

Zodpovědný projektant	Wypracoval		
Jan Šára, Dis.	Jan Šára, Dis.		
Objednatel: Město Český Krumlov			
Místo: Vyšný, část města Český Krumlov			
Akce:  Vyšný - odstranění a přeložení panelové komunikace		Č. Zakázky:	02 - 2025
		Datum:	únor 2025
		Formát:	
		Měřítko:	
Část: SO 101 – Přeložka MK č.348d		Stupeň:	DUSP / PDPS
Výkres:	TECHNICKÁ ZPRÁVA	101.1	Souprava:

## **D. Technická zpráva**

### **SO 101 – Přeložka MK č. 348d**

#### **D.1. Identifikační údaje**

##### **D.1.1. Údaje o stavbě**

Název stavby:	<b>Vyšný – Odstranění a přeložení panelové komunikace</b>
Místo stavby:	Vyšný v rámci MK č. 348d a ÚK č. 439
Katastrální území:	Vyšný [623016]
Obec, ORP, kraj:	Český Krumlov [545392], Český Krumlov, Jihočeský
Charakter stavby:	Novostavba, rekultivace
Stupeň projekt. dok.:	Dokumentace pro povolení stavby / provádění stavby
Datum zpracování:	únor 2025
Způsob provedení stavby:	dodavatelsky

##### **D.1.2. Údaje o žadateli**

Jméno/název:	<b>Město Český Krumlov</b>
Sídlo:	náměstí Svornosti 1, 381 01 Český Krumlov
IČ:	00245836
Dodavatel stavby:	dle výběrového řízení
Odborný dozor:	smluvně zajištěný
Kontakt:	e-mail: mail@ckrumlov.cz, tel. +420 380 766 111 číslo datové schránky: 64pbvxc

##### **D.1.3. Údaje o zpracovateli dokumentace**

Jméno/název:	<b>Jan Šára Dis.</b> č. autorizace ČKAIT 0102088
Sídlo:	L. B. Schneidera 414/2, 370 01 České Budějovice
IČ:	03233936
Kontakt:	e-mail: h.s.1@seznam.cz, tel. +420 773 690 315 číslo datové schránky: quv6h2j - obor stavby dopravní – nekolejová doprava

## **D.2. Základní technický popis stavebních objektů**

### **D.2.1.1 Základní údaje o stavbě**

#### **100 Objekty pozemních komunikací**

- SO 101 – Přeložka MK č. 348d

Předmětem tohoto stavebního objektu je zřízení nového úseku – prodloužení stávající MK č. 348d v délce 90,00 m. Jedná se o náhradu za rekultivovanou panelovou ÚK č. 439 v rámci SO 801.

Na Z.Ú. v km 0,00000 vyústí ze stávající ÚK č. 375 a na K.Ú. v km 0,09000 navazuje na stávající úsek panelové MK č. 348d.

Součástí návrhu je i úprava napojení ÚK č. 377 v km 0,02000.

V zárodku budoucí křižovatky (v rámci plánovaného stavebního záměru „Rodinné bydlení typu Cluster – ZTV“) je v km 0,05800 navrženo obratiště pro nákladní automobily a vozidla HZS mimo jiné i pro bezpečné zajíždění do stávající ÚK č. 377 (ostré odbočení pod malým úhlem).

Pro odvod povrchových vod z ÚK č. 377 bude v poloze zřejmé z C.3 Koordinačního situačního výkresu 1:250 zřízena uliční vpust V1, včetně dešťové kanalizace DN200 v délce 11,00 m a zpevněného příkopu v délce 15,00 m s napojením na stávající silniční příkop – podrobně viz příloha D 101.6 Odvodnění zpevněných ploch.

Realizací tohoto stavebního objektu dojde k propojení stávající MK č. 348d s ÚK č. 375 a ÚK č. 376.

Po dokončení bude podán návrh na sloučení těchto úseků ÚK pod MK č. 348d.

Nová komunikace kategorie MO2k 6/6/30 v délce 90,00 m. Šířka obousměrného jízdního pásu činí 4,50 m. Jízdní pás je doplněn nezpevněnou krajnicí šířky 2 x 0,75 m.

Příčný sklon navržen o hodnotě 2,50 %, podélný profil o hodnotě 0,56 % až -3,56 %.

