

## TECHNICKÁ ZPRÁVA

### A. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název stavby: HOLOUBKOV – II/605 PRŮTAH – 1.etapa  
Stavební objekt: 102 – CHODNÍK PODÉL SILNICE II/117  
Katastrální území: Holoubkov  
Kraj: Plzeňský  
Stupeň PD: Projektová dokumentace pro provádění stavby  
  
Objednatel: Správa a údržba silnic Plzeňského kraje  
Koterovská 162  
326 00 Plzeň  
a  
Obec Holoubkov  
Holoubkov 48  
338 01 Holoubkov  
  
Zhotovitel: Zítek – IP projekt s.r.o.  
Adresa: Částkova 55, 326 00 Plzeň  
IČO: 290 83 036  
Ing. Petr Zítek  
autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby

### B. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

#### B1. Úvod

Projektová dokumentace řeší 1.část průtahu silnice II/605, který vede celou intravilánovou částí obce Holoubkov, 1.etapa začíná cca 61 m za křižovatkou se siln. III/2341 (směr Těškov resp. Medový Újezd) a končí na konci obce Holoubkov směrem Mýto.

Stavební objekt řeší novostavbu případně rekonstrukci stávajících chodníků podél řešeného průtahu a podélných parkovacích pruhů, včetně napojení všech místních komunikací na průtah v nezbytném rozsahu a také stavební úpravy některých navazujících účelových komunikací a parkovišť.

#### B2. Popis stávajícího stavu

Vozovka uvedené silnice má v průtahu obcí převážně intravilánový charakter, kromě posledního úseku, kde převládá extravilánový s krajnicemi, příkopy a bez chodníků. Chodníky jsou v části průtahu od začátku 1.etapy a to po obou stranách. Povrch vozovky je ve špatném technickém stavu, s mnoha poruchami živičného krytu, který je vyvolán především špatným provedením uložených inž. sítí do vozovky.

Z hlediska pohybu chodců je nejdůležitější úsek navazující na prostor před základní školou.

#### B3. Výchozí podklady

Projektová dokumentace byla vypracována na základě následujících podkladů:

- územní rozhodnutí – MeRo/2383/OST/15 Dvo ze dne 30.11.2016
- stavební povolení
- projekt pro stavební povolení
- vyjádření správců inž. sítí
- zpráva o posouzení stavu vozovky – SIS s.r.o. 09/2014
- katastrální mapy, výpisy vlastníků dotčených pozemků
- geodetické výškopisné a polohopisné zaměření
- ostatní mapové podklady
- projednání s dotčenými orgány státní správy a správci inž. sítí

- pro zpracování dokumentace byly použity ČSN platné v oboru silničního stavitelství a další předpisy

V bezprostředním prostoru staveniště se nacházejí podzemní inž. sítě technického vybavení - jsou orientačně zakresleny v situaci.

Kromě ochranných pásem podzemních a nadzemních inženýrských vedení, nezasahuje stavba do jiných ochranných pásem.

## C. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

### C1. Rozsah úpravy

Komunikace (průtah siln. II/605) je navržena v celkové délce 615 m. V rámci stavby budou napojeny všechny stávající místní a účelové komunikace, formou chodníkového přejezdu a stávající vjezdy do okolních nemovitostí.

Pravostranný chodník je navržen od začátku úpravy (č.p. 9) a ukončen za propustkem přes Hůrský potok, s napojením na nově navržené parkoviště u vjezdu k Holoubkovskému rybníku, toto parkoviště má celkovou kapacitu 11 míst, z toho 1 vyhrazené pro tělesně postižené. Podél pravé strany vozovky jsou navrženy podélná parkovací místa – celkem 7 míst, v úsecích kde to je možné s ohledem na umístění stávajících vjezdů.

Levostranný chodník je navržen od začátku úpravy (resp. od konce stáv. parkoviště za hotelem Bělohávek) a ukončen až za poslední zastavbou směr Mýto, poslední úsek chodníku je novostavba.

V prostoru před hasičskou zbrojnicí je navrženo parkoviště pro osobní vozidla, v celkovém počtu 17 míst, z toho 1 vyhrazené pro tělesně postižené. Podél levé strany vozovky jsou navrženy podélná parkovací místa – celkem 5 míst, v úsecích kde to je možné s ohledem na umístění stávajících vjezdů.

Součástí stavby je rovněž úprava stávajícího oplocení, podél celé délky pozemku p.č. 213, z důvodu návrhu nového chodníku.

### C2. Šířkové uspořádání

Oboustranné chodníky základní šířky 2,0m (min. šířka 1,5 m) a jednostranným parkovacím pruhem š. 2,2 m (min. 2,0 m) se základní délkou parkovacího místa 5,75 m. Parkoviště s kolmým stáním mají základní šířku 2,5 m (krajní stání zvětšené o 0,25 m), místa vyhrazená pro tělesně postižené š. 3,5 m a délku 4,5 m s možností přesahu do trávnickové plochy. Komunikace mezi parkovišti má šířku 6,0 m.

### C3. Niveleta vozovky

Podélné sklonky jsou patrné z PD a vycházejí ze stávajícího podélného sklonu vozovky, pouze v úsecích s nově navrženým chodníkem dochází k výškové úpravě tak, aby zůstaly zachovány úrovně vjezdů a vchodů na přilehlé parcely. Podélný sklon chodníku nepřevyšuje cca 6,0 %.

### C4. Příčné sklonky

Chodníky jsou navrženy s dostředným příčným sklonem 2,0% (1%) směrem k vozovce.

### C5. Konstruktivní vrstvy

Jednotlivé konstrukční vrstvy jsou patrné z výkresové dokumentace:

- chodníky pro pěší ze zámkové dlažby z cementobeton. tvarovek tl. 60 mm (přírodní barvy)
- stávající chodníky na levé straně vozovky budou předlážděny za použití stávajících tvarovek
- vjezdy a chodníkové přejezdy ze zámkové dlažby z cementobeton. tvarovek tl. 80 mm (přírodní barvy)
- parkovací místa ze zámkové dlažby z cementobeton. tvarovek tl. 80 mm (barvy antracit – černošedá, jednotlivá místa oddělená barvou přírodní - šedou)
- obrubníky jsou navrženy v celém rozsahu betonové, základní převýšení obrubníku je 10 cm, v místech bezbar. úprav sníženo na 2 cm, v místech chodníkových přejezdů a vjezdů navrženo 2 cm, obrubníky jsou doplněny přídlažbou z betonové tvarovky 20/10/8 cm
- bezbarierově provedené úpravy chodníků v místech pro přecházení jsou doplněny varovnými pásy š. 400 mm (snížený obrubník s výškou menší než 80 mm nad poježděným pásem musí být opatřen varovným pásem) a odsazeným signálním pásem š. 800 mm (tam kde to umožňuje šířka

chodníku) pro nevidomé ze speciálních tvarovek s výstupky v barvě červené (musí mít výrazně odlišnou strukturu a charakter povrchu odlišujícího se od okolí, vnímatelné slepeckou holí a nášlapem při dodržení barevného kontrastu vůči okolí – dle vyhl. č. 398/2009 Sb.

- chodník je oddělen od trávníku betonovým obrubníkem š.80 mm, v místě vodící linie s převýšením 60 mm
- Při výstavbě je nutné dodržet následující podmínky, které vyplývají z příslušné vyhlášky a dále z projektové dokumentace stavby:

Komunikace pro pěší jsou řešeny tak, aby byla důsledně dodržena vodící linie pro zrakově postižené osoby – konkrétně se jedná o záhonový obrubník s převýšením 60 mm, případně podezdívku plotu nebo stěnu budovy. Překážky na komunikacích pro pěší, zejména stožáry veřejného osvětlení, dopravní značky, stromy, telefonní automaty musí být osazeny tak, aby byl zachován průchozí profil šířky nejméně 1500 mm, tuto hodnotu lze snížit až na 900 mm u technického vybavení komunikací a svislého dopravního značení. Přerušení přirozené vodící linie lze nejvýše na vzdálenost 8000 mm, jinak musí být doplněno vodící linií umělou.

