



NOZA, s.r.o.
Huťská 229, 272 01 Kladno
Tel/Fax: +420 312 245 114, e-mail: info@nozasro.cz
IČ: 247 67 417, DIČ: CZ247 67 417

B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

č. 2016185P-TZ, revize 0

Park U Čeňku, parkové cesty
Dopravní řešení

Zadavatel:

Magistrát hlavního města Prahy

Mariánské náměstí 2

110 01 Praha 1

Vypracoval: Bc. Martin Lukeš

Datum: září '16

Stupeň: DVZ

Kontroloval:

Ing. Petr Fojt

Schválil:

Ing. Martin Kohout

Č. projektu:

2016185P

Obsah

B.1	Popis území stavby	3
1.1	Charakteristika stavebního pozemku	3
1.2	Výčet a závěry provedených průzkumů a rozborů	3
1.3	Stávající ochranná a bezpečnostní pásma	3
1.4	Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.	3
1.5	Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území	3
1.6	Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin	3
1.7	Požadavky na maximální zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa	4
1.8	Územně technické podmínky	4
1.9	Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice	4
B.2	Celkový popis stavby	4
2.1	Účel užívání stavby, základní kapacity funkčních jednotek	4
2.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení	4
2.3	Dispoziční a provozní řešení, technologie výroby	4
2.4	Bezbariérové užívání stavby	4
2.5	Bezpečnost při užívání stavby	4
2.6	Základní technický popis stavby	5
2.7	Technická a technologická zařízení	8
2.8	Požárně bezpečnostní řešení	8
2.9	Zásady hospodaření s energiemi	8
2.10	Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí	8
2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	8
B.3	Připojení na technickou infrastrukturu	9
B.4	Dopravní řešení	9
B.5	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	9
B.6	Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	9
B.7	Ochrana obyvatelstva	10
B.8	Zásady organizace výstavby	10
B.9	Členění stavby na objekty a technická a technologická zařízení	13
B.10	Seznam použitých předpisů, norem a literatury	13
10.1	Seznam použitých norem:	13
10.2	Platné zákony a jejich prováděcí vyhlášky, zejména:	13
10.3	Technické podmínky:	13
B.11	Závěr	14

B.1 Popis území stavby

1.1 Charakteristika stavebního pozemku

Zájmový prostor leží v části Černý Most, městská část Praha 14. Park se nachází západně od mimoúrovňové křižovatky na 60. kilometru Pražského okruhu. Pod parkem se nachází rybník Martiňák, někdy nazývaný jako Čeněk, podle něho nese park své jméno.

Na místě se nachází několik již zbudovaných cest. Konkrétně jde o betonový chodník a in - line stezku. Park je ze všech stran lemován asfaltovými komunikacemi. Pouze komunikace na západě je pojmenována a to jako ulice Madarova, tato vede ke zdejší zahrádkářské osadě, rybníku Martiňák (Čeněk) a zatopené pískovně. Na východ od parku je dešťová usazovací nádrž a golfové hřiště.

Z hlediska osídlení, jež bude využívat park, je zde především sídliště na sever od parku. Dále se zde nachází základní škola Generála Janouška. Širší dostupnost je zajištěna parkovištěm na severovýchod a autobusovou zastávkou Bryksova.

Projekt je zaměřen na dobudování několika parkových cest, upravení zbudované hmatové úpravy na severozápadě tak, aby zde přechod umožňoval kolmé přecházení, zbudování chodníku podél dříve zbudované in - line stezky a zbudování několika odpočinkových ploch pro předškoláky a důchodce.

1.2 Výčet a závěry provedených průzkumů a rozborů

V rámci projektové dokumentace nebyl proveden žádný průzkum ani rozbor stávajícího povrchu.

1.3 Stávající ochranná a bezpečnostní pásma

Před zahájením výkopových a montážních prací musí dodavatel stavby zajistit vytýčení průběhu a polohy všech inženýrských sítí příslušnými správci a zajistit jejich přítomnost při provádění zemních prací. Na základě vytýčení se provede ochrana sítí, u kterých je předpoklad malého krytí a nebezpečí poškození při výkopových pracích.

Při provádění zemních prací musí být zajištěna veškerá ochrana inženýrských sítí proti poškození. Při stavbě bude dodavatel respektovat ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení, ČSN 33 2000-5-52 Stavba vedení, zákon č. 458/2000 Sb. a ochranná pásma dle zákona č. 222/94 Sb. § 34.

