
Technická zpráva

1 Identifikační údaje stavby

1.1 Stavba

Název stavby: Stavební úpravy ulice Valy v Třeboni – projektová dokumentace

Stavební objekt: SO 101 Komunikace a zpevněné plochy

Místo stavby: Třeboň

Druh stavby: Rekonstrukce ulice

1.2 Objednatel dokumentace

Název: Město Třeboň
Palackého náměstí 46/II
379 01 Třeboň

1.3 Zhotovitel dokumentace - projektant

Ing. František Stráský – Atelier SIS
Ing. Martina Stráská
U Malše 20
370 01 České Budějovice

2 Základní údaje charakterizující stavbu

2.1 Předmět stavebního objektu

Předmětem stavby je rekonstrukce ulice Valy v celém rozsahu. V převážném rozsahu bude zachován stávající uliční profil. Uspořádání ulice je navrženo jako pěší zóna - funkční podskupina D1 – komunikace se smíšeným provozem. Součástí stavby je odvodnění zpevněných ploch – nové uliční vpusti budou přípojkou DN 150 mm svedeny do nové dešťové kanalizace. Stavba dále řeší výstavbu kanalizace splaškové, vodovodu včetně přípojek a veřejného osvětlení. Území stavby se nachází v intravilánu města Třeboň. Jedná se o stavbu trvalou.

Územím stavby je ulice Valy v Třeboni včetně celého prostranství s vytvořením max. množství parkovacích stání, katastrální území Třeboň. Území výstavby je ohraničeno zástavbou.

Využití území v současnosti je v převážném rozsahu ostatní plocha – silnice / ostatní komunikace.

2.2 Popis stavebního objektu

SO 101 Komunikace a zpevněné plochy

Směrové uspořádání

Území stavby se nachází v intravilánu města Třeboň.

Stavba je rozdělena na 3 větve:

- Větev A 112,13 m
- Větev B 43,94 m
- Větev C 14,44 m.

Začátek úpravy větve A bude na okraji nově zrekonstruované části za branou z Trocnovského náměstí. Konec úpravy bude před vchodem pro pěší do parku. Celková délka úpravy větve A činí 112,13 m. Trasa je tvořena třemi směrovými oblouky (prostými kruhovými) o $R_1 = 5$ m; $R_2 = 60$ m a $R_3 = 43,25$ m. Trasa je navržena funkční podskupiny D1 – komunikace se smíšeným provozem (pěší zóna). Vjezd a výjezd do ulice Valy je z pěší zóny z Trocnovského náměstí. Na začátku úpravy vlevo bude zřízeno celkem 5 kolmých parkovacích stání.

V km 59,53 m je napojena větev B délky 43,94 m, trasa je tvořena 1 směrovým prostým obloukem o $R_1 = 15$ m. Podél této větve je umístěno celkem 13 kolmých parkovacích stání a 3 stání pro postižené.

V km 104,60 navazuje větev C celkové délky 14,44 m v přímé bez směrového oblouku. Podél této větve je umístěno celkem 7 kolmých parkovacích stání.

Podélné řešení

Podélné řešení je v souladu s ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací a je zřejmé z výkresové přílohy č. D1.3. *Podélné profily*. Minimální podélný sklon činí 0,5% a maximální podélný sklon činí 5,01%.

Příčné uspořádání

Dopravní prostor je v základním uspořádání obousměrný šířky 5,50 m až 6,00 m mezi obrubami. Vlevo k dopravnímu prostoru přiléhá pobytový prostor proměnné šířky 1,75 m. Dopravní prostor je od pobytového prostoru oddělen kamennou obrubou 120x250x500-1500 mm bez zvýšení nad povrch dopravního prostoru. Uspořádání odpovídá požadavkům Památkového ústavu. Plocha chodníku bude z kamenné mozaiky.

Příčný sklon pobytového prostoru je 2,0% směrem ke kamenné obrubě (k dopravnímu prostoru). Příčný sklon dopravního prostoru větve A je jednostranným sklonem 2,5%, větev B střechovitý 2,5% a větev C jednostranný 2,5%. Změna příčného sklonu je dostatečně zřejmá z výkresové přílohy č. D1.3. *Podélné profily komunikace*.

