

## TECHNICKÁ ZPRÁVA

### **A. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE**

Název stavby:	Kladruby – prostor u základní školy
Stavební objekt:	SO 101 - KOMUNIKACE
Katastrální území:	Kladruby u Stříbra
Kraj:	Plzeňský
Charakter stavby:	rekonstrukce
Stupeň PD:	projektová dokumentace pro sloučené řízení stavby
Objednatel:	Město Kladruby – zastoupené starostkou obce nám. Republiky 89, 339 61 Kladruby
Projektant:	Ing. Viktor Vaidiš
Adresa:	K mostu 51 , 330 02 Dýšina autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby ČKAIT 0201849

### **B. ZÁKLADNÍ ÚDAJE**

#### B1. Úvod

Projektová dokumentace řeší úpravu stávající místní komunikace Hřbitovní kolem základní školy v Kladrubech. Rekonstrukce místní komunikace Hřbitovní je rekonstruována v úseku napojení na silnici II/193 – směrem ke křižovatce s MK Stříbrská.

Napojení na silnici II.tř je provedeno pouze jako klasická křižovatka tvaru T – zachování stáv. stavbu. Napojení je provedeno pouze úpravou zakružovacích oblouků.

Hlavní principem úpravy místní komunikace je návrh parkovacího stání K+R pro potřeby základní školy. Podél komunikace je navržen záliv - vlevo ve směru staničení. Vpravo ve směru staničení jsou navržena kolmá parkovací stání včetně parkovacího stání pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Plocha za parkovištěm je celá zadlážděná a slouží jako rozptylová plocha u ZŠ. Přes Hřbitovní ulici je navrženo bezbariérové místo pro přecházení,

Celková délka úpravy je 53,76m

#### B2. Současný stav

Jedná se o místní komunikaci s jednostranným chodníkem. Podél komunikace je travnatý pás, které odděluje malé parkoviště u školy pro osobní automobily cca 5 stání . Na místní komunikaci jsou napojeny vjezdy k RD a vjezd do areálu školy. Přes komunikaci je vedeno místo pro přecházení bez varovných a signálních pásů.

Povrch komunikace je z asfaltového betonu lemovaný betonovým obrubníkem. Chodníky jsou provedeny z cementobetonových tvarovek. Parkoviště je provedeno z polovegetační dlažby. Vjezdy jsou provedeny z cementobetonových tvarovek.

#### B3. Výchozí podklady

Projektová dokumentace byla vypracována na základě následujících podkladů:

- vyjádření správců inž. sítí
- 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

## C. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

### C1. Rozsah úpravy

Rekonstrukce komunikace pro prováděna z důvodu zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy kolem základní školy a to zejména v ranních hodinách při dovážení do školy.

Komunikace je navržena jako obousměrná dvoupruhová komunikace směrově nerozdělená. Celková délka úpravy je 53,76m Začátek úpravy je v místě napojení na silnici II/193.

Pro zajištění rychlého vysazení dětí je navržena podélný pás K+R. Délka pásu umožní zastavení 3 vozidla. Děti mají výstup přímo na chodník. Chodník je pak přes předmětnou komunikaci převeden bezbariérovým místem pro přecházení přímo na chodník před ZŠ. K+R slouží pro rychlé odbavení. Vpravo ve směru staničení je navrženo 5 kolmých parkovacích stání včetně 1 stání pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, které je bezbariérově napojeno na rozptylovou plochu. Tato parkovací místa navazují na rozptylovou plochu u ZŠ, která je přímo napojena na chodník u ZŠ.

Stavbou je upraveno bezbariérové místo pro přecházení pře předmětnou komunikaci.

Na místní komunikaci jsou napojeny stávající vjezdy včetně vjezdu do areálu školy.

### C2. Šířkové uspořádání a sklonové poměry

Základní šířka vozovky je 5,5m ve směrovém oblouku je vozovka rozšířena.

Podélný parkovací záliv K+R má šířku 2,5m – délka odpovídá třem osobním vozidlům. Kolmá parkovací stání mají základní rozměr 5,0x2,5m. Krajiní parkovací stání je rozšířeno o 0,25m. Parkovací stání pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace má rozměr 3,5x5,0m. Chodník má základní šířku 2,0m. Bezbariérové místo pro přecházení má šířku 3,0m. Rozptylová plocha má proměnný rozměr viz. situace. Odrazový chodníček má min. šířku 0,5m.

