

<div><div>PPU spol. s.r.o.</div><div>INŽENÝRSKÝ ATELIER PORADENSTVÍ - PROJEKCE - URBANISMUS VYŽLOVSKÁ 2243 / 36, 100 00 PRAHA 10</div></div>		<div>DOPRAVA, KOMUNIKACE, TERÉNNÍ ÚPRAVY INŽENÝRSKÉ SÍTĚ, TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, HLUK, EXHALACE POČÍTAČOVÉ ZPRACOVÁNÍ, PLOTROVÁNÍ</div> <div>ZÁPIS V OBCHODNÍM REJSTŘÍKU U MĚSTSKÉHO SOUDU V PRAZE, ODDÍL C, Č.VLOŽKY 20939, IČ 49613481</div>			
VYPRACOVAL: JAKUB JÁNOŠÍK		KONTROLOVAL: ING. JIŘÍ MANTLÍK			
ODP.PROJEKTANT SPEC.: ING. TOMÁŠ VEJRAŽKA		ŠÉFPROJEKTANT STAVBY: ING. TOMÁŠ VEJRAŽKA			
STAVBA: VÝSTAVBA PARKOVIŠTĚ P+R OLBRAMOVICE OLBRAMOVICE		PROFESE: DOPRAVA		ČÁST	
VÝKRES: SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA		STUPEŇ PD: PDPS		B	
		FORMÁTY A4: –		Č.PŘÍLOHY	
		MĚŘÍTKO: –		■	
OBJEDNAVATEL: KSÚS p.o.		Zak.č.: 6655–2203		DATUM: 04/2023	

1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY

a) Charakteristika stavebního pozemku

Řešené území se nachází v blízkosti vlakové zastávky Olbramovice, v katastrálním území Olbramovice.

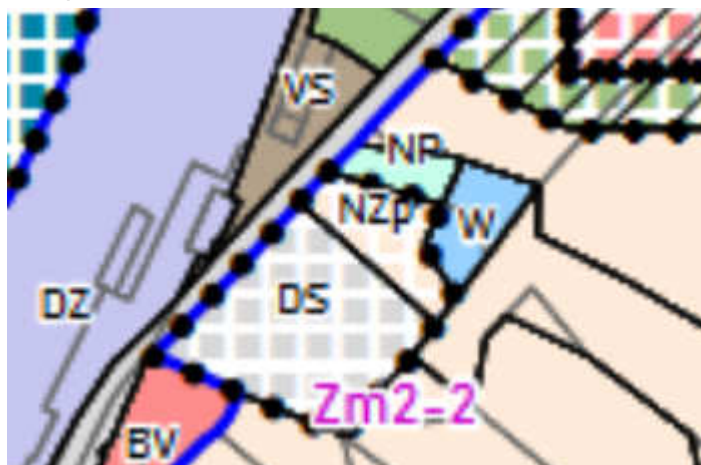
Předmětem dokumentace je výstavba parkoviště P+R na nezastavěném území, úprava stávajícího autobusového obratiště a vybudování parkoviště B+R.

Po komunikaci III/11448 vedena městská autobusová doprava a jsou tu zřízeny 2 autobusové zastávky.

b) Soulad stavby s územně plánovací dokumentací

Prostor autobusového obratiště se plně nachází na stávajících zpevněných plochách a navrhované úpravy jsou plně v souladu s územním plánem.

Vlastní plocha parkoviště byla změnou územního plánu obce č.2 vymezena pro funkci DS která počítá se stavbou parkoviště.



Výstavba parkoviště je z hlediska územního plánu limitována několika podmínkami.

- Mezi plochou DS a VKP zůstane 11m široký pás k ochraně zeleně. PD je navržena tak, že zde je zachován požadovaný pás zeleně.
- Severovýchodní okraj plochy DS v šířce 4m bude využit pro komunikaci a nikoliv pro parkovací stání. Návrh odpovídá tomuto požadavku
- Jižní a východní hranice bude ozeleněna řadou stromů. I tento požadavek PD plní, i když v případě jižní hranice tento požadavek nedává úplný smysl.
- Maximální intenzita využití pozemků bude 50%. Do výpočtu se dle textové části UP nezapočítávají zpevněné plochy, tedy tato podmínka je splněna bohatě.

