

SÚHRNNÁ TECHNICKÁ SPRÁVA

1. IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE.

1.1 Stavba

Názov stavby : **Vybudovanie parkoviska a rekonštrukcia chodníka na Vajanského ulici v Pezinoku**

Miesto stavby : **Bratislavský kraj, okres Pezinok, obec Pezinok, ulica Vajanského č. 16, k.ú. Pezinok**

1.2 Investor : **Mesto Pezinok, Radničné námestie 7, 902 14 Pezinok**

1.3 Projektant : **Ing. Stanislav Majerčák, Aut. Ing.**

1.4 Dátum : **30.06.2018**

1.5 Stupeň : **Dokumentácia pre stavebné povolenie v rozsahu realizačného projektu**

2. CHARAKTERISTIKA ÚZEMIA STAVBY.

2.1 Existujúci stav

Predmetný chodník sa nachádza na Vajanského ulici č. 16, pred budovou materskej škôlky. Existujúci chodník má asfaltový povrch, ktorý je popraskaný a hrboľatý. Od miestnej komunikácie ho delí pás zelene. Okraj chodníka tvorí trávnatý povrch s občasnými kríkmi a kvetináčmi.

2.2 Prieskumy a rozbor

Bolo vykonané zameranie polohopisné a výškopisné zameranie pozemku s overením inžinierskych sietí u jednotlivých správcov a vlastníkov. Taktiež boli vykonané prieskumné vrty – sondy na zistenie konštrukčného zloženia existujúceho chodníka.

2.3 Príprava pre výstavbu

V rámci prípravy na výstavbu bude nutné vykonať očistenie predmetného chodníka. Vytýčia sa jednotlivé inžinierske siete príslušných správcov v riešenom území. Bude nutné vybrať jestvujúci povrch so zabezpečením ochrany existujúcich inžinierskych sietí. Rovnako bude potrebné odstránenie zelene a starých obrubníkov. Osadí sa príslušné dopravné značenie o prácach na chodníku a obchádzky pre chodcov. Vybúrané časti existujúceho chodníka sa odvezú na skládku alebo recykláciu.

Nakladanie s odpadom počas výstavby

Nie je potrebné uvoľniť pozemky a objekty.

Počas rekonštrukčných prác vznikne stavebný odpad, ktorý je podľa zákona č. 79/2015 a podľa vyhlášky MŽP č. 365/2015 Zb. o kategorizácii v katalógu zaradený pod číslom:

TABUĽKA ODPADOV PODĽA KATEGÓRII:

17 01 01	betón	9m ³
17 02 01	drevo	0,5m ³
17 03 02	bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 17 03 01	8m ³
17 05 04	zemina a kamenivo iné ako uvedené v 17 05 03	12m ³
17 05 06	výkopová zemina iná ako uvedená v 17 05 05	15m ³
17 09 04	zmiešané odpady zo stavieb a demolácií iné ako uvedené v 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	1m ³

Likvidáciu odpadu bude riešiť stavebná firma realizujúca výstavbu. Skládka sute, zeminy a ostatného stavebného odpadu bude riešená odvozom na najbližšiu skládku.

3. ARCHITEKTONICKÉ A STAVEBNO-URBANISTICKÉ RIEŠENIE.

3.1 Zdôvodnenie riešenia

Predmetom projektu je vypracovanie projektovej dokumentácie pre stavebné povolenie na výstavbu parkoviska a rekonštrukciu existujúceho chodníka v zastavanej časti obce Pezinok pred miestnou materskou škôlkou na Vajanského ulici č. 16.

Mesto Pezinok plánuje zrekonštruovať chodník a vybudovať nové parkovacie miesta výhradne pre príslušnú škôlku. Tieto miesta budú slúžiť hlavne na bezpečné naloženie a vyloženie detí.

3.2 Napojenie na existujúci chodník

Plánovaná rekonštrukcia sa napojí na existujúci chodník v miestach začiatku a konca úpravy, čo je cca totožné so začiatkom a koncom budovy materskej školy. Pripojenie bude rešpektovať existujúci sklon chodníka. Rekonštrukcia bude priamym plynulým pokračovaním existujúceho chodníka.

3.3 Vázby na existujúce inžinierske siete

Na dotknutom území sa nachádzajú viaceré existujúce nadzemné a podzemné inžinierske siete. Križovanie s navrhovanými inžinierskymi sieťami sa bude riešiť v spolupráci s jednotlivými správcami príslušných sietí. Postupovať sa bude podľa ich požiadaviek.