Základní příčný sklon vozovky je jednostranný 2,0%. ZÚ – 0,010 00km je pravostranný, 0,010 00 – KÚ km je levostranný.

Základní příčný sklon a chodníku je 2,0%. Příčný sklon na parkoviště K+R je 2,0% v protispádu ke komunikaci – vznik odvodňovacího úžlabí.

Kolmá parkovací stání mají příčný sklon 3,0% směrem k obrubníku.

### C3. Výškové a směrové řešení

Výškový vedení vychází z výškové úrovně napojení na II/193 a výškové úrovně vjezdů a fasády základní školy. Výškové řešení respektuje napojení okolních nemovitostí.

Podélné sklony a zakružovací oblouky odpovídají ČSN736110-Z1

Směrově komunikace kopíruje stávající vedení trasy komunikace.

### C4. Konstrukční vrstvy

Jednotlivé konstrukční vrstvy jsou patrné z výkresové dokumentace. Převýšení obrubníků je patrné z PD

- vozovka a záliv K+R má proveden kryt z asfaltového betonu.
- obrubníky podél komunikace jsou navrženy betonové silniční 1000/250/150(120)
- podél obrubníku na styku z asfaltovým betonem je navržena přídlažba z cementobetonové tvarovky 200/80/100
- základní převýšení obrubníku je +12cm
- převýšení obrubníku u kolmých parkovacích stání je +10cm
- v místě bezbariérových úprav je převýšení +2cm
- vjezd je proveden z cementobetonových tvarovek tl. 80mm – přírodní
- kolmá parkovací stání jsou provedena z polovegetační dlažby
- na rozhraní kolmých parkovišť a komunikace je umístěn betonový obrubník 500/250/80
- vjezd je lemován obrubou 500/80/250 bez převýšení převýšením
- obrubník podél vchodů/chodníků (na styku s trávou) je navrženy betonový 500/200/50 v místě vodící linie s převýšením + 6cm
- chodník je proveden za cementobetonových tvarovek tl. 60mm – přírodní barva
- rozptylová plocha u ZŠ je provedena z kamenné dlažby 100/100/80
- podél základní školy je proveden okapový chodníček z kačírku 16-22
- okapový chodníček je lemovaný obrubníkem 500/250/80

- varovné pásy jsou provedeny ze spec. tvarovek odpovídajících vyhl. 398/2009 sb.
- ostatní plochy budou zatravněny

#### C5. Odvodnění

Odvodnění komunikace je navrženo do uličních vpustí. Uliční vpusti budou přes přípojku napojeny do stávající kanalizace. Vpusti jsou navrženy typové betonové DN 450/150, se sifonem. Vpusti budou zakryté plastovou mříží zatěž. tř. D. Přípojky vpustí jsou z kanalizačních trub PVC DN 150 SN12. 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 šterkopísku, potrubí bude následně obsypáno pískem. Zásyp rýhy bude prováděn po vrstvách a řádně hutněn. Stavba bude prováděna za úplné uzavírky, v rámci celé stavby, výkopový materiál bude dočasně deponován podél rýhy.

Kolmá parkovací stání jsou provedena z polovegetační dlažby.

Rozptylová plocha je odvodněna úžlabím a pak déle přes chodník do travnatého pásu podél silnice II.ř

Všechny poklopy a šoupata, ve vozovce i mimo ni, budou výškově upraveny.

#### C6. Inženýrské sítě

V prostoru stavby se nacházejí podzemní inženýrské sítě. V situaci jsou podzemní sítě zakresleny orientačně, dle podkladů jednotlivých správců. Před zahájením výkopových prací je nutné provést vytýčení všech podzemních sítí a respektovat stanoviska jednotlivých správců.

- kabely telefonní sítě
- vodovod
- plynovod STL
- kanalizace
- el. kabely NN -podzemní
- el. kabely - vzdušné

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

#### C7. Dopravní značení

Trvalé svislé a vodorovné značení bude provedeno dle výkresové dokumentace, případně dle změn, které budou stanoveny Policií ČR DI MŘ Tachov a příslušného odboru dopravy. Poškozené vodorovné a svislé dopravní značení musí být uvedeno do původního stavu.