Zároveň je třeba při provádění prací dodržovat bezpečnost a ochranu zdraví dle vyhlášky 324/90 Sb.

1.4 Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.

Stavba neleží v záplavovém území. Potok Chvalka nemá záplavová území stanovena.

1.5 Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území

Stavba je navržena na pozemcích dle výpisu z Katastru nemovitostí (viz. Průvodní zpráva).

1.6 Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Stavba vyžaduje pokácení čtyř stromů a přesazení dvou stromů. K pokácení dalších dřevin může dojít na základě zjištěných podmínek při stavbě na místě.

1.7 Požadavky na maximální zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa

Stavba není umístěna na pozemcích určených k plnění funkcí lesa.

Stavba je umístěna na dvou pozemcích ve fondu ZPF. Konkrétně 1433/1 a 431.

1.8 Územně technické podmínky

Napojení na dopravní infrastrukturu

Stavba je napojena na jižní, západní a severní komunikaci u parku, západní komunikace je nazývána jako ulice Madardova. Po komunikaci na severu přijíždí bus do stanice Bryksova.

Napojení na technickou infrastrukturu

Přes park vedou stávající sítě, konkrétně vodovod a síť vysokého napětí.

1.9 Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice

Stavba není podmíněná žádnou související stavbou nebo investicí.

B.2 Celkový popis stavby

2.1 Účel užívání stavby, základní kapacity funkčních jednotek

Navrhovaná stavba bude sloužit jako soubor komunikací pro pěší a cyklisty v parku.

2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

Urbanismus - územní regulace, kompozice prostorového řešení

Návrh obsahuje 1901,52m mlatových parkových cest šíře 3m (v případě vnitřního kruhu 7m) včetně 9m dlážděného zpevnění a 628,58m dlážděných chodníků. Dále jsou zde provedeny úpravy z mlatu pod mobilními WC, kačírek v ploše 1430m² na hřišti pro předškoláky. A na závěr 120m² drah pro Pétanque.

Architektonické řešení - kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení

Dlažba chodníků pro pěší bude ve standardní šedé barvě. Hmatové úpravy budou z červené reliéfní dlažby. Parkové cesty budou provedeny z mlatu.

2.3 Dispoziční a provozní řešení, technologie výroby

Dispoziční řešení komunikací viz *výkresová část dokumentace*.

2.4 Bezbariérové užívání stavby

Celá stavba byla situačně i výškově navržena tak, aby 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). Jedná se především o max. podélné spády komunikací do sklonu 1:12, tj. 8,33 %.

2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Při užívání stavby je nutné respektovat platnou legislativu o provozu na pozemních komunikacích.

2.6 Základní technický popis stavby

Současný stav

V současnosti je na místě proveden parkový chodník a in - line stezka a k parku přiléhá několik komunikací ze všech stran. V parku je rovněž stávající panelová komunikace, jež bude do budoucna odstraněna. V severní části parku je nutno počítat s navázkou tloušťky do 1m. Přecházení z chodníku v parku na protější chodník je řešeno šikmo, což je do budoucna nevhodné.

Návrh

V projektu se jedná o vypracování realizační dokumentace několika navržených parkových cest, chodníku podél in - line stezky, úpravu reliéfní dlažby na severozápadním napojení chodníku a zbudování několika úprav pro předškolní děti a důchodce.

Trasa 1 - Odpojovací větev od chodníku ke kruhu je 75,25m dlouhá, 3m široká mlatová cesta mezi navrhovanou cestou na západě podél ulice Madarova a vnějším kruhem v severní části hřiště. Trasa je směrovým obloukem s poloměrem 70m. Od chodníku, tvořícího kruh v severní části se odpojuje pod klesajícím sklonem 2%, dále se po 5m údolnicovým obloukem o poloměru 200m mění sklon na stoupající 1,60%, ve vzdálenosti 16, 26m se výškovým obloukem sklon mění na opět klesající 3,10% a trasa končí napojením na novou mlatovou cestu podél ulice Madarova v oblasti vnějšího kruhu pod sklonem 2,40% od oblouku o poloměru 500m ve staničení 0,065 25km. Příčný sklon trasy je v celé délce levostranný 2% směrem na jih.

Trasa 2 - Vnější kruh je dokončením kruhu stávajícího chodníku. Kruh je o poloměru 41,5m. Trasa bude mlatová o šíři 3m. Příčný sklon se z levostranného v současné části kruhu dle možností terénu změní na pravostranný 2% a v připojení větve k elipse se opět změní na levostranný a naváže na současnou část kruhu. Podélný sklon začíná jako stoupající 7%. Po 5 metrech se obloukem o poloměru 100m změní sklon na stoupající 3% a dále v 57, 62m se obloukem o poloměru 1000m sklon změní na klesající, 3,2%. K poslední změně dojde ve staničení 0,144 66km, kde se obloukem o poloměru 1000m změní sklon na klesající 2% až k napojení na stávající úsek kruhu. Celková délka je 161,38m.

Trasa 3 - Vnitřní kruh: Tato trasa je kruhem uprostřed vnějšího, kde budou umístěny prvky hřiště pro předškolní děti. Trasa je opět mlatová, široká 7m, střed kruhu tvoří kačírek a stejně tak přilehlé plochy hřiště. Trasa začíná stoupajícím sklonem 3,10%, po 29, 57m se sklon mění na klesající 3,40% obloukem o poloměru 400m a dále v 64,04m trasy opět obloukem o poloměru 200m na stoupající 3,10%. Příčný sklon bude takový, aby vždy ve sklonu 2% směřoval k jihu a bylo možné odvodnění. Poloměr je 11,5m, celková délka kruhu pak 72,26m.

Trasa 4 - Vnější - vnitřní kruh jihovýchod je spojnicí o šíři 3m z mlatu mezi vnějším a vnitřním kruhem, příčný sklon je 2% levostranný. Odpojení z vnějšího kruhu proběhne pod sklonem 2% směrem nahoru, ten se změní obloukem o poloměru 500m po 9,07m na stoupající 3,5% a pro připojení na vnitřní oblouk opět na stoupající 2% ve staničení 0,017 29km obloukem o poloměru 200m. Délka trasy je 28,85m a je přímá.

Trasa 5 - Vnější - vnitřní kruh sever je další mlatovou spojnicí kruhů o šíři 3m. Příčný sklon bude levostranný 2%. Podélný sklon začne jako klesající 2% od vnějšího kruhu, pokračuje po 5m technickým zaoblením na 2,6% a v 30,55m opět technickým zaoblením zpět na sklon 2%. Délka trasy je 35,92m a je přímá.

Trasa 6 - Vnější - vnitřní kruh západ je poslední spojnicí obou kruhů. Bude opět provedena z mlatu o šíři 3m s pravostranným příčným sklonem 2%. Trasa začíná stoupajícím sklonem 2%

v délce 5m. Poté se 200m obloukem mění sklon na klesající 0,5% a v 17,84m trasy opět na stoupající 2% obloukem o poloměru 200m. Celková délka trasy je 24,16m a je přímá

Trasa 7 - Trasa mezi kruhem a elipsou je mlatová trasa šíře 3m ve směrovém oblouku o poloměru 70m a délce 156,76m. Sklon je celou délku trasy 2% pravostranný. Podélný sklon je nejprve 2% stoupající v délce 37,23m, poté se obloukem o poloměru 1500m mění na klesající 1,25% a ve staničení 0,146 76km opět technickým zaoblením přechází na klesající 2%.

Trasa 8 - Připojovací trasa kruh k elipse severozápad je mlatovou trasou šíře 3m a pravostranném příčném sklonu 2%, směrem od vnějšího kruhu k Trase mezi kruhem a elipsou. Délka trasy je 70,79m, první úsek o délce 19,26m tvoří oblouk o poloměru 65,5m a druhý pak oblouk o poloměru 90m. Podélný sklon je nejprve klesající 3,20% na odpojení z vnějšího kruhu, tento se mění po 10m na klesající 1,75% obloukem o poloměru 1000m. Poslední změnu sklonu tvoří technické zaoblení na klesající sklon 2% ve staničení 0,059 96km.

Trasa 9 - Připojovací trasa kruh k elipse jihovýchod je 42,69m dlouhá mlatová trasa, jež tvoří pokračování trasy předchozí k elipse. Šíře je 3m. Celá trasa je směrovým obloukem o poloměru 105m. Podélný sklon je klesající 2% na odpojení od trasy 7 do vzdálenosti 3m kde se obloukem o poloměru 200m mění na klesající sklon 0,50% do staničení 0,04008 mění obloukem o poloměru 200m na klesající sklon 1,54% pro napojení do výškového oblouku v elipse. Příčný sklon je 2% pravostranný.

