

Obsah technické zprávy

1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	2
2.	ÚČEL OBJEKTU	2
3.	ZÁSADY ARCHITEKTONICKÉHO A FUNKČNÍHO ŘEŠENÍ	2
4.	KAPACITY OBJEKTU	3
5.	SOUPIS POŠKOZENÍ V ULICI	4
6.	TECHNICKÉ A KONSTRUKČNÍ ŘEŠENÍ OPRAV	5
6.1	ZPŮSOB OPRAVY	5
	DLAŽBA BUDE V ČÁSTECH, KDE DOCHÁZÍ K NEJVĚTŠÍM PORUCHÁM PŘESKLÁDÁNA. TO SE TÝKÁ ZEJMÉNA VOZOVKY – TEDY DLAŽEB S1 A S2. NÁJEZDY, KDE DOCHÁZÍ K PRASKÁNÍ JSOU DOPORUČENY NA VÝMĚNU. OPRAVY SE BUDOU REALIZOVAT V ETAPÁCH.	5
6.2	ZEMNÍ PRÁCE	5
6.3	VODOROVNÉ KONSTRUKCE – SKLADBA JEDNOTLIVÝCH POVRCHŮ.	5
6.4	KONSTRUKCE ZPEVNĚNÝCH PLOCH	6
6.5	ÚPRAVY POVRCHŮ	6
6.6	OPRAVY DLAŽBY	6
6.7	Oprava Mobiliáře – zahrazovacích sloupků	6
6.8	Rozdělení do realizačních oblastí	7
6.9	OPATŘENÍ PROTI POSUNU DLAŽBY	8
	1/ PŘÍČNÉ PRAHY OP 6, OP 4	8
	2/ PŘÍČNÉ ZAFIXOVÁNÍ 5 ŘAD DLAŽEBNÍCH KOSTEK	8
7.	ETAPIZACE	9
8.	ZPŮSOB ZALOŽENÍ	9
9.	VLIV OBJEKTU A JEHO UŽÍVÁNÍ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	10
10.	DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ	11
11.	OCHRANA OBJEKTU PŘED ŠKODLIVÝMI VLIVY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ	11
12.	DODRŽENÍ OBECNÝCH POŽADAVKŮ NA VÝSTAVBU	11
13.	ZÁVĚR	12

1. Identifikační údaje

Označení stavby

REKONSTRUKCE PARTERU - Tyršova, Husova ulice

Místo stavby: Benešov

Číslo popisné: -

Číslo parcelní:

3309 – vlastnické právo: Město Benešov, Masarykovo náměstí 100, 25601 Benešov

3303 – vlastnické právo: Město Benešov, Masarykovo náměstí 100, 25601 Benešov

3316 – vlastnické právo: Město Benešov, Masarykovo náměstí 100, 25601 Benešov

Katastrální území: Benešov u Prahy [602191]

Předmět projektové dokumentace: Dokumentace pro provedení stavby (DPS).

Předmět projektové dokumentace:

SO.20 TYRŠOVA ULICE – OPRAVA STAVBY

Dokumentace stavebních oprav.

Stavebník

MĚSTO BENEŠOV

Masarykovo náměstí 100

256 01 Benešov

IČ: 00231401

DIČ: CZ00231401

Zast.: Ing. Jaroslav Hlavnička, starosta města

Projektant

Zodpovědný projektant: JVA architekti s.r.o.

Sídlo: Lucemburská 1568/45, 130 00, Praha 3

IČ: 06368026

DIČ: CZ06368026

autorizovaný architekt ČKA (A.1) ČKA 04794

Mob.: +420 604 778 387

Email: vanecek@ateliervas.cz

www.ateliervas.cz

2. Účel objektu

Předmětem této projektové dokumentace je:

OPRAVA DLAŽEB V TYRŠOVĚ ULICI – OBJEKT SO.20

Objekt detailně řeší skladbu jednotlivých ploch – materiálovou a rozměrovou.

3. Zásady architektonického a funkčního řešení

Architektonické a kompoziční tvarové řešení vychází z idey zklidnění Tyršovy ulice. Navazuje na předešlé fáze DSP a DPS. **Objekt SO.20 je hlavním stavebním objektem.**

SO.20 začíná křižovatkou s ulicí Dukelská. Cílem návrhu je oprava dlažeb v ulici Tyršova od této křižovatky až po křižovátku s ulicí Husova v režimu pěší zóny. Automobilová doprava není z území vykázána, je pouze omezena.

