

## TECHNICKÁ ZPRÁVA

### **A. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE**

Název stavby: MILEVSKO – OPRAVA KOMUNIKACÍ V UL. ŠVERMOVA – 3.ETAPA

Stavební objekt: 103 – KOMUNIKACE – 3.etapa  
106 – CHODNÍKY – 3.etapa  
(dle původní PD zpracované firmou Pragoprojekt)

Katastrální území: Milevsko

Kraj: Jihočeský

Stupeň PD: projektová dokumentace pro provádění stavby

Objednatel: Město Milevsko  
nám. E. Beneše 420  
399 01 Milevsko

Zhotovitel: Zítek – IP projekt s.r.o.  
Adresa: Částkova 55, 326 00 Plzeň  
Ing. Petr Zítek  
autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby č.a. 0200235

### **B. ZÁKLADNÍ ÚDAJE**

#### B1. Úvod

Součástí tohoto objektu je rekonstrukce další části ulice Švermovy navazující na 2. etapu tj. od křižovatky s ulicí Pod Zvíkovcem na konec města za křižovatkou s ulicí Na Cukavě. Celková délka úplné rekonstrukce komunikace je 462 m.

Projekt řeší vlastní vozovku včetně chodníků a všech stávajících křižovatek. Součástí stavby je rovněž řešení odvodnění všech zpevněných ploch. Komunikace pro pěší jsou navrženy tak, aby byly v souladu s vyhláškou č. 398/2009 o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbarierové užívání staveb.

#### B2. Popis stávajícího stavu

Zájmové území se nachází na západním okraji města Milevsko. Jedná se o kompletní rekonstrukci silnice III/10542 (ulice Švermova) v úseku od křižovatky s ulicí Pod Zvíkovcem. Stavba navazuje na 2.etapu, která byla realizována v letošním roce.

Řešené území je svažité, nadmořská výška dané lokality se pohybuje od 480 – 500 m n.m.

Povrch vozovky je živičný, chodníků převážně živičných. Obrubníky jsou betonové, převýšení obrubníků je místy minimální.

#### B3. Výchozí podklady

Projektová dokumentace byla vypracována na základě následujících podkladů:

- vyjádření správců inž. sítí
- projekt pro územní řízení
- katastrální mapy, výpisy vlastníků dotčených pozemků
- geodetické výškopisné a polohopisné zaměření
- ostatní mapové podklady
- projednání s dotčenými orgány státní správy a Policií ČR
- pro zpracování dokumentace byly použity ČSN platné v oboru silničního stavitelství a další předpisy

### **C. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ**

#### C1. Rozsah úpravy

Celková délka úplné rekonstrukce komunikace je 462 m.

## C2. Šířkové uspořádání

Šířkové uspořádání vozovky místní komunikace vychází ze základní intravilánové kategorie místní komunikace MO2 10.5/6.5/50. V celé délce řešené komunikace má vozovka základní šířku 5,5 m mezi obrubníky s rozšíření ve směrových obloucích dle možností daných stávající zástavbou. Šířkové uspořádání navazuje na předchozí etapu.

V celé délce je navržen oboustranný chodník pro pěší základní š. 2,0 m, s minimální šířkou 1,5m.

## C3. Niveleta vozovky

Niveleta vozovky kopíruje přibližně stávající vozovku, s drobnými úpravami v rozsahu max.  $\pm 5$  cm vyvolané v místě napojení jednotlivých vjezdů a vchodů a křižovatek. Max. podélný sklon je 6,5%, ve zbylém úseku se podélný sklon pohybuje cca 2,2-5,0%.

Chodníky mají shodný podélný sklon s vozovkou, v místech bezbariérových úprav pro chodce je max. podélný sklon 8,33 % (1:12).

## C4. Příčné sklony

Příčný sklon vozovky vychází ze základního střešovitého sklonu 2,5%, kromě jednostranného sklonu ve směrovém oblouku.

Chodníky a parkovací podélné pruhy jsou navrženy s dostředným příčným sklonem 2,0% (1%).

## C5. Konstruktivní vrstvy

Jednotlivé konstrukční vrstvy jsou patrné z výkresové dokumentace.