Trasa 10 - Elipsa je dokončením elipsy v chodníku pomocí mlatu o šíři 3m, v elipse bude zřízena odpočinková plocha pro důchodce a dráhy pro Pétanque. Příčný sklon bude nejprve 2% levostranný, po napojení trasy 9 se změní na pravostranný 2%, zpětná změna před napojením na chodník nastane dle možností terénu krátce před napojením. Úsek elipsy bude dlouhý 158,41m, první rozměr elipsy bude 67m, druhý pak 57m. Podélný sklon bude nejprve 1,90% stoupající, odpovídající sklonu v současné části elipsy. Po 36,09m sklon začne ve výškovém oblouku o poloměru 2000m klesat a bude 1,25%. Ve staničení 0,140 72km nastane poslední změna na stoupající sklon 0,90% poloměrem 1000m.

Trasa 11 - Chodník v elipse dlouhý je vnitřní trasou v elipse. Tento bude zbudován z dlažby v šíři 1,5m dle stávající dlažby, použité v místě. Délka úseku bude 59,55m a bude přímý. Příčný sklon bude 2% pravostranný. Podélný sklon začne klesáním 2% na délce 1,5m směrem od elipsy, poté technickým zaoblením přejde na klesající 1,19% a skončí technickým zaoblením na 2% směrem nahoru ve vzdálenosti 58,04m a připojí se zpět na elipsu.

Trasa 12 - Chodník v elipse krátký je opět vnitřní trasou v elipse. Bude opět z dlažby o šíři 1,5m a přímé délce 35,86m. Příčný sklon bude levostranný 2%. Podélný sklon bude nejprve klesající 2% směrem od dlouhého chodníku do vzdálenosti 1,5m, kde nastane technické zaoblení 0,68%, 3m před napojením na elipsu bude chodník opět s klesajícím 2% sklonem.

Trasa 13 - Chodník u komunikace. Tato trasa začíná 3m dlážděním od stávající komunikace, kde budou upraveny stávající hmatové úpravy pro přecházení. Dále pokračuje v šíři 3m jako mlatová. Příčný sklon 2% bude levostranný. Směrové vedení je členité, nejprve přímá délky 10,49m, poté oblou o poloměru 498,5m a délce 18,97m, dále pak přímá délky 259,25m, opět oblouk o poloměru 1001,5m a délce 13,72m. Následuje další přímá délky 67,31m a oblouk o poloměru 998,5m a délce 59,24m. Úsek končí přímou délky 72,47m. Celková délka je 501,45m. Podélný sklon je nejprve 2% směrem od komunikace dolů, dále po 5m obloukem o poloměru 100m přechází v klesající 6,35% a v 59,46m trasy pak poloměrem 200m přechází v klesající 2,40%. Další změna přichází ve staničení 0,228 63km na klesající sklon 1,33% obloukem o poloměru 2000m a poslední změna nastává technickým zaoblením ve staničení 0,495 45km na klesající sklon 2% do konce trasy.

Trasa 14 - Chodník u in - line stezky. Jde o dlážděný, 1,5m široký chodník, jež bude přímo navazovat na in - line stezku, podélné sklony jsou tedy spíše orientační. Příčný sklon bude levostranný 2% směrem ke stezce, kde je rovněž levostranný sklon stejné hodnoty. Směrové vedení je členité, začíná elipsou o délce 88,68m, pokračuje obloukem poloměru 18,75m a délky 19,13m, dále je zde přímá mezi oblouky délky 4,13m a opět oblouk poloměru 18,75m a délky tentokrát 21,44m. Navazuje zde opět přímá délky 8,94m, poté oblouk o poloměru 105,25m a délce 140,97m a na něj další o poloměru 106,75m a délce 125,18m. Další směrový oblouk má poloměr 18,75m a délku 12,31m, navazuje přímá délky 46,32m a poslední směrový oblouk o poloměru 72,75m a délce 66,09m. Celková délka trasy je 533,18m. Pouze přibližně 120m dlouhý koncový úsek je samostatný a nepřiléhá ke stezce. Podélné sklony budou přibližně následující: klesající 2,47% do vzdálenosti 209,77m jež přejde obloukem o poloměru 2000m na klesající 1,33%, tento se ve staničení 0,364 79km změní na klesající 0,5% a naposledy ve 412,64m trasy obloukem o poloměru 2000m na stoupající 1,60%. K chodníku jsou připojen dvě hnízda laviček.