Popis současného stavu :

Pochozí a pojezdové plochy ulice jsou provedeny z dlažby různé velikosti, barevného provedení a hrubosti povrchu.

Vozovka je seskládána z tmavé tryskané dlažby 300x300mm. V jejím rámci je definováno i parkovací stání s jemnějším rozměrem 150x150mm. Vozovku od pochozích ploch odděluje světlý žulový obrubník v úrovni o 20mm vyšší. Pochozí plochy a částečně pojízdné plochy jsou řešeny v několika úrovních. Pojízdná plocha pro cyklisty je vyskládána z bloků o pevném rozměru 300mm a navazujících rozměrech 300, 500 a 600mm. Plocha vjezdů a plocha navazující na okolní zástavbu je řešena jemnou dlažbou 150x150mm. Hlavní pochozí plochy jsou opět řešeny v rozměrech 300x300/500/600mm. Otevřený střed ulice - tedy nejexponovanější plocha je vyskládán z tmavé tryskané dlažby 300x300mm. Odpočinková linie se stromy je vyskládána z malé štípané dlažby – tmavých kostek 60x60mm. Slepecká dlažba je rovněž řešena ze štípaných kostek světlých 60x60 nebo 50x50mm.

Ulice je osvětlena ze dvou stran. Hlavní osvětlení je umístěno na pravé straně směrem do centra města. Druhá linie lamp je určena pro pochozí plochy.

4. Kapacity objektu

S1 plocha vozovky:	1047,20 m ²
S2 plocha parkování:	439,49 m ²
S9B plocha „náměstí“ - vozovka:	179,56 m ²
S10 slepecká dlažba:	7,31 m ²
S12 linie parkování:	42,54 m ²
S16 kamenný nájezd OP4 bez hran:	25,00 m
S18 kamenný nájezd OP4 oboustranný:	12,50 m
S20 kamenný nájezd OP4 jednostranný:	91,42 m
S21 kamenný nájezd OP6 bez hran:	100 m

celkem: **1752,44m²**

Hodnoty jsou orientační, pro potřeby technické zprávy.

5. SOUPIS POŠKOZENÍ V ULICI

Ulice je po více než roce užívání poškozena na několika místech. Nejvíce viditelné je poškození v části pojižděné vozovky, kdy se dlaždice posunuly a spáry rozevřely. Ve spárách navíc viditelně chybí výplňový materiál.

Hlavní poškození:

1/ VOZOVKA S1

Ve vozovce jde zejména o posun dlažby, otáčení dlažby ve směru pohybu automobilů, nestejně velké spáry, tedy nadměrně velké, či dlaždice na sraz.

2/ NÁJEZDY S16 S 18 S 20 S 21

U nájezdů došlo k částečnému odštípnutí (poškození) hran prahů. V křižovatce s Husovou ulicí najdeme částečný propad dlažby, vyviklané dlaždice, prasklé mozaiky.

3/ PARKOVACÍ PRUH S 12

V rámci parkovacího pruhu jde v malé míře o týž problém jako u vozovky – vyskytují se zde spáry, které nemají žádný materiál. Posunuté dlaždice v malém rozsahu (5-10 %) mají spáry buď malé (dlaždice na sraz) nebo větší (15-20mm).

4/ CHODNÍKY

Taktéž u chodníků je třeba doplnit spárovací materiál. Na několika místech došlo k propadu dlažby, který se musí srovnat.

5/ OSTATNÍ VADY

Ostatní vady se týkají např. prasklých dlaždic, špatně provedeného spárořezu nebo dílčích nerovností kolem poklopů, domů či mobiliáře, uražené zahrazovací sloupky atd.

Z výše uvedeného seznamu poškození vyplývá, že nejvíce vad spočívá v dlažbě a spárách. Ostatní problémy jsou spíše kosmetického rázu.

Poškození jsou způsobena:

1/ technologickou chybou při pokládce

Výškově propadlá místa jsou způsobena chybou v podloží. Příčinou může být nestejně uhuštění, pokládka při různých klimatických podmínkách, zvodnění spár, špatný odvod povrchových vod a zanesení drenážních potrubí. Kamenné kostky nebyly vždy stejně vysoké. Různá výška dlaždic může způsobit vyviklání jedné dlaždice a následně při provozu několika dalších v její blízkosti.

2/ ztrátou materiálu ve spárách – nezakalení spár, dlažba staticky nefunguje

Spáry jsou viditelně prázdné. Je nutné je neustále doplňovat materiálem, bez ohledu na četnost zasypávání. Pokud se materiál ztratí, pak jsou dlaždice volně pohyblivé, vozovka se pomalu posouvá a dlaždice se natáčí podle brzdě dráhy aut a podle sklonu ulice.

3/ Provozem aut – četnost + nedodržení předepsané rychlosti

Ulice byla uvedena do provozu ihned po kolaudaci. Do Tyršovy ulice byla svedena objízdná trasa. Velmi intenzivní provoz ihned po kolaudaci mohl mít velký vliv na celkové statické působení dlažby. Je velmi pravděpodobné, že auta, včetně těžké nákladní dopravy se pohybovala po dlažbě, která ještě nebyla kompletně staticky zajištěna. Silný provoz navíc způsobil rychlý úbytek materiálu ve spárách. Provoz aut po dlaždicích způsobil nárazy dlaždic na sebe, brždění aut způsobilo následně posun celé dlažby. Pokud ve spárách současně chyběl materiál, dlaždice se pomalu posouvaly po spádu ulice. Průměrný spád ulice činí cca 2,4%. Spáry, které jsou na sraz nebo jsou široké kolem 20-30mm (zejména u obrub), taktéž nemohou dlouhodobě fungovat.

6. TECHNICKÉ A KONSTRUKČNÍ ŘEŠENÍ OPRAV**6.1 Způsob opravy**

Dlažba bude v částech, kde dochází k největším poruchám přeskládána. To se týká zejména vozovky – tedy dlažeb S1. Částečně S2 – cca 5 - 10 %. Nájezdy budou opraveny výměnou poškozených prvků. Opravy se budou realizovat v etapách vymezených jednotlivými úseky mezi nově osazovanými příčnými prahy.

6.2 Zemní práce

Zemní práce budou prováděny zejména ve spojitosti s výměnou dlaždic a hloubením rýh pro kamenné „prahy“. Bude se jednat především o vyjmutí stávajících povrchů a souvrství pod nimi.

V rámci těchto prací se daná souvrství budou ukládat v rámci jednotlivých etap na dočasnou (deponii) v rámci prostoru staveniště jednotlivých etap, případně může dodavatel využít mezideponii zadavatele vzdálenou cca 500 m od místa stavby. Souvrství budou znovu použita pro přesné tvarování terénu v rámci konečných úprav. Obnovované vrstvy musí být řádně zhutněny a s maximální pečlivostí vyrovnány pro následnou pokládku dlažeb.

V případě souvrství nepoužitelných pro další využití bude odvozem ze staveniště uložena na skládku. Skládka se předpokládá ve vzdálenosti cca 20km.

6.3 Vodorovné konstrukce – skladba jednotlivých povrchů.

Skladba jednotlivých povrchů je odvozena od způsobu jejich používání – budou dodrženy všechny návrhové parametry z projektu pro provedení stavby.

Jedná se zejména o pojízdné plochy.

S1 - JÍZDNÍ PRUH

- kamenná dlažba	DL	120mm ČSN 73 6131-1,2,3
žula, tryskaná, tmavá, 300 x 300mm		

S2 - PARKOVACÍ PRUH

- kamenná dlažba	DL	120mm ČSN 73 6131-1,2,3
žula, tryskaná, tmavá, 150 x 150mm		

S9b – NÁMĚSTÍ – pojízdné plochy

- kamenná dlažba	DL	120mm ČSN 73 6131-1,2,3
žula, tryskaná, světlá, stálý rozměr 500mm - ostatní rozměry: 300, 500, 1000mm		

S10 – DLAŽBA PRO ZRAKOVĚ POSTIŽENÉ – pochozí plochy

- kamenná dlažba	DL	60mm ČSN 73 6131-1,2,3
žula, štípaná, mozaika, tmavá, 50x50mm		

