

Obsah

Technická zpráva	2
1. Identifikační údaje.....	2
2. Údaje o umístění stavby	2
Podklady pro zpracování dokumentace	2
4. Technický popis	2
Popis stávajícího stavu.....	2
Navržené situační řešení.....	2
Směrové a výškové řešení	3
Bezbariérové řešení	3
Vytýčení.....	3
Odvodnění ploch.....	3
Navrhované konstrukce	4
Dopravní značení	4
Inženýrské sítě, přeložky a ochrana.....	4
Přístup osob se sníženou schopností pohybu a orientace	5
5. Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby.....	5
6. Bezpečnost a ochrana zdraví při práci.....	5
7. Požární ochrana	5
8. Vliv stavby na životní prostředí	6
9. Plán kontrolních prohlídek	7

Technická zpráva

1. Identifikační údaje

Označení stavby:	Rekonstrukce Říčanská Mnichovická
Stavební objekt:	SO 100 Vozovky, SO 101 Chodníky pro pěší
Druh dokumentace:	Dokumentace pro výběr zhotovitele
Stavebník:	Obec Všestary Jaroslava Baťhy 141, 251 63 Strančice
Projektant:	Ing. Miroslav Dvořan, Projektová kancelář Slunečná 2030 251 01 Říčany

2. Údaje o umístění stavby

Místo stavby:	Všestary
Katastrální území:	kú. Všestary

3. Podklady a průzkumy

Podklady pro zpracování dokumentace

- Zaměření polohopisu a výškopisu stávajícího stavu
- Katastrální mapa
- Stávající inženýrské sítě
- Vydané územní rozhodnutí
- Vydané stavební povolení
- Dispozice a požadavky objednatele
- Diagnostický průzkum konstrukce vozovky III/1012 zpracovatel Viakontrol s.r.o. zadavatel KSÚS Zborovská 11 Praha 5
- PAU
- Audit bezpečnosti pozemních komunikací

4. Technický popis

Popis stávajícího stavu

Jedná se o v zastavěné území podél stávající silnice III/1012 propojující Světlá – Mnichovice. Stávající vozovky jsou v živičném krytu. Chodníky byly z části rekonstruovány v rámci samostatných akcí v průběhu zpracování této dokumentace a z části realizované v rámci akce cyklostezky.

Navržené situační řešení

Předmětem je rekonstrukce vozovky kompletní výměnou konstrukčních vrstev, vybudování nových zvýšených chodníků pro pěší a výměna krytů chodníku, které jsou s nevyhovujícím krytem. Vzhledem k tomu, že komunikace je sevřena oboustrannou zástavbou a hranicemi

soukromých pozemků, oplocením apod. budou vozovky rekonstruovány ve stopě původních hran s minimálními lokálními úpravami směrového vedení. Stávající chodníky u kterých proběhla již rekonstrukce nebudou upravovány. S výjimkou části chodníku realizované s cyklostezkou, kde dojde k úpravě hrany vozovky (dojde k rozšíření stávajícího chodníku). V průběhu zpracování PD byla investorem realizována úprava plochy za začátkem úprav vlevo ve směru staničení (zádlažba zpevněné plochy pro parkování). Návaznost na zpevněné plochy této části přizpůsobit v rámci realizace.

V rámci realizace stavby dodavatel případně přizpůsobí navržené řešení skutečným poměrům na staveništi v době provádění.

Směrové a výškové řešení

Základní příčné uspořádání vozovek 2 - 2,5%, s jednostrannými a střechovitými příčnými sklony. Podélné sklony se pohybují v rozmezí 0,18 – 4,22% viz přílohy podélný profil. Chodníky s příčným sklonem 2% a šířce 1,50 m. Nášlapy chodníkových obrub 0,10 - 0,15 m. Bude respektováno stávající směrové a výškové řešení chodníků realizovaných v předstihu mimo tuto akci (souběh realizace chodníků a zpracování dokumentace).

V místě vjezdů nášlapy 0,02 – 0,05 m a míst pro přecházení (přechodů) 0,02 m. Chodníky na opačné straně od vozovky budou lemovány sadovými obrubami s nášlapem 0,06 m (vodící linie).

Celková délka upravované vozovky 993,62 m.

Bezbariérové řešení

Navržené řešení komunikací je v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb. Na chodnících pro pěši budou v chodníku v místech vjezdů (nášlap 8 cm a méně) varovné hmatové pásy v šířce 0,40 m. U přechodů budou provedeny hmatové dlažby v souladu dle vyhlášky 398/2009 Sb.