Trasa 15 - Klikatice chodník u komunikace - in - line. Trasa spojující cestu u komunikace a in - line stezku široká 3m z mlatu. Tato trasa bude velmi směrově členitá. Začíná obloukem o poloměru 150m a délce 45,48m, pokračuje obloukem o poloměru 150m a délce 30,19m. Dále navazuje oblouk o poloměru 27m a délce 28,27m, pokračuje oblouk o poloměru 45m délky 56,19m, poté přímá délky 6,24m. Po přímé navazuje oblouk o poloměru 80m a délce 63,74m a přímá délky 2,25m. Dále navazuje oblouk o poloměru 105m a délce 30,14m a úsek končí přímkou délky 7,33m. Celková délka trasy je 269,96m. Příčný sklon je pravostranný 2%. Podélný sklon bude klesat nejprve 2% směrem od cesty u komunikace, ve staničení 0,01150 přejde technickým zaoblením na sklon 1,80% jež bude opět klesající. Ve staničení 0,138 37km dojde ke změně na 1,15% klesající sklon a tento se naposled změní na klesající 1,33% technickým zaoblením ve staničení 0,260 96km.

Trasa 16 - Připojovací větev klikatice: Trasa bude obloukem o poloměru 61,5m a délkou 70,58m. Příčný sklon bude pravostranný 2%. Trasa bude mlatová o šíři 3m. Podélný sklon bude klesající 1,15% směrem od klikatice, poté ve staničení 0,029 16km přejde poloměrem 2000m na stoupající 1,10% a nakonec se ve staničení 0,064 28km změní poloměrem 200m na stoupající 2,47%.

Trasa 17 - Cesta na jihovýchodě. Jde opět o mlatovou cestu šíře 3m o celkové délce 202,44m, pravostranném příčném sklonu 2% a dodláždění posledních 3m. Směrově je nejprve tvořena poloměrem 15m o délce 17,79m, poté obloukem o poloměru 158,5m a délce 58,59m a nakonec obloukem o poloměru 105m v délce 126,07m. Výškově je velmi členitá díky umístění mezi kopci, začíná klesajícím sklonem 2%, jež po 9,03m přechází na stoupající sklon 2,95% poloměrem 200m, v 57,66m trasy opět na klesající sklon, tentokrát 2,40% poloměrem 200m. Ve 106,75m dojde poloměrem 200m na změnu sklonu na stoupající 1% a dále ve 144,24m poloměrem 400m na klesající sklon 6,80%. Ve 186,23m trasy dojde k poslední změně sklonu poloměrem 200m na klesající 2%.

Trasa 18 - Připojovací větev cesty na jihovýchodě. Mlatová cesta šíře 3m s dodlážděním posledních 3m. Příčný sklon bude pravostranný 2%. Trasa je směrovým obloukem o poloměru 47,5m a délce 32,62m. Podélný sklon bude nejprve shodně s trasou 17 6,80% směrem dolů, tento po 1,44m přejde poloměrem 200m na stoupající 0,50% a naposledy ve staničení 0,028 03km poloměrem 200m na klesající 2% směrem ke stávající komunikaci pod parkem.

Hmatová úprava na severozápadě bude předělána tak, aby přechod mohl být posunut a přecházení bylo kolmé. Signální pás bude šíře 0,8m, varovný pak 0,4m z reliéfní dlažby, výše obrubníku u přechodu bude 2cm.

Dlážděné chodníky budou provedeny z dlažby šedé barvy tloušťky 60mm a ložnou vrstvou tloušťky 30mm, pod nimi budou dvě vrstvy štěrkodrti tloušťky 100mm.

Mlatové cesty budou provedeny z kaleného štěrku tloušťky 30mm a dvou vrstev šterkodrti po 150mm.

Cesty budou v místě napojení na komunikace v případě možného zajištění vozidel zřetelně označeny značkami C10a a C10b jako cyklostezky a cesty pro pěší.

Obrubníky na zvýšené straně cest a chodníků budou zvýšené +6cm jako vodící linie, na opačné pak zapuštěné, aby umožnily odvodnění. Všechny obrubníky budou záhonové, jelikož po cestách nebudou pojíždět vozidla.

Je třeba počítat s řešením současné panelové komunikace, jež se nehodí do kompozice parku a bude odstraněna.

V severní části parku je navážka tloušťky do 1m, je třeba zpevnit pláň v místech degradace alespoň na hodnotu 30MPa. Zpevnění proběhne na hodnotu 100% PCS v prvních 25 až 30cm, 95% v dalších 25 až 30cm a v dalších vrstvách na hodnotu 92% PCS.

3 ohrady v místě parku budou zkráceny s ohledem na průběh nových komunikací.