#### C8. Zemní práce

Vzhledem k neprovedení posouzení zeminy je možné, že bude muset dojít k výměně zeminy v aktivní zóně. Vzhledem k blízkosti zástavby nelze provést strojové vápnění. Při výměně zeminy je nutné v co největší míře zamezit přístupu vody do podloží. Doporučujeme případnou výměnu provádět po úsecích, jednak z důvodu ověření dosažené míry zhutnění na pláni a jednak z důvodu snazšího přístupu k okolním objektům. Pod komunikací je navržena sanace lomovým kamenem 0-125 a mezi stávající terén a sanace je vložena separační geotextilie. Sanace provést pouze v případě nevyhovujících statických zkoušek a po dohodě s technickým dozorem investora v nutném rozsahu.

Požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci jsou uvedeny v zákoně č.309/2006 Sb. ( Zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci ) v návaznosti na zákon č.262/2006 Sb, ( Zákoník práce ) a zákoně 591/2006 Sb. ( O bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích ).

Zvlášť se upozorňuje na provádění zemních prací. Je povinností zhotovitele, aby zjistil a vyznačil všechny inženýrské sítě a jiné překážky, hlediska směrového a hloubkového uložení. Vyznačení musí být potvrzeno jejich provozovateli.

Výkopy, přiléhající k veřejným komunikacím, musí být opatřeny výstražnou dopravní značkou, za noci výstražným červeným světlem. Výstražná světla mohou být vzdálena od sebe nejvýše 50 m. Přes výkop hlubší než 0.5 m se musí zřídit bezpečné přechody o min. šířce 0.75 m. Přechody nad výkopem hlubokým do 1.5 m, musí být opatřeny oboustranným zábradlím o výšce 1.1 m. Pro pracovníky pracující ve výkopech, musí být zřízen bezpečný sestup ( výstup ), okraje výkopu nesmí být zatěžovány do vzdálenosti 0.5 m od hrany výkopu. Objekty, nacházející se v blízkosti výkopu, musí být v případě ohrožení zabezpečeny.

Provádět zemní práce v ochranném pásmu elektrických, plynových a jiných nebezpečných vedení, je možné za předpokladu, že budou učiněna opatření zabraňující nebezpečnému přiblížení pracovníků či strojů k těmto vedením.

Při stavebních pracích lze používat stroje a zařízení, které svou konstrukcí, provedením a technickým stavem odpovídají předpisům k zajištění bezpečnosti práce. Stroje lze používat jen k účelům, pro které jsou technicky způsobilé v souladu s technickými ustanoveními danými výrobcem a technickými normami.

Tato technická zpráva je nedílnou součástí projektové dokumentace a doplňuje její výkresovou část.

Při použití této dokumentace pro výběr zhotovitele se předpokládá, že účastníci výběrového řízení budou na potřebné odborné úrovni, nezbytné k dopracování realizační, výrobní a dílenské dokumentace, či jejich zajištění, stejně jako k následné realizaci díla, a budou plně odpovědní za odborné stanovení celkového rozsahu činností a prací včetně potřebného materiálu, nezbytných ke zhotovení díla, na základě údajů definovaných v této projektové dokumentaci. Účastníci výběrového řízení jsou při tvorbě cenové nabídky povinni zohlednit všechny další nezbytné náklady spojené s realizací díla, a to včetně těch, které nejsou přímo uvedeny, či přímo nevyplývají z této projektové dokumentace. Za případné chybějící položky v cenové nabídce, které budou potřebné pro realizaci díla, plně odpovídá účastník výběrového řízení. Souhlas s výše uvedeným vyjadřuje každý účastník výběrového řízení podáním cenové nabídky.

Technologie (konstrukční a materiálové systémy) navržené v této projektové dokumentaci lze nahradit jinými, ale vždy komplexním a certifikovaným systémem. V rámci zvoleného systému budou dodrženy technologické postupy dodavatele systému. Veškeré uvedené materiály nejsou závazné, je možné je nahradit jinými, ale vždy na stejné či vyšší kvalitativní úrovni. Během provádění je nutné dodržovat požadavky příslušných technických norem a podmínky aplikace, které udávají příslušní výrobci materiálů. Pokud je vyžadováno provedení zkoušek přímo na stavbě (dle technologických postupů aplikací jednotlivých materiálů a systémů), jsou tyto zkoušky součástí dodávky zhotovitele.

Navržené stavební úpravy jsou v souladu s obecně technickými požadavky na výstavbu.

Při neshodách mezi PD a technickou zprávou je dodavatel stavby povinen kontaktovat projektanta. Pokud tak neučiní, není projektant zodpovědný za realizovanou část.