


<h1 style="margin: 0;">ING. DANIEL POLIČ, PH.D.</h1> <h2 style="margin: 0;">CHVOJENECKÁ 523, 190 17 PRAHA 9</h2> <h3 style="margin: 0;">IČO 02199823 DIČ CZ7804060495</h3>			
Ved. projektu:	Odpovědný projektant:	Vypracoval:	Zak. číslo:
Ing. Polič, Ph.D.	Ing. Polič, Ph.D.	Ing. Polič, Ph.D.	
Investor:			Datum vyprac.:
 <p style="margin: 0;">Úřad městské části Praha Vinoř Bohdanečská 97 190 17 Praha - Vinoř</p>			05/2018
Stavba:			Stupeň:
<h2 style="margin: 0;">Prodloužení chodníku</h2> <h3 style="margin: 0;">podél ul. Mladoboleslavská, Vinoř</h3>			DÚR+DSP
Výkres:			Formát:
<h1 style="margin: 0;">SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA</h1>			A4
			Měřítko:
			Číslo výkresu:
			B

B SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

1 Základní údaje o stavbě:

Navržené chodníky se nacházejí při východním okraji ulice Mladoboleslavské, tedy průtahu silnice II. třídy č. 610. Chodníky jsou z části rekonstruované (SO 101 a SO 102) a z části zcela nové (SO 103). Výstavba proběhne v jediné etapě. Součástí SO 102 je i úprava autobusového zálivu, resp. výstavba zařazovacího úseku a vysazené chodníkové plochy pro zajištění vyšší míry bezpečnosti na přechodu pro chodce.

Plocha stavby celkem: cca 2990 m²

Plocha SO 101: 514 m², z toho 442 m² chodník, 8 m² vysprávka asfaltové komunikace a zeleň

Plocha SO 102: 716 m², z toho 410 m² chodník a nástupitě, 19 m² vysprávka asfaltové komunikace a zeleň

Plocha SO 103: 1760 m², z toho 369 m² chodník, 8 m² vysprávka asfaltové komunikace a nezbytná úprava přilehlé zeleně

2 Výchozí podklady

Geodetické zaměření

Zákresy průběhu inženýrských sítí od jednotlivých správců

Místní šetření

Fotodokumentace

3 Stávající stav

Stávající chodníky se nacházejí v prostoru SO 101 a SO 102. Tyto jsou tvořeny z části klasickou betonovou dlažbou, z části velkoformátovou betonovou dlažbou, betonem i asfaltem. Cílem rekonstrukce je sjednocení chodníků, zlepšení odtokových poměrů a šířkových parametrů.

4 Návrh řešení

Projektová dokumentace zpracovává návrh rekonstrukce stávajících chodníků a jejich prodloužení. Součástí projektu je dále stavební úprava stávající autobusové zastávky a nezbytné zkrácení přechodu pro chodce, který je ve stávajícím stavu zúžen za pomoci vodorovného dopravního značení (dopravní stín V13a) a dopravního zařízení. V rámci stavby budou v potřebném rozsahu osazeny nové silniční obruby, po jejichž pokládce je nutné vyspravit stávající asfaltové vrstvy přilehlé komunikace. Z části bude tato vysprávka řešena jako odvodňovací proužek nezbytný pro dostatečný odvod povrchové dešťové vody.

Dále PD řeší zásady ochrany podzemních inženýrských sítí.

Stavba je řešena v jediné řadě stavebních objektů, a to SO řady 100 – Komunikace. Jedná se o SO 101, 102 a 103.

5 Technické řešení stavebních objektů

SO řady 100 – Objekty pozemních komunikací

Stavební objekt SO 100 Komunikace řeší návrh chodníků stavebních objektů SO 101, SO 102 a SO 103.

Směrové a výškové řešení

SO 101 – Směrové řešení je dáno stávajícími konstrukcemi oplocení na JV okraji stavebního objektu. Šířka chodníku je navržena 1,75 m (1,5 m + 0,25 m bezpečnostní odstup právě od oplocení), přičemž při konci úseku je chodník vyosen a zúžen tak, aby navazoval na další úsek, tedy SO 102. Chodník je zúžen na 1,5 m a odpovídá šířce pro průchod dvou osob.