Konstrukce chodníků v parku:

Dlažba	DL	60mm
Lože pod dlažbu	L	30mm
Šterkodrt	ŠD _A	100mm
Šterkodrt	ŠD _B	100mm
Celkem		290mm

Konstrukce mlatových cest:

Kalený štěr		30mm
Šterkodrt	ŠD _A	150mm
Šterkodrt	ŠD _B	150mm
Celkem		330mm

2.7 Technická a technologická zařízení

Stavba neobsahuje žádné technické ani technologické zařízení

2.8 Požárně bezpečnostní řešení

Vzhledem k charakteru stavby toto projekt neřeší.

2.9 Zásady hospodaření s energiemi

Vzhledem k charakteru stavby toto projekt neřeší.

2.10 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí

Vliv stavby na životní prostředí se projeví vzhledem ke svému okolí zejména zvýšenou prašností, hlučností a exhalacemi z provozu stavebních strojů a mechanismů po dobu realizace stavby. S ohledem na umístění staveniště bude nutné, aby zhotovitel prací v rámci své přípravy a zejména v průběhu realizace prací byl veden snahou v maximální možné míře tyto nepříznivé dopady eliminovat.

2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

Ochrana před pronikáním radonu z podloží

Vzhledem k charakteru stavby toto projet neřeší.

Ochrana před bludnými proudy

Vzhledem k charakteru stavby toto projekt neřeší.

Ochrana před seizmicitou

Vzhledem k charakteru stavby toto projekt neřeší.

Ochrana před hlukem

Vzhledem k charakteru stavby toto projekt neřeší.

Protipovodňová opatření

Stavba se nenachází v místě ohroženém povodněmi.

B.3 Připojení na technickou infrastrukturu

Viz 1.8

B.4 Dopravní řešení

Popis dopravního řešení

Stavba neřeší motorovou dopravu, obsluha lokality probíhá po přilehlých komunikacích.

Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Viz 1.8

Doprava v klidu

Stavba neřeší dopravu v klidu.

Pěší a cyklistické stezky

Všechny mlatové cesty budou v šíři 3m kromě vnitřního kruhu a šíři 7m. Všechny chodníky budou šíře 1,5m. Všechny komunikace budou sloužit cyklistické a pěší dopravě.

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

Terénní úpravy

V rámci úprav v parku bude muset dojít k zarovnání staveniště a opětovnému osevu lokality.

Použité vegetační prvky

Krajnice cest a případné poškození vegetace staveništními vozidly bude doplněno novou vegetací. Dojde k odstranění 4 a přesazení 2 stávajících stromů, případné další úpravy budou provedeny dle zjištěných podmínek na stavbě.

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

Vliv stavby na životní prostředí - ovzduší, hluk, voda, odpady a půda

Vliv stavby na životní prostředí se projeví vzhledem ke svému okolí zejména zvýšenou prašností, hlučností a exhalacemi z provozu stavebních strojů a mechanismů po dobu realizace stavby. S ohledem na umístění staveniště bude nutné, aby zhotovitel prací v rámci své přípravy a zejména v průběhu realizace prací byl veden snahou v maximální možné míře tyto nepříznivé dopady eliminovat.

Vliv stavby na přírodu a krajinu (ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů apod.), zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině

Dojde k odstranění 4 a přesazení 2 stávajících stromů, případné další úpravy budou provedeny dle zjištěných podmínek na stavbě. Vegetace, poškozená stavbou, bude nahrazena, krajnice cest budou ohumusovány a zatravněny.

Vliv stavby na soustavu chráněných území Natura 2000

Stavba nemá vliv na území Natura 2000.

Návrh zohlednění podmínek ze závěru zjišťovacího řízení nebo stanoviska EIA

Stavba nevyžaduje posouzení EIA.

Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů

Stavbou nevzniknou žádná nová ochranná pásma.

B.7 Ochrana obyvatelstva

Stavba neslouží k ochraně obyvatelstva. V nejbližším okolí stavby se nenachází žádné zařízení ochrany obyvatelstva.

B.8 Zásady organizace výstavby

Obecné požadavky na provádění stavby

Prostor staveniště vymezený pro stavbu musí odpovídat bezpečnostním předpisům. Bezpečnost práce při provádění stavebních a montážních prací zajistí zhotovitel ve smyslu vyhl. 324/1990 Sb. a dalších předpisů pro stavební a montážní práce platných v ČR.

Podle platných předpisů zajistí zhotovitel požární zabezpečení a ostrahu staveniště.