Povrch dopravního prostoru je navržen z dlažby kamenné drobné, povrch pobytového prostoru z kamenné mozaiky, plochy pro parkovací stání kamenné odseky oddělené řadou kostek drobných. Varovné a signální pásy jsou navrženy z dlažby pro nevidomé z umělého kamene. Plocha podél budov bude vyplněná valounovou dlažbou v šířce 0,50 m.

Plochy z valounové dlažby budou od dlažby z kostek a odseků odděleny v jedné úrovni obrubou z drobných kostek. Jednotlivá parkovací stání budou také odděleny jednou řadou kostek kamenných drobných.

Konstrukce vozovek a zpevněných ploch

Komunikace bude navržena pro třídu dopravního zatížení V (lehké) a pro návrhovou úroveň porušení vozovky D1. Toto odpovídá průměrné denní intenzitě provozu těžkých nákladních vozidel 15 - 100 za 24 hodin v obou směrech.

Konstrukce vozovky bude provedena následující (shora):

kamenná dlažba drobná do vějíře	DL	100 mm
lože	L	40 mm
mechanicky zpev. kamenivo	MZK	200 mm
šterkodrt'	ŠD	200 mm
celkem		540 mm

Konstrukce parkoviště bude provedena následující (shora):

Kamenné odseky do řádků	DL	
lože	L	40 mm
mechanicky zpev. kamenivo	MZK	200 mm
šterkodrt'	ŠD	200 mm
celkem		min. 540 mm

Na zemní pláni dopravního prostoru musí být zajištěn minimální modul přetvárnosti $E_{DEF,2}=45$ MPa.

Pobytový prostor

Bude navržen pro třídu dopravního zatížení VI a pro návrhovou úroveň porušení vozovky D1. Toto odpovídá průměrné denní intenzitě provozu těžkých nákladních vozidel 0 - 15 za 24 hodin v obou směrech.

Konstrukce dlažby kamenné mozaiky bude provedena následující (shora):

kamenná dlažba mozaika	DL	60 mm
lože	L	40 mm
mechanicky zpev. kamenivo	MZK	200 mm
šterkodrt'	ŠD	200 mm
celkem		500 mm

Konstrukce z valounové dlažby bude provedena následující (shora):

dlažba z valounové dlažby	DL	100 mm
lože (vápenná malta)	L	40 mm
mechanicky zpev. kamenivo	MZK	200 mm
šterkodrt'	ŠD	200 mm
celkem		min. 540 mm

Na zemní pláni pobytového prostoru musí být zajištěn minimální modul přetvárnosti $E_{DEF,2}=45$ MPa.

Projektová dokumentace navrhuje výměnu podloží v tl. 300 mm. V průběhu výstavby po otevření výkopů bude za účasti TDI, geologa a projektanta rozhodnuto o přesném rozsahu a tloušťce výměny podloží.

Odfrezovaný materiál vč. Podkladních ŠD v tl. 0,2 m bude odvezen na mezideponii k provedení RSCA 0/63, dovoz zrecyklovaného materiálu zpět s použitím do výměny podloží. Zbývající materiál použit na sanaci.

Odvodnění

Odvodnění veškerých zpevněných ploch bude zajištěno jejich dostatečným příčným i podélným sklonem. Srážková voda z povrchů bude svedena uličními vpustěmi do nové kanalizace samostatnou přípojkou DN 150mm PVC. Uliční vpusti budou provedeny z betonových prefabrikovaných dílů. Uliční vpusti budou použity s kalištěm, horním sifonovým přepadem, zápachovou uzávěrou a lapačem splavenin. Mříž uliční vpusti bude litinová pro zatížení D400. Mříž bude svými výřezy osazena kolmo ke směru jízdy. Odvodnění pláně je zajištěno příčným sklonem 3% do navržené podélné drenáže, která bude zaústěná do uličních vpustí.

Umístění a označení uličních vpustí a trasa sdružených přípojek jsou dostatečně zřejmé z výkresové přílohy č. D1.2. *Situace*, č. D1.5. *Příčné řezy*.

Materiálová specifikace

Dlažba musí být atestovaná, mrazuvzdorná. Pro varovné a hmatové pásy je navržena dlažba z umělé mozaiky pro nevidomé a slabozraké v odlišném barevném provedení. Mezi pásy a povrchem chodníku z kamenné mozaiky budou kamenné desky. Jedná se o postranní bezbariérový vstup do Šupiny u vjezdu k CHKO.