- vozovka má kryt živičný, obrusná vrstva z asfaltového betonu
- chodníky pro pěší ze zámkové dlažby z cementobeton. tvarovek tl. 60 mm (přírodní barvy)
- vjezdy a parkovací pruhy ze zámkové dlažby z cementobeton. tvarovek tl. 80 mm (přírodní barvy)
- autobusový záliv – dlažba z velké dlažební kostky 14/16 řádková skladba
- obrubníky jsou navrženy v celém rozsahu betonové, základní převýšení obrubníku je 12 cm, v místech bezbar. úprav sníženo na 2 cm, v místech vjezdů navrženo 4 cm, obrubníky jsou doplněny přídlažbou z betonové tvarovky 20/10/8 cm
- podél nástupní hrany autobusového zálivu je navržen speciální nájezdový obrubník betový pro autobusové zastávky typ „Kaselský“ s převýšením 20 cm
- podél nástupní hrany autobusové zastávky bude položen proužek (bezpečnostní odstup) š. 0,4 m v barvě červené (z tvarovek z normálním povrchem) kladený podélně na vazbu
- v místě označnicku zastávky je v chodníku doplněn signální pás š. 0,8 m kolmo na nástupní hranu, pro nevidomé ze speciálních tvarovek s výstupky v barvě červené
- bezbariérově provedené úpravy chodníků jsou doplněny varovnými pásy š. 400 mm (snížený obrubník s výškou menší než 80 mm nad pojižděným pásem musí být opatřen varovným pásem), místo pro přecházení odsazeným signálním pásem š. 800 mm, 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 záhonovým obrubníkem, v místě vodící linie s převýšením 6 cm
- 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.

## C6. Odvodnění

Odvodnění vozovky a ostatních ploch je navrženo do nových uličních vpustí, zaústěných do nových přípojek na nově navržené dešťové kanalizaci. Nové vpustě jsou navrženy typové betonové DN

450/150, se sifonem. Vpustě budou zakryté litinovou mříží, vzhledem k šířkovému uspořádání vozovky rozměru 300x500 mm. Přípojky vpustí jsou z kanalizačních trub PVC DN 150. Celá přípojka včetně napojení a vpusti bude provedena dle výkresové dokumentace.

Kanalizační přípojka bude prováděna do pažené rýhy. Na dně rýhy bude provedeno lože ze štěrkopísku, potrubí bude následně obsypáno pískem. Zásyp rýhy bude prováděn po vrstvách a řádně hutněn. Stavba bude prováděna za uzavírky, v rámci celé stavby, výkopový materiál bude dočasně deponován podél rýhy.

Všechny stávající poklopy a šoupata, ve vozovce i mimo ni v rozsahu stavby, budou výškově upraveny na novou niveletu.

#### C7. Zemní práce

Provádění výkopových prací se řídí normou ČSN 736133 – Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací.

Před započítím vlastních výkopových prací je nutno provést odfrézování stávajícího živichého krytu vozovky, resp. odstranění stávajících povrchů zpevněných ploch v rámci projektované stavby.

Vzhledem k neprovedení posouzení zeminy v aktivní zóně, je možné že bude muset být provedena sanace podloží v místech kde se rozšiřuje stávající konstrukce vozovky, 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.  $E_{def2} \geq 45$  MPa,  $E_{def2}/E_{def1} < 2,0$ . Poněvadž zlepšení podložní zeminy např. vápěním je v tomto případě nevhodné (prašnost v zástavbě, povrch znaky inž. sítí – nemožnost provádět vápění strojně), připadá v úvahu výměna nevhodné zeminy za zeminu nenamrzavou a vhodnou do podloží komunikace v tl. cca 300-500 mm (nutno upřesnit v rámci autorského dozoru stavby). 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 podzemní inž. sítě:

- kabely telefonní sítě
- plynovod NTL
- vodovod
- kanalizace
- el. kabely NN, VN
- kabely V.O.

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

#### C9. Vytyčení stavby

Všechny výškové kóty uvedené v PD jsou uvedeny ve výškovém systému Balt p.v. . Vytyčení osy komunikace je patrné z výkresové dokumentace, všechny hlavní body jsou uvedeny v pravoúhlých souřadnicích, souřadnicového systému JTSK.

#### C10. Dopravní značení

Trvalé svíslé a vodorovné značení bude provedeno dle výkresové dokumentace, případně dle změn, které budou stanoveny Policií ČR OŘ Písek a příslušného odboru dopravy.

Vodorovné dopravní značení bude provedeno v bílé barvě – hladký plast.

Dopravní značky musí být umístěny viditelně a provedeny v souladu s vyhláškou č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a dle TP 65 – Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích.