

# TECHNICKÁ ZPRÁVA

---

## IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

### a) Označení stavby:

Název stavby : **III/2302, III/2303 A III/19837  
HOLUBÍN, PÍSTOV - OPRAVA**

Místo stavby : **Holubín, Pístov**

Kraj : **Plzeňský**

Okres : **Tachov**

Katastrální území : **Dolní Kramolín, Holubín, Pístov**

### b) Stavebník:

Investor : **SÚS Plzeňského kraje, p.o.**

Adresa : **Koterovská 162, 306 13 Plzeň**

IČO : **72053119**

### c) Projektant:

Název : **Projekční kancelář Rojt**

Projektant : **Ing. Jaroslav Rojt**

Adresa : **Vodní 27, 344 01 Domažlice**

IČO : **12285447**

Zaměření : **Autorizovaný inženýr pro dopravní stavby**

Číslo autorizace : **ČKAIT 0200225**

### d) Údaje o dokumentaci:

Stupeň : **Dokumentace pro provádění stavby DPS**

Datum zpracování PD : **VIII/2019**

## **A – Úvodem**

Projektová dokumentace na výše uvedenou akci byla zpracována na základě objednávky investora, tj. Správy a údržby silnic Plzeňského kraje, p.o., s požadavkem zpracovat projektovou dokumentaci pro provádění stavby, a to na opravu krytu silnic III/2302, III/2303 a III/19837.

Technický návrh je vypracován na základě konzultací s investorem, mapování současného stavu a provedené pochůzky po trase. Požadavky z těchto jednání jsou zpracovány do předložené podoby dokumentace.

## **B – Všeobecné údaje**

Výše uvedené komunikace vykazují v předmětném úseku rozsáhlé poruchy krytu, včetně hloubkové koroze obrusné vrstvy, vyjetých kolejí, výtluků a trhlin, způsobených zejména dopravním zatížením komunikace, povětrnostními vlivy a stářím vozovky se stávajícím živičným krytem na konci jeho životnosti. Na základě předložených skutečností byly uvedené komunikace určeny k opravě krytu.

## **C – Použité výchozí podklady**

Výchozím podkladem pro zpracovanou dokumentaci bylo délkové a šířkové zaměření současného stavu se zanesením aktuálních vlastnických hranic.

## **D – Technické řešení**

### **Rozsah úpravy**

#### Sil. III/2302 a III/2303

Začátek opravy silnice III/2302 a rovněž začátek staničení je situován v místě pracovní spáry na komunikaci cca 500 m za křižovatkou se sil. III/19836. Oprava je dále vedena proti směru pasportního staničení ke křižovatce se sil. III/2303, kde končí a začíná oprava silnice III/2303, ta je vedena na konec obce Holubín. Přesné vedení trasy uvedené silnice je patrné ze situace. Délka opravovaného úseku je 1060 m.

#### Sil. III/19837

Začátek opravy silnice III/19837 a rovněž začátek staničení je situován v místě konce rozjezdu křižovatky se sil. III/19836. Oprava je dále vedena po směru pasportního staničení přes obec Pístov a končí za křižovatkou s účelovou komunikací ve staničení km 1,610<sup>00</sup>. Přesné vedení trasy uvedené silnice je patrné ze situace. Délka opravovaného úseku je 1610 m.

### **Způsob úpravy**

Zmíněná rekonstrukce krytu je provedena v jednotné technologii. V celé trase před zahájením stavebních prací provede dodavatel odstranění bláta, prachu a příp. hlinitého nánosů z povrchu živičného krytu vozovky, seříznutí krajnic a vymytí stávajícího krytu vodou.

Dále bude provedena výsrava výtluků asfaltovým betonem a spojovací postřik PS-C v množství 0,4 kg/m<sup>2</sup> (ČSN 73 6129). Poté bude provedena pokládka asfaltového betonu hrubozrnného ACL 16 + (ČSN EN 13108-1) s funkcí vyrovnávky v  $\varnothing$  tloušťce 60 mm. Následně bude aplikován spojovací postřik PS-C v množství 0,4 kg/m<sup>2</sup> (ČSN 73 6129). Na takto připravený podklad bude provedena obrusná vrstva z asfaltového betonu střednězrnného ACO 11 + (ČSN EN 13108-1) v tloušťce 50 mm.

Na začátku a na konci úseku je třeba zajistit plynulé navázání nové úpravy na starou vozovku. V místě napojení se odstraní živičný kryt v celé šířce stávající vozovky v tl. cca 100 mm na délku min. 5 m. Plynulé napojení nivelety se provede v délce 15 m od styčné spáry.

Styčné plochy dříve provedených asfaltových vrstev a plochy v místě napojení na odříznutý asf. kryt se opatří asfaltovou zálivkou, případně rovnoměrnou vrstvou asfaltového pojiva.

