

NÁZEV STAVBY				
REKONSTRUKCE CHODNÍKŮ V OBCI LODĚNICE UL. PRAŽSKÁ - U HŘBITOVA				
MÍSTO STAVBY OBEC LODĚNICE		ZADAVATEL OBEC LODĚNICE		
GENERÁLNÍ PROJEKTANT  AMMBRA PROJEKT s.r.o. Ravennská 320 Praha 10 109 00 IČ: 289 80 131 Tel: +420 295 560 549		ZPRACOVATEL PPU spol. s.r.o. INŽENÝRSKÝ ATELIER PORADENSTVÍ - PROJEKCE - URBANISMUS VYŽLOVSKÁ 2243 / 36, 100 00 PRAHA 10		AUTORIZACE
ČÍSLO ZAKÁZKY: 09/2014		ČÍSLO ZAKÁZKY ZPRACOVATELE:		
REVIZE /R1-Rx/	PODPIS	DATUM	HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU ING. PETR VEJRAŽKA	PODPIS
.....			ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT ING. TOMÁŠ VEJRAŽKA	PODPIS
.....			VYPRACOVAL ING. TOMÁŠ VEJRAŽKA	PODPIS
.....			KONTROLOVAL ING. JIŘÍ MANTLÍK	PODPIS
.....				
POZNÁMKY			STUPEŇ DOKUMENTACE DOKUMENTACE PRO OHLÁŠENÍ STAVBY	
			KOD DOSP	
			1-ČÁST DOPRAVA	
			2-STAVEBNÍ OBJEKT (SO), PROVOZNÍ SOUBOR (PS) -	
			3-PROFESNÍ DÍL -	
			4-NÁZEV VÝKRESU/PŘÍLOHY/DÍLČÍ ČLENĚNÍ PRŮVODNÍ ZPRÁVA	
DATUM 01/2015		MĚŘÍTKO		POČET A4
				PARÉ
		- - - A -		
1-ČÁST	2-SO/PO	3-PROFESNÍ DÍL	4-ČÍSLO VÝKRESU DÍLČÍHO ČLENĚNÍ	5-REVIZE

Rekonstrukce chodníků v obci Loděnice ul. Pražská - u hřbitova

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název stavby :	Rekonstrukce chodníků v obci Loděnice ul. Pražská – u hřbitova
Druh stavby :	Rekonstrukce pozemní komunikace (chodníku)
Místo stavby :	Obec Loděnice Katastrální území Loděnice
Stupeň PD :	Dokumentace pro ohlášení stavby
Pořizovatel : (investor)	Obec Loděnice Husovo náměstí čp.4 267 12 Loděnice u Berouna
Generální projektant :	AMMBRA PROJEKT s.r.o. Ravennská 320, 109 00 Praha 10, Horní Měcholupy IČ: 28 98 01 31
Projektant :	PPU spol. s r.o. , inženýrský atelier Vyžlovská 2243/36, 100 00 Praha 10 - Skalka zastoupená: Ing. Petrem Vejražkou, jednatelem IČ: 49 61 34 81 DIČ: CZ49613481 tel: +420 274 812 497. +420 274 812 093 e-mail: vejrazka@ppusro.cz , ppusro@seznam.cz Ing. Tomáš Vejražka, Ing. Nad'a Trčková Ing. Petr Vejražka, Ing. Jiří Mantlík
Datum :	L e d e n 2 0 1 5

Akce rekonstrukce chodníků v obci loděnice zahrnuje celkově 6 úseků. Vzhledem dotačním a ekonomickým možnostem obce byl úsek ul. Pražská – u hřbitova (v celkové PD označován jako SO 104 Pražská 1) z dokumentace vytažen a je řešen v předstihu formou ohlášení samostatně. Tento úsek byl zvolen pro svojí jednoduchost a absenci požadavků a připomínek ve vyjádřeních DOSS a správců sítí.

Projektová dokumentace je zpracována jako dokumentace k ohlášení stavby (DOSP). Z důvodu vývoje akce je však dokumentace zpracována dle vyhlášky č. 146/2008 „O rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb“ a přílohy č. 8 „Rozsah a obsah projektové dokumentace staveb dálnic, silnic, místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací (dále jen pozemních komunikací) pro vydání stavebního povolení nebo k oznámení stavby ve zkráceném stavebním řízení.

Rozsah a obsah dokumentace je přizpůsoben typu (rekonstrukce) a charakteru, respektive složitosti stavby. Z tohoto důvodu jsou některé přílohy sloučené či vynechané.

Před vlastní realizací stavby musí být zhotovena prováděcí projektová dokumentace, která bude podrobně řešit veškeré detaily stavby.