Križovania s inžinierskymi sieťami sa rieši podľa STN 38 6410, 38 6413, 38 6420, 386462 a podľa technických predpisov MDPaT SR TKP časť. 4, 28, 33, 34.

3.4 Majetkovo-právne a správckové riešenie

Riešená komunikácia bude majetkom obce, ktorá bude zabezpečovať aj jeho správu a údržbu, prípadne tým poverí tretiu osobu.

4. TECHNICKÉ RIEŠENIE.

4.1. Smerové a výškové vedenie

Výškové vedenie chodníka je prispôsobené existujúcemu stavu chodníkov a vstupov, hlavne tak, aby nové vedenie chodníka bolo pod 2% priečnym spádom, tak aby bolo zabezpečené odvedenie. To znamená že po vybúraní existujúceho chodníka sa osadí sklopený prechodový obrubník a od neho sa upraví nová plocha pod 3% spádom až k budove MŠ. Pre parkoviská sa osadí obrubník bez skosenia v úrovni existujúcej vozovky a odtiaľ 2% priečnym spádom smerom od komunikácie. Parkoviská sú oddelené od chodníka cestným obrubníkom s prevýšením 10 cm.

Smerovo sa chodník nebude meniť a prispôbuje sa existujúcemu stavu.

4.2 Šírkové usporiadanie a priečny sklon

Nové šírkové usporiadanie bude mať hodnotu cca 4m. Pričom nový chodník bude mať šírku 2m a zvyšná spevnená plocha (parkoviská) od 1,9 až 2,1m. Priečny sklon bude mimo parkovísk 3% a na zvyšných častiach 2%, okrem miest pripojení, kde sa prispôsobí existujúcemu stavu.

4.3 Konštrukcia chodníka a parkovísk

Konštrukcia chodníka je nasledovná:

Zámková dlažba sivá – Premac klasic		60 mm
Podkladová vrstva drviny fr. 4-8	D	40 mm
Cementom stmelená zrnitá zmes	CBGM C _{5/6}	100 mm
Štrkodrvina frakcie 0-63	ŠD	100 mm
Spolu		300 mm

Konštrukcia parkoviska je nasledovná:

Zámková dlažba drenážna SIKO 20		80 mm
Podkladová vrstva drviny fr. 4-8	D	40 mm
Mechanicky spevnené kamenivo	MSK 31,5 Gb	150 mm
Štrkodrvina frakcie 0-63	ŠD	180 mm
Spolu		450 mm

Modul deformácie na úrovni podložia musí byť $E_{def,2} > 30$ MPa a na úrovni ochrannej vrstvy $E_{def,2} > 80$ MPa a zároveň musí byť dodržaný pomer hodnôt $E_{def,2}/E_{def,1} < 3,0$ podľa STN 73 6133 a STN 73 6190.

Na vyrovnannej a zhutnenej zemnej pláni sa uloží separačná geotexília.

V mieste napojenia chodníka na existujúcu cestu sa vykoná pripojenie cez sklopené obrubníky, ktoré sa uložia do betónového lôžka do úrovne existujúcej vozovky. Po osadení sa urobí obnova vybúranej vozovky v šírke 0,75m alebo podľa potreby.

V mieste napojenia nového chodníka na budovu MŠ sa osadí na styku nová fólia s prevýšením 5cm nad úroveň dlažby. Na zemnej pláni sa uloží separačná geotexília. Pri styku rekonštruovaného chodníka s existujúcimi chodníkmi sa osadí parkový obrubník a tento sa osadí do úrovne chodníka.

V mieste napojenia navrhovaných parkovísk na existujúcu cestu sa vykoná pripojenie cez obrubníky bez skosenia, ktoré sa uložia v úrovni existujúcej vozovky do betónového lôžka. Pri ukončení parkovísk a styku s chodníkom sa osadí cestný obrubník so skosením s prevýšením 10cm.

Na povrchové plochy chodníkov bude použitá zámková dlažba sivej farby. Na parkovacie miesta sa použije drenážna dlažba SIKO. Zámková dlažba bude ukladaná podľa doporučení výrobcu, po položení bude zrovnaná vibračnou doskou a následne zašpárovaná. Špárovanie bude vykonané drobným kamenivom frakcie 0/2 zameténím do špár. Po zametení bude špárovací materiál zavibrovaný do špár vibračnou doskou. Proces bude opakovaný min. 3x, do úplného vyplnenia špáry. Záverečné zavibrovanie sa nevykoná.

