



# **Regenerace panelového sídliště Jih v Písku 3. etapa**

PROJEKTOVÁ DOKUMENTACE PRO STAVEBNÍ POVOLENÍ a PRO  
PROVÁDĚNÍ STAVBY

## **SO 103 Truhlářská část C**

### **C.3.1. TECHNICKÁ ZPRÁVA**

PRAHA

Září 2017

## OBSAH:

a) Identifikační údaje objektu .....	2
b) Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení .....	2
c) Vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci .....	3
d) Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby .....	3
e) Návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů .....	3
f) Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace.....	4
g) Návrh dopravních značek, dopravních značení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku .....	4
h) Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu .....	4
i) Vazba na případné technologické vybavení.....	5
j) Přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů .....	5
k) Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.....	5

**a) Identifikační údaje objektu**

Název stavby:	Regenerace panelového sídliště Jih v Písku 3. etapa
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro stavební povolení a provádění stavby
Stavební objekt:	103 Truhlářská část C
Místo stavby:	Písek
Katastrální území	Písek
Kraj:	Jihočeský
Objednatel:	Městské služby Písek, s.r.o. Pražská 372 397 01 Písek IČ: 26016541
Zhotovitel:	NDCon s. r.o. Zlatnická 10/1582 110 00 Praha 1 IČ: 64939511 DIČ: CZ64939511
Odpovědný projektant:	Ing. Pavel Ibl, autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby ČKAIT 0012886

**b) Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení**

SO 103 řeší rekonstrukci zpevněných ploch kolem budovy na parcele p.č.st. 4355. Rekonstrukce se napojuje na stavební objekt 102, který řeší rekonstrukci části stávající komunikace ul. Truhlářská. Odvodnění vozovky je navrženo v SO 301. Součástí stavby je i rekonstrukce veřejného osvětlení (SO 401). Dále projekt řeší rekonstrukci části stávající komunikace ul. Truhlářská (SO 101). Obytnou zónu (SO 105), která se napojuje na SO 101 a nové obratiště (SO 104), které se napojuje na SO 102. Dále jsou navrženy nové zpevněné stezky pro pěší (SO 106), vegetační úpravy (SO 801) a umístění mobiliáře (SO 901).

Vjezd z ulice Truhlářská je navržen přes sklopený silniční obrubník. Kolem budovy na parcele p.č. st. 4355 je navržen nový travnatý pás a na východní straně budovy je navržena zpevněná plocha pro kontejnery. Stávající chodník, který je nyní vyústěn do vozovky, bude prodloužen až k ulici Truhlářská, kde je zřízena nová vysazená plocha.

Směrové a výškové poměry vychází ze stávajícího stavu a jsou zřejmé z výkresové dokumentace B.3. Situace stavby koordinační a D.3.3. Podélný profil.

Vozovka navržené komunikace je řešena jako zpevněná, netuhá s jednostranným příčným sklonem 2,0 % s krytem z asfaltového betonu. Povrch chodníku je navržen z betonové dlažby (bloček 200 x 100 mm) šedé přírodní barvy. Konstrukce zpevněných ploch je zřejmá ze vzorových příčných řezů. Vozovka bude lemována betonovými silničními obrubníky 150/250 s nášlapem 12 cm. Na odvrácené straně od vozovky bude chodník lemován betonovým záhonovým obrubníkem 80/250, který bude převýšen o 6 cm a bude sloužit jako vodicí linie.

Stávající povrch vozovky bude odfrézován, provedou se lokální výspravy konstrukce vozovky, urovnání, zhutnění a bude položen asfaltobetonový povrch s předepsaným sklonem. Stávající betonové obrubníky budou vyměněny.

Odvodnění vozovky je ponecháno stávající.

### c) Vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci

Podkladem pro vypracování projektové dokumentace bylo zaměření skutečného stavu zájmového území (geodetické zaměření bylo použito pro vytvoření prostorového modelu zájmového území), prohlídka v terénu, požadavky investora a vyjádření správců inženýrských sítí.