2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

2.1. Zdůvodnění potřeby realizace navrhované stavby

Stávající pěší infrastruktura v obci Loděnice trpí dlouhodobým nedostatkem investičních prostředků a z toho plyne v mnoha případech její nevyhovující stav. Chodníky nebyly v posledních letech obnovovány a jsou ve většině případů dávno za svojí životností. Povrch stávajícího chodníku navrženého k rekonstrukci tvoří štěrk. Chodník nemá potřebný nášlap od komunikace a díky tomu slouží k odstavování vozidel, čímž se snižuje jeho průchodnost. Další problematikou je jeho odvodnění, které je v řadě míst nedostatečné respektive žádné. Chodník není v současné době řešen bezbariérově ve smyslu vyhlášky č. 398/2009 Sb.

Rekonstrukce chodníku výrazně přispěje k bezpečnosti a komfortu pohybu pěších u hřbitova, zvýší se i estetika uličního prostoru.

Rekonstruovaný chodník byl zvolen dle výběru objednatele.

2.2. Stručný popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění

2.2.1 Stručný popis

Předmětem stavby je rekonstrukce stávajícího chodníku pro pěší, vedoucího podél komunikace II/605 (ul. Pražská) v úseku mezi ulicemi 1. máje a areálem společnosti Iveco.

Návrh směrového i výškového řešení rekonstruovaného chodníku ctí současný stav a výškové vychází ze stávající komunikace – ul. Pražská.

2.2.2 Funkce, význam

Jedná se o rekonstrukci povrchu stávajícího chodníku, který slouží, vyjma vjezdů na sousední parcely, pouze pro pěší provoz. Vzhledem k lokalitě a šířkovým parametrům se zde nepředpokládá provoz bruslařů ani cyklistů.

Navrhovaná stavba nenavrhuje žádnou novou komunikaci, řeší pouze rekonstrukci krytu stávajícího chodníku a lokálně rekonstrukci pěších přístupů k objektům a některých vjezdů. .

Význam stavby je lokální.

2.2.3 Umístění

Chodník, který je předmětem řešení, se nachází na území obce Loděnice v k.ú. Loděnice u Berouna, ve Středočeském kraji.

Chodník vede po jižní straně ulice Pražské v úseku od ulice 1. máje podél hřbitova po areál společnosti Iveco.

2.2.4 Zastavěné plochy

Předmětem stavby je rekonstrukce chodníku, dojde zde především ke změně povrchu nezpevněných ploch na zpevněné. Stávající šířkové poměry budou zachovány.

Výškové řešení s drobnými korekcemi s ohledem na odvodnění zachovává současný stav.

2.2.5 Předběžný odhad investičních nákladů stavby

Odhadované celkové náklady stavby bez DPH a vedlejších nákladů 0,9 mil. Kč bez DPH.

2.3. Předpokládaný průběh stavby

předpokládané zahájení stavby : 2015
předpokládané dokončení stavby : 2016

2.4. Vazby na regulační plány, územní plán, případně územně plánovací informace a na územní rozhodnutí nebo územní souhlas včetně plnění jeho podmínek (je-li vydán)

Projektová dokumentace řeší rekonstrukci stávajícího chodníku, který je v souladu s platným územním plánem.

2.5. Stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití

Stávající chodník se nachází v zastavěné části obce Loděnice a vede podél komunikace II/605 (ul. Pražská). Zajišťuje spojení jednotlivých částí obce a zároveň přístup ke hřbitovu.

Chodník vede po hraně vozovky komunikace. Na druhé straně chodníku je stávající zástavba obce – parcely rodinných a bytových domů (respektive oplocení) nebo plochy zeleně.

2.5.1 Pozemky určené pro výstavbu

Chodník se nachází na k.ú. Loděnice u Berouna (686328).

Pozemky, na nichž bude probíhat výstavba:

č.parc.	druh poz. / využ.	celk.plocha	vlastník	poznámka
48/17	ost. plocha / silnice	11 956	Střč. kraj / KSÚS Střč. kraje	
537	trvalý travní porost	277	Obce Chrustenice, Loděnice, Nenačovice	ZPF
538	ost. plocha / ost. kom.	50	Obce Chrustenice, Loděnice, Nenačovice	
539	hřbitov, urnový ráj	4 428	Obce Chrustenice, Loděnice, Nenačovice	
541	trvalý travní porost	378	Obce Chrustenice, Loděnice, Nenačovice	ZPF
578/4	ost. plocha / ost. kom.	602	Obec Loděnice	

Dočasný zábor pro zařízení staveniště:

k.ú. Loděnice u Berouna (686328):

č.parc.	druh poz. / využ.	celk.plocha	vlastník	poznámka
1674	trvalý travní porost	3 500	Obec Loděnice	ZPF, rozsáhlé CHÚ
1675	trvalý travní porost	2 491	Obec Loděnice	ZPF, rozsáhlé CHÚ

2.5.2 Zdůvodnění výběru stavebního pozemku

Navrhovaná rekonstrukce chodníku vychází z řešení a umístění stávajícího chodníku.

2.5.3 Zhodnocení staveniště

Jedná se o prostor stávajícího chodníku.

2.5.4 Dopravní infrastruktura

V zájmovém území se nachází především komunikace II. třídy číslo 605 - ul. Pražská, která je hlavní komunikací města a propojuje Loděnici s Rudnou na severu a s Vráží a Berounem

na jihu. V západní části je na komunikaci II/605 zaústěna komunikace III. třídy – ul. Žižkova a místní komunikace – ul. 1. Máje.

2.5.5 Stávající dopravní intenzity

Z hlediska intenzit dopravy patří komunikace II/605 v zájmovém úseku mezi sčítané. Ulice Plzeňská a Pražská na území obce Loděnice tvoří společný sčítaný úsek číslo 1-0250.

Sčítání dopravy 2010 (sč.úsek: 1-0250)															... význam zkratk	
Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV	
RPDI - všechny dny	voz/den	642	321	67	170	18	225	81	0	4	6	1 534	5 797	71	7 402	
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV	
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	797	399	86	211	23	290	95	0	5	7	1 913	6 146	63	8 122	
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	254	127	19	67	5	63	46	0	2	2	585	4 924	91	5 600	
Hodinová intenzita dopravy												TV				SV
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h											187				903
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											170				775
Těžká nákladní vozidla - TNV															TNV	
Hodnota TNV	voz/den														1 285	
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty												OA	NA	NS	Celkem	
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den											4 626	1 037	245	5 908	
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den											798	67	29	894	
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den											444	120	36	600	
Emise											OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h										839	92	72	44	12	1 059
Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy												alfa	beta	gama	PS	
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy	-											0.00	1.19	0.00	-	
Intenzita cyklistické dopravy															C	
Cyklistická doprava	cyklo/den														116	

Ze sčítaného úseku krom relativně vysokého celkového zatížení na komunikaci II. třídy plyne také vysoký podíl těžké nákladní dopravy a to přes 20%.

2.5.6 Technická infrastruktura

Jedná se o rekonstrukci stávajícího chodníku pouze s drobnými změnami parametrů (situačních a výškových). I nadále se zde předpokládá pouze pěší provoz, kromě míst vjezdů na sousední pozemky, kde se jedná o provoz osobních automobilů.

Informace o průbězích stávajících inženýrských sítí byly převzaty z podkladů od správců jednotlivých sítí.

K dešťové kanalizaci a veřejnému osvětlení neexistují komplexní zákresy a informace, sítě byly proto zakresleny orientačně dle povrchových znaků. V některých ulicích mohou být tak zákresy dost nepřesné!!!

Před vlastní stavbou musí být jednotlivé sítě za přítomnosti správců vytyčeny a v případě vedení s nejasnou polohou aplikovány postupy a metody k zjištění jejich přesného průběhu a hloubky uložení.

V místě rekonstruovaného chodníku, nebo v jeho blízkosti se nacházejí obvyklé inženýrské sítě situované v uličním prostoru - vodovod, kanalizace splašková, kanalizace dešťová, veřejné osvětlení (vedení nadzemní i podzemní), slaboproudé kabely společnosti O2 (vedení nadzemní i podzemní), vedení NN - 1 kV nadzemní a podzemní vedení a středotlaký plynovod. A jednotlivé přípojky objektů.

V případě dešťové kanalizace se jedná o její mělké uložení. Z toho důvodu musí probíhat demolice stávajícího chodníku s nejvyšší opatrností!!!

U STL plynovodu a plynovodních přípojek, situovaných v chodníku se předpokládá hloubka uložení v souladu s platnými předpisy a nemělo by tak dojít k přímému střetu, avšak zemní práce v těchto prostorech je třeba provádět ručně a s velkou opatrností. Obdobná situace bude i u vodovodních přípojek.

Vzhledem k faktu, že jde o rekonstrukci chodníku ve stejných šířkových a směrových poměrech, nepředpokládá se přeložka žádných inženýrských sítí.

Stávající kabely v místech vjezdů na sousední parcely budou uloženy do půlných kabelových chrániček s rezervou, pokud v dnešní době již nejsou do chrániček uloženy.

Komunikace a chodník jsou dnes osvětleny společně lampami umístěnými na severní straně komunikace. V rámci chodníku se v současné době nepočítá s novým veřejným osvětlením. V případě požadavku správce VO, v chodníku bude uložena kabelová chránička do které bude v budoucnu uložen kabel VO bez nutnosti demolice nového chodníku.

2.6. Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí.

Jedná se o rekonstrukci stávajícího chodníku, přitom svým směrovým i výškovým řešením vychází ze stávajícího stavu. Proto budou dopady stavby na krajinu, zdraví a životní prostředí zanedbatelné a soustředí se pouze na možné vlivy během výstavby.

2.7. Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření

Vzhledem k charakteru stavby (rekonstrukce stávajícího chodníku) bude dopad stavby na dotčené území zcela minimální. Nejsou navrhována žádná opatření k omezení negativních vlivů.