Vytýčení

Pro potřeby vytýčení jsou lomové body os komunikací vztaženy do souřadnic JTSK zjištěných na pokladu zaměření stávajícího stavu. Tyto jsou doplněny délkovými kótami. Vytýčení je patrné z přílohy vytyčovací výkres.

Odvodnění ploch

Způsob likvidace povrchových dešťových vod se nemění. Bude zajištěn do uličních vpustí napojených do dešťové kanalizace ve správě obce Všešary. U stávající dešťové kanalizace byla prověřena její funkčnost kamerovými zkouškami. V rámci stavebních prací objektu vozovek je uvažováno s dílčími opravami dešťové kanalizace v místech příčných křížení s vozovkou. Rozsah opravy dešťové kanalizace ležící pod budoucími chodníky bude upřesněn správcem chodníku a kanalizace (obec Všešary) a tyto budou probíhat během realizace objektu SO 101 Chodníky.

Pro napojení přípojek UV na dešťovou kanalizaci vedenou pod chodníky bude provedena demontáž chodníku v potřebném rozsahu pro realizaci přípojky a zpětné zadlaždění chodníku. Uliční vpusti situované na straně chodníku budou provedeny jako obrubníkové vpusti. UV budou realizovány v rámci objektu vozovky.

Stávající ponechané uliční vpusti budou vyčištěny, případně dle potřeby nově vystrojeny a dle potřeb posunuty k novým hranám vozovky.

V rámci rekonstrukce bude posunuto čelo propustku v km 0,90700 pro nový chodník. V místě minimálního podélného sklonu (úsek před koncem úprav) bude podél hrany vozovky proveden odvodňovací žlab z kamenné dlažby se sklonem min 0,5% opatřený v nejnižších místech uličními vpustmi.

Navrhované konstrukce

Konstrukce nových komunikací a zpevněných ploch jsou navrženy v souladu s „Katalogem vozovek pozemních komunikací Dodatek TP 170“ schválených MD OSI čj. 682/10-910-IPK/1 ze dne 12.8.2010 za předpokladu dodržení standardních návrhových podmínek. Tyto podmínky, zejména únosnost zemní plně, namrzavost, vodní režim atd. je potřeba ověřit na místě samém příslušnými zkouškami. Při provádění je potřeba dodržet kvalitní spojení jednotlivých konstrukčních vrstev.

Požadavky (Edef) pro aktivní zónu musí být ověřeny statickou zatěžovací zkouškou provedenou na dokončené zemní pláni.

Zemní práce doporučujeme provádět v klimaticky příznivém období s minimem srážek.

Rozhodující pro posouzení plně je provedení zatěžovacích zkoušek a dodržení minimální hodnoty modulu přetvárnosti $E_{def2} = 45$ MPa. Na základě změřených hodnot modulů na pláni v rámci provádění komunikací v případě nedodržení minimálních předepsaných hodnot musí dodavatel provést sanaci plně. V rámci dokumentace je uvažováno se zlepšením podložní zeminy vápnem s oddělením od paraplě geotextilií.

Navrhované konstrukce viz příloha vzorové příčné řezy.

Na základě požadavku KSÚS potvrzeném na výrobním výboru 11.10.2021 budou konstrukce rekonstrukce vozovek provedeny dle Diagnostický průzkum konstrukce vozovky III/1012 zpracovatel Viakontrol s.r.o DV-21-023 z 08/2021.

Obruby budou použity betonové s odolností proti CHRL použitím betonu třídy XF4 . Na pláni pod komunikacemi budou podélné mělké drenáže obalené vrstvou geotextilie s drenážní trubicí DN 150 mm zaústěné do odvodnění.

Na všech konstrukčních vrstvách budou provedeny spojovací a infiltrační postřiky.

Nezpevněné plochy budou ohumusovány a osety travou.

Dopravní značení

Nové dopravní značení je navržen posunu značek IZ 4a, IZ4b vyznačující obec v prostoru hřbitova. V rámci rekonstrukce budou znovu osazeny stávající dopravní značky a doplněny nové dle dokumentace a stanovení dopravního značení před kolaudací stavby.

Svislé dopravní značení bude provedeno v reflexní úpravě v základní velikosti, vodorovné dopravní značení bude provedeno nástřikem, stříkaný plast dvousložkový, při splnění funkčních požadavků na vodorovné dopravní značení dle změn ČSN EN 1436 a po odsouhlasení správcem komunikace.

