




Jiná ověření:		Paré:	
Orientační schéma:		Razítko oprávněné osoby:	
		Podpis: _____ Datum: _____	
Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
-	-	-	-

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace	 SPRÁVA ŽELEZNIC
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební správa západ	
Adresa:	Sokolovská 1995/278, 190 00 Praha 9	

Zhotovitel díla:	APRIS 3MP s.r.o.		
Adresa:	Baarova 231/36, 140 00 Praha 4		
Kontakt:	T: +420 261 260 358 E: apris@apris.cz		
Zhotovitel objektu:	APRIS 3MP s.r.o.		
Adresa:	Baarova 231/36, 140 00 Praha 4		
Kontakt:	T: +420 261 260 358 E: apris@apris.cz		
Hlavní projektant (HIP):	Ing. Vojtěch Hejl	Architekti:	Ing. arch. M. Tylšová, Ing. arch. M. Fischer

Název stavby/akce:	REKONSTRUKCE VÝPRAVNÍ BUDOVY V ŽST. KÁJOV		Označení investora:	S611800235
			Označení zhotovitele:	2021030
Název části:	Inženýrské objekty		Označení části:	D.2.1.8
Název objektu/dílní části:	Zpevněné plochy		Označení objektu/komplexu:	SO 99-52-99
Název přílohy:	-		Číslo přílohy:	1. 101
Název dílní části přílohy:	Technická zpráva			
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítko: -	Stupeň dokumentace:	PDPS
Ing. arch. M. Tylšová	Ing. Blanka Krösslová	Formáty: -		
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:	Smluvní datum zpracování:	25.7.2022
Jihočeský	Kladné	0491F1		

Označení investora:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podoblast:	Příloha:	Revize:
S 6 1 1 8 0 0 2 3 5	- P D P S	- D 2 1 0 8	- S O 9 9 5 2 9 9	- 0 0	- 1 - 1 0 1	- P 0 1

REKONSTRUKCE VÝPRAVNÍ BUDOVY V ŽST. KÁJOV
DOKUMENTACE PRO PROVÁDĚNÍ STAVBY
D.2.1.8 ZPEVNĚNÉ PLOCHY – TECHNICKÁ ZPRÁVA

D.2.1.8 ZPEVNĚNÉ PLOCHY – TECHNICKÁ ZPRÁVA

1.	Zdůvodnění stavby a jejího umístění	2
2.	Širší dopravní vztahy	2
3.	Směrové a výškové řešení	2
4.	Konstrukce zpevněných ploch	2
5.	Odvodnění	3
6.	Zásady dopravně-inženýrských opatření	3
7.	Bourací a zemní práce	3
8.	Nakládání s odpady během stavby	4
9.	Požadavky na provádění stavby	4
10.	Vliv stavby na životní prostředí	4

REKONSTRUKCE VÝPRAVNÍ BUDOVY V ŽST. KÁJOV

DOKUMENTACE PRO PROVÁDĚNÍ STAVBY

D.2.1.8 ZPEVNĚNÉ PLOCHY – TECHNICKÁ ZPRÁVA

1. Zdůvodnění stavby a jejího umístění

Předmětem této části dokumentace je návrh zpevněných ploch vznikajících v souvislosti s rekonstrukcí výpravní budovy železniční stanice Kájov nedaleko Č. Krumlova. Objekt stávající výpravní budovy bude demolován a na jejím místě bude vybudována nová výpravní budova (přístřešek) a zpevněné plochy pro chodníky a parkovací stání.

2. Širší dopravní vztahy

Z hlediska širších dopravních vztahů se řešené území nachází ve východní části obce oddělená od centra silnicí č. I/39. Tuto hlavní komunikaci kříží silnice č. III/15190, která propojuje obec s žel. stanicí. Nově navržená VB bude svou hlavní přístupovou komunikací umístěna na osu stávajícího bezbariérového vstupu na nástupiště. Přístup k ní bude plynule navazovat na stávající asfaltovou komunikaci, stejně tak malé parkoviště k VB navazuje přímo na místní komunikaci.

3. Směrové a výškové řešení

Předmětem této části PD je návrh 1 parkoviště pro celkem 4 osobní vozidla a nové plochy pro pěší propojující stávající technologickou budovu a novou výpravní budovu.

Východně od nové výpravní budovy je umístěno parkoviště pro 4 osobní automobily s příjezdem na jednotlivé stání přímo z místní slepé komunikace. Parkoviště bude v rozsahu 1 stání pro zaměstnance a 3 stání pro cestující – z toho 1 stání K+R a 1 stání pro ZTP. Všechna stání jsou navržena v souladu s ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy. Všechna stání jsou umístěna kolmo na příjezdovou komunikaci se š. min 6,0m, mají délku 5,0m. Šířka stání pro ZTP je 3,5m, běžná stání 2,5m, krajní stání 2,75m.