3. ÚDAJE O VÝCHOZÍCH PODKLADECH A PROVEDENÝCH PRŮZKUMECH

Podklady a průzkumy použité pro zpracování této dokumentace v úrovni DOSP:

- polohopisné a výškopisné zaměření území (Gekon 09/2014)
- podklady o vedení inženýrských sítí, jednotliví správci, 2014
- kopie souborů písemného operátu katastru nemovitostí - evidence parcel a vlastníků
- Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace
- ČSN 73 6110 - Projektování místních komunikací
- ČSN 73 6101 - Projektování silnic a dálnic
- TP 170 - Katalog vozovek
- vyjádření a stanoviska dotčených orgánů a organizací
- jednání s obecním úřadem obce Loděnice
- jednání s KSÚS střeďočeského kraje
- jednání s dopravním inspektorátem Policie ČR
- jednání s odborem dopravy města Beroun
- pochozí průzkum
- fotodokumentace

4. ČLENĚNÍ STAVBY (JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ STAVBY)

Stavba není členěna na jednotlivé stavební objekty.

5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY

5.1. Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků

V době zpracování projektu nebyla v blízkém okolí známa žádná plánovaná stavba.

5.2. Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti

Pro tento druh stavby nejsou kladeny žádné podmínky ohledně plynulosti či nutnosti koordinace.

5.3. Zajištění přístupu na stavbu

Přístup na staveniště je možný po komunikaci II/605. Trasy pro odvoz a dovoz materiálu budou stanoveny po výběru zhotovitele stavby.

Zásobování stavby nesmí narušit a nemělo by ani zásadně omezit stávající uliční provoz.

5.4. Dopravní opatření

V době výstavby bude dopravním značením a fyzicky zábranou zabráněno vstupu pěších do prostoru stavby. V případě potřeby minimalizace omezení pro pěší je možné stavbu stavět po dílčích částech a příslušná omezení vždy aplikovat pouze na aktuální úsek výstavby.

V době osazování nového obrubníku bude na komunikaci prostor stavby vymezen pomocí směrových desek Z4. V případě potřeby zúžení komunikace bude postupováno dle schématu B/1 a B/2 z TP 66 (zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích).

Po dobu uzávěry chodníku bude obousměrně na komunikaci umístěna svislá dopravní značka IP22 s textem: „Pozor pohyb chodců ve vozovce“.

6. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ A SPRÁVCŮ

Jedná se o rekonstrukci, tedy vlastník i správce zůstane nezměněn. Dalším předpokladem je, že po dokončení výstavby dojde k bezúplatnému převodu pozemků středočeského kraje na obec Loděnice.

7. PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ

Předpokladem řešení je předání do užívání rekonstruovaného chodníku jako celku, avšak při volbě výstavby po částech je možné stavbu případně předávat do užívání i po jednotlivých logických částech.

8. POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU

Chodník v zájmovém úseku má dnes nezpevněný kryt, šířku 2-2,5 m a není oproti komunikaci vymezen obrubníkem. Z tohoto důvodu na něj stéká dešťová voda z komunikace, která jeho povrch výrazně degraduje.

Komunikace a chodník jsou dnes osvětleny společně lampami umístěnými na severní straně komunikace.

9. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY

9.1. Směrové a šířkové uspořádání a výškové řešení

Rekonstruovaný chodník má délku 211,14 m a vede od ulice 1. máje k vjezdu do areálu společnosti Iveco. Směrové řešení rekonstruovaného chodníku vychází ze sousední komunikace ulice Pražská a je tvořeno ve směru staničení krátkým úsekem v přímé o délce 6,85 m, na něj navazuje levostranný oblouk o poloměru 70 m a délce 16,66 m. Dále pokračuje chodník přímým úsekem délky 28,58 m, na který navazuje pravostranný oblouk délky 59,15 m a poloměru 186 m. Další úsek tvoří přímá s délkou 8,35 m, na kterou navazuje další pravostranný oblouk o poloměru 231 m a délce 70,8 m a poslední část tvoří přímá s délkou 11,15 m. Výše uvedené údaje platí pro severní/ západní hranu chodníku. Chodník má šířku 2 m a je přerušován vjezdy na parcely. Severovýchodní nároží křižovatky ulic Pražská a 1. máje je vydlážděno celé. Toto nároží nově tvoří oblouk o poloměru 6 m, kterým dojde ke snížení šířky komunikace. V rámci další etapy bude komunikace zúžena i na druhé straně dojde ke vzniku nového místa pro přecházení. V rámci stavby dochází k rekonstrukci přístupu k hřbitovu ve stávajícím rozsahu. Chodníkový přejezd v tomto místě je však již navržen v souladu s budoucím rozšířením přístupu k hřbitovu a s realizací návštěvnických parkovacích stání.

9.2. Povrchy

Navrhovaný chodník je navržen s rozebíratelným povrchem z klasické betonové dlažby. Vlastní chodník bude v barvě přírodní, vjezdy v barvě přírodní se zesílenou konstrukcí (variantně je možné použít na vjezdy barvu pískovcovou) a varovné a signální pásy v barvě červené.

9.3. Odvodnění

Řešení odvodnění chodníku zůstává beze změny a je řešeno odvedením vody z povrchu pomocí podélných a příčných spádů chodníku do navazující komunikace / zeleně. Komunikace je odvodněna dnes odvodněna do uličních vpustí při jižním okraji komunikace. vpustí.