S12 – ROZDĚLOVACÍ PROUŽEK II. - oddělení jízdního pruhu od parkovacího

- kamenná dlažba	DL	120mm ČSN 73 6131-1,2,3
žula, tryskaná, světlá, 150x150mm		

S16 – KAMENNÝ NÁJEZD OP4 BEZ ÚPRAVY HRAN 200mm:

- kamenný obrubník OP4	DL	250mm ČSN 73 6131-1,2,3
kámen, světlý, tryskaný, 200x1600mm		

S18 – KAMENNÝ NÁJEZD OP4 OBOUSTRANNÝ 200mm:

- kamenný obrubník OP4	DL	250mm ČSN 73 6131-1,2,3
žula, tryskaná, světlá, 200x800mm		

S20 – KAMENNÝ NÁJEZD OP6 BEZ HRAN 150mm:

- kamenný obrubník OP6 DL 250mm ČSN 73 6131-1,2,3
žula, tryskaná, světlá, 150x800mm

S20 – KAMENNÝ NÁJEZD OP4 JEDNOSTRANNÝ 200mm:

- kamenný obrubník OP4 DL 250mm ČSN 73 6131-1,2,3
žula, tryskaná, světlá, 200x800mm

Materiál dlažeb pro opravy:

Materiál pro výměnu poškozených (prasklých odštípaných..) jednotlivých kusů různých typů dlažeb
dodá zadavatel stavby ze svých zásob – (deponie 1 km od místa stavby).

6.4 Konstrukce zpevněných ploch**Základní návrh konstrukce pojižděných ploch**

byl proveden v souladu s TP 170
(listopad 2004) – označení vozovky D1-D-3, typ podloží P II.
Třída dopravního zatížení dále jen TDZ - IV
Návrhová úroveň porušení vozovky dále jen NÚP – D2
Návrh konstrukce chodníku: TDZ IV, NÚP D1

SKLADBA

DL	120 mm	ČSN 73 6131-1,2,3	kamenná dlažba
L	40 mm	ČSN EN 13285	ložní podkladní vrstva
		ČSN 73 6126-1	
MZK 0/32 GA	220 mm	ČSN EN 13285	mechanicky zpev. kamenivo
		ČSN 73 6126-1	
ŠDA 0/32 GE	200 mm	ČSN EN 13285	šterkodrt'
		ČSN 73 6126-1	

celkem 580 mm

plán Edef,2 = min. 60 MPa

Poznámka: jedná se o stávající skladbu pojižděných ploch.

6.5 Úpravy povrchů**Hlavní pojižděné plochy – stav**

Úprava tryskání bude použita rovněž na pojižděné plochy a vozovku.

Reliéfní hmatová dlažba pro nevidomé – stav

Materiál pro hmatovou úpravu (reliéfní dlažba) musí splňovat NV 163/2002Sb. a TN TZÚS 12.03.04.,-.06. Upřednostněným materiálem je štípaná kostka (mozaika) 50x50 – 60x60mm.

Opravy budou provedeny dle Vyhlášky č. 398/2009 Sb. a ČSN 736110:

- chodníky a vozovky v místě vjezdů jsou navrženy z materiálu, jejichž drsnost (součinitel tření) činí min. 0,7
- materiál pro hmatovou úpravu (reliéfní dlažba) musí splňovat NV 163/2002Sb. a TN TZÚS 12.03.04.,-.06

6.6 Opravy dlažby

Projekt oprav počítá s částečným až úplným přeskládáním vytáčené a posunuté dlažby. Vlivem výše popsaných poruch už ulice ztrácí svou statickou funkci. Nechová se jako klenba. Spáry jsou bez materiálu a vlivem vibrací a brzdných sil od kol automobilů se posouvají a vytácejí.

Spáry

Při opravě budou spáry nově položených ploch řešeny **dvěma způsoby** :

A) Pojížděné plochy S1, S9b a opravované S 16 a S 18 po opravném položení dlažby budou ošetřeny výplňovou maltou.

(např. Sika FastFix-133 – spotřeba cca 13l/m2).

B) Spáry ostatních opravovaných ploch S2, S 10, S 12 budou ošetřeny zásypem – směsí granulky frakce 2-5mm + 4-8mm a tzv. jednomletky-kamenného prachu 0-3 mm.

