškového profilu zůstává zachován, niveleta bude v průběhu opravy navýšena o cca 100 - 130 mm v extravilánu. Niveleta v místě opravy v obcích Mačice a Frymburk bude, tam kde je to možné navýšena o max. 40 mm. Rekonstruovaný povrch bude plynule napojen na stávající přilehlé povrchy/napojení v intravilánu na min vzdálenost 1 m a v extravilánu na vzdálenost 3 – 5 m, pracovní spáry budou zaříznuty a zality záливkovou hmotou.

Příčné sklony zůstávají zachovány, v přímé střešovité sklon 2,5%, v obloucích jednostranné klopení, respektující stávající. Krajnice budou upraveny šterkodrtí (dosypány a zhutněny) a spádovány ve sklonu 8% od vozovky.

Stavba bude realizována na stávajících pozemcích a nedojde ke změně jejich užívání. Předpokládaná doba výstavby je odhadována na 6 měsíců, odvíjet se však bude od vybraného dodavatele stavby a jeho časového harmonogramu prací.

Stavbu je možné s ohledem na zvolenou technologii opravy provádět kyvadlově po polovinách vozovky po jednotlivých etapách. Tam kde to bude možné si zhotovitel stavby pro plynulejší a bezpečnější provádění stavby může projednat úplnou uzavírku. Prováděcí firma si zajistí detailní výkresy DIO s konkrétním vyznačením jednotlivých dopravních značek a přesné termínové délky omezení v provozu. Dále pak si zajistí projednání s dotčenými orgány, hlavně pak Policií ČR, jednotkami IZS a provozovateli hromadné dopravy (POVED).

**b) Údaje o stavebníkovi**

Obchodní jméno:	<b>Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, p.o.</b>
Místo registrace – sídlo:	Škroupova 18, 306 13 Plzeň
IČO:	72053119
DIČ:	CZ72053119
E-mail:	suspk@suspk.cz
Číslo zakázky objednatele:	8500008634
Kontaktní osoba:	Radek Kadlec
	tel. +420376333920
	email: <a href="mailto:radek.kadlec@suspk.eu">radek.kadlec@suspk.eu</a>

**c) Údaje o zpracovateli dokumentace**

Obchodní jméno:	<b>SG Geotechnika a.s.</b>
Místo registrace – sídlo:	Geologická 988/4, 152 00 Praha
IČO:	41192168
DIČ:	CZ 41192168
E-mail:	<a href="mailto:info@geotechnika.cz">info@geotechnika.cz</a>
Spisová značka:	B 992 vedená u Městského soudu v Praze
Číslo zakázky zhotovitele:	24.0063.262Z24
Hlavní projektant:	Václav Fiala ( <i>autorizovaný technik v oboru dopravní stavby, nekolejová doprava e.č. 0201509</i> )
Kontaktní osoba:	Václav Fiala
	Částkova 1977/73, 326 00 Plzeň
	tel. +420721862269
	email: <a href="mailto:vaclav.fiala@geotechnika.cz">vaclav.fiala@geotechnika.cz</a>

**2. Členění stavby na objekty a technická a technologická zařízení**

Stavba bude rozdělena na 5. etap, které je možné realizovat odděleně.  
Stavba nebude členěna na objekty a neobsahuje technická a technologická zařízení.

**3. Seznam vstupních podkladů**

- Polohopisné a výškopisné zaměření předmětného území z 04/2024, provedla firma GEODÉZIE JIHOZÁPAD s.r.o.
- Mapové podklady, katastrální mapy.
- Vyjádření správců inženýrských sítí.
- Zpráva z diagnostického průzkumu, stanovení PAU a posouzení stavu vozovky z 05/2024, provedla firma ESLAB, spol. s.r.o.
- Projednání projektu s objednatelem.
- Prohlídka zájmového území s fotodokumentací.

Vypracoval: Václav Fiala, 10/2024