V rámci zlepšení stávajícího stavu dojde k úpravám a doplnění systému vpustí. U některých vpustí budou vzhledem k poloze provedeny jak směrové tak především výškové rektifikace.

Chodník je v prostoru vjezdů navržen tak, aby byl chodník skloněn ke komunikaci.

Bezpečný odvod vody bude zajišťovat nově 6 vpustí místo stávajících 2 ks. Těchto 6 vpustí zajišťuje odvod vody z 2469 m² zpevněných ploch (1864 m² komunikace a 405 m² ostatní zpevněné plochy). Na jednu vpust' tedy připadá odvodňovaná plocha 412 m², z čehož plyne, že odvodnění je dostatečné a dojde k výraznému zlepšení současného nevyhovujícího stavu.

9.4. Řešení dopravy v klidu pro návštěvníky hřbitova

V současné době probíhá odstavování vozidel návštěvníku jednak na pozemku 864/1 východně od vstupu od hřbitova a pak také na chodníku u vstupu do hřbitova, což je nežádoucí a nutí chodce chodit po vozovce. V rámci rekonstrukce chodníku nejsou navrhována nová návštěvnická stání. Ulice Pražská v blízkosti vstupu má podélný spád okolo 6%, je ve směrovém oblouku a to v kombinaci s jejím relativně vysokým dopravním zatížením s vysokým podílem nákladní dopravy nevytváří vhodné podmínky pro zřízení parkovacích pásů či pruhů. V budoucnu se počítá s výstavbou odstavného parkoviště na pozemku č. 541 v přímé návaznosti na vstup. Navržená rekonstrukce chodníku s tímto

řešením počítá a z tohoto důvodu je navržen chodníkový přejezd šířky 5,5 m. Jelikož výstavba této plochy vyžaduje změnu územního plánu, je řešena samostatně.

Do doby realizace odstavné plochy budou návštěvníci svá vozidla odstavovat i na dále na pozemek č. 536, což je umožněno chodníkovým přejezdem a také je možné a vhodné využívat k odstavení vozidla ulici U Hřbitova.

10. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ

Z provedených měření a průzkumů neplyne žádný zvláštní požadavek na projektovou dokumentaci, na řešení rekonstrukce cesty ani na výstavbu.

Pouze musí být během stavby kladen velký důraz na ochranu stávající mělce uložené dešťové kanalizace. Podrobný postup prací bude specifikován v dalším stupni dokumentace.

Vzhledem k ne úplně jasnému vedení dešťové kanalizace a jejímu technickému stavu by bylo více než vhodné provést kamerové průzkumy a případně nálezu závad, ji opravit před vlastní rekonstrukcí povrchu chodníku.

11. DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMA, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY, PAMÁTKOVÉ REZERVACE, PAMÁTKOVÉ ZÓNY

Stavba zasáhne do ochranných pásem technické infrastruktury – dešťové a splaškové kanalizace, vodovodu, plynovodu, nadzemního a podzemního vedení NN, podzemního vedení slaboproudu (O2), která prochází souběžně s rekonstruovaným chodníkem.

Lokalita stavby nezasahuje do ochranných pásem vodních zdrojů.

Stavba nebude zasahovat do maloplošných ani velkoplošných zvláště chráněných území ani do jejich ochranného pásma.

Jihozápadně od stavby za dálnicí D5 a za železniční tratí, ve vzdálenosti cca 850-1000 m se rozkládá CHKO Český kras, ve kterém leží prvek NATURA 2000 - evropsky významná lokalita Karlštejn – Koda, její nejmenší vzdálenost od stavby je cca 1150-1300 m.

Jižně a východně od obce Loděnice vede osa neregionálního biokoridoru a celé zastavěné území obce leží v tomto biokoridoru. Funkce biokoridoru nebude rekonstrukcí chodníku nijak ovlivněna.

Zařízení staveniště se nachází v III. zóně CHKO Český Kras a na okraji evropsky významné lokality Karlštejn - Koda.

12. ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ

12.1. Přípravné práce

K přípravným pracím patří realizace zařízení staveniště. Zařízení staveniště bude oploceno.

12.2. Demolice

Před započítím výstavby je nutné provést demolici stávajícího krytu chodníku, včetně ložných a podkladních vrstev.

12.3. Kácení mimolesní zeleně a její náhrada

Stavba nevyžaduje kácení mimoletní zeleně.

12.4. Zemní práce a konečná úprava terénu

12.4.1 Sejmутí ornice

Stavba nevyžaduje snímání ornice.

12.4.2 Konečné úpravy terénu

Po dokončení výstavby dlážděného chodníku budou navazující plochy na cestu vyrovnány a zatravněny. K danému účelu bude použita dovezená ornice.

12.5. Vyvolané změny staveb (přeložky a úpravy) dopravní a technické infrastruktury a vodních toků

Stavba nevyvolá žádné přeložky či úpravy dopravní a technické infrastruktury. Všechny kabelové sítě budou v místech vjezdů na parcely a chodníkových přejezdů uloženy do kabelových chrániček s rezervou, pokud tomu již dnes není.

13. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY

13.1. Energie (elektrická energie, plyn, ...)

Rekonstrukce chodníku nemá žádné nároky na energie.

Případná potřeba el. energie po dobu výstavby bude řešena mobilním zdrojem.

13.2. Telekomunikace

Navrhovaná rekonstrukce nemá žádné nároky na telekomunikace.

13.3. Vodní hospodářství

Navrhovaná rekonstrukce cesty nemá žádné trvalé nároky na zásobování vodou nebo odvod splašků. Potřeby vody pro zařízení staveniště a vlastní výstavbu budou řešeny dovozem vody v cisterně, která bude umístěna v prostoru zařízení staveniště.

Na staveništi bude umístěno mobilní chemické WC.

Dešťové vody z povrchu chodníku budou odvedeny příčným spádem na stávající komunikaci a odtud do stávající dešťové kanalizace. Plocha odtoku se nepatrně zvýší. Zvýšení plochy nebude mít vliv na kapacitu stávající dešťové kanalizace. Kanalizace v minulosti sloužila jako jednotná a dnes je využívána pouze jako dešťová, tedy její kapacita je dostatečná

13.4. Napojení na dopravní infrastrukturu a parkování

Jedná se o rekonstrukci stávajícího chodníku, která zachovává stávající napojení.

13.5. Napojení na technickou infrastrukturu

13.5.1 Stávající inženýrské sítě

Jedná se o rekonstrukci stávajícího chodníku pouze s drobnými změnami parametrů (situačních a výškových). I nadále se zde předpokládá pouze pěší provoz, kromě míst vjezdů na sousední pozemky, kde se jedná o provoz osobních automobilů.

Informace o průbězích stávajících inženýrských sítí byly převzaty z podkladů od správců jednotlivých sítí.

K dešťové kanalizaci a veřejnému osvětlení neexistují komplexní zákresy a informace, sítě byly proto zakresleny orientačně dle povrchových znaků. V některých ulicích mohou být tak zákresy dost nepřesné!!!

Před vlastní stavbou musí být jednotlivé sítě za přítomnosti správců vytyčeny a v případě vedení s nejasnou polohou aplikovány postupy a metody k zjištění jejich přesného průběhu a hloubky uložení.

Obecně je možno říci, že se v místě rekonstruovaného chodníku, nebo v jeho blízkosti nacházejí obvyklé inženýrské sítě situované v uličním prostoru - vodovod, kanalizace splašková, kanalizace dešťová, veřejné osvětlení (vedení nadzemní i podzemní), slaboproudé kabely společnosti O2 (vedení nadzemní i podzemní), vedení NN - 1 kV nadzemní a podzemní vedení a středotlaký plynovod. A jednotlivé přípojky objektů.

V případě dešťové kanalizace se jedná o její mělké uložení. Z toho důvodu musí probíhat demolice stávajícího chodníku s nejvyšší opatrností!!!

U STL plynovodu a plynovodních přípojek, situovaných v chodníku se předpokládá hloubka uložení v souladu s platnými předpisy a nemělo by tak dojít k přímému střetu, avšak zemní práce v těchto prostorech je třeba provádět ručně a s velkou opatrností. Obdobná situace bude i u vodovodních přípojek.

Vzhledem k faktu, že jde o rekonstrukci chodníku ve stejných šířkových a směrových poměrech, nepředpokládá se přeložka žádných inženýrských sítí.

Stávající kabely v místech vjezdů na sousední parcely budou uloženy do půlených kabelových chrániček s rezervou, pokud v dnešní době již nejsou do chrániček uloženy.

Komunikace a chodník jsou dnes osvětleny společně lampami umístěnými na severní straně komunikace. V rámci chodníku se v současné době nepočítá s novým veřejným osvětlením. V případě požadavku správce VO, v chodníku bude uložena kabelová chránička do které bude v budoucnu uložen kabel VO bez nutnosti demolice nového chodníku.

13.5.2 Napojení na stávající a novou technickou infrastrukturu v území

Během výstavby stavba nepotřebuje žádné napojení na stávající technickou infrastrukturu.

Rekonstruovaný chodník bude odvodněn příčným spádem na přilehlou komunikaci, odkud bude dešťová voda odvedena pomocí stávajících a nových dešťových vpustí do stávající dešťové kanalizace. Chodník bude nadále osvětlen stávajícím rozvodem veřejného osvětlení.

13.6. Druh, množství a nakládání s odpady vznikajícími užíváním stavby

Při provozu rekonstruovaného chodníku nebudou kromě uličních smetků vznikat žádné jiné odpady.

14. VLIV STAVBY A PROVOZU NA POZEMNÍ KOMUNIKACI NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

14.1. Vliv ochrany přírody a krajiny na návrh stavby

Rekonstruovaný chodník nezasahuje do zvláště chráněných území, ale prostor zařízení staveniště leží ve III. zóně CHKO Český Kras a vedle evropsky významné lokality Karlštejn – Koda.

