

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM : JTSK
VÝŠKOVÝ SYSTÉM : Balt p.v.

PPU spol. s.r.o. INŽENÝRSKÝ ATELIER PORADENSTVÍ - PROJEKCE - URBANISMUS VYŽLOVSKÁ 2243 / 36, 100 00 PRAHA 10		DOPRAVA, KOMUNIKACE, TERÉNNÍ ÚPRAVY INŽENÝRSKÉ SÍŤE, TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, HLUK, EXHALACE POČÍTAČOVÉ ZPRACOVÁNÍ, PLOTROVÁNÍ ZÁPIS V OBCHODNÍM REJSTŘÍKU U MĚSTSKÉHO SOUDU V PRAZE, ODDÍL C, Č.VLOŽKY 20939, IČ 49613481			
VYPRACOVAL: ING. MARCEL KAMÍNEK		Kontroloval: ING. TOMÁŠ VEJRAŽKA			
ODP.PROJEKTANT SPEC.: ING. MARCEL KAMÍNEK		ŠÉFPROJEKTANT STAVBY: ING. TOMÁŠ VEJRAŽKA			
STAVBA:		PROFESE: DOPRAVA		ČÁST	
REKONSTRUKCE ULICE ŠERÍKOVÉ – OBEC LODĚNICE SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA		STUPEŇ PD: DUSP		B	
		FORMÁTY A4:		Č.PŘÍLOHY	
		MĚŘÍTKO:			
VÝKRES:					
OBJEDNAVATEL: OBEC LODĚNICE		Zak.č.:		DATUM: 12/2020	

1. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

B.1. Popis území stavby

a) Charakteristika území a stavebního pozemku

Ulice Šeříková je místní přístupová komunikace funkční skupiny C v severozápadní části obce Loděnice. Komunikace má v současné době šterkový kryt se zelenými krajnicemi, místně doplněný chodníky z bet. dlažby. V západní části ulice příčné převýšení uličního profilu se blíží 1m.

Rekonstrukce bude prováděna v rozsahu stávajícího uličního prostoru, mezi domy a ploty zahrad stávající ulice. Stávající vozovka je šterková, se zelenými krajnicemi, přerušenými vjezdy a vstupy na pozemky.

Ulice patří mezi místní přístupové komunikace funkční skupiny C - obslužné komunikace. Ulice je součástí oblasti 30, vyznačené pro oblast severně od Školské ulice. Ulice slouží pouze pro obsluhu přilehlé zástavby, ulicí neprojíždí žádná průjezdní doprava.

S hlavní ulicí obce – s Plzeňskou ulicí ji propojuje ve východním konci ulice Na Brance, ve střední části potom ulice Hluboká cesta. Západní konec ulice je slepý, stávající propojení ke dvoru školy není dle pokynu investora uvažováno, průjezd ke dvoru bude uzavřen. K západu ulice pokračuje krátkou polní cestou k zadním dvorkům domů v ulici K Hůrce, která přechází do úzké pěšiny pro pěší směrem k ulici Pod Hřebenem. Z konce ulice vede šterkový zadní vjezd ke školnímu hřišti. Úprava ulice bude ukončena u vjezdu na pozemek 258/5.

Stávající komunikaci je vedena po pozemcích ve vlastnictví obce, v soukromém majetku je ulice Hluboká cesta – pozemek 2151, ten není do stavby zahrnut. Výškové řešení vychází ze současného stavu, hlavním problémem je řešení příčného sklonu mezi protilehlými vjezdy na pozemky v západní části ulice.

b + c) Soulad s územním plánem

Ulice Šeříková je stabilizována územním plánem obce, stavba nevyžaduje územní rozhodnutí.

d) Geologická, morfologická a hydrogeologická charakteristika území

Lokalizace a morfologické poměry území

Pro Šeříkovou ulici lze aplikovat průzkum provedený pro Tyršovu a Palackého ulici jižněji na svahu. Nadmořská výška zájmového území dosahuje cca 255-275m. Ve smyslu geomorfologického členění lokalita náleží okrsku VA-3A-e Chýňavská vrchovina, který je součástí celku VA-3 Křivoklátská vrchovina. Pro její vývoj je typický mělký výskyt horninového podkladu ordovických břidlic, vystavených intenzivní erozi relativně blízké řeky Berounky. Řešené komunikace se nacházejí ve starší zástavbě obce.

Geologické a hydrogeologické poměry

Skalní podklad zájmového území náleží jádru Tepelsko-barrandienského synklinoria českého masivu. Je budován horninami paleozoika, jemnozrnnými prachovitými břidlicemi zahořanského souvrství. Jedná se o tence deskovité a úlomkovité horniny, které se rozpadají na tenké úlomky, se spíše méně mocnými zvětralinovými zónami a výskytem pevné horniny již poměrně mělko pod povrchem horninového podkladu.

Zvětralý horninový podklad probíhá v úrovni cca 3,0 m pod terénem a na řešenou problematiku nemá geotechnický vliv. Proto se jím v této zprávě dále nezabýváme.

Kvartérní pokryv je tvořen deluviálními sedimenty a drobnými navážkami.

Deluviální sedimenty vznikly promísením zvětralin, jejich svahovým transportem, činností stékající povrchové vody, promrzáním a zpětným ukládáním. Jejich litologie je proto závislá na místní geologické stavbě a na morfologických poměrech. V zájmovém území jsou zastoupeny polygenetickými písčitymi jíly s polohami s vyšším podílem prachovité frakce, grsaCl (F4/CS), tuhé/pevné konzistence. Při bázi mohou obsahovat vyšší podíl úlomků hornin. Mocnost deluvií činí cca 2,50 m. Přípovrchovou polohu zemin představují antropogenní navážky o mocnosti cca 0,50 m.

Litologicky se jedná o překopané místní zeminy, promísené s konstrukčními vrstvami dřívějších cest, šterkem, cihlami apod. Litologická klasifikace navážek je variabilní v závislosti na posuzovaném místě – obecně je zařazujeme jako hlíny písčité, tuhé/pevné, rozdušené, s příměsí stavebních sutin, saSi-Mg (F3/MS).

Hydrogeologické poměry

Z hydrogeologického hlediska náleží území rajónu 6230 Krystalinikum, proterozoikum a paleozoikum v povodí Berounky, číslo hydrologického pořadí 1-11-05-0270-0-00, název toku: Loděnice. V zájmovém území není vyhlášeno ochranné pásmo vodního zdroje. Zájmové území není součástí chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV). Zájmové území leží v povodí lososových vod. Zdroj: HEIS VUV, ČHMÚ.

Obecné hydrogeologické poměry zájmové oblasti závisí zejména na množství srážek, litologickém charakteru pevného prostředí tj. především na jeho propustnosti, potenciálních zdrojích podzemní vody a na antropogenních vlivech. Svoji roli hraje také nerovnoměrnost srážek – a to jak v průběhu roku, tak déletrvající změny v úhrnu srážek, způsobující dlouhodobé oscilace úrovně hladiny podzemní vody.