Spára typu A) je bezúdržbová, 1 x ročně je prováděna revize celistvosti a funkčnosti – umožňuje údržbu čistícím strojem

Spára B) se zaprašuje a nechává se uležet. Po zvibrování a prolití vodou se spára znovu zaprašuje v několika krocích, zároveň je nutné spáry vždy prolít vodou a zasypat. Tento postup zasypání spár je nutné minimálně 3x opakovat, dokud se spára tzv. nezakalí.

Dlažba tak po kompletním ošetření výplňovou maltou a zásypu začne staticky fungovat – začne se chovat jako klenba.

6.7 Oprava Mobiliáře – zahrazovacích sloupků

Součástí dodávky je obnova poškozených a doplnění provozem zničených zahrazovacích sloupků.

Typ : Mmcité - Mielon – SM 101. Postup opravy uraženého sloupku – demontáž dlažby okolo základu sloupku, demontáž torza sloupku, revize základu (oprava nebo obnova) montáž nového sloupku na chemické kotvy, obnova zádlažby, obnova spár.

6.8. Rozdělení do realizačních oblastí:**OBLAST 1 – KŘÍŽOVATKA TYRŠOVA – HUSOVA**

Tato oblast je fixována nájezdy a obrubníkem OP4.

Oblast poskytuje ohraničené území, které je vhodné pro přeskládání jako celek. Vyskytuje se zde větší množství poruch – od vysypaných spár, přes vytáčené dlaždice, vylomené dlaždice, vylomené kvádry v nájezdech až po propady dlažby.

Oprava počítá s:

- *Přeskládáním dlažby – tedy s vyjmutím dlažby, srovnáním vrstev, dorovnáním ložného materiálu tam, kde je to potřeba, opětovným vložením dlažby na původní místo a zakalením spár.*
- *Příčným zafixováním 5 řad kostek – viz část 6.6. a detail D.02.*
- *Opravou poničených nájezdů – viz část 6.6 a detail D.04.*

OBLAST 2 – DOLNÍ ČÁST ULICE TYRŠOVA

Tato oblast je výrazně poničena vytáčením a posunem dlažby. Spáry jsou místy bez materiálu. Dlažba je místy s rozestupem přesahujícím 2cm, nebo se zde vyskytují dlaždice na sraz.

Oprava počítá s:

- *Přeskládáním dlažby – tedy s vyjmutím dlažby, srovnáním vrstev, dorovnáním ložného materiálu tam, kde je to potřeba, opětovným vložením dlažby na původní místo a zakalením spár.*
- *Vložením příčných prahů OP6 do míst, která navazují na rozhraní parkovacích míst – viz část 6.6. a detail D.01.*

OBLAST 3 – STŘED ULICE TYRŠOVA

Tato oblast vykazuje nejmenší poruchy a poničení dlažby. Místy jsou viditelné rozšířené spáry a posunuté dlaždice.

Oprava počítá s:

- *Přeskládáním dlažby – tedy s vyjmutím dlažby, srovnáním vrstev, dorovnáním ložného materiálu tam, kde je to potřeba, opětovným vložením dlažby na původní místo a zakalením spár – pouze tam, kde je to nutné.*

- Vložením příčných prahů a OP6 do míst, která navazují na rozhraní parkovacích míst – viz část 6.6. a detail D.01..
- Realizací 2 příčných prahů, které orámuji dlažbu S9B – viz část 6.6. a detail D.03.

OBLAST 4 – OBLAST KOLEM č.p. 2071 – víceúčelový obchodní dům

Tato oblast je, podobně jako oblast 2, výrazně poničena vytáčením a posunem dlažby. Spáry jsou místy bez materiálu. Dlažba je místy s rozestupem přesahujícím 2cm, nebo se zde vyskytují dlaždice na sraz.

Oprava počítá s:

- Přeskládáním dlažby – tedy s vyjmutím dlažby, srovnáním vrstev, dorovnáním ložného materiálu tam, kde je to potřeba, opětovným vložením dlažby na původní místo a zakalením spár.
- Realizací příčných prahů OP 4 – viz detail D.03.

OBLAST 5 – HORNÍ ČÁST ULICE TYRŠOVA

Tato oblast je fixována nájezdem u křižovatky s Dukelskou ulicí.