Plocha pro zařízení staveniště (ZS) byla pro akci „Rekonstrukce chodníku u hřbitova“ určena obcí Loděnice. Určené pozemky jsou již nyní používány pro zařízení staveniště jiných stavebních akcí obce (např. kanalizace). Pozemky ZS se nacházejí na okraji CHKO Český kras – ve III. zóně CHKO, která má nejnižší stupeň ochrany a na kterou se vztahují pouze základní ochranné podmínky CHKO, mj. je zde zakázáno rozdělovat ohně mimo místa vyhrazená se souhlasem orgánu ochrany přírody a vjíždět a setrvávat s motorovými vozidly a obytnými přívěsy mimo silnice a místní komunikace a místa vyhrazená se souhlasem orgánu ochrany přírody.

Lokalita Karlštejn-Koda je nejvýznamnější lokalitou v České republice pro typy přírodních stanovišť: vápnité nebo bazické skalní trávníky, panonské skalní trávníky, středoevropské vápencové bučiny a panonské šípákové doubravy. Obecně mají typy přírodních stanovišť v lokalitě Karlštejn-Koda význam díky své relativní plošné velikosti v rámci České republiky, která je podmíněna i značnou rozlohou lokality. Plocha ZS leží na okraji zastavěného území, na pozemcích se nachází pouze náletové dřeviny a travní porost, který však vlivem stavební techniky a skladovaných materiálů ustupuje nezpevněné nezatravněné ploše. Pozemky jsou oploceny.

Vzhledem k poloze ZS v CHKO a charakteru a stávajícímu využití pozemků nebudou chráněná území v širším okolí stavby stavbou ovlivněna.

Vzhledem k tomu, že se jedná o rekonstrukci stávajícího chodníku, nejsou na stavební práce kladeny žádné jiné nároky.

Navrženou rekonstrukcí stávajícího chodníku nedojde k zásahu do současného krajinného rázu území.

14.2. Hlukové účinky provozu a stavby

Území v okolí stavby je v současné době zatíženo hlukem z provozu po komunikacích v zastavěném území obce, podél kterých rekonstruovaný chodník vede. Po realizaci stavby nedojde ke změně hlukové situace, neboť jde o rekonstrukce stávajících pěších cest.

Výstavba sama ale může do prostoru výstavby a jejího blízkého okolí přinést v době výstavby zvýšení hlukového zatížení. Pro povolené stavby je však možno uvažovat s korekcí 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 chráněného venkovního prostoru v denní době v úrovni ekvivalentní hladiny hluku 65 dB.

14.3. Vibrace

Negativní vlivy vibrací se v tomto případě mohou projevovat pouze během výstavby - a to během hutnění podloží chodníku, budou se projevovat pouze v jeho blízkém okolí.

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

14.4. Emisní účinky provozu a stavby

Stávající koncentrace škodlivých látek v ovzduší se v současnosti v dané lokalitě pohybují pod povolenými limity.

znečišťující látka	celoroční průměrná koncentrace	limitní hodnota v roce 2012
oxid dusičitý NO ₂	26-32 µg/m ³	40 µg/m ³
benzen	< 2 µg/m ³	5 µg/m ³
suspendované částice PM ₁₀	20-30 µg/m ³	40 µg/m ³
suspendované částice PM _{2,5}	12-17 µg/m ³	25 µg/m ³

Po realizaci rekonstrukce chodníku v Pražské ulici v žádném případě nedojde k navýšení těchto hodnot vlivem stavby ani jejího budoucího provozu, tedy nedojde ani k dosažení limitních koncentrací ani u jediné vyhodnocované znečišťující látky v ovzduší.

V době výstavby se mohou krátkodobě nepatrně zvýšit koncentrace škodlivých látek v ovzduší (NO₂, benzen, PM₁₀) podél komunikací, po kterých bude vedena staveništní doprava. V okolí staveniště pak dojde k dočasnému nárůstu koncentrací PM₁₀ vlivem zvýšené prašnosti. Se vzdáleností od komunikací a staveniště budou příspěvky významně klesat. Během výstavby v okolí staveniště nedojde k překročení imisních limitů jednotlivých škodlivých látek v ovzduší.

14.5. 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 hodnoty. Primární prašnost vzniká přímo při určité činnosti, sekundární prašnost vzniká vířením již sedimentovaných částic. Hlavními zdroji prašnosti jsou zemní práce a manipulace se zeminou a konstrukčními materiály vozovky, staveništní doprava a nevhodně prováděný závěrečný úklid. Intenzita prašnosti též závisí na meteorologických faktorech, vyšší prašnost je samozřejmě za suchého počasí. Omezení prašnosti během výstavby lze docílit skrácením prašných materiálů při manipulaci a skrácením vozovek v okolí stavby (po nichž bude probíhat staveništní doprava), opět především v době suchého počasí.