V zájmovém území očekáváme zastižení podzemní vody v úrovni cca 1,20 m pod terénem. Podzemní voda tak nebude mít vliv na vlastnosti zemní pláně, ale může prosakovat do eventuálních hlubších výkopů a ovlivňuje možnosti návrhu vsakovacího zařízení srážkových vod.

Podzemní voda bude odpovídat stupni XA1 (ČSN EN 206).

e) Výčet a závěry provedených průzkumů a měření

Bylo provedeno podrobné zaměření prostoru stavby, pro geologické posouzení byly převzaty závěry z obdobně položené ulice Palackého. Návrh dokumentace nevyžadoval další průzkumy a rozborů. Ve stavbě nebyly zjištěny zdroje materiálů ani pozůstatky důlní činnosti.

f) Ochrana území podle jiných právních předpisů

Stavba není v území památkové ochrany, ve zvláště chráněných územích, v ochranném pásmu vodních zdrojů, vodních děl ani prvků životního prostředí – soustavy Natura 2000, záplavového území, v ochranných a bezpečnostních pásmech.

g) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území

Stavba nezasahuje tato území

h) Vliv stavby na okolní stavby a pozemky

Ulice prochází stávající zástavbou rodinného typu – to se navrženým řešením nezmění, v návrhu stavební úpravy jsou respektovány všechny vjezdy a vstupy na pozemky rodinných domů včetně jejich výšek.

Stavební úpravy zlepší kulturu jízdy automobilů i pěšího provozu, dále zvýší estetiku uličního prostoru a současně budou znamenat snížení prašnosti, emisí i vibrací z dopravního provozu.

Odvodnění ulic je navrženo v západní části do prodloužené dešťové kanalizace mezi západním dvorem školy a Školní ulice, ve východní části je navržena v křižovatce ulic Šeříkové a Na Brance dešťová vpust s přípojkou do stávající dešťové kanalizace (bývalá jednotná kanalizace města).

Dopady stavby na krajinu, zdraví a životní prostředí se soustředí pouze na možné vlivy během vlastní výstavby; po ukončení výstavby nebudou žádné, odvod vod navazuje až na drobné záchyty na současný stav.

i) Požadavky na asanace, demolice a kácení dřevin

Stavba nevyžaduje žádné asanace, demolice a kácení dřevin. Jedinou demolicí bude odstranění stávajících konstrukčních vrstev vozovky, vjezdů, vstupů a parkovacích stání.

j) Požadavky na zásah do ploch pozemků se ZPF a plnění funkce lesa

Žádné pozemky tohoto druhu ve stavbě nejsou.

k) Územně technické podmínky

Z hlediska dopravní infrastruktury jde o místní přístupovou komunikaci funkční skupiny C - „obslužné komunikace“. Komunikace je v západní části slepá, ve střední části je k ní napojena ulice Hluboká cesta, na východu navazuje na ulici Na Brance, všechny ulice jsou obousměrné, jsou součástí „Oblasti 30“.

V uličním prostoru komunikace jsou vedeny inženýrské sítě, ve vozovce splašková kanalizace, vodovod a STL plynovod, v obou zelených krajnicích jsou vedeny kabely 1kV a spojují se zemním uložením. V ulici je provedeno veřejné osvětlení, sadové stožáry jsou umístěny na jižní straně ulice. Stávající kabel V.O. nelze podle podkladu správce vytyčit, předpokládá se souběh s kabely PRed. V koordinační situaci je zakreslena plánovaná přeložka VO – samostatná akce obce, nový kabel a stožáry budou umístěny u oplocení v severním chodníku.

V západním konci ulice je vedená dešťová kanalizace, s provizorní šachtou před vjezdem na pozemek 214/2. Od této šachty je navržena nová dešťová kanalizace směrem k ulici Hluboká cesta, na kterou jsou napojeny vpustě a žlaby v ulici.

Od správců sítí byly získány informace o jejich průběhu a tento průběh byl zakreslen do podkladové situace. V podkladu správců kabelových sítí nejsou zachyceny chráničky pod vozovkou a pod vjezdy na pozemky.

Před začátkem stavby je nutné veškeré inženýrské sítě vytyčit za přítomnosti jejich správců, s polohami seznámit pracovníky a v ochranných pásmech pracovat s maximální opatrností a ručně!!!

Ochranná pásma jsou následující (od okraje potrubí na každou stranu):

- vodovody a kanalizace do průměru 500 mm včetně - 1,5 m
- kabelové rozvody silnoproudu -1 m
- plyn (nizkotlaký a středotlaký) -1 m
- telekomunikační rozvody - 1,5 m

Průběh IS je patrný z přílohy Koordinační situace.

l) Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané a související investice

Místní úřad plánuje rekonstrukci sítě V.O. v celém rozsahu ulic, provádění obou staveb bude nutné koordinovat a nové V.O. provádět před realizací chodníku na severní straně ulice.

m) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí

Stavba leží v k.ú. Loděnice u Berouna (686328).

č.parc.	druh poz./využití	celk.plocha [m ²]	vlastník	pozn.
15/1	ostatní plocha/ ostat.komun	595	Obec Loděnice	věcné břemeno
209/1	zastavěná plocha a nádvoří	8785	Obec Loděnice	věcné břemeno
252	zahrada	770	Žižková Lucie	ZPF, věc.břemeno
253/1	ostatní plocha/ manipul.pl.	367	Obec Loděnice	
254/5	ostatní plocha/ ostat.komun	364	Obec Loděnice	věcné břemeno
293/1	ostatní plocha/ ostat.komun	439	Obec Loděnice	věcné břemeno

293/2	ostatní plocha/ ostat.komun	72	Obec Loděnice	
293/3	ostatní plocha/ ostat.komun	291	Obec Loděnice	
293/4	ostatní plocha/ ostat.komun	840	Obec Loděnice	věcné břemeno

n) Seznam pozemků, na kterých vznikne ochranné či bezpečnostní pásmo

Rekonstrukcí stávající ulice tato pásma nevzniknou.

o) Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření

Jednoduchá rekonstrukce konstrukce vozovky nepotřebuje následné sledování.

p) Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

Bylo již několikrát popsáno v minulých odstavcích!

B.2. Celkový popis stavby

B.2.1 Celková koncepce řešení stavby

a) Změna stavby

Jedná se o rekonstrukci stávající ulice v rozsahu uličního prostoru šířky cca 8 m. Stávající vozovka je šterková, bez obrubníků, na obou stranách se zelenými krajnicemi, přerušenými místně zpevněnými vjezdy, vstupy na pozemky a parkovací místa. Rekonstrukcí bude vymezena vozovka s bezprašným krytem, chodník, parkovací stání, vstupy a vjezdy se standardním provedením podle podobných úprav provedených v obci.

b) Účel užívání stavby

Ulice zajišťuje příjezd a přístup k pozemkům rodinných domů a zahrad oboustranné zástavby v ulici. Rekonstrukcí se účel stavby nemění.

c) Stavba je trvalou stavbou v území.

d) Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a z technických požadavků na jejich bezbariérové využívání

Ulice slouží pro příchod a odchod školáků ze severní části obce ke škole ve Školní ulici, proto investor a dopravní orgány při konzultacích o úpravě ulice požadovaly zřízení samostatného chodníku v ulici.

