

místo stavby :

**Mikulov**

název stavby :

## REVITALIZACE NÁVRŠÍ KOZÍHO HRÁDKU V MIKULOVĚ

stavebník :

### Město Mikulov

Náměstí 1, 692 20 Mikulov

IČ: 00283347

generální projektant :

**desk** architekti

**desk** architekti s.r.o.

Heřmanova 720/27, 170 00 Praha 7

tel: +(420) 607 644 292

mail: info@desk-a.cz

hlavní inženýr projektu

**Ing. arch. Jakub Děnge**

tel: 607 644 292

mail: denge@desk-a.cz

zpracovatel části :

### AteliérMV s.r.o.

Lidická 16, Praha 5, 15000

tel: 777966379

mail: ateliermv@seznam.cz

zodpovědný projektant:

**Ing. Miroslav Vondřich**

ČKAIT 0101481

Liščí Kotce 7, Rovensko pod Troskami, 51263

tel: 777966379

mail: vondrich@seznam.cz

vypracoval :

**Ing. Miroslav Vondřich**

otisk autorizačního razítka :



stupeň dokumentace :

**PROVEDENÍ STAVBY(DPS)**

část dokumentace :

**SO.101 - Síť pěších cest**

**SO.102 - MK Vínohrady**

**SO.103 - MK Vínohrady – Na Jámě**

výkres :

## TECHNICKÁ ZPRÁVA

čí slo výkresu :

**01**

měřítko :

datum :

**06/2022**

## **1. Stručný popis stavby**

Navrhovaná rekonstrukce komunikací v okolí Kozího hrádku je navržena tak, aby nedocházelo ke koncentraci dešťových vod a aby byla únosná vzhledem k členitosti terénu, k souběhu inženýrských sítí a občasnému zatížení TNV především v pojižděné komunikaci mezi sklípky – SO 103 MK Vinohrady – Na Jámě a v komunikaci – SO 102 MK Vinohrady.

Rekonstrukce komunikací je navržena tak, aby vyhovovala požadavkům daným aktuálním zněním vyhlášek a platných ČSN s výjimkou příčných a podélných spádů. Spády jsou podmíněny stávajícím historickým stavem a horským charakterem terénu.

## **2. Prostorové řešení**

### **2.1 Šířkové uspořádání**

Šířkové uspořádání vychází z parametrů pro pohodlný průchod při minimálním zásahu do parkových cest. Šířky jsou navrženy od 1 m do 3,5m s rozšířením v obloucích. Části komunikací určených pro průjezd mají stávající šířky pod 3,5m; jsou dány hranicemi pozemků včetně stávajících objektů. Stávající stav bude zachován.

### **2.2 Směrové vedení**

je patrné z grafické části dokumentace. Trasy jednotlivých větví komunikací jsou vedeny s množstvím oblouků. Trasování osy komunikace SO 103 MK Vinohrady je dáno modelem komunikací v souřadnicích JTSC.

### **2.3 Výškové vedení**

Výškové vedení vychází z velmi nepříznivého průběhu terénu, který je výrazně kopcovitý. Sklony komunikace jsou v podélném profilu často nad rámec normativních hodnot. Vzhledem k rekonstrukci historických cest budou původní sklony zachovány. Odvodnění je realizováno příčným spádem do terénu a do odvodňovacího a vsakovacího systému, který je předmětem jiných objektů. Vzhledem k požadavku rychlého odvedení vody do terénu je navržen na většině komunikací příčný spád 3%.

### **2.4 Napojení na stávající komunikace a křížení**

Zůstane zachováno.

## **3. Konstruktivní řešení**

Stávající konstrukce budou ve vyznačeném rozsahu vybourány. Okraje stávajících konstrukcí komunikací budou čistě odříznuty a odbourány. Nové konstrukce budou doplněny v rozsahu podle grafické části projektu.

Konstrukce budou převážně ze štětového povrchu, z mechanicky zpevněného kameniva a v části SO103 z haklíkové dlažby se středem ze štěrku prorostaného travou. Vhodné doplnění štěrku humusem a travním semenem je předmětem jiných objektů.

Konstrukce budou zapřeny do haklíkových kamenů z pískovce v betonovém loži. Spáry zůstanou volné pro zachování odtoku v příčném směru do terénu.

V prostoru nových konstrukcí komunikací pro zatížení občasnými přejezdy těžkými nákladními vozidly a autobusy bude provedeno zhutnění pláně na 98% PS. Kontrola míry zhutnění

konstrukční pláně se provede před zřízením konstrukčních ploch statickou zatěžovací zkouškou kruhovou deskou. Deformační modul z druhého zatěžovacího cyklu  $E_{def,2} = \min. 45 \text{ Mpa}$ .

V prostoru ostatních nových konstrukcí komunikací bude provedeno zhutnění pláně na 98% PS. Kontrola míry zhutnění konstrukční pláně se provede před zřízením konstrukčních ploch statickou zatěžovací zkouškou kruhovou deskou. Deformační modul z druhého zatěžovacího cyklu  $E_{def,2} = \min. 30 \text{ Mpa}$ .

Konstrukce komunikací budou zpevněny geotextilií, která bude založena do vrchní vrstvy tak, aby armovala konstrukci a zajistila ji proti nerovnoměrnému sedání.

Konstrukční vrstvy z MZK musí být předem promíchány a připraveny na betonárce nebo na obalovně. Takto připravená směs bude pokládána (nejlépe finišerem) a řádně po vrstvách zhutněna. Je nepřípustné provádět konstrukci tak, že do hrubého kameniva se zaválcuje jemné kamenivo. Taková konstrukce vykazuje mnohem menší životnost. Provádění a upřesnění ohledně použití konstrukce MZK je popsáno v příslušné normě:

ČSN 736126-1 Stavba vozovek - Nestmelené vrstvy - Provádění a kontrola shody.

#### **4. Odvodnění**

Odvodnění komunikací je zajištěno příčným spádem k sníženému obrubníku mezerami mezi haklíky do terénu, dále odvodňovacím systémem, který je předmětem samostatného objektu.

#### **5. Bourací a zemní práce**

Bourací práce představují vybourání stávajících konstrukcí komunikací na pláň, která bude řádně zhutněna. V místech rozšíření komunikací bude odstraněna vrstva humusu a provedeny výkopy. Přebytečná zemina a vybourané konstrukce budou uloženy na skládku. Odebraný humus bude použit pro konečné terénní úpravy nebo na jiných zelených plochách v rámci řešeného území.

#### **6. Dopravní značení**

Stávající dopravní značení bude zachováno popřípadě nahrazeno za nové stejné značky. Doplněny budou dvě značky se zákazem vjezdu cyklistů a vjezd do obytné zóny směrem z řešeného území.

#### **7. Sadové úpravy**

Jsou předmětem samostatného objektu.

#### **8. Osvětlení**

Je předmětem jiné částí projektu. Stávající inženýrské sítě – viz koordinální situace budou zachovány a během stavby řádně vytýčeny a ochráněny.

#### **9. Rozhledové parametry**

Stávající rozhledy budou zachovány..

#### **10. Posouzení kapacity křižovatky**

V dotčené komunikaci nejsou křižovatky k posouzení kapacity.

#### **11. Závěr**

Při stavbě budou dodrženy požadavky platných ČSN; komunikace budou řádně odvodněny a u pojezdových ploch nesmí být ostré hrany obrubníků; Tyto musí být zaobleny nebo zapuštěny tak, aby netvořily ostrou, pevnou překážku.