### **D.2.1.2 Popis konstrukcí**

#### **Jízdní pás – prodloužení stávající MK č. 348d:**

Konstrukce je navržena takto:

- |   |              |
|---|--------------|
| • Pláň musí být zhutněna, modul přetvárnosti minimálně $E_{def,2} = 30$ MPa.    |              |
| • Vrstva ze štěrkodrti 0-63 (ŠD), modul přetvárnosti min. $E_{def,2} = 50$ Mpa. | 200 mm       |
| • Vrstva ze štěrkodrti 0-32 (ŠD), modul přetvárnosti min. $E_{def,2} = 65$ Mpa. | 150 mm       |
| • Postřík infiltrační (PI-E) 0,6 kg/m <sup>2</sup> po vyštěpení                 |              |
| • Asfaltový beton pro podkladní vrstvu ACP 16+                                  | 70 mm        |
| • Postřík spojovací (PS-E) 0,3 kg/m <sup>2</sup> po vyštěpení                   |              |
| • <u>Asfaltový beton pro podkladní vrstvu ACP 11</u>                            | <u>40 mm</u> |
| • Celkem  | min. 460 mm  |

#### **Přejezdny dlážděný pás:**

Konstrukce je navržena takto:

- |  |               |
|--|---------------|
| • Pláň musí být zhutněna, modul přetvárnosti minimálně $E_{def,2} = 30$ MPa.                 |               |
| • Vrstva ze štěrkodrti 0-63 (ŠD <sub>B</sub> ), modul přetvárnosti min. $E_{def,2} = 50$ MPa | 200 mm        |
| • Vrstva ze směsi stmelené cementem SC C <sub>8/10</sub>                                     | 150 mm        |
| • Ložná vrstva beton C30/37, XF-4  | 40 mm         |
| • <u>Kamenná dlažba</u>  | <u>100 mm</u> |
| • Celkem   | 490 mm        |

č. zak. 2-2025 / únor 2025

#### **Obratiště:**

Konstrukce parkovacích stání je navržena takto:

- Pláň musí být zhutněna, modul přetvárnosti minimálně  $E_{def,2} = 30$  MPa.
- Vrstva ze štěrkodrti 0-63 ( $\text{ŠD}_B$ ), modul přetvárnosti min.  $E_{def,2} = 50$  MPa. 200 - 250mm
- Ložná vrstva z hrubého drceného kameniva HDK 4/8 40 mm
- Betonové silniční panely (použity z rekultivované panelové cesty) 80 mm
- Celkem min. 460 mm

**Zhotovitel dokumentace neměl (v dané úrovni zpracování dokumentace) k dispozici inženýrsko-geologický průzkum či rešerši lokality. Pokud nebude dosaženo minimální požadované hodnoty modulu přetvárnosti  $E_{def,2}$  na povrchu aktivní zóny (pláně) 30MPa, bude nutné podloží – aktivní zónu upravit – bude provedena sanace z drceného kameniva – kamenného odvalu HDK 0/125 v tl. 0,30 – 0,50 m. Mocnost sanace stanoví geotechnický dozor.**

**V místech dotyku nově navrhovaných (či stavebně upravovaných) komunikací se stávající vozovkou nutno stávající povrch vozovky odfrézovat, a to v takové vzdálenosti, aby bylo možno navázat novou konstrukci vozovky na stávající konstrukční vrstvy (min. 0,50 m). Všechny podélné a příčné spáry budou před položením nového krytu řádně zařízuty, očištěny a opatřeny spojovacím postříkem. Po pokládce nového krytu budou zalaty asfaltovou zálivkou.**

#### **D.2.1.3 Odvodnění**

Součástí navržených stavebních úprav nejsou žádné vodohospodářské objekty.

PD řeší pouze odvodnění povrchu dotčených komunikací:

S.O.101 - předmětem tohoto objektu je odvod povrchových vod z ÚK č. 377. V poloze zřejmé z C.2 Koordinačního situačního výkresu 1:250 je zřízena uliční vpust V1, včetně dešťové kanalizace DN200 v délce 11,00 m a zpevněného příkopu v délce 15,00 m s napojením na stávající silniční příkop. Součástí je odláždění výtoku dešťové kanalizace – podrobně viz příloha D 101.6 Odvodnění zpevněných ploch.

#### **D.2.1.4 Svislé dopravní značení**

Návrh svislého dopravního značení je zakreslen v C.3 Koordinační situační výkres 1:250. Přehledně uvádí jejich výčet následující tabulky:

<b>Počet</b>	<b>Dopravní značka</b>	<b>text/symbol</b>	<b>Poznámka</b>
1 x	P4 Dej přednost v jízdě!	---	stávající DZ
2 x	Z 11g Směrový sloupek červený kulatý	---	nové DZ

Provedení svislých dopravních značek je navrženo v základní velikosti a reflexní úpravě. Standardní značky se provedou lisované s dvojitým ohybem z pozinkovaného plechu s plnými rohy a samolepící fólií v reflexní úpravě světelně technické vlastnosti třídy 1. Běžné značky budou umístěny na profilovaných sloupcích průměru 60 mm z ocelových žárově zinkovaných trubek s osazením do demontovatelných patek. Spojovací materiál bude z nekorodujícího materiálu. Kombinace materiálů nesmí docházet ke vzniku elektrolytické koroze.