Přitom ve stávající ulici jsou některé vjezdy a vstupy výškově značně odchylné od výškové úrovně vozovky. Rozdíly protilehlých vjezdů jsou při šířce ulice 8m v nejhorším místě větší než 80cm, nelze proto dodržet sklon vjezdů dle normy. Vlastní šířka i trasa vozovky je proto proměnlivá z důvodu nejvýhodnějších výškových řešení. Převážná šířka vozovky je sice 4,50m, ale místně ji bylo nutné z těchto důvodů zúžit až na 3.00m. Vzhledem k rozhledu jedoucích vozidel na celou délku ulice a velmi nízkému dopravnímu zatížení (slouží příjezdu k 11. rodinným domům) je tato úprava šířek možná.

e) Zohlednění připomínek závazných stanovisek dotčených orgánů.

Navrhovaná úprava komunikace byla konzultována s objednatelem akce a se zástupcem policie ČR v průběhu zpracování dokumentace, jejich požadavky byly do dokumentace

zpracovány. Řešení bylo projednáno s veřejností při společném veřejném předvedení rozpracované dokumentace.

Po shromáždění stanovisek organizací k návrhu dokumentace budou další oprávněné připomínky do čistopisu dokumentace zpracovány.

f.) Celkový popis parametrů stavby

Komunikace určená k rekonstrukci se nachází v zastavěném území, kde na ně navazují z obou stran parcely rodinných domů. Převážně se jedná o starší zástavbu z období mezi válkami. Vstupy na parcely jsou převážně sdružené pro vjezd i pěší s oddělenými vraty.

Domy na jižní straně ulice v její východní části přiléhají k uliční čáře, domy na severu i v západní části ulice jsou umístěny v zahradách, ohrazenými ploty s podezdívkou, pouze u čp. 189 a 190 je drátěný plot bez podezdívky.

Podélný profil ulice kopíruje současný stav, sklon se pohybuje mezi 0,8 – 5,6%, pouze v koncové části, na příjezdu k parcele 258/5 bude podélný sklon 11,6% na délku 11m.

Ulice je ve své východní části spádována k ulici Na Brance, ve střední části k ulici Hluboká cesta a jen její koncová část je skloněná k dnešnímu příjezdu ke škole.

Celé prostor kolem komunikace je skloněný k jihu se spádem 3-7%, stávající uliční prostor je ve východní části mezi okraji uličního prostoru převýšen 0,3 – 0,4 m, v křižovatce s ulicí Hluboká cesta až 0,55 m a v západní části mezi 0,7 až 1,0 m. V těchto místech je návrh příčného uspořádání uličního prostoru velmi obtížný a vede k úpravám šířkového uspořádání.

g) Změna současného stavu

Ze stávající štěrkové cesty s nepravidelnými zelenými krajnicemi bude po rekonstrukci vozovka s živičným krytem, s jednostranným chodníkem, zpevněnými vjezdy a vstupy a s vymezenými parkovacími stáními.

h) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Stavba nezasahuje do přírodních či kulturních památek a území, ani do jejich ochranných pásem.

i) Základní bilance stavby

Rozsah stavby:

délka ulice:	204,40 m
šířka uličního prostoru:	šířka mezi soukromými pozemky je 7,87 - 7,45 m
šířka vozovky:	4,50 – 3,00 m
základní šířka chodníku	1,50m
plocha vozovky	779,00 m ²
plocha chodníku	309,00 m ²
plochy vjezdů na pozemky	127,00 m ²
plocha stání v ulici	72,00 m ²
plocha pro tříděný odpad	23,00 m ²
plochy veřejné zeleně v ulici	354,00 m ²

Při stavbě budou vznikat odpady z bourání stávajících konstrukcí vozovek, vstupů a vjezdů a dokopávky podkladu vozovky a ostatních zpevněných ploch. Tyto materiály budou tříděny a ukládány na příslušné trvalé skládky. Kromě materiálů pro zpevněné konstrukce bude nutno doplnit i humozní materiály pro plochy zeleně, ze stávajících zelených krajnic nelze skrývku zajistit.

j) Základní předpoklady výstavby

- zahájení 2.Q/2021
- dokončení stavby 3.Q/2021

k) Základní požadavky na předčasné užívání staveb, případně předávání stavby do předčasného užívání

Stavba je navržena jako jeden celek, předpoklad předávání do provozu je společný pro celou ulici. Případně lze stavbu předávat ve dvou částech – první slepý úsek od křižovatky s ulicí Hluboká cesta ke vjezdu ke školnímu hřišti, druhá část od ulice Hluboká cesta k ulici Na Brance.

l) Orientační náklady stavby

Předběžný odhad investičních nákladů akce bez DPH je na cca 2,4 mil Kč.

B.2.2 Celková urbanistické a architektonické řešení stavby

Ulice je standardní komunikací f.sk. C v „Oblasti 30“. V obci jsou vozovky ulic převážně navrženy s živičným krytem, vjezdy a parkovací stání s krytem ze zesílené betonové dlažby a vstupy z betonové dlažby, vjezdy jsou zpravidla červené, stání a vstupy šedé.

B.2.3 Celkové technické řešení

a) popis celkové koncepce technického řešení

Ulice je navržena jako součást „Oblasti 30“ se základní šířkou obousměrné vozovky 4,50 m, místně zúžené pro zpomalení vozidel a pro řešení příčného sklonu až na 3,00m. V celé délce je navržen s ohledem na průchod školáků ke škole chodník se základní šířkou 1,50m (s ohledem na nerovnosti plotů bude skutečná šířka mezi 1,50 -1,80 m). Dopravní zatížení bude minimální, ulicí neprochází průjezdná doprava, proto konstrukce vozovky je navržena pro dopravní zatížení V. dle TP 170.

b) Celková bilance všech druhů energií

Rekonstruovaná vozovka při provozu nepotřebuje žádné. Veřejné osvětlení v ulici je stávající a bude rekonstruováno v samostatné akci zadavatele.

c) Celková potřeba vody

Komunikace při provozu vodu nepotřebuje.

d) Celkové produkované množství odpadů

Při provozu dopravy na komunikaci kromě smetků při údržbě nevznikají žádné odpady. Rekonstrukcí na kvalitní povrch bude vznikat méně emisí a prachu než při stávajícím stavu. Dopravní zatížení v ulici se nezmění.

e) Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné sítě

Místní přístupová komunikace f.sk. C tato zařízení nevyžaduje.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Celá stavba byla situačně i výškově navržena tak, aby v maximální možné míře vyhověla požadavkům na bezbariérové řešení dle příslušných předpisů (vyhláška MMR č. 398/2009 Sb., ČSN 73 6110, ČSN 73 6021, ČSN 73 6425-1 a další navazující předpisy a pomůcky).

V současné době rekonstruovaná komunikace nesplňuje podmínky bezbariérového řešení, především jde o nezpevněný povrch, chybějící chodník a prvky pro nevidomé.

Především zpevněním povrchu komunikací dojde k výraznému zlepšení bezbariérového užívání.

Pro realizaci úprav pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace musí být použity pouze schválené materiály s příslušnými atesty - viz nařízení vlády č. 163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.03.04. Pojížděné a chodníkové plochy musí splňovat požadavek na zajištění koeficientu smykového tření min. 0,5.

Řešení přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu

Užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu se týká především podélných spádů komunikací a převýšení obrubníků na místech pro přecházení přes komunikaci.

Vozovka Šeříkové je navržena se zpevněným povrchem. Podélné spády dosahují maximálně 5,8 %, jedinou výjimkou je krátký úsek na konci ulice, kde je sklon komunikace 10,6 %, který není možné vzhledem k stávajícímu stavu a vjezdu na pozemek realizovat v bezbariérovém spádu.

Veškeré navržené plochy pro pěší mají dostatečnou šířku min. 1,50m (viz situace).

U chodníků zaústěných do vozovky je nášlap na obrubníku snížen na 2 cm.

Řešení přístupu a užívání stavby osobami nevidomými a slabozrakými

Odstraňování bariér se netýká pouze osob se sníženou pohyblivostí, ale i osob nevidomých a slabozrakých.

Na ně je pamatováno zřizováním přirozených vodicích linií, varovných pásů. Přirozené vodicí linie tvoří zdi budov, podezdívky oplocení a zvýšené (vnější) obrubníky chodníků s nášlapem více než 60 mm.

Varovný pás musí mít šířku 400 mm a musí být vnímatelný bílou holí a nášlapem. Varovné pásy jsou v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb. a metodikou k této vyhlášce (Ing. R. Zdařilová - Bezbariérové užívání staveb - doporučeno ČKA I a MMR ČR) navrženy tam, kde komunikace pro pěší jsou napojeny na komunikaci nebo plochu parkoviště sníženým obrubníkem s nášlapem menším než +8 cm.

Povrch varovného pásu musí být z reliéfní dlažby **v kontrastní barvě** k okolní zádlažbě, musí být vnímatelný bílou holí a nášlapem. Obvykle se tyto pásy realizují v barvě červené/černé, na červeném podkladu pak v barvě přírodní šedé.

Podrobnosti navržených bezbariérových úprav jsou patrné ze situačních příloh a vzorových příčných řezů.

Řešení přístupu a užívání stavby osobami se sluchovým postižením

Stavba není vzhledem k lokalitě a funkci pěší trasy řešena s ohledem na osoby se sluchovým postižením.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Mechanická odolnost a stabilita

Při dodržení správných technologických postupů bude mít vozovka, vjezdy, vstupy a chodníky dostatečnou a současně potřebnou mechanickou odolnost svých povrchů.

Hlediska požární ochrany

Stavba nevyžaduje z hlediska požární ochrany žádná opatření. Komunikace bude mít jednak dostatečnou šířku pro průjezd požárních vozidel a současně bude mít dostatečnou únosnost pro jejich průjezd.

Ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí

Ze stavby tohoto charakteru – stavební úprava ulice - nevyplyvají žádné požadavky na užitné vlastnosti stavby ani požadavky na řešení vzhledem k zajištění ochrany zdraví a zdravých životních podmínek.

Ochrana proti hluku

Provoz vozidel po nové vozovce nezvýší úroveň hlukového zatížení v území oproti současnému stavu, neboť intenzity dopravy na komunikaci se nezmění. Proto nebyla ochrana proti hluku řešena.

Bezpečnost při užívání (bezpečnost provozu na pozemních komunikacích)

Bezpečnost provozu nebude navrženým řešením a úpravami nijak zhoršena, bude odpovídat obvyklé situaci na obslužných a přístupových komunikacích v zastavěném území. Zřízení chodníku pro průchod pěších se jejich bezpečnost zvýší.

Úspora energie a ochrana tepla

Ze stavby tohoto charakteru – stavební úpravy ulice - nevyplyvají žádné požadavky na užitné vlastnosti stavby ani požadavky na řešení z hlediska úspory energie a tepla.

Hlediska civilní ochrany

Z hlediska civilní ochrany nejsou kladeny na stavební úpravy komunikace žádné požadavky.

B.2.6 Základní charakteristika objektů

Stavba zahrnuje tři stavební objekty

- SO 1 - rekonstrukci ulice v celém uličním profilu
- SO 2 - dešťovou kanalizaci v západní části ulice
- SO 3 - rekonstrukce oplocení pozemku čk. 252 (nová opěrná zeď)

Stávající šterková vozovka je bez obrubníků se zelenými, částečně šterkovými a částečně zpevněnými krajnicemi pro parkování. Parkování v ulici je dnes nahodilé, po obou stranách vozovky, částečně na chodníku či na zelené krajnici. To odporuje současným požadavkům na průjezdnost ulic pro vozidla IZS.

Ulice bude upravena na jízdní pás šířky 4,50 – 3,00 m s živičným krytem omezeným obrubníky, s obousměrným provozem, místně zúžený na jeden jízdní pruh. Podél vozovky jsou navržena podélná parkovací stání šířky 2,00 a délky min 5,75m, budou upraveny stávající vjezdy a vstupy na pozemky s krytem z betonové dlažby.

Konstrukce vozovky, vjezdů, parkovacích stání a chodníku jsou navrženy dle TP170 s ohledem na minimální dopravní zatížení tř. V.

Obrubníky jízdního pásu a parkovacích stání budou betonové, typu ABO 2-15, s nášlapem 10 -12 cm, ve vjezdech snížené na 4 -5 cm, v místech vstupů a míst pro přecházení na 2 cm. Ve vjezdech a vstupech budou použity „přejezdové obrubníky“ typu ABO 2-15. U vjezdů s vyšším sklonem budou použity obrubníky typu K od CSbetonu s nášlapem až 10 cm.

Chodník bude převážně na vnější straně ohraničen podezdívkou oplocení pozemků, u pozemků čk. 285 a 290, kde je oplocení jen z pletiva, bude na vnější straně osazen sadový obrubník s min. nášlapem 6 cm nebo pro větší převýšení pozemku a chodníku obrubník 8x25cm. Obrubníky budou ukládány do betonového lože s boční opěrkou z betonu min C16/20nXF1.

V místě vjezdů a přechodu přes komunikaci budou kabely – pokud již nejsou uloženy ve chráničce – uloženy do kabelových chrániček. Stranové posuny kabelů se nepředpokládají. Odvodnění příčným a podélným sklonem k úžlabí na jižní straně vozovky. Západní část bude odvedena do nové kanalizace napojené na stávající kanalizaci před vjezdem na pozemek 214/2.

U zahrad čp. 216 a čp. 233 je vjezd a vstup silně snížený pod úroveň vozovky, hrozí přeliv přívalových vod z vozovky na pozemek, před vjezdy a vstupy jsou navrženy zachytňné žlaby typu Monoblock DN 150, napojené do nově navrhované dešťové kanalizace. Žlab Monoblock DN 200 je navržen přes ulici Hluboká cesta v křižovatce s Šeříkovou, brání přetékání dešťových vod do soukromé ulice Hluboká cesta.

Před křižovatkou Šeříkové s ulicí Na Brance je navrženo vody přes dešťovou vpust vést přípojkou DN 200 do stávající dešťové kanalizace v ulici Na Brance (bývalá jednotná kanalizace v majetku města).

V křižovatce s ulicí Na Brance je navržena plocha pro kontejnery tříděného odpadu, ve výhledu bude místo tří stávajících kontejnerů uvažováno osazení čtyř kontejnerů. Manipulace s kontejnery je uvažována od ulice Na Brance.

Dopravní značení „Oblasti 30“ je provedeno již v křižovatkách ulice Školní a Na Brance a Hluboká cesta jižně od stavby. Přednost v křižovatkách je v celé oblasti 30 dána předností zprava, bez dopravního značení.

Ve stavbě bude pouze obnovena zn. IP10a – slepá ulice za křižovatkou s ulicí Hluboká cesta a osazen bude zákaz vjezdu u stávající šterkové cesty k zadnímu dvoru školy. Zde je uvažována i zábrana z city bloků.

V místě zúžení vozovky podél parkovacích stání ve východní i západní části ulice budou osazeny zn. P7 a P8 pro vyznačení přednosti průjezdu.

B.2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení

Stavba tyto zařízení neobsahuje.

B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení

Rozdělení stavby do požárních úseků

Pozemní komunikace není třeba dělit do požárních úseků. Stavba není rozdělena do požárních úseků.

Stanovení požárního rizika a stupně požární bezpečnosti

Pro liniové stavby není třeba stanovovat požární a ekonomické riziko a stupeň požární bezpečnosti. Pro stavbu nebylo stanoveno požární riziko.

Zhodnocení navržených stavebních konstrukcí

Stavební konstrukce se neposuzuje.

Evakuace, únikové cesty

Evakuace a únikové cesty se neposuzují.

Odstupové vzdálenosti

Pro pozemní komunikace není třeba stanovovat odstupové vzdálenosti. Odstupové vzdálenosti od komunikace ve vybraných rekonstruovaných ulicích nebyly stanoveny.

Zásahové cesty, příjezdové komunikace, nástupní plochy pro požární techniku

Komunikace budou mít šířku min. 3,0 m v přímé, což je dostatečné pro průjezd požárních vozidel a současně bude mít dostatečnou únosnost pro jejich průjezd.

Povrch vozovek bude živičný.

Zvláštní zásahové cesty, nástupní plochy, obratiště nebo výhybny se v rámci navrhovaných stavebních úprav stávající průjezdné komunikace nevyžadují a nejsou navrženy. Slepý konec ulice na

západě je možný bez koncového obratiště, úsek je kratší než 100m.

Zabezpečení stavby požární vodou, Hasící přístroje

Není předmětem této dokumentace. Hydranty jsou součástí vybudované vodovodní sítě

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Konstrukce vozovky je navržena na základě charakteristických zemin v podloží a jejich únosnosti i s ohledem na promrzání podloží.

B.2.10 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní prostředí

Vliv ochrany přírody a krajiny na návrh stavby

Stavba se nenachází v žádném zvláště chráněném území, ani nezasahuje do jejich ochranných pásem.

Zřízením navrhované stavby nedojde k zásahu do současného krajinného rázu území.

Stavba nezasahuje do pozemků patřících do zemědělského půdního fondu (ZPF).

Stavba nezasahuje do území NATURA 2000 ani do prvků ÚSES.

Hlukové účinky provozu a stavby

Území v okolí stavby není v současné době vzhledem ke své poloze a charakteru okolních komunikací a provozu na nich výrazně hlukově zatíženo. Ani po realizaci stavby nedojde ke změně těchto podmínek, spíše s ohledem na nový kvalitní povrch dojde ke snížení těchto účinků. Intenzity provozu na vybraných rekonstruovaných ulicích i okolích komunikacích jsou a budou nadále velmi nízké.

Výstavba sama ale může do území výstavby a jejího nejbližšího okolí přinést v době výstavby zvýšení hlukového zatížení. Přitom je rozhodující, že výstavba bude probíhat pouze v denním období, v noční době se výstavba nepředpokládá.

Pro povolené stavby platí korekce na stavební činnost, která je v době od 7.00 do 21.00 hodin +15 dB nad obvyklé povolené hladiny hluku v daném místě. V našem případě jde o hlukové zatížení chráněných objektů v denní době v úrovni ekvivalentní hladiny hluku 65 dB (A).

Pro výstavbu je přesto třeba volit stavební mechanismy a stroje takového charakteru, aby svojí nadbytečnou hlučností neobtěžovaly okolí.

Vibrace

Negativní vlivy vibrací se mohou projevovat pouze během výstavby zpevněných ploch - během jejich hutnění.

Pro kvalitní úpravu konstrukčních vrstev je ale nutné užívání hutnicí techniky s vibrací. Bez použití dostatečné hutnicí energie není možné dostatečně upravit konstrukční vrstvy.

K zamezení nepříznivých účinků stavebních strojů s vibračními účinky na budovy v blízkosti stavby je možné tyto použít pouze se souhlasem stavebního dozoru.

Emisní účinky provozu a stavby

Po realizaci stavebních úprav ulice v žádném případě nedojde k navýšení koncentrací škodlivých látek v ovzduší.

V době výstavby se mohou krátkodobě nepatrně zvýšit koncentrace škodlivých látek v ovzduší podél komunikací, po kterých bude vedena staveništní doprava. Se vzdáleností od komunikací budou příspěvky klesat. Vzhledem k nízké četnosti jízd (jednotky jízd/den) nelze očekávat zvýšení zaznamenané.

Prašnost

Vlivem stavební činnosti dojde v okolním území stavby krátkodobě ke zvýšení prašnosti a prašného spadu. Po ukončení stavebních aktivit se hodnota prašnosti opět upraví na dnešní

či snížené hodnoty. Omezení prašnosti během výstavby lze docílit skrápěním vozovek v okolí stavby v době suchého počasí.

Dalším negativním vlivem během výstavby může být vznikající bláto a možné znečišťování komunikací při výstavbě. Bláto jako vrstva zvodnělých, převážně jílovitých zemin, vzniká ze soudržných zemin za působení srážek nebo podzemní vody. Primárním zdrojem bláta jsou zemní práce a manipulace se zeminami. Sekundárním zdrojem jsou dopravní prostředky, které roznášejí bláto ze staveniště do okolí. Při výjezdu ze stavby bez jakýchkoliv opatření může dojít ke znečištění komunikace na vzdálenost 300 až 1 000 m. Bláto pak znečišťuje vozovky, chodníky, stojící i projíždějící vozidla, chodce, ucpává kanalizační vpusti. Nejúčinnějšími jsou opatření organizačně - technického rázu, vozidla před výjezdem ze staveniště budou v době deštivého počasí mechanicky očištěna. Dalším opatřením je pravidelné čištění vozovek v nejbližším okolí staveniště a vozovek ovlivněných staveništní dopravou ať už mechanicky nebo s použitím tlakové vody (kropící vozy).

Vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje

Pro navrhovanou stavbu není nutno řešit ochranu vodních nádrží a vodních zdrojů, není nutno budovat sedimentační nádrže a biologické rybníčky.

Během výstavby je nutné dbát na zamezení úniků technických kapalin z pracovních strojů.

Ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě a při užívání stavby

Na stavbě je bezpodmínečně nutné dodržovat všechny zásady bezpečnosti práce tak, aby nedocházelo k úrazům i škodám na majetku.

Nakládání s odpady

Při vlastním provozu vybraných rekonstruovaných ulic bude vznikat odpad - uliční smetky, které budou zneškodňovány při pravidelném úklidu. Jiné odpady při jejím provozu vznikat nebudou. Při údržbě pásů zeleně bude vznikat i odpad ze zeleně, ten bude zneškodňován firmami udržujícími zeleň v městě.

Při výstavbě budou vznikat odpady různého charakteru, převážně se však bude jednat o vykopané stávající konstrukce a zeminy či odpad z použitých či rozbitých stavebních prvků a dílů. Přebytková výkopová zemina bude odvážena na skládky inertních materiálů. Stavební odpad a případně vzniklý směsný odpad bude ze staveniště pravidelně odvážen na odpovídající skládky, materiál schopný recyklace bude odvážen do recyklačních center.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

Vlivy radonu z podloží, bludných proudů, technické seismicity, hluku z okolí, povodní, sesuvů půdy, poddolování a dalších se v prostoru stavby nevyskytují a stavbu neohrožují.

B.3. Připojení na technickou infrastrukturu

Stavba nevyžaduje napojení na technickou infrastrukturu s výjimkou dešťové kanalizace napojované na stávající dešťovou kanalizaci v přístupové cestě k pozemku čk. 214/2 a napojení nové dešťové vpustě u křižovatky s ulicí Na Brance novou přípojkou DN 200 do stávající dešťové stoky v ulici Na Brance.

Stavba nevyvolá přeložky či úpravy technické infrastruktury. Dojde pouze k uložení elektrických kabelů a kabelů slaboproudu do půlených kabelových chrániček pod vjezdy a vozovkou, pokud tomu již dnes není a k případnému stranovému posunu kabelů v případě, že by se skutečná poloha lišila od podkladů a kabely by se nacházely pod obrubníky atd.

V ulici jsou provedeny stožáry a světla veřejného osvětlení, propojená kabely se zemním uložením. Správce nemá podrobné podklady ke trasám kabelů, předpokládá, že jsou uloženy v souběhu s elektrokabely na jižní straně ulice.

Zadavatel plánuje celkovou rekonstrukci V.O. v celé oblasti, v rámci **samostatné stavby** budou zřízeny nové stožáry se světly propojené novými kabely na severní straně ulice, stávající světla budou zrušena a kabely odpojeny.

B.4. Dopravní řešení

a) Popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření

V uličním prostoru šířky cca 8,0m je navržena vozovka šířky 4,50 m s obousměrným provozem, s místním zúžením až na 3,00m, rozhled v místech zúžení je v celé délce ulice zajištěn. Na severní straně ulice je navržen průběžný chodník šířky min. 1,50m, důvodem je pohyb školáků z prostoru severně od ulice ke škole. V celé délce je pohyb pěších zajištěn bezbariérově, výjimkou jsou některé stávající vstupy a vjezdy, které se výškově značně odchylují od úrovně komunikace.

Rekonstruovaná ulice Šeříková má celkovou délku 204,40 m, úsek mezi ulicemi Na Brance a Hluboká cesta je dlouhý 91,03 m, úsek ke konci úpravy 113,37 m. Směrové řešení vychází ze směrového řešení stávající komunikace, celá ulice je v přímé, jen s malým kolísáním šířky uličního profilu mezi 7,75 a 7,95 m. Obytné domy ve východní části ulice dosahují na jižní straně až k uliční čáře v souvislé řadě, přerušené pouze vjezdy na pozemky. Ostatní domy leží v zahradách, odsazeně od okraje ulice se samostatnými vjezdy a vstupy na pozemky RD.

Komunikace je navržena jako dvoupruhová, v místech parkovacích stání jako jednopruhá obousměrná s šířkou jízdního pruhu mezi 4,50 až 3,00 m, na severní straně je navržen souvislý chodník základní šířky 1,50m. Nerovnost plotů na severní straně zvětšuje šířku až na 1,78m. V ulici je na vhodných místech navrženo celkem 8 parkovacích stání, podél stání je vozovka zúžena na 3,00 až 3,50m. Návrh stání byl projednán s obyvateli na veřejné schůzce s občany.

U křižovatky s ulicí Na Brance bude stávající stanoviště pro kontejnery tříděného odpadu upraveno do samostatné plochy, přístupné z ulice Na Brance.

Na jižní straně je v místech většího převýšení okrajů ulice navržen zelený pás šířky mezi 1,4 a 3,3 m, ve kterém bude převýšení vyrovnáno svahem. Podél pozemku čk. 252 je okraj mezi chodníkem a stávajícím oplocením až 95cm, zde je navržena v rámci SO 3 rekonstrukce podezdívky plotu do úrovně chodníku s oplocením na nové opěrné zdi.

Chodníky a zelený pás na jihu budou přerušeny vjezdy a vstupy na pozemky rodinných domů. Ve vjezdech bude snížený obrubník, na severu budou chodníkové přejezdy ve sklonu 2%, převýšení vjezdů bude vyrovnáno vyšším sklonem až za pochozím pásem šířky min 0,90 m. U samostatných vstupů na jižní straně ulice bude převýšení upraveno vložením schodišťových stupňů.

Niveleta ulice je navržena s minimálním rozdílem od stávajícího stavu, podélný sklon je mezi 0,8 – 5,6%, pouze v konci úpravy na délku 11m ke vjezdu na pozemek 215/1 má sklon 11,8%. Příčný sklon vozovky je navržen jednostranný k jihu 2,5%, v prostoru křižovatek se napojuje na příčné komunikace se sklonem cca 5%. V úseku podél vjezdu a vstupu k čp. 216 je příčný sklon vozovky zvýšen až na 5%, důvodem je velké převýšení mezi vjezdem na pozemek 249 u čp. 216 a vjezdem do garáže na pozemku 277/2, mezi kterými je výškový rozdíl 1,10 m!

Chodník a parkovací stání mají příčný sklon 2,0% k vozovce.