Oblast poskytuje ohraničené území, které je vhodné pro přeskládání jako celek. Vždy ale musí být zespoda zafixováno příčným zafixováním 3 řad kostek. Vyskytuje se zde větší množství poruch – od vysypaných spár, přes vytáčené dlaždice, vylomené dlaždice, vylomené kvádry v nájezdech až po propady dlažby. Zároveň je zde poměrně špatně vyřešeno odvodnění nájezdu.

Oprava počítá s:

- Přeskládáním dlažby – tedy s vyjmutím dlažby, srovnáním vrstev, dorovnáním ložného materiálu tam, kde je to potřeba, opětovným vložením dlažby na původní místo a zakalením spár.
- Vložením příčných prahů OP6 do míst, která navazují na rozhraní parkovacích míst – viz část 6.6. a detail D.01.
- Úpravou poničených nájezdů – viz část 6.6 a detail D.04.
- Realizací příčného žlabu pod nájezdem

6.9 Opatření proti posunu dlažby

Jelikož lze z výše uvedených poruch uvažovat, že dlažba se bude během let provozu dále posouvat, jsou proti tomu ve vozovce navrženy 2 typy opatření:

1/ PŘÍČNÉ PRAHY OP 4 (2 ks) OP6 (16 ks)

Příčné prahy jsou tvořeny obrubníky OP6 - bez seříznutých hran – **Detail D 01**, OP č – s oběma seříznutými hranami – **Detail D 03**.

Obrubníky se položí do betonového lože s výztuží z kari sítě "10", 150x150MM, R.Š. 400mm (240+160).

Obrubníky jsou kladeny do betonového lože C 20/25n- XF3

Betonové lože bude zahloubeno tak, aby nedošlo k jeho posunu na rozhraní dvou vrstev. Bude zapuštěno min. 50mm do vrstvy šterkodrtě ŠDA 0/32 GE.

Obruba bude realizována v celé vozovce, včetně parkovacího pruhu, aby došlo ke statickému rozepření od obruby k obrubě.

2/ PŘÍČNÉ ZAFIXOVÁNÍ 5 ŘAD DLAŽEBNÍCH KOSTEK (2x) Detail D 02

Tohoto opatření bude využito v obousměrně pojížděné části vozovky Tyršova – Husova ul.. Jedná se o zafixování 5 řádků kostek vozovky S1.

Fixovat se takto musí napříč celá vozovka – od obruby k obrubě, aby došlo k řádnému zapření kostek.

Kostky budou postupně rozebírány v rámci oblasti, která se bude upravovat. Odebrána bude ložná vrstva L 40mm, MZK 0/32 GA a částečně i ŠDA 0/32 GE (-50mm). Pláň bude srovnána.

7. Etapizace

Opravy jsou rozděleny do oblastí 1-5. Některé oblasti je možné opravovat samostatně, nezávisle na postupu prací. Některé se naopak musí opravovat postupně.

Oblasti:

- Oblast 1 – křižovatka Tyršova-Husova
- Oblast 2 – dolní část ulice Tyršova, eventuálně v postupu 2A a následně 2B.
- Oblast 3 – střed ulice Tyršova
- Oblast 4 – oblast kolem domu č.p. 2071
- Oblast 5 – horní část ulice Tyršova
- Nájezd 1
- Nájezd 2
- Nájezd 3

Samostatné nezávislé etapy:

- Oblast 1
- Oblast 2 (pouze najednou, nebo pouze 2A),
- Oblast 3

Nutnost návazností:

- Oblast 2 se musí realizovat postupně od zdola, případně nejprve 2A a následně 2B
- Oblast 4 se musí realizovat dříve než oblast 5.

8. Způsob založení

Před zahájením demontáží a zemních prací musí být uvolněno staveniště. V souladu s DIO zpracované zadavatelem bude v předstihu (dle projednání) provedeno osazení DZ. Ulice Tyršova po celou dobu rekonstrukce nebude průjezdná. Dopravní obsluha objektů v ulici Tyršova bude možná obousměrně z obou směrů – vždy k místu uzávěry.