Hlavní chodníky k nové výpravní budově jsou v min. šířce 1,6m, hlavní přístupový koridor přes výpravní budovu na centrální přechod na nástupiště má šířku 3,5m. Mezi výpravní budovou a zelenými plochami jsou chodníky šířky 1,1m. Zpevněná plocha je navržena pod celým přístřeškem nové výpravní budovy a pod přístřeškem pro odpadní nádoby.

Hlavní chodníky mají buď pevnou vodící linii v podobě budovy nebo zvýšeného obrubníku (o 60mm), na hraně nástupiště je varovný pás s optickou linií š. 40cm z reliéfní dlažby. K centrálnímu přechodu přes kolejiště na nástupiště je navržen signální pás š. 80cm z reliéfní dlažby pro nevidomé a slabozraké.

Signální a varovné pásy jsou z obou stran lemovány pruhy šířky 400mm z ostrohranné hladké dlažby 200x200mm, kladené na stříh, se spárami do 4mm.

Návrh výškového uspořádání vychází ze základních podmínek respektujících výškové poměry lokality a potřeby výškového napojení na stávající komunikaci. Maximální podélný sklon má hodnotu 2%. Plochy jsou spádovány do nových liniových vpustí.

4. Konstrukce zpevněných ploch

Konstrukce zpevněných ploch jsou navrženy v souladu s technickými podmínkami TP170 „Navrhování vozovek pozemních komunikací“, schválenými MD ČR - OPK pod č.j. 517/04-120-RS/1, včetně Dodatku TP170 schváleného MD ČR - OSI pod č.j. 682/10-910-IPK/1 s účinností od 1.9.2010, za předpokladu dodržení standardních návrhových podmínek a dále dle Katalogu vozovek polních cest.

Při provádění konstrukcí je nutné zajistit také kvalitní vodorovné spojení jednotlivých konstrukčních vrstev. Napojení vrstev vozovky na stávající vozovku bude provedeno ve spáře s odstupňováním jednotlivých konstrukčních vrstev.

Veškerý materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným ustanovením ČSN.

REKONSTRUKCE VÝPRAVNÍ BUDOVY V ŽST. KÁJOV

DOKUMENTACE PRO PROVÁDĚNÍ STAVBY D.2.1.8 ZPEVNĚNÉ PLOCHY – TECHNICKÁ ZPRÁVA

Náležitou pozornost je třeba věnovat úpravě zemní pláně. Rozhodující pro posouzení pláně je provedení zatěžovacích zkoušek a dodržení minimální hodnoty modulu přetvárnosti $E_{def2} = 45$ (30) MPa. Na základě měření hodnot modulů na zemní pláni v rámci provádění objektu musí v případě nedodržení minimálních předepsaných hodnot dodavatel v součinnosti s technickým dozorem investora a projektantem stanovit optimální způsob sanace zemní pláně.

Možnost použití vytěžených materiálů z podkladních vrstev do aktivní vrstvy zemní pláně posoudí odpovědný geotechnik na základě vhodnosti dle ČSN 72 1002 v průběhu provádění stavební činnosti dle konkrétních podmínek na stavbě, po odkrytí stávajících zpevněných vrstev vozovky.

Zvláštní pozornost je třeba věnovat požadavkům na aktivní zónu vozovky v tloušťce 0,5m tvořící poslední konstrukční vrstvy násypového tělesa a materiálu pod zemní plání v zářezu. Pokud se v aktivní zóně vyskytuje zemina, která nesplňuje požadavky ČSN 73 6133 tabulka 1 a 4.1.3 pro přímé použití bez úpravy, musí se provést její zlepšení nebo odstranění a nahrazení jiným vhodným materiálem.

Chodníky pro pěši se provedou s krytem dlážděným betonovou dlažbou a konstrukcí ve složení (D2-D-1, TDZ CH, PII):

betonová dlažba	DL	60 mm	ČSN 73 6131	
lože z drti	L	50 mm	ČSN 73 6131	
šterkodrť	ŠDA	150 mm	ČSN 73 6126-1	45 MPa
celkem		240 mm		

Parkovací stání se provedou dlážděné betonovou dlažbou (D2-D-2, TDZ VI, PII):

dlažba betonová	DL I	80 mm	ČSN 73 6131	
lože z drti 4-8	L	50 mm	ČSN 73 6131	
šterkodrť	ŠDA	150 mm	ČSN 73 6126-1	45 MPa
mechanicky zpevněná zemina	MZ	280 mm	ČSN 73 6126-1	45 MPa
celkem		560 mm		

Nové silniční obrubníky jsou navrženy betonové o rozměru 150/250 mm, osazené do betonového lože C16/20nXF2 s boční opěrou, mezi chodníkem a zelení budou přirozenou vodící linií tvořit betonové krajníky 80/200 mm do betonového lože s opěrou s výškovým rozdílem 0,06 m.

Všechny dlažby musejí mít hodnotu součinitele smykového tření minimálně 0,5. U zpevněných ploch ve sklonu musí být dodržena hodnota $0,5 + \tan \alpha$, viz ČSN 74 4505 a vyhláška 398/2009 Sb.