Povrch chodníků, schodišť, šikmých ramp a podlah vnitřních komunikací musí být rovný, pevný a upravený proti skluzu. Hodnota součinitele smykového tření musí být nejméně 0,6, u šikmých ramp pak  $0,6 + \tan \alpha$ , kde  $\alpha$  je úhel sklonu rampy.

Překážky na komunikacích pro pěší musí mít ve výši 1100 mm pevnou ochranu (tyč zábradlí, horní díl oplocení) a ve výši 100 až 250 mm zarážku pro slepeckou hůl (spodní tyč zábradlí, podstavec), sledující půdorysný průmět překážky, popřípadě lze odsunout zarážku za obrys překážky nejvýše o 200 mm.

#### C6. Odvodnění

Odvodnění vozovky i přilehlých chodníků je navrženo do nových uličních vpustí - viz SO 101 komunikace.

V rámci SO 102 budou realizovány 2 uliční vpustě č. 24, 25 sloužící pouze pro odvodnění místních komunikací.

- součástí PD je i výměna všech poklopů na stávajících šachtách kanalizace v chodnících, jednak proto, že jsou staré a v různém provedení, a jednak proto, že se budou muset výškově vyrovnat vzhledem k výšce nově navržené zámkové dlažby, předpokládá se výměna nejen za nové poklopy a vyrovnávací kroužky, ale i přechodové desky, neboť mnohé šachty (minimálně jejich vrchní část) budou ve špatném stavebním stavu (bude upřesněno v rámci AD přímo na stavbě) a bude je tak nutné opravit před usazením nového poklopu, poklopy navržené betonové plně
- součástí PD je také zaslepení stávajících přípojek uličních vpustí ze silnice II/605, které se budou rušit a nahrazovat jinými, přípojky je nutné minimálně zabetonovat

#### C7. Zemní práce

Vzhledem k předpokládanému výskytu zeminy v aktivní zóně především v místě nově budované a rekonstruované vozovky, je možné že bude muset být provedena sanace podloží v některých úsecích, tato sanace bude provedena pouze v případě, že předpokládaný výskyt nevhodné případně namrzavé zeminy bude na stavbě potvrzen a zároveň nebude dosaženo na zemní pláni min.  $E_{def2} \geq 45 \text{ MPa}$ ,  $E_{def2}/E_{def1} < 2,0$ .

Jako nejvhodnější varianta připadá v úvahu výměna nevhodné zeminy za zeminu nenamrzavou a vhodnou do podloží komunikace v tl. cca 500 mm (nutno upřesnit v rámci autorského dozoru stavby), v rámci PD se předpokládá výměna zeminy v aktivní zóně realizovat z vhodné kamenito-píščito-štěrkovité sypaniny (např. drcené kamenivo frakce 0-150/250 mm), ukládané a hutněné ve dvou vrstvách. Posledních cca 5 cm aktivní zóny doporučujeme realizovat ze ŠD frakce 0-32 mm pro dosažení požadované rovinatosti zemní plně.

Případnou výměnu zeminy nutno provádět ve vhodných klimatických podmínkách (v co největší míře zamezit přístupu vody do podloží).

Zvláštní pozornost je třeba věnovat zásypům rýh, pokud stávající výkopový materiál nebude vyhovovat z hlediska zpětného použití do zásypů tak, aby bylo dosaženo požadovaných hodnot zhutnění na zemní pláni vozovky, je třeba nevhodný materiál nahradit materiálem vhodným. Tato případná výměna musí být odsouhlasena stavebním dozorem a projektantem stavby.

**C8. Inženýrské sítě**

V prostoru stavby se nacházejí následující inž. sítě:

- kabely telefonní sítě
- plynovod
- vodovod
- kanalizace
- el. kabely NN
- kabely veřejného osvětlení

Před zahájením stavebních prací je nutné provést vytýčení všech podzemních inž. sítí včetně přípojek.

**C9. Dopravní značení**

Trvalé svislé a vodorovné značení bude provedeno dle výkresové dokumentace, případně dle změn, které budou stanoveny Policií ČR a příslušného odboru dopravy - viz SO 101 komunikace.