Zemní práce budou prováděny zejména ve spojitosti s vyjmutím dlažby, srovnáním podkladních vrstev a osazením příčných prahů. Vytýčení stavby bude provedeno autorizovaným geodetem dle situace umístění objektu. Bude se jednat především o vyjmutí porušených stávajících povrchů a souvrství. Všechna souvrství budou v rámci oprav využita. V rámci těchto prací se budou souvrství ukládat na dočasnou malou deponii v rámci prostoru staveniště – jednotlivých etap – a bude znovu použita v rámci konečných úprav. V případě souvrství nepoužitelných pro další využití budou odvozem ze staveniště uložena na skládku.

V případě, že plán nebude splňovat podmínky aktivní zóny, musí dojít k takové úpravě, aby podmínky byly splněny.

9. Vliv objektu a jeho užívání na životní prostředí

a) Ochrana krajiny a přírody

Stavba nebude mít negativní vliv na životní prostředí, ochranu krajiny a přírody.

b) Ochrana proti hluku a vibracím

Zhotovitel stavebních prací je povinen používat především stroje a mechanismy v dobrém technickém stavu a jejichž hlučnost nepřekračuje hodnoty stanovené v technickém osvědčení. Při provozu hlučných strojů v místech, kde vzdálenost umístěného stroje od okolní zástavby nesnižuje hluk na hodnoty stanovené hygienickými předpisy, je nutno zabezpečit pasivní ochranu (kryty, akustické zástěny apod.).

Při stavební činnosti bude nutno dodržovat povolené hladiny hluku pro dané období stanovené v NV č.272/2011 o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Z těchto ustanovení pak vyplývají pro účastníky výstavby následující povinnosti:

Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací stanoví nejvyšší přípustné hodnoty hluku v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru (§11).

Dodavatel stavby je povinen respektovat výše uvedený požadavek po celou dobu výstavby.

c) emise z dopravy

Stavbou nedojde k zvýšení automobilového provozu, koncentrace znečišťujících látek zůstane beze změn. Příčinou je nízká intenzita dopravy.

d) vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje

vliv na povrchovou vodu

Stavbou komunikací nedojde ke změně odtokových poměrů v dotčených povodích.

vlivy na podzemní vodu

V rámci stavby nebudou prováděny žádné zářezy pro komunikaci, pouze odkop. Archivními sondami nebyla zaznamenána v trase komunikace hladina podzemní ve svrchním horizontu. Ovlivnění režimu podzemních vod se nepředpokládá.

Vliv v průběhu stavby

Během stavby nemůže dojít k porušení soklů okolní zástavby.

Vliv stavby na životní prostředí

Vliv stavby na životní prostředí bude v co nejvyšší míře minimalizován. Návrh nezahrnuje dlouhodobé podstatné zdroje znečištění ovzduší.

Dodavatel stavby jako původce odpadů zavede pro období stavby systém nakládání s odpady, zaměřený na jejich třídění, samostatné shromažďování a následné využití či odstranění v souladu s platnou legislativou. Při předávání odpadů si ověří, zda osoba, které předává odpady je oprávněna k jejich převzetí podle zákona č. 106/2005 Sb., o odpadech.

Tyto odpady lze buď znovu využít, recyklovat nebo uložit na řízenou skládku. Odstraněný živý materiál bude recyklován.

Materiál vybouraný při realizaci stavby je odpad vhodný k výrobě recyklátu použitelného v různých oborech stavební činnosti samozřejmě v závislosti na kvalitě a zrnitosti recyklátu. Tento postup je v souladu se zákonem o přednostním využívání odpadů.

Odpadní materiály nevhodné pro recyklaci budou odváženy na vhodné řízené skládky.

Množství stavebního odpadu bude podrobněji stanoveno v rámci výkazu výměr v dalších fázích projektové dokumentace. V případě změny rozsahu prací nebo jiným okolnostem bude množství stavebního odpadu stanoveno vybraným dodavatelem dle skutečnosti.

Upozornění:

Ke kolaudaci budou předloženy zřizovatelem stavby doklady o způsobu odstranění odpadů ze stavební činnosti, pokud jejich další využití není možné a evidence odpadů ze stavby!

Vliv po dokončení stavby

Stavbou nedojde k zvýšení automobilového provozu, koncentrace znečišťujících látek zůstane beze změn. Příčinou je nízká intenzita dopravy.