Dopravní značení bude provedeno v souladu s ČSN EN 12899-1 Stálé svislé dopravní značení – část 1: Stálé dopravní značky (včetně změny Z1 z 05/2006), s ČSN EN 1436 Vodorovné dopravní značení – Požadavky na dopravní značení, ČSN 01 8020 Dopravní značky na pozemních komunikacích, dále pak v souladu s TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích 2013, v souladu se zákonem 361/2000 Sb.

Inženýrské sítě, přeložky a ochrana

Tato dokumentace neřeší úpravy a přeložky stávajících inženýrských sítí. Je předpokládáno uložení inženýrských sítí dle normy o prostorovém uspořádání vedení inženýrských sítí.

Je nutné, aby před zahájením stavebních prací na komunikacích bylo provedeno řádné polohové a výškové vytyčení podzemních vedení. Stávající zařízení správců sítí musí být během stavební činnosti chráněna před poškozením a v případě poškození, nebo nutných úprav stavbou budou práce provedeny dle dispozic správců inž. sítí.

Vytyčení inž. sítí musí být během stavby neporušeno. Pracovníci dodavatele musí být

prokazatelně seznámeni s polohou vedení a zákazem používat v jeho blízkosti mechanismy (min. 1,5 m po každé straně). Pokud se ve výkopišti vyskytnou nepoužívané kabely, nelze tyto zrušit bez předchozího souhlasu jejich správce a přesného označení o jaké kabely se jedná.

V prostoru ochranných pásem stávajících inž. sítí je nutno dodržovat vyplývající omezení zejména ohledně používání mechanizačních prostředků a tato zařízení včetně vstupů a armatur chránit před poškozením. V prostoru nad trubními vedeními nelze používat těžkých vibračních válců. Do prostoru umístění sítí je potřeba zajistit trvalý přístup pro jejich správce pro případ havárie.

Přístup osob se sníženou schopností pohybu a orientace

Dokumentace je zpracována a její technické stavební řešení je v souladu s platnou vyhláškou č.398/2009 Sb. z 5. listopadu 2009 Ministerstva pro místní rozvoj o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Technické řešení bude odpovídat těmto požadavkům i použitím materiálů. Navržené hmatové úpravy jsou patrné z přílohy situace. Přechody (místa pro přecházení) budou realizovány s max. nášlapem obrub 20 mm doplněné o hmatové pásy. Varovné hmatové pásy budou v chodníku provedeny podél obruby v místech vjezdů na pozemky v rozsahu nášlapu 8 cm a méně. Varovné a signální pásy budou dále provedeny v místech přechodů a míst k přecházení a označníku autobusové zastávky. Podél nástupní hrany zastávky bude proveden kontrastní pás z dlažby (červený) v šířce 0,40 m.

5. Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby

Stavba bude realizována na samostatném pozemku její řešení má přímé vazby na stávající neměnné komunikace. Stavba bude prováděna tak, aby byl zajištěn průjezd vozidel záchranné služby, hasičských vozidel stavbou. Před zahájením stavby dodavatel provede zaměření vodorovného značení na vozovce vymežující (hranici), začátek a konec měřeného úseku kamerovým systémem a toto značení obnoví v rámci definitivního dopravního značení.

6. Bezpečnost a ochrana zdraví při práci

Pro bezpečnost práce při stavebních pracích platí Nařízení vlády č. 591/2006 ze dne 12. prosince 2006 o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích, a zákon č. 309/2006 Sb. ze dne 23. května 2006 o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Dále pak také platí vyhlášky a nařízení související. Pracovníci musí být prokazatelně seznámeni s nebezpečím, dodavatelské organizace musí uzavřít vzájemné dohody.

7. Požární ochrana

Zhodnocení přístupových komunikací a nástupních ploch pro požární techniku včetně možnosti provedení zásahu jednotek požární ochrany.

Z hlediska požární ochrany liniová dopravní stavba nevyžaduje speciální opatření v průběhu provádění stavebních prací.

Během stavby je však nutné zajistit následující opatření:

- stavební činností nedojde zasypání ani poškození případných stávajících požárních hydrantů
- v průběhu prací bude zajištěna možnost průjezdu hasičských vozidel
- pokud by mělo případně dojít k omezení průjezdu, je nutné tuto skutečnost nahlásit nejmeně 14 dní předem na příslušné hasičské záchranné stanici.

Dle ČN 73 6110 čl. 4.1.11 pro příjezd vozidel hasičského záchranného sboru musí být šířka jednopruhového jízdního pásu rovna nebo větší než 3,00 m.