Umístění značek a jejich výškové osazení musí být provedeno podle TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích, vzorových listů staveb pozemních komunikací VL 6, část 6.1 –

č. zak. 2-2025 / únor 2025

Svislé dopravní značky – Svislé dopravní značky musí být umístěny tak, aby okraj desky dopravní značky byl situován nejméně 0,5 m od okraje vozovky, ale ne více než 2,0 m. V místě chodníku musí být dopravní značka umístěna tak, aby spodní okraj desky byl umístěn nejméně 2,0 m nad niveletou chodníku. Dopravní značky umístěné v chodníku nutno osadit tak, aby v chodníku zůstal volný průchozí pás šířky nejméně 1,25 m. Tam, kde by výše uvedené podmínky byly ve vzájemném rozporu, nutno použít konzolového sloupku.

#### **D.2.1.5 Vodorovné dopravní značení**

Není řešeno.

#### **D.2.1.6 Bezbariérové užívání**

V rámci navrhovaného stavebního řešení jsou splněny podmínky dané Vyhláškou o požadavcích na výstavbu č. 146/2024 Sb. a ČSN 73 4001 Přístupnost a bezbariérové užívání.

Konkrétní technická opatření a stavební úpravy jsou zřejmé z grafické přílohy předložené dokumentace.

#### **D.2.1.7 Dopravně inženýrské opatření**

Předpokládá se úplná uzavírka MK č. 348d a částečné dopravní omezení na ÚK č. 375 tak, aby byl zachován alespoň kyvadlový provoz v maximální možné míře.

Případný návrh dopravně – inženýrských opatření pro dobu jejich omezení včetně návrhu dopravního značení bude řešen v rámci příslušného správního řízení dle harmonogramu prací a potřeb zhotovitele. Dopravní omezení na ostatních komunikacích se nepředpokládají.

#### **D.2.1.8 Veřejné osvětlení**

Není řešeno.

#### **D.2.1.9 Bezpečnostní vzdálenost**

Bezpečnostní vzdálenost nejméně 0,50m od hrany vozovky nutno dodržet vůči všem pevným překážkám, pevné překážky vyšší než 0,10 m jsou od fyzicky vymezeného okraje parkovacího stání vzdáleny nejméně 0,75 m.

#### **D.2.1.10 Ostatní objekty a řešení**

Je nutné, aby před zahájením stavebních prací bylo provedeno řádné polohové a výškové vytyčení podzemních vedení jejich správci se zákresem do PD. Případně je třeba předat písemný doklad o neexistenci vedení a učinit o tom zápis do stavebního deníku.

Stávající zařízení správců sítí musí být během stavební činnosti chráněna před poškozením, v případě poškození stavbou musí být za účasti správce opravena.

Vytyčení inženýrských sítí musí zůstat během stavby neporušeno. Pracovníci dodavatele musí být prokazatelně seznámeni s polohou vedení a zákazem používat v jeho blízkosti mechanizaci (min. 1,5 m po každé straně, u dálkových 3 m). Pokud se ve výkopisti vyskytnou nepoužívané kabely, nelze tyto zrušit bez předchozího souhlasu jejich správce a přesného označení o jaké kabely se jedná.

**Součástí této PD nejsou žádné přeložky inženýrských sítí, které by byly v kolizi s rekonstrukcí komunikací.**

č. zak. 2-2025 / únor 2025

Výstavba tohoto objektu bude probíhat v částečně zastavěném území a bude znamenat omezení provozu na předmětné komunikaci.

#### **Upozornění č.1:**

---

Z důvodu nebezpečí poškození okolních objektů vlivem necitlivě zvolené technologie hutnění, musí zhotovitel volit při realizaci tohoto stavebního objektu odpovídající technologii použití vibračních strojů pro hutnění zásypů a konstrukčních vrstev vozovky.

#### **Upozornění č.2:**

---

Je nutné, aby po celou dobu výstavby zhotovitel umožnil majitelům domů pěší přístup do svých objektů. Dále je potřeba, aby zhotovitel vhodnou formou (např. letáky do schránek) komunikoval s majiteli domů dotčených výstavbou a vždy je včas informoval o chystaných změnách a omezeních provozu v této ulici. Předpokládá se také, že ze strany zhotovitele bude navázána spolupráce s příslušnými pracovníky Městského úřadu v Českém Krumlově.

V Českých Budějovicích, únor 2025

Jan Šára, DiS.