Odpady vzniklé provozem objektu budou dále ukládány do odpadového kontejneru umístěného na pozemku a odvázeny oprávněnou firmou na základě uzavřené smlouvy o odvozu odpadů v souladu se zák. č. 185/2001 Sb.

Tříděný odpad bude shromažďován na určeném místě v blízkosti dané lokality.

10. Dopravní řešení

Předmětem této dokumentace je projekt oprav parteru Tyršovy ulice. Jedná se o opravu již stávajícího řešení. Předmětná komunikace je v cílovém stavu navržena jako jednosměrná a je začleněna jako pěší zóna v celé své délce.

11. Ochrana objektu před škodlivými vlivy vnějšího prostředí

Z hlediska škodlivých vlivů vnějšího prostředí není stavba vystavena škodlivým vlivům.

Povrch komunikace bude udržován správcem komunikace jako na ostatních jemu svěřených komunikacích. Správce komunikace bude nakládat s odpady z provozu obdobně jako na ostatních jemu svěřených komunikacích v souladu a vyhláškou MŽP č. 383/2001 Sb. o podobnostech nakládání s odpady.

Hladina hluku zůstane vzhledem k charakteru projektu stejná.

12. Dodržení obecných požadavků na výstavbu

V projektové dokumentaci jsou respektovány obecné požadavky na výstavbu dle vyhlášky č. 502/2006 Sb., kterou se mění vyhláška č. 137/1998 Sb., o obecných technických požadavcích na výstavbu.

Řešení a dimenze rozptylových ploch odpovídá druhu stavby.

Stavba splňuje základní požadavky na bezpečnost a užitné vlastnosti staveb dle § 15, § 16 a § 43, 44, 45, 46 Oddílu 2 vyhlášky č. 502/2006 Sb.

Případné emise, odpady a hluk, vyplývající z provozu budoucí stavby, stejně jako odpady odváděné kanalizací, nebudou přesahovat běžný standard odpovídající dané velikosti a funkci navrhované stavby, tzn., že se nepředpokládají nadlimitní hodnoty hluku a negativní dopad na stávající zástavbu. Způsob likvidace odpadních vod je popsán podrobně v příslušné kapitole dokumentace.

Projekt předpokládá, že provádění stavby se bude řídit platnými předpisy a technickými předpisy výrobců jednotlivých materiálů. Stavba bude realizována autorizovanou prováděcí firmou. Všechny použité materiály jsou schváleny k použití v ČR pro daný účel, popř. na ně bylo vydáno prohlášení o shodě nebo certifikáty.

Prohlášení o shodě a certifikáty je nutné předložit ke kolaudaci objektu – zajistí Dodavatel části stavby.

13. ZÁVĚR

Veškeré kóty a rozměry budou ověřeny na stavbě, v případě zjištěných rozdílů bude informován zástupce zadavatele. Jakékoliv změny či nejasnosti je třeba konzultovat s projektantem.

Veškeré práce mohou provádět pouze proškolení pracovníci a firmy s potřebnou způsobilostí k daným pracím. Použité materiály a technologie využívat v souladu s doporučením výrobce (technickým listem výrobku).

Projektant upozorňuje na nezbytnost dodržení obecně známých technologických přestávek. V případě nejasností rozhodují platné ČSN a technologický předpis výrobce.

Při všech pracích je nutné dodržovat příslušné ČSN, související normy a technologické předpisy a platné bezpečnostní předpisy a nařízení, zejména vyhl. č. 591/2006 včetně jednotlivých novelizací. O průběhu stavby bude veden stavební deník. Při provádění veškerých stavebních prací je třeba se řídit závaznými ustanoveními platných norem a podmínkami bezpečnosti práce obsažené v Zákoníku práce, vyhlášku Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu o bezpečnosti práce a technických zařízeních při stavebních pracích. Stavbu budou provádět osoby s příslušnou odborností a zkušeností, bude respektován zák. 183/2006 Sb.. Vedení stavby bude prováděno v souladu s §9 Vyhlášky Ministerstva pro místní rozvoj č. 526/2006 Sb. upravující některá ustanovení stavebního zákona ve věcech stavebního řádu.

Veškeré odchylky budou řešeny ve spolupráci se zadavatelem a projektantem včetně návazností na ostatní profese, záznam bude proveden do stavebního deníku.

V červnu 2021

Vypracoval:
Ing. Jan Vaněček