Použité materiály pro stavbu komunikací vyhovují z hledisek požární ochrany. Šířky navrhovaných komunikací a směrové oblouky vyhovují pro příjezd požární techniky. Použité materiály pro stavbu komunikací vyhovují z hledisek požární ochrany. Ustanovení ČSN 73 0802, která v článku 12.3. stanovuje minimální průjezd $s/v=3,00/4,10$ m.

Šířka komunikace je min 6,0 m, čili vyhovuje výše uvedené normě. Výšková podmínka 4,10 m je rovněž splněna.

Navržené vozovky umožňující příjezd vozidel HZS splňující zatížení na nápravu 100 kN (katalog pro navrhování vozovek TP170 vychází z nápravového tlaku 115 kN).

Z hlediska požární ochrany liniová dopravní stavba nevyžaduje speciální opatření v průběhu provádění stavebních prací. Použité materiály pro stavbu komunikací vyhovují z hledisek požární ochrany.

8. Vliv stavby na životní prostředí

Likvidace odpadů ze stavební činnosti bude provedena generálním dodavatelem stavby v souladu se zákonem č.541/2020Sb. o odpadech, ve znění pozdějších předpisů. S veškerými odpady ze stavební činnosti musí být nakládáno v souladu s výše uvedeným zákonem. Dle §3 odst.2 „Odpadové hospodářství je založeno na hierarchii odpadového hospodářství, podle níž je prioritou předcházení vzniku odpadu, a nelze-li vzniku odpadu předejít, pak v následujícím pořadí jeho příprava k opětovnému použití, recyklace, jiné využití, včetně energetického využití, a není-li možné ani to, jeho odstranění.“

Odpady budou tříděny v místě vzniku a shromažďovány vytríděné podle jednotlivých druhů a kategorií. Likvidace odpadů ze stavby a provozu stavby bude zajištěna autorizovanou firmou. Odpady budou likvidovány dle relevantních platných legislativních norem, dle druhů odpadu a to na řízených skládkách v souladu se zákonem o odpadech. Doklady o způsobu likvidace odpadů předá realizační stavební firma investorovi.

Pozn.:

- Stavba bude provedena v souladu s příslušnými kapitolami Technických kvalitativních podmínek staveb pozemních komunikací (TKP):
-
- TKP PK kapitola 2. Příprava staveniště
- TKP PK kapitola 4. Zemní práce
- TKP PK kapitola 5. Podkladní vrstvy
- TKP PK kapitola 7. Hutněné asfaltové vrstvy
- TKP PK kapitola 9. Kryty z dlažeb
- TKP PK kapitola 10. Obrubníky, chodníky a zpevněné plochy
- TKP PK kapitola 14. Dopravní značky a zařízení
- TKP PK kapitola 18. Beton pro konstrukce
- TKP PK kapitola 26. Postřiky a nátěry vozovek
- V této dokumentaci byly projektantem zvoleny doporučené referenční materiály, výrobky a systémy, které vykazují požadované technické parametry. Tyto materiály, výrobky a systémy mohou být nahrazeny jinými za předpokladu zachování požadovaných technických parametrů těchto zvolených a doporučených referenčních standardů. Výše uvedený postup musí být vždy odsouhlasen investorem a TDI.

- Barevné provedení dlažeb a formát dlažeb dle dispozic investora.

9. Plán kontrolních prohlídek

Kontrolní prohlídky stavby prováděné státní správou dle stavebního zákona se doporučuje provést:

- Po rozmístění zázemí stavby, plocha zařízení staveniště
- Po vytýčení stávajících inženýrských sítí
- Kontrola funkčnosti přechodné úpravy provozu na pozemní komunikaci, úplného dopravního značení
- Průběžná kontrola po provedení zemních prací min 2x
- Provedení zemních prací pro nové konstrukce vozovky
- Kontrola únosnosti pláně, provedení zkoušek modulů přetvárnosti, stanovení případné sanace pláně
- Průběžná kontrola pokládky nových konstrukčních vrstev komunikace, hutnění min 2x
- Průběžná kontrola zda nedochází k nadměrnému znečišťování veřejných komunikací a zda je případné znečištění průběžně odstraňováno
- Prověření rovinatosti finálních povrchů, správnost vyspárování a odvodu dešťových vod,
- Závěrečná kontrolní prohlídka zaměřená na vyklizení staveniště.

Termíny kontrolních prohlídek stavby budou vycházet z harmonogramu zhotovitele stavby a budou sděleny investorovi a orgánům státní správy tak, aby odpovídaly vytipované činnosti. Toto bude právně ošetřeno ve smlouvě o dílo.