Materiál použitý pro hmatové úpravy musí splňovat *Nařízení vlády č. 215/2016 Sb., kterým se mění nařízení vlády č. 163/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky, ve znění nařízení vlády č. 312/2005 Sb. a TN TZÚS 12.03.04.-06.* (technický návod Technického a zkušebního ústavu stavebního).

Vše je navrženo v souladu s Vyhláškou 398/2009 Sb o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a v souladu s ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací.

Vybavení

Ulice Na Valech bude vybavena celkem (vše totožné jako v ulici Novohradské):

- 10 ks sloupků – výška 1000 mm, kombinace litiny a oceli
- 2 ks laviček s opěradlem a područkami délky 1,8 m – odlitky ze slitiny hliníku spojené dřevěnými lamelami pomocí šroubových spojů z nerez

- 3 ks odpadkových košů – uzpůsobeny pro trvalou instalaci kotevního prvku do betonu, celková výška 110 cm, kapacita 30 l, výška kontejneru 48 cm, průměr kazety 28 cm, popelník.

Dopravní značení

Trvalé dopravní značení

Je řešeno v rámci výkresové přílohy č. *D1.2 Situace*. ylo odsouhlaseno DI Okresního ředitelství Policie ČR Jindřichův Hradec.

Přechodné dopravní značení

Návrh je řešen v rámci výkresové přílohy *B8. Dopravně inženýrské opatření*. Zhotovitel si upraví návrh DIO podle svých možností a před zahájením stavby je projedná a odsouhlasí s DI Okresního ředitelství policie ČR Jindřichův Hradec.

Zemní práce

Před zahájením zemních prací je nutno vytýčit veškerá stávající podzemní vedení. V ochranném pásmu těchto vedení je možno provádět zemní práce výhradně se souhlasem správce sítě za podmínek jím stanovených. .

Je požadováno, aby v souladu s ČSN 73 6133 byla před prováděním konstrukčních vrstev zemní pláň vyčištěna a práce na pokládce konstrukčních vrstev vozovky nesmějí být zahájeny před převzetím pláň. Dokončená pláň musí být chráněna. Sklárky stavebního materiálu jsou na pláni zakázány.

Mimořádnou pozornost je nutno věnovat hutnění zásypů rýh po podzemních vedeních. Je nezbytné, aby tyto byly hutněny po vrstvách a hutnění odpovídalo stanoveným normám a předpisům.

V závěru prací budou vegetační plochy ohumusovány ornici v tloušťce 100 mm a osety travním semenem.

Všechny výkopy hlubší než 1,20 m musí být zajištěny proti sesutí – buď provedením stěn v bezpečném sklonu, nebo pažením.

Zemní práce doporučujeme provádět v suchém ročním období.

Stávající sítě

V prostoru staveniště se vyskytují stávající inženýrské sítě. Tyto jsou zakresleny v PD podle podkladů jednotlivých správců. Zákresy v PD jsou pouze orientační! Stavební práce v ochranných pásmech budou prováděny pouze se souhlasem jejich jednotlivých správců a v souladu s jejich pokyny po předcházejícím vytyčení příslušného vedení.

Po vytyčení stávajících inženýrských sítí před zahájením stavby budou tyto předány dodavateli a to bude potvrzeno ve stavebním deníku. Pro zemní práce v okolí podzemních sítí platí vyhláška č. 48/82 Sb. § 151, odstavec 3.

Křížení podzemních sítí bude řešeno v souladu s ČSN 73 6005 *Prostorové uspořádání sítí technického vybavení*.

Bezpečnost práce

Budou dodržovány bezpečnostní předpisy dle vyhlášky 309/2006 Sb. a dalších souvisejících předpisů.

Bude zajištěno proškolení všech pracovníků o ochraně zdraví při práci a vedení stavby bude dbát, aby tyto zásady byly dodržovány v praxi. Pokud bude v průběhu stavby zjištěno cokoli, co by bylo v rozporu s předpoklady projektu, budou práce zastaveny a projektant neprodleně přizván k rozhodnutí o dalším postupu.

V Českých Budějovicích, listopad 2024

Ing. Martina Stráská