Součástí stavby bude rovněž povrchová úprava všech navazujících sjezdů a rozjezdů křižovatek, která je nezbytná k odstranění výškové difference, vzniklé navýšením nivelety komunikace.

Krajnice budou po položení krytu dosypány a zpevněny ve stávající šířce šterkodrtí fr. 0/32 v tloušťce 80 mm.

Asfaltové směsi nesmějí být pokládány za deště a je-li na podkladu souvislý vodní film, sněh nebo led. Nejnižší přípustná teplota vzduchu při pokládce obrusné vrstvy je 5°C a minimální průměrná teplota vzduchu za posledních 24 h 3°C. Veškeré stavební postupy a materiály musí odpovídat technicko kvalitativním podmínkám staveb pozemních komunikací.

### **Šířkové uspořádání**

Dotčené komunikace mají v předmětném úseku proměnné šířkové uspořádání. Nová úprava krytu bude provedena ve stávající šířce vozovky, tj. ~ 4,0 m.

## **E – Provádění stavby**

Při provádění stavebních prací na opravě krytu vozovky je nutné respektovat směrnice pro zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích při provádění prací za provozu. Dále je nutné dodržovat všechny bezpečnostní předpisy a výnosy při provádění vlastních stavebních prací.

Při provádění stavebních prací na rekonstrukci vozovky je nutné respektovat směrnice pro zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích při provádění prací za provozu. Dále je nutné dodržovat všechny bezpečnostní předpisy a výnosy při provádění vlastních stavebních prací.

## **F – Bezpečnost práce, ochrana zdraví**

Pracovníci jsou povinni dodržovat při práci všeobecná pravidla bezpečné práce, hygieny při práci, používat předepsané ochranné pomůcky a musí splňovat podmínky zdravotní způsobilosti.

Organizace, provádějící stavební práce, musí mít zpracován individuální technologický postup pro jednotlivé činnosti z hlediska bezpečnosti práce podle svých podmínek (vybavenost mechanismy, druhu prováděných prací, kategorie udržované PK apod.), který musí být v souladu s ustanoveními zákoníku práce č. 262/2006 Sb. (§103, odst. 2 a 3), zákona č. 309/2006 Sb., nařízení vlády č. 591/2006 Sb. a platnými předpisy BOZP. Pracovníci musí být s touto dokumentací seznámeni v rozsahu, který se jich týká.

Obsluhy stavebních mechanismů, silničních strojů a zařízení musí být prokazatelně, teoreticky i prakticky seznámeny s jejich činností, obsluhou i údržbou. Tam, kde je to předepsáno musí mít příslušné oprávnění k jejich obsluze. Bezpečnost při práci s jednotlivými mechanismy je třeba zajistit dodržováním návodu pro obsluhu. Opravy a údržbu mechanismů lze provádět jen jsou-li v klidu. Stavební mechanismy, silniční stroje a zařízení musí být v přepravní poloze zajištěna.

Pro práci na dálnicích, silnicích pro motorová vozidla a ostatních silnicích I. třídy, k nimž má příslušnost k hospodaření ŘSD ČR platí Směrnice generálního ředitele č. 37/2003, kterou je třeba přiměřeně aplikovat i na ostatní silnice a pozemní komunikace.

## **G – Zařízení staveniště**

Bude určeno na základě dohody provádějící firmy s investorem při předání staveniště.

## **H – Skládky, odpadový materiál**

Likvidaci všech druhů odpadů zajistí původce odpadu, tj. zhotovitel stavby tak, aby byla dodržena ustanovení zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech v platném znění a další příslušné vyhlášky vč. všech novel. Doporučuje se maximální využití odpadů k recyklaci. Veškeré odpady budou likvidovány na místně příslušné skládce s potřebným oprávněním k likvidaci. Odfrézovaný asfaltobetonový kryt bude z části použit na zpevnění krajnic a sjezdů, zbytek bude odvezen a uložen na skládce živých materiálů. Odstraněný asfaltobetonový kryt může být dále zpracován jako recyklovatelná surovina pro výrobu asfaltobetonových směsí. Při provádění zemních prací budou odstraněné podkladní vrstvy komunikace (štěrk, štět) odvezeny na skládku stavebních sutí. Zemina a hlinitý materiál (kód 17 05 01 kategorie O) získaný při zemních pracích bude použit k provedení terénních úprav v okolí komunikace a zpevněných ploch. Přebytek bude předán k využití osobě oprávněné k jejímu převzetí, případně bude její další využití předem projednáno s odborem životního prostředí MěÚ Tachov. Veškerý další přebytečný materiál bude odvezen na řízenou skládku odpadu.

## **I – Závěr**

Dokumentace byla vypracována podle platných norem a předpisů. Rozpracovaná projektová dokumentace byla projednána a odsouhlasena investorem akce.