Podrobnosti navrženého řešení jsou patrné z výkresové části PD.

b) Doprava v klidu

Dle možností je navrženo celkem 8 parkovacích stání dle požadavků rezidentů.

c) Pěší a cyklistické stezky

V ulici Šeříkové nejsou vedeny značené pěší a cyklistické stezky, místní provoz je s ohledem na nízké dopravní zatížení možný bez problémů.

B.5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

a) Terénní úpravy

Vzhledem k převýšení příčného profilu stávající ulice bylo nutno řešit část zelené krajnice svahy ve sklonu do 1:1,5. Při jejich ohumusování a osetí budou použity na svazích kokosové rohože proti erozi

b) Použité vegetační prvky

Plochy a svahy zeleně budou ohumusovány a zatravněny, do předání investorovi budou kropeny a koseny dodavatelem stavby. Výsadba keřů ani stromů se nenavrhuje, v současné době v ulici nejsou vysazeny.

c) Protierozní opatření – viz bod a.

B.6. Popis vlivu stavby na životní prostředí a jeho ochrana

a) Vliv na životní prostředí

Rekonstrukcí ulice dojde ke zlepšení životního prostředí, dojde ke snížení prašnosti, hluku i organizaci provozu v ulici.

b) Vliv na přírodu a krajinu

V ulici nejsou žádné stávající vzrostlé keře ani stromy, kvalita zatravněných ploch bude výrazně vyšší.

c) Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Stavba neleží v území Natura 2000

d) Zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivů na životní prostředí

Stanovisko nebylo vydáno, v čistopise dokumentace se doplní.

e) Naplnění závěrů o integrované prevenci

Stanovisko nebylo vydáno

f) Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma

Součástí stavby nejsou objekty, které by vymezovaly nová ochranná pásma.

B.7. Ochrana obyvatelstva

Rekonstrukce bude probíhat v celé šířce uličního profilu a bude vyžadovat úplnou uzavírku realizovaných úseků ulice. Realizace jednotlivých částí ulice mezi příčnými ulicemi není na sobě závislá a lze je provádět samostatně, včetně předání do užívání.

Dodavatel musí zajistit bezpečný průchod pěších k jednotlivým vstupům, případně průjezd pohotovostních vozidel do míst nezbytné potřeby. Kontejnery směsného odpadu budou přemístěny k nejbližším místům přístupným pro sběrná vozidla.

B.8. Zásady organizace výstavby

a) Potřeby rozhodujících medií a hmot

Pro konstrukce zpevněných ploch budou použity standardní materiály, které bude zajišťovat dodavatel stavby

b) Odvodnění staveniště

Bude provedeno po spádu dle současného sklonu ulic

c) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Dočasné zařízení staveniště (ZS) bude zřízeno na pozemcích investora; lze ho umístit i přímo na staveništi.

V místě ZS mohou vést podzemní inženýrské sítě. Bude třeba respektovat jejich trasy, případně provést ochranu IS položenými silničními panely (v prostoru vedení IS a jejího ochranného pásma).

Na ZS bude umístěn mobilní chemický záchod, maringotka pro vedení stavby. Dále zde budou dočasně odstaveny stavební stroje a případně deponován krátkodobě stavební materiál. V případě potřeby zde bude cisterna s vodou a zdroj elektrické energie. Zařízení staveniště bude oplocené a uzamykatelné.

Přesun hmot bude řešen v rámci staveniště, přebytečný materiál bude průběžně odvážen na skládku.

Potřeba materiálu pro výstavbu bude obvykle operativně řešena jeho denním nebo potřebným dovozem.

U výjezdu ze staveniště a ZS bude zajištěno čištění kol a podvozků dopravních a stavebních strojů. V provozním řádu staveniště bude uvedeno nařízení zamezující znečišťování veřejných komunikací vozidly, vyjíždějícími ze stavby. Pozemní komunikace budou během výstavby používány pouze ve stanovenou dobu určenou stavebním úřadem a budou udržovány v běžné čistotě.

Nezbytné je stavební stroje a mechanismy umístěné na staveništi a ZS kontrolovat zejména z hlediska možných úkapů ropných látek. V případě úniku ropných nebo jiných závadných látek bude postupováno podle platné legislativy a interních postupů dodavatelské firmy. Doporučuje se pod stavební stroje umístit nádoby na případné úkapy provozních kapalin.

Na staveništi bude umístěn další mobilní chemický záchod. V pravidelných intervalech budou ze stavby odstraňovány vzniklé odpady.

Zařízení staveniště bude zlikvidováno včetně odpovídajícího úklidu a rekultivace po ukončení stavby.

d) Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Rekonstrukce ulice prováděná v úzkém uzavřeném uličním profilu vyžaduje uzavření ulice pro veřejnou dopravu. Stavba zajistí možnost průjezdu pro vozidla IZS. Popelnice a kontejnery pro odpady budou přemístěny do míst před uzavírkou, v dosahu sběrných vozidel.

e) Ochrana okolí staveniště, požadavky na související asanace, demolice a kácení dřevin

Stavba kromě vybourání stávajících konstrukcí zpevněných ploch nevyžaduje žádné demolice, ani kácení dřevin. U některých pozemků na severu je stav podezdívky oplocení silně narušený, před zahájením stavby vyzve Obecní úřad k jejich opravě v kontaktu s novým chodníkem.

f) Maximální dočasné a trvalé zábory staveniště.

Provádění stavby v uzavřeném uličním profilu převážně nedává možnost deponování vybouraných hmot a stavebních materiálů přímo na staveništi, dodavatelé musí zajistit průběžný odvoz hmot a zásobování stavebními materiály dle denní potřeby. Malý manipulační prostor pro stavbu a ZS lze najít v místě stávající provizorní komunikace ke škole a ke školnímu hřišti. Potřeba vody pro zařízení staveniště bude řešena dočasným připojením přes stávající hydranty s použitím soupravy s měřením odběru vody, nebo bude voda na staveniště dodána v cisterně, která bude umístěna v prostoru zařízení staveniště.

Na staveništi bude umístěno mobilní chemické WC.

Odběr elektrické energie pro ZS bude proveden od nejbližšího rozvaděče v ulici přes samostatný rozvaděč s měřením odběru na základě smlouvy s rozvodnými závody.

g) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Tyto trasy za daných podmínek nelze zajistit. Dodavatel musí v rámci stavby umožnit přístup k jednotlivým pozemkům. Průchody budou vymezeny červenobílou páskou, u překopů budou zřízeny můstky pro pěší šířky min. 1,0m.

h) Maximálně produkováné množství a druhy odpadů při výstavbě

Při stavbě budou odpady tvořit vybourané materiály současných zpevněných ploch, ty budou roztrženy podle druhů a možností jejich dalšího použití s odvozem na příslušné skládky, odpadové materiály a výkopek bude odvážen na trvalou deponii.

i) Bilance zemních prací

Stavbou nedojde k zásadním úpravám nivelety vozovky, proto rozsah odvozu vybouraných materiálů a výkopků bude zhruba odpovídat rozsahu jednotlivých nových konstrukcí a jejich konstrukční skladbě, odvoz hmot a dovoz materiálů bude vyrovnaný zhruba v rozsahu 800m³.

j) Ochrana životního prostředí při výstavbě

Ochrana proti hluku a vibracím

Při výběru strojů a mechanismů pro realizaci navrhované stavby je doporučeno volit kvalitní stroje s nízkou hlukovou emisí, aby byly maximálně omezeny hlukové dopady na okolí a aby byly splněny hlukové limity stanovené nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění. Předpokládá se dobrý technický stav těchto strojů a mechanismů, tedy že budou splňovat deklarované a předpokládané hodnoty produkováné hlučnosti (ekvivalentních hladin hluku), uváděné jejich výrobcem.