**C10. Bezpečnostní zařízení**

Stávající silniční zábradlí před školou bude demontováno a znovu osazeno dle nově navrženého obrubníku, ve vzdálenosti 0,5 m od okraje vozovky, zábradlí bude osazeno jako odnímatelné.

Na vtokové straně propustku přes Hůrský potok, bude osazeno zábradlí v délce vždy 2 m po obou stranách koryta, které bude navazovat na zábradlí navržené na římse propustku a bude končit cca u stávajících plotů. Zábradlí bude provedeno výšky 1,10 m nad přilehlým terénem dle výkresové dokumentace, povrchová úprava žárovým zinkováním.

**C11. Oplocení**

Součástí PD je úprava resp. výměna oplocení sousedního pozemku stavby – p.č. 315/3, z důvodu návrhu chodníku podél stávajícího oplocení, které je výškově osazeno níže než navržený chodník. Součástí je rovněž demolice stávajícího oplocení a nahrazení novým oplocením s podezdívkou, která vyrovnává výškový rozdíl stávajícího terénu na pozemku a úroveň navrženého chodníku.

Nové oplocení bude provedeno v délce 44,4 a 41,6 m, součástí úpravy nejsou stávající vrata – vjezd na pozemek.

**Bourací práce**

Stávající oplocení bude demontováno a vybouráno včetně případné podezdívky.

**Zemní práce**

Budou provedeny výkopy pro betonové pasy a patky sloupků, rýha šířky 500 mm a hloubky min. 800 mm.

**Základy**

Základy plotu jsou navržené jako betonové pasy šířky 500 mm z prostého betonu C12/15. Základová spára musí být v nezamrzlé hloubce minimálně 0,6-0,8 m. Do základů se při betonáži zakotví svislá výztuž profil C12 po 200 mm.

**Podezdívka**

Bude vyzděna ze tří vrstev betonových tvarovek kladených na vazbu. Ke zdění bude použita směs dodávána výrobcem, dutiny tvárnic jsou vyplněny betonem C 20/25. Na horní vrstvu podezdívky se položí plotová stříška.

**Sloupky**

Jsou navrženy ocelové a budou postaveny v pravidelných osových vzdálenostech dle výkresové dokumentace se zakotvením do podezdívky. Sloupky a vzpěry jsou oboustranně žárově zinkovány. Vzpěra je včetně nutného uchycení na sloupek, řešeno speciálním hákovým šroubem, který zajistí pevný spoj se sloupkem. Sloupek je dodáván včetně plastové čepičky.

**Plotové výplně**

Mezi sloupky bude nataženo drátěné poplastované pletivo se zapleteným napínacím drátem nahoře a dle

- průměr drátu: 2,5 mm po poplastování (napínací drát 3,5 mm)
- velikost oka: 50 x 50 mm
- výška 150 cm

**Terénní úpravy a vysazování zeleně**

Budou provedeny jemné úpravy okolního terénu dotčeného stavbou. Staveniště bude uvedeno do původního stavu, včetně osetí travou.

**D. ZVLÁSTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY**

Realizace bude prováděna jednak s úplným omezením veřejného provozu, jednak za částečného omezení veřejného provozu, po polovinách se řízením provozu dočasným svislým dopravním značením a mobilními semaforey, dle navrženého DIO. V průběhu výstavby budou pro zajištění staveništní dopravy využívány pouze komunikace k tomu určené.

Práce na SO 101 budou realizovány v prostoru ochranných pásem podzemních inženýrských vedení. Práce v těchto ochranných pásmech budou prováděny po vytýčení sítí a stanovení podmínek správců pro provádění prací v těchto ochranných pásmech.

**Vybraný zhotovitel stavby je povinen dodržet podmínky jednotlivých správců sítí, které jsou součástí vydaných podkladů o existenci, nebo jsou vydány v rámci vyjádření projektové dokumentace.**

**Vybraný zhotovitel si před zahájením stavebních prací zajistí aktualizaci vyjádření všech správců sítí.**

V dostatečném předstihu budou o provádění prací a omezení dopravy v rámci jednotlivých etap výstavby informovány veškeré složky IZS, provozovatel linek veřejné autobusové dopravy (ČSAD) a vlastníci a uživatelé navazujících objektů a pozemků.