Délka pracovní doby, režim vstupu pracovníků zhotovitele na pracoviště, způsob označení a zabezpečení pracoviště bude stanoveno ve smluvním vztahu mezi investorem a zhotovitelem.

Staveniště musí zhotovitel zařídit, usprádat a vybavit přísunovými cestami pro dopravu materiálů, konstrukcí a zařízení tak, aby se stavba mohla řádně a bezpečně provádět. Nesmí docházet k ohrožování a nadměrnému obtěžování okolí, zvláště hlukem, prachem apod., k ohrožování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, k znečišťování chodníků a komunikací, ovzduší a vod. Během stavby musí být zajištěn přístup k přilehlým stavbám a pozemkům, k sítím technického vybavení a požárním zařízením.

Všechny stavební a montážní práce budou prováděny v souladu se zněním ČSN.

Veřejné plochy a stávající komunikace dočasně využívané pro stavbu při současném zachování jejich užívání veřejností musí být řádně zabezpečeny (označení, osvětlení, ohrazení výkopů apod.). Dočasný zábor veřejných ploch a veřejných komunikací pro potřeby stavby bude uvažován pouze v nezbytném rozsahu a po dobu omezenou na provedení vlastních prací. Po ukončení jejich užívání jako staveniště budou uvedeny do požadovaného stavu.

Při provádění stavby bude nutno dbát na ochranu zeleně. Zachované stávající stromy v prostoru staveniště budou v průběhu stavby respektovány a vhodným způsobem ochráněny před poškozením (ČSN DIN 18 920 – Sadovnictví a krajinářství – Ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech).

V době provádění prací, které mohou mít vliv na znečištění komunikací v okolí staveniště, bude zajištěno průběžné čištění ulic mycími vozy. Průběžně bude prováděna kontrola a čištění kanalizačních vpustí pro zajištění odtoku povrchových vod.

Stavební práce budou prováděny tak, aby doprava vedená dotčenými ulicemi, přístup a obslužnost stávajících budov zůstala po dobu stavebních prací zachována. Přes výkopy bude umístěn přejezd, překopy chodníků a pěších tras budou opatřeny lávkami a dopravní omezení bude řešeno přechodným dopravním značením. Okraje výkopů musí být předepsaným způsobem zajištěny, označeny a za snížené viditelnosti osvětleny.

Stávající venkovní hydranty a uzávěry energií musí zůstat během výstavby přístupné.

Při realizaci je nutno zachovat přístup k objektům, vjezd dopravní obsluhy a pohotovostním vozidlům.

Vliv stavby na životní prostředí se projeví vzhledem ke svému okolí zejména zvýšenou prašností, hlučností a exhalacemi z provozu stavebních strojů a mechanismů. S ohledem na umístění staveniště bude nutné, aby zhotovitel prací v rámci své přípravy a zejména v průběhu realizace prací byl veden snahou v maximální možné míře tyto nepříznivé dopady eliminovat.

Veškeré práce na stavbě budou prováděny tak, aby bylo splněno nařízení vlády č. 502/2000 Sb. v platném znění vyhlášky č. 88/2004 Sb. ze dne 21. ledna 2004 o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Bude nutno dbát na ochranu proti znečišťování komunikací a nadměrné prašnosti. Vozidla vyjíždějící ze staveniště do přilehlých ulic budou řádně očištěna. Případné znečištění komunikací musí být neprodleně odstraněno a prašnost likvidována postřikem.

Odvádění srážkových, odpadních a technologických vod ze staveniště bude zabezpečeno tak, aby se nenarušovala a neznečišťovala stávající odtoková zařízení.

Okolí stavby bude v průběhu provádění stavebních prací zatíženo hlukem stavebních strojů a mechanismů, včetně obsluhující nákladní automobilové dopravy.

Mechanizační prostředky budou zabezpečeny před úkapy ropných látek a olejů.

Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Staveniště je napojeno na celkem 4 místní komunikace okolo parku jež umožní příjezd a odjezd vozidel stavby.

Ochrana životního prostředí při výstavbě

Celý projekt je navržen tak, aby zásah do životního prostředí byl co nejmenší.

Základní principy ochrany životního prostředí

Při realizaci je bezpodmínečně nutné, aby zhotovitel dodržoval dopravní trasy. V případě potřeby nepřetržitého provozu stavby budou ve třetí směně prováděny práce, při kterých nebude okolí obtěžováno hlukem.

Při realizaci je nutné, aby dodavatel využíval veškerá zařízení jen pro ty účely, pro které jsou navržena. Rovněž je nutné dodržovat všechny podmínky obsažené ve stavebním povolení a v závazném posudku hygienika.