Výškové řešení vychází z výšky stávajícího chodníku a na něj navazujících staveb. Úprava výškového řešení proběhne převážně při ul. Štěpanovské, a to při vjezdu na pozemek č.parc. 1455 (č.p. 330). Zde bude vjezd nově realizován přes chodníkový přejezd, který díky užití zapuštěné obruby omezí zatékání vody z komunikace právě na pozemek č.parc. 1455. Plochu je třeba vyspádovat tak, aby voda stékala do přilehlé zeleně.

Mezi výše zmíněným vjezdem a křižovatkou Mladoboleslavská x štěpanovská bude realizován nový zelený pás. Tento zajistí vyšší míru bezpečnosti pro pěší i řidiče vozidel.

SO 102 - Směrové řešení je dáno stávajícími konstrukcemi oplocení na JV okraji stavebního objektu. Šířka chodníku je navržena 1,75 m (1,5 m + 0,25 m bezpečnostní odstup právě od oplocení), přičemž při konci úseku je chodník přimknut k nástupní hraně autobusového zálivu, kde je jeho trasa oproti stávající mírně vyosená, aby byla zajištěna návaznost na navazující SO 103 a vysazenou plochu u přechodu pro chodce.

Výškové řešení odpovídá stávajícímu chodníku.

SO 103 – Jedná se o jediný nově realizovaný úsek chodníku. Tento je v celé délce od vozovky odsazen o 1,5 m, pouze na začátku úseku bude chodník rozšířen tak, aby byl zajištěn přístup do stávajícího objektu č.p. 133 (č. parc. 1466). Při okraji vozovky bude osazen silniční obrubník s odskokem 2 -12 cm. Chodník bude vyspádován směrem od komunikace, a to 2 %. Vodící linie chodníku je navržena při komunikaci, kde zároveň tvoří přirozenou bariéru před vstupem do vozovky.

Konstrukce chodníků a zpevněných ploch

Konstrukce zpevněných ploch je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací.

Konstrukce nepojížděného chodníku D2-D-1-CH-PIII:

Betonová dlažba	60 mm ČSN 73 6131
Lože - drť 4/8	30 mm ČSN 73 6131
Štěrkodrť ŠD	150 mm ČSN 73 6126
Celkem	240 mm

Konstrukce pojížděného chodníku D2-D-1-O-PIII:

Betonová dlažba	80 mm ČSN 73 6131
Lože - drť 4/8	40 mm ČSN 73 6131
Štěrkodrt' ŠD	200 mm ČSN 73 6126
Celkem	320 mm

Silniční obruba je navržena o rozměru 15x25 cm. Obruba chodníková zapuštěná je navržena o rozměru 8x20 cm, obruba zvýšená (vodící linie) je navržena o rozměru 8x25 cm. Obruby budou uloženy do betonového lože s boční opěrou v souladu s TP 192.

Úpravy pro zdravotně postižené

Pro bezbariérový přístup/pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace jsou navrženy vodící linie a hmatné prvky. Vodící linii tvoří obruba lemující chodníky s odskokem min. 6 cm (dop. 8 cm). Vodící linií je i pevná konstrukce oplocení (JV okraj chodníku u SO 102 a SO 102). Návaznost chodníků na stávající komunikace je navrženo opatřit varovným pásem (hmatná dl. Šířky 40 cm). Odskok chodníků oproti vozovce je navržen roven 2 cm. Přejechod pro chodce bude vyznačen kombinací varovného a signálního pásu (šířka 80 cm). Nástupní hrana autobusové zastávky bude vydlážděna 30cm pásem červené dlažby (barevně kontrastní), přičemž nástup do předních dveří autobusu (resp. označnick) bude vyznačen signálním pásem hmatné dlažby šířky 80 cm.

Dopravní značení

Dopravní značení není nově navrženo. Součástí stavby je pouze posun značky IP 6 - Přejechod pro chodce tak, aby byla umístěna co nejbližší přechodu.

Zásady DIO

Dopravní opatření pro provádění stavby budou navržena a zrealizována prováděcí firmou. Práce budou prováděny za nepřerušného provozu na komunikaci. Není třeba vyznačovat objížděnou trasu pro automobilovou dopravu ani pěší. Výkopy budou řádně označeny/ohrazeny a osvětleny, a to v souladu s TP 66.