Všechny veřejně přístupné plochy budou opatřeny prvky pro samostatný pohyb osob se zrakovým postižením jako jsou vodící linie, signální a varovné pásy, apod. Rozmístění těchto prvků je patrné ze situačního výkresu.

5. Odvodnění

Odvádění dešťových vod ze zpevněných ploch je navrženo jejich příčným a podélným spádováním do nových liniových žlabů případně do přilehlé zeleně.

6. Zásady dopravně-inženýrských opatření

Dopravně inženýrská opatření vzhledem k intenzitám dopravy na přilehlé komunikaci nejsou potřeba.

7. Bourací a zemní práce

Obsahem bouracích prací, které předcházejí stavební činnosti, bude vybourání stávajících zpevněných ploch v místě navrhovaných úprav.

Obsahem zemních prací je sejmutí ornice v místech zpevněných ploch a zemních úprav. V celém prostoru se dále provede odtěžení potřebné vrstvy zeminy, řádně zhuťněné násypy a zásypy, urovnání pláně a vyrovnaní terénních nerovností mezi budoucími objekty, zpevněnými plochami a navazujícím terénem.

Nutnost sanace zemní pláně není v současné chvíli možné spolehlivě navrhnout a posoudit. Pokud se během

REKONSTRUKCE VÝPRAVNÍ BUDOVY V ŽST. KÁJOV

DOKUMENTACE PRO PROVÁDĚNÍ STAVBY

D.2.1.8 ZPEVNĚNÉ PLOCHY – TECHNICKÁ ZPRÁVA

stavby na základě zatěžovacích zkoušek na pláni prokáže nedodržení minimálních předepsaných hodnot únosnosti, dodavatel v součinnosti s geologem stanoví optimální způsob sanace pláně.

Definitivní násypová tělesa budou provedena z materiálů vhodných pro násypy a náležitě zhutněna. Možnost použití vytěžených materiálů posoudí odpovědný geotechnik na základě vhodnosti dle ČSN 72 1002 v průběhu provádění stavební činnosti dle konkrétních podmínek na stavbě. Sklony násypových těles jsou navrženy do hodnoty 1:2,5, zářezových maximálně 1:2.

V rámci prací se též v nejnútnejším rozsahu provede vyrovnaní terénních nerovností upravovaných a navrhovaných ploch zeleně, které budou opatřeny vrstvou humusu v tloušťce min. 15 cm a osety travním semenem.

8. Nakládání s odpady během stavby

Veškeré materiály, které budou v rámci stavby vytěženy a vyprodukovány, budou jako odpady ve smyslu ustanovení zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech a předpisů souvisejících v platném znění, náležitě zlikvidovány, tj. v maximální míře recyklovány a v minimální míře odvozeny na legální skládky a úložiště.

Ke kolaudaci stavby je nutno doložit doklady o způsobu zneškodňování jednotlivých druhů odpadů vznikajících během realizace stavby.

9. Požadavky na provádění stavby

Veškeré stavební práce je nutno provádět v souladu s platnými normami, předpisy a zákonnými ustanoveními. Při stavebních pracích v pásnu podzemního vedení, v pásnu dálkových kabelů a v pásnu vzdušného vedení je nutné respektovat veškerá příslušná ustanovení, zejména pokud se jedná o způsob provádění zemních prací a zákaz použití mechanizace, povšechně pak zabezpečení vedení a zařízení před poškozením.

Veškerý stavební materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným normám a technologickým předpisům.

Zemní pláň je nutno náležitě upravit, zamezit vstupu vody a zabránit jejímu zvodnění. Je třeba zajistit potřebnou únosnost a první stmelenou vrstvu položit co nejdříve.

Zařízení staveniště se předpokládá pouze malého rozsahu s využitím mobilních objektů. Parkování mechanismů je možné na staveništi. Odběr elektrické energie je nutno dohodnout s příslušnou služebnou dodavatele energie.

Plochy pro větší skládky mimo staveniště se neuvažují.

10. Vliv stavby na životní prostředí

Vzhledem k tomu, že stavba bude probíhat uvnitř města, je žádoucí věnovat zvýšenou pozornost zhodnocení potenciálních negativních dopadů na životní prostředí (v souladu se zákonem č. 258/2000 Sb.). Při realizaci stavby je nutné vhodnými opatřeními zajistit, aby vliv stavební činnosti, především hluk a prašnost, byl co nejmenší.

Hygienický limit akustického tlaku ze stavební činnosti nesmí přesahovat LAeq 65dB v době od 7.00-21.00 hod, LAeq 60dB v době od 6.00-7.00 a od 21.00-22.00 hod a LAeq 45dB v době od 22.00-6.00 hod ve chráněném venkovním prostoru staveb.

Dodavatel stavebních prací je povinen používat stroje a mechanismy v dobrém technickém stavu, jejichž hluchost nepřekračuje hodnoty stanovené v technickém osvědčení.

Vozidla vyjíždějící ze stavby musí být řádně očištěna, aby nedocházelo k zanášení zeminy na veřejné komunikace.

V Praze, 07/2022

Vypracoval: Ing. Blanka Krösslová