Hlavní stavební práce budou prováděny v době od 7 - 21h. Při provádění prací bude nutno dodržet vyhláškami stanovené hladiny hluku.

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.

Veškeré práce na stavbě budou prováděny tak, aby bylo splněno nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Důležité z hlediska minimalizace dopadu hluku ze stavební činnosti na okolní zástavbu je provedení časového omezení hlučných prací a to na pracovní dobu od 8 do 17 hod.

Dále je nutné omezit souběžný provoz hlučných mechanismů, navíc je důležité soustředit tyto mechanismy do různých částí stavby.

Ochrana proti znečišťování komunikací a nadměrné prašnosti

Vozidla vyjíždějící ze staveniště musí být řádně očištěna, aby nedocházelo ke znečišťování veřejných komunikací (zemina, bet. směs). Případné znečištění veřejných komunikací bude průběžně odstraňováno.

Ochrana proti znečišťování ovzduší výfukovými plyny a prachem

Zhotovitel je povinen zabezpečit provoz dopravních prostředků produkujících ve výfukových plynech škodliviny v množství odpovídající zákonu č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a vyhlášce č. 302/2001 Sb. ministerstva dopravy a spojů o technických prohlídkách a měření emisí vozidel, ve znění pozdějších předpisů.

Provádět pravidelně technické prohlídky vozidel a pravidelné seřizování motorů. Doprava stavebních materiálů a hmot bude zabezpečena běžnými nákladními vozidly (T815, MAN apod.)

Ochrana proti znečištění podzemních a povrchových vod a kanalizace

Po dobu výstavby je nutno při provádění stavebních prací a provozu zařízení staveniště vhodným způsobem zabezpečit, aby nemohlo dojít ke znečištění podzemních vod a zanesení kanalizačních řadů.

Ochrana stávající zeleně

Stavební práce vyžadují kácení stromu a keře. Je nutno ochránit ostatní stávající zeleň *dle platných ČSN a vyhlášek*.

Maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace

Vzhledem na rozsah rekonstrukce se nepředpokládá vznik odpadů.

S případným odpadem vzniklým při stavebních pracích dle přiložené projektové dokumentace bude naloženo v souladu se zákonem č.185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších změn (dále jen zákon o odpadech), jeho prováděcích předpisů, a dále v souladu s § 11 obecně závazné vyhlášky hl. m. Prahy č. 24/2001 Sb. HMP.

Maximální zábory pro staveniště (dočasné / trvalé)

Maximální zábory pro staveniště jsou dány rozsahem stavby.

Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin

V oblasti stavby je možno deponovat zeminu, snahou projektu je co nejvíce omezit zemní práce.

B.9 Členění stavby na objekty a technická a technologická zařízení

Stavba není členěna na stavební objekty.

B.10 Seznam použitých předpisů, norem a literatury

10.1 Seznam použitých norem:

ČSN 736100	Názvosloví silničních komunikací
ČSN 73 6101	Projektování silnic a dálnic
ČSN 73 6102	Projektování křižovatek na silnicích
ČSN 73 6110	Projektování místních komunikací
ČSN 73 3050	Zemní práce
ČSN 30 0026	Rozměry vozidel
ČSN 01 8020	Dopravní značky na pozemních komunikacích
ČSN 01 6005	Prostorové uspořádání sítí technického vybavení
ČSN EN 1436	Vodorovné dopravní značení - požadavky na dopravní značení

10.2 Platné zákony a jejich prováděcí vyhlášky, zejména:

zákon č. 13/1997 Sb.	o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,
vyhláška č.104/1997Sb.	kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích
vyhláška č.398/2009Sb.	o technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
vyhláška č. 30/2001Sb.	kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,
zákon č. 56/2001Sb.	o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, a o změně zákona
vyhláška č. 341/2002Sb.	o schvalování technické způsobilosti a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

10.3 Technické podmínky:

TP 65	Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích,
TP 66	Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích,
TP 85	Zpomalovací prahy,
TP 100	Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích
TP 117	Zásady pro informační orientační značení na pozemních komunikacích
TP 133	Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích

B.11 Závěr

Zpracování dokumentace vychází z platných norem. Práce budou prováděny při dodržení předpisů o bezpečnosti práce a dalších předpisů vztahujících se k zajištění hygienických limitů.

Výše zmíněné dopravní řešení je plně dopravně funkční a na úrovni současné doby.

V Kladně,

Bc. Martin Lukeš