Dalším negativním vlivem během výstavby může být vznikající bláto a možné znečišťování okolních 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 a ornici. 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. Proto je nutné tomuto negativnímu prvku výstavby zabránit, nejúčinnějšími jsou opatření organizačně - technického rázu. Vozidla před výjezdem ze staveniště budou 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 (kropicí vozy).

14.6. 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.

14.7. Ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě a při užívání stavby

Pro zajištění bezpečnosti práce na technických zařízeních, při přípravě i provádění

stavebních prací, je třeba respektovat ustanovení závazných předpisů a nařízení, požadovaných především pro:

- stavební práce
- staveniště (pracoviště) včetně skladování
- zemní práce
- bourací a rekonstrukční práce
- stroje a strojní zařízení
- práce, související se stavební činností

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

14.8. Nakládání s odpady

Při vlastním provozu navržené stavby bude vznikat odpad; půjde především o uliční smetky, které budou vznikat při pravidelném úklidu. Jiné odpady při provozu chodníku vznikat nebudou. Uliční smetky budou pravidelně v rámci údržby odváženy.

Při výstavbě budou vznikat odpady různého charakteru, převážně se však bude jednat o vykopanou zeminu a odpad z použitých či rozbitých stavebních prvků a dílů. Přebytečná 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.

15. OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI

15.1. Mechanická odolnost a stabilita

Při dodržení správných technologických postupů bude mít stavba dostatečnou mechanickou odolnost, odpovídající předpokládanému provozu a plánované životnosti.

15.2. Hlediska požární ochrany

Stavba nevyžaduje z hlediska požární ochrany žádná opatření. Jak přístup pro požární techniku ke stávajícím objektům podél Pražské ulice, kde bude rekonstrukce prováděna, tak průjezd požární techniky po této komunikaci bude umožněn.

15.3. Ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí

Ze stavby tohoto charakteru nevyplývají žádné požadavky na užitné vlastnosti stavby ani požadavky na řešení vzhledem k zajištění ochrany zdraví a zdravých životních podmínek.

15.4. Ochrana proti hluku

Provoz chodníku pro pěší nezvýší zásadním způsobem úroveň hlukového zatížení v území, proto ochrana proti hluku nebyla řešena.

15.5. Bezpečnost při užívání (bezpečnost provozu na pozemních komunikacích)

Bezpečnost provozu nebude ovlivněna, neboť se jedná o rekonstrukci stávajícího chodníku.

Po dostavbě bude však výrazně zvýšena bezpečnost pěších uživajících rekonstruovaný chodník.

15.6. Úspora energie a ochrana tepla

Ze stavby tohoto charakteru nevyplývají žádné požadavky na užitné vlastnosti stavby ani požadavky na řešení z hlediska úspory energie a tepla.

15.7. Hlediska civilní ochrany

Civilní ochrana nemá žádné požadavky na tuto stavbu.

16. DALŠÍ POŽADAVKY

16.1. Užitných vlastností stavby

Navržené řešení splňuje všechny obvyklé požadavky uživatelů a požadavky na užitné vlastnosti chodníků a stezek pro pěší, včetně možnosti občasného pojíždění (vjezdy).

16.2. Zajištění přístupu a podmínek pro užívání stavby - veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

V současné chvíli nemá zájmový chodník žádné bezbariérové úpravy. Tedy realizací navrhované rekonstrukce dojde k výraznému zlepšení podmínek pro bezbariérový pohyb v oblasti.

16.2.1 Řešení přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu

Základní navržená šířka chodníku je 2 m.

Navržený chodník má podélně spády do 8,33% a příčný spád chodníku je 2 %.

V rámci možností je tedy chodník navržen maximálně v souladu s vyhláškou MMR č. 398/2009 Sb. a umožňuje bezproblémový pohyb osob s omezenou schopností pohybu.

16.2.2 Řešení přístupu a užívání stavby osobami nevidomými a slabozrakými

Podél chodníku v místech, kde se v současnosti nenachází, bude realizována vodící linie pro nevidomé a slabozraké. Vodicí linie bude tvořena zvýšeným s nášlapem minimálně 6 cm. V místech vjezdů na parcely, případně v místech sníženého obrubníku pod 8 cm, budou osazeny v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb. varovné pásy z betonové dlažby s výstupky v kontrastní barvě (červená) šířky 0,4 m.

16.3. Ochrany stavby před škodlivými účinky vnějšího prostředí

Pro stavbu tohoto charakteru nevyplývají žádné požadavky.

16.4. Informace o splnění požadavků veřejnoprávních orgánů

Projektová dokumentace vychází a odpovídá požadavkům příslušných ČSN a TP. Navržené řešení bylo upraveno požadavkům vycházejícím z projednání s dotčenými orgány státní správy.

16.5. Informace o dodržení obecných požadavků na výstavbu

V rámci stavby budou dodrženy požadavky na kvalitu a bezpečnost výstavby.

V Praze, leden 2015

Ing. Tomáš Vejražka, Ing. Naďa Trčková

PPU spol. s r.o.

Vyžlovská 2243/36, 100 00 Praha 10

tel./fax. 274 812 497

vejrazka@ppusro.cz, ppusro@seznam.cz