Odvodnění

Způsob odvodnění zpevněných ploch zůstane zachován stávající. Dešťová voda z chodníků bude podélným a příčným sklonem směřována do okolní zeleně, případně pak na vozovku tam, kde jí chodník těsně sousedí. Při SO 103 je zachován odvod dešťové vody do přilehlé zeleně, neboť je komunikace ve stávajícím stavu bez odvodňovacích prvků. Chodník je dále navrženo oddělit od komunikace zvýšenou obrubou, která zamezí případnému přetékání vody z komunikace přes chodník.

6 INŽENÝRSKÉ SÍTĚ

Stavba se nachází v prostoru stávajících inženýrských sítí. Ochrana těchto vedení je dána příslušnými normami, které se vztahují zejména na ochranu těchto vedení při výkopových pracích, při vzájemném křížení a souběhu podél nich. Vzájemná poloha inženýrských sítí a jejich křížení se řídí ČSN 73 60 05.

Při vlastní výstavbě budou zasažena ochranná pásma stávajících inženýrských sítí. Pro realizaci je nutno dodržet podmínky jednotlivých správců pro práci v dotčeném ochranném pásmu.

Ochranná pásma jsou:

Elektrické vedení :

venkovní (nadzemní)		1 – 35 kV 7 m
		35 – 110 kV 12 m
		110 – 220 kV 15 m
		220 – 400 kV 20 m
podzemní	do 110 kV	1 m
	nad 110 kV	3 m
transformační stanice		20 m
Sdělovací kabely (dle správce)		2 až 3 m
Vodovod		3 m
Kanalizace		3 m
Plynovod NTL a STL		
mimo zástavbu	do DN 200	4 m
	DN 200 – 500	8 m
	nad DN 500	12 m

Nová ochranná pásma se stanovují pro nově realizované podzemní sítě. Velikosti ochranných pásem jsou ve smyslu výše uvedené tabulky.

7 ORGANIZACE VÝSTAVBY

7.1 Nakládání s odpady

Odpady a další nakládání s nimi bude řešeno původcem odpadu v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. o odpadech. V maximální možné míře budou stavební odpady vytríděny a posléze recyklovány.

Původcem odpadu ve smyslu zákona bude po dobu výstavby zhotovitel stavby. Při hospodaření s odpady budou respektována ustanovení uvedeného zákona, vyhláška MŽP č. 381/2001 Sb. – Katalog odpadů, vyhláška MŽP č. 383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady a ostatní prováděcí předpisy.

Přednostně budou použitelné odpady využity stavebně. Zhotovitel stavby bude vést evidenci o odpadech v souladu s vyhláškou č. 383/2001 Sb., způsobech nakládání s nimi, odpady budou shromažďovány odděleně podle jednotlivých druhů a kategorií. Doklady o likvidaci odpadů předá po dokončení stavby stavebníkovi ke kolaudaci.

7.2 Vliv stavby na životní prostředí

Při vlastní výstavbě je nutno zajistit minimalizaci případných dočasných negativních účinků stavební činnosti v prostoru staveniště. Zejména je nutno zajistit opatření proti nadměrnému hluku z výstavby a znečištění staveniště a okolních ulic prachem nebo blátem (prašnost ze stavební činnosti musí být omezena na minimum).

Hluk ze stavební činnosti nesmí dle vyhlášky č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací překročit po dobu od 6,00 do 7,00 hod a od 21,00 do 22,00 hod L_{Aeq} 50 dB a po dobu od 22,00 do 6,00 hod L_{Aeq} 40 dB a od 7,00 do 21,00 hod L_{Aeq} 60 dB a to 2,0 m před obytnými a ostatními chráněnými objekty.

8 PROVÁDĚNÍ STAVEBNÍCH PRACÍ

Postup práce a veškeré provádění prací musí být v souladu s požadavky na bezpečnost práce. Při stavbě je třeba dodržovat vyhlášku ČÚBP a ČBÚ č. 309/2006 Sb. a 591/2006 Sb. o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích a další předpisy ČÚBP, dále platné ČSN a ON a další závazné předpisy, zákony a související směrnice. Pracovníci musí být prokazatelně seznámeni s možnými druhy nebezpečí a upozorněni na průběhy inženýrských sítí. Bezpečnost provozu během výstavby bude zajištěna normálními prostředky (značení, ohrazení, osvětlení). Po celou dobu stavby musí být umožněn příjezd hasičské techniky pro případ zásahu do všech objektů dotčených stavbou.