### d) Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby

Stavba komunikace má přímou vazbu na ostatní stavební objekty. SO 102 řeší rekonstrukci části komunikace, která se připojuje k SO 103. SO 301 řeší odvodnění komunikace a SO 401 řeší rekonstrukci veřejného osvětlení.

### e) Návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů

Návrh skladby vozovky byl proveden podle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací.

Skladba vozovky:

Asfaltový beton pro ohrubné vrstvy	ACO 11	40 mm	ČSN EN 13108-1
Postřik spojovací asfaltový	PS. A.	0,25 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+	70 mm	ČSN EN 13108-1
Postřik infiltrační asfaltový	PI. A.	0,35 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
<u>Stávající konstrukce vozovky</u>			
Celkem		110 mm	

Skladba chodníku:

Betonová dlažba	DL	60 mm	ČSN 73 6131
Ložná vrstva kamenivo frakce 4-8	L	30 mm	ČSN 73 6126-1
Štěrkodrt' 8-32	ŠD	150 mm	ČSN 73 6126-1; $E_{\text{def},2} = 50 \text{ MPa}$
Celkem		240 mm	

Skladba pojezdu se zatravnovací dlažbou:

Zatravnovací dlažba	DL	80 mm	ČSN 73 6131
Ložná vrstva kamenivo frakce 4-8	L	30 mm	ČSN 73 6126-1
Štěrkodrt' 8-32	ŠD	150 mm	ČSN 73 6126-1; $E_{\text{def},2} = 50 \text{ MPa}$
Celkem		260 mm	

Pláň resp. stávající štěrkové konstrukční vrstvy budou po odkrytí urovnány a přehutněny. Pokud modul přetvárnosti nedosáhne v případě pláň vozovky hodnoty  $E_{\text{def},2} = 45 \text{ MPa}$ , je navržena výměna podloží vozovky v tl. 0,30 m podle ČSN 73 6133 Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací a ČSN 72 1002 Klasifikace zemin pro dopravní stavby. Do aktivní zóny podloží jsou vhodné zeminy objemově stabilní/nenamrzavé, s objemovou hmotností min. 16,0 kN/m<sup>3</sup>, skupina vhodnosti pro podloží nejméně V, hodnota CBR > 15%. U stávajících konstrukčních vrstev bude dodržena únosnost dle PD, zde se potřeba zlepšení předpokládá pouze v lokálních místech. Neúnosné místo bude odtěženo a zřízená nová kce ze ŠD fr. 0-63 popř. 0-32 dle tloušťky konstrukce.

Při provádění zemních prací, zejména při výměně podloží, je nutné vytyčit všechny sítě v prostoru stavby a dbát v jejich blízkosti zvýšené opatrnosti a při zjištění nedostatečné hloubky pro strojní provedení, provádět odkop ručně. Potřeba ručního odkopu se předpokládá v místech šachet a plynovodních přípojek popř. v dalších místech zjištěných během stavby.

#### **f) Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace**

Odvodnění vozovky je ponecháno stávající.

#### **g) Návrh dopravních značek, dopravních značení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku**

Stávající svislé dopravní značení zůstane zachováno. V části A bude osazena značka P4 „Dej přednost v jízdě“.

**h) Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu**

Postup výstavby je nutno koordinovat s výstavbou inženýrských sítí. Jedná se o rekonstrukci plynovodu, která je řešena v samostatném projektu jiného investora.

**i) Vazba na případné technologické vybavení**

Stavba není vázána na technologická zařízení.

**j) Přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů**

Stavba neobsahuje konstrukce vyžadující statické posouzení.

**k) Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace**

Komunikace je řešena v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Místa kde je silniční obrubník snížen na méně, než 80 mm, jsou opatřena varovným pásem šířky 0,4 m. Varovné pásy jsou navrženy v kontrastním barevném i hmatovém provedení vůči okolní ploše.

Praha, září 2017