Na okraje plôch zo zámkových dlažieb budú v maximálnej miere využívané krajovky od výrobcu dlažby. Prípadne oceľové uholníky tvaru L v prípade potreby.

4.4 Riešenie odvodnenia

Odvodnenie chodníkov bude zabezpečené priečnym a pozdĺžnym sklonom a odvedením zrážkových vôd na existujúcu komunikáciu, ktorá je odvodnená prostredníctvom uličných vpustov. Vpust, ktorý sa nachádza pri navrhovaných parkoviskách sa čiastočne zrekonštruuje, resp. sa vymení mreža.

4.5 Dopravné značenie

Trvalé dopravné značenie:

Existujúca značka omedzujúca rýchlosť a vyznačujúca spomaľovací prah sa presunie na začiatok úpravy chodníka. Pred vytvorené parkovisko sa doplní značka IP16 s dodatkovou tabuľkou E13 – ktorá vymedzuje obmedzenia pre dané parkoviská. Parkoviská sú určené výhradne na dočasné parkovanie. Ostatné existujúce dopravné značenie ostáva v platnosti.

Zvislé značky v prevedení hliníkový plech + reflexná fólia sa osadia na oceľové stĺpiky pri rešpektovaní ustanovení STN 01 80 20. Použijú sa značky v základnom rozmere.

Dočasné dopravné značenie:

Pred začiatkom stavebných prác sa na komunikáciu osadia značky A19. Ohradí sa pracovné miesto vytvorením pozdĺžnej a priečnych uzáver, na ktoré sa použijú značky Z4a a doplnia sa príslušným dočasným značením A19, A4b, B29a, B31a a B39. Pre obmedzenie chodcov sa urobí uzáver (Z2a + B13) a chodci sa odklonia na druhú stranu, mimo stavebnej činnosti.

Dočasné zvislé značenie bude osadené na červeno-bielych stĺpikoch, v základnom rozmere a v reflexnom prevedení.

Dopravné značenie bude osadené v súlade s platnými predpismi a nariadeniami platnými pre premávku na pozemných komunikáciách – vyhláška č. 9/2009 Z.z. a zákona č. 8/2009 Z.z. o premávke na pozemných komunikáciách.

4.6 Búracie práce

Bude potrebné vybúrať iba nevyhnutnú časť existujúcej cesty v mieste napojenia a existujúce spevnené plochy chodníkov.

Existujúci chodník sa vybúra v predpokladanej hĺbke 0,35 až 0,45 m. Hĺbka bude závislá od toho aká únosnosť bude nameraná na úrovni po odstránení konštrukčnej vrstvy chodníka. Ak bude nameraná dostatočná únosnosť, je možné existujúcu zeminu zachovať.

V prípade vzniku odpadov, ich skladovanie a narábanie s nimi sú upravované vyhláškami MŽP č. 365/2015 Zb., a zákonom 79/2015 Z.z. Odpady sa zatriedňujú na základe vyhlášky MŽP č. 365/2015 Zb: zatriedenie stavebných odpadov.

4.7 Zemné práce

Pred zahájením stavebných prác je nutné overiť existenciu podzemných inžinierskych sietí a v prípade ich existencie tieto dať vytýčiť ich správcami. Na určenie hĺbky uloženia podzemných sietí treba pred začatím stavebných prác ručne vykopať overovacie sondy. Ak sa takéto siete nájdu, budú ochránené chráničkami či iným spôsobom doporučeným príslušným správcom.

Po vykopaní potrebnej hĺbky sa vykopaná zemina odvezie na skládku alebo sa použije na zásyp či úpravu pri ukladaní obrubníkov a spätnú úpravu ich zeleného pásu. Časť zeminy sa môže použiť na prípravu zemnej pláne alebo vytvorenie potrebného násypu.

Základnou normou pre navrhovanie a vykonávanie zemných prác je STN 73 3050 Zemné práce. Zemné práce je nutné vykonávať vo vhodných klimatických podmienkach. Plán pod vozovkou musí byť upravený v zmysle požiadaviek uvedených v STN 73 6114 Vozovky pozemných komunikácií – základné ustanovenia pre navrhovanie.

Vykopaná zemina sa použije na zarovnanie terénu na príľahlých pozemkoch. Predpokladá sa výkop zeminy s triedou ťažiteľnosti III.

Vypracoval : Ing Stanislav Majerčák
V Bratislave 06/2018