U velmi hlučných stavebních strojů, u kterých nelze snížit hluk na hodnoty stanovené hygienickými předpisy (případně i jejich polohou), je nutné zabezpečit ochranu pasivní (jejich odcloněním), nebo omezit jejich dobu činnosti na stavbě zkrácením pracovní směny tak, aby byly splněny požadované hlukové limity.

Ochrana proti znečišťování komunikací a nadměrné prašnosti

Vozidla před výjezdem ze staveniště budou v době deštivého počasí očištěna mechanicky, tím bude výrazně omezeno vynášení bláta a nečistot ze staveniště. Dalším opatřením je pravidelné čištění vozovek v nejbližším okolí staveniště a vozovek ovlivněných staveništní dopravou, ať už mechanicky (úklid) nebo s použitím tlakové vody (kropící vozy).

Prašné materiály bude nutno v době suchého počasí během manipulace s nimi vlhčit kropením.

Ochrana proti znečišťování ovzduší výfukovými plyny

Během výstavby je nutno zabezpečit provoz dopravních prostředků a stavebních strojů produkujících ve výfukových plynech škodliviny tak, aby produkované množství odpovídalo platným vyhláškám a předpisům.

Ochrana proti znečištění podzemních a povrchových vod

Po dobu výstavby bude nutno při provádění stavebních prací vhodným způsobem stavbu zabezpečit tak, aby nemohlo dojít ke znečištění podzemních vod. Při provozování stavebních strojů je zapotřebí dbát (např. pravidelnými kontrolami) na jejich technický stav, aby se snížily možné úkapy oleje a ostatních provozních kapalin. V době odstavení stroje lze dále omezit případné úkapy olejů a provozních kapalin podložením záchytných nádob.

Ochrana stávající zeleně

V ulici nejsou žádné stromy či keře vyžadující ochranu.

k) Stanovení podmínek pro provádění stavby z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Pro stavební úpravy komunikací nejsou kladeny žádné speciální požadavky na provádění s ohledem na bezpečnost.

Před zahájením výstavby musí být vytýčeny trasy IS, nacházející se na staveništi, včetně definování hloubky jejich uložení, a s jejich polohou musí být seznámeni pracovníci, především ti, kteří budou provádět demolice a výkopové zemní práce.

l) Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Stavba zajistí bezbariérové přístupy k jednotlivým vstupům, ne vždy bude ale možno upravit vstupy, které dnes neodpovídají podmínkám bezbariérovosti.

m) Zásady pro dopravně inženýrská opatření

Pro výstavbu bude nutná uzavírka rekonstruovaných ulic. Rekonstrukce zasáhne až okraj ulic Na Brance a Hluboká cesta, zde bude nezbytné místní zúžení v místech napojování konstrukcí, se zachováním obousměrného provozu, u Hluboké cesty bude vyznačeno zaslepení ulice zn. IP10a. u Školní.

Na vjezdech z ulice Na Brance i Hluboká cesta bude stavba uzavřena zábranou Z2 s B1 a E13 – Mimo vozidel stavby.

Objízdné trasy nejsou navrženy.

Přístup integrované záchranné služby k sousedním objektům nebude během stavby omezen. Stavba bude přistavovat nádoby na odpad obyvatel k místu svozu a prázdné vracet zpět.

Dopravní opatření budou provedena podle schémat z TP 66.

Navržené stavební úpravy nevyvolají potřebu úpravy ani změny vedení tras hromadné dopravy.

n) Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby

Stavba nevyžaduje speciální opatření při výstavbě.

o) Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

ZS je navrženo v ploše obce mezi školním hřištěm a koncem ulice Šeříkové, vjezd pro stavbu z konce ulice Šeříkové, pro osobní dopravu přes zadní dvůr školy od Školní ulice se zákazem průjezdu mimo stavbu.

p) Postup výstavby

V zásadě lze výstavbu rozdělit do 3 postupných a navazujících částí:

- přípravné práce, demolice stávajících konstrukcí vozovky, vjezdů, chodníků a zemní práce
- provádění dešťové kanalizace v západní části ulice
- realizace komunikací, vstupů a vjezdů na parcely,
- dokončovací práce, plochy zeleně, dopravní značení.

Před zahájením stavebních prací je nutno spolu se správci jednotlivých inženýrských sítí vytyčit všechna vedení inženýrských sítí a s polohou seznámit pracovníky, kteří budou provádět především zemní práce.

Bude provedeno vytyčení stavby.

Budou provedeny demolice – povrchů zpevněných ploch, podkladních vrstev a obrubníků.

Na vjezdech a v přechodech přes komunikaci budou kabely, pokud nejsou v chráničkách, opatřeny chráničkami. Pokud bude docházet v některých úsecích k posunům či přeložkám kabelů, budou přeložky prováděny pod dozorem jejich správců či přímo jejich stavebními organizacemi a přeložené sítě budou dále jejich majetkem a pod jejich správou.

Bude budována nová dešťová kanalizace v západní části včetně přípojek a dešťová přípojka se vpustí u ulice Na Brance

Vlastní stavební práce na rekonstrukci ulice začnou výkopy a výškovými úpravami pláň (odkopy a drobné násypy) včetně její zhutnění, případně včetně úpravy podkladu pro zajištění únosnosti pláň.

Zřízení nových konstrukcí komunikace bude sestávat z provedení podkladních vrstev a z osazení obrubníků na okrajích zpevněných ploch a osazení záchytných vpustí a dešťových žlabů, z položení konstrukčních vrstev a krytu komunikace, vjezdů, vstupů, a parkovacích stání.

Provedeny budou úpravy dopravního značení.

Následovat budou úpravy v navazujícím okolí uličního profilu včetně rozprostření ornice a zatravnění ploch a svahů zeleně.

Výstavba bude zakončena zrušením zařízení staveniště, konečnými úpravami a úklidem.

Průběh výstavby bude významně závislý na navrženém řešení a časovém harmonogramu dodavatele stavby. Bude závislý i na zvolené mechanizaci.

Plynulost výstavby bude záviset především na počasí, to může v případě jeho nepřízně časově omezit nebo i znemožnit další výstavbu.

V Praze, prosinec 2020

Ing. Marcel Kamínek, Ing. Tomáš Vejražka

PPU spol. s r.o., inženýrský atelier