Z výše uvedeného plyne, že stavba je plně v souladu s územním plánem.

c) Geologie

Jako podklad pro tuto dokumentaci byl společností K+K Průzkum s.r.o. v dubnu 2022 zpracován Inženýrskogeologický průzkum a Hydrogeologické posouzení podmínek vsakování srážkových vod. Níže uvádíme vybrané závěry, celý průzkum je součástí dokladové části PD.

Geotechnické vlastnosti a zatřídění místních zemín a hornin

Jednotlivá kvalitativně odlišná geologická prostředí, popisovaná v rámci kapitoly 2, jsou zařazena do geotechnických typů zájmového území (viz tab. 2 a 3). Zatřídění je provedeno na základě nově provedených průzkumných sond.

Tabulka 2. Vybrané geotechnické parametry vymezených geotypů kvartérních zemín

označení geotypu	GT1	GT2	GT3
stratigrafie	kvartér		
geneze	deluviální sediment		
petrografické složení	písečité jíly s úlomky a štěrky granitu a křemene o velikosti do 5 cm (do 10%)	písek hlinitý, s úlomky granitu a křemene o velikosti do 6 cm (1-10%, max. 30%)	štěrk hlinitý, s úlomky granitu o velikosti do 8 cm (50-70%)
zatřídění podle ČSN/P 73 1005 „Inženýrskogeologický průzkum“	F4 CS	S4 SM	G4 GM
tabulková výpočtová únosnost (orientační hodnoty) R_{d1} /kPa/ *	200**	200***	250***
stupeň konzistence podle ČSN P 73 1005	pevná	pevná (ojediněle tuhá)	pevná
ČSN EN ISO 14688-2 „Pojmenování a zatřídování zemín“	saciSi	siSa	sasiGr
objemová hmotnost v přírodním uložení /kg.m ⁻³ /	1850 - 1900	1900 - 1950	1950 - 2000
modul deformace E_{d1} /MPa/	6 - 8	10 - 12	40 - 60
koefficient vsaku k_v /m.s ⁻¹ /	$6 \cdot 10^{-7}$	$2,3 \cdot 10^{-6}$	$2,3 \cdot 10^{-6}$
Poissonova konstanta ν /1/	0,35	0,30	0,30
Efektivní soudržnost c_{d1} /kPa/	18 - 20	0 - 4	2 - 4
Efektivní úhel vnitřního tření ϕ_{d1} /°/	24 - 26	28 - 30	30 - 32
ČSN 73 6133 "Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací" vhodnost do násypů a do podloží vozovky	podmínečně vhodná	podmínečně vhodná	podmínečně vhodná
ČSN 73 6133 "Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací" třída těžitelnosti	I	I	I

* orientační údaje (dle zrušené ČSN 73 1001)

**orientační hodnota R_{d1} platná pro základ šířky ≤ 3 m při hloubce založení 0,8 až 1,5 m

***orientační hodnota R_{d1} platná pro základ šířky 1 m při hloubce založení 1,0 m

Tabulka 3. Vybrané geotechnické parametry vymezených geotypů hornin předkvartérního podkladu

označení geotypu	GT4	GT5	GT6
stratigrafie	předkvartérní podklad - svrchní paleozoikum, středočeský pluton		
geneze	vyvřelá hornina		
petrografické složení (stupeň zvětrání)	granit biotitický, zcela zvětralý, charakteru slabě hlinitého až hlinitého písku	granit biotitický, velmi zvětralý, úlomkovitě rozpadavý	granit biotitický, slabě zvětralý, kusovitě až blokovitě rozpadavý
zařazení podle ČSN P 73 1005 „Inženýrsko-geologický průzkum“	R6/S3 S-F - S4 SM	R5 - R4	R3/R2 - R2
tabulková výpočtová únosnost (orientační hodnoty) R_d /kPa/ *	250	300 - 400	min. 1500
pevnost v prostém tlaku σ_c (MPa)	1 - 2	3 - 12	40 - 70
stupeň konzistence/ulehlost dle ČSN EN ISO 14688-2	pevná, ulehlý	-	-
střední hustota diskontinuit dle zrušené ČSN 731001	-	velmi velká až velká	střední až malá
ČSN EN ISO 14688-2 „Pojmenování a zařizování zemín“	siSa	-	-
objemová hmotnost v přirozeném uložení /kg.m ⁻³ /	2050 - 2100	2200 - 2300	2500 - 2600
modul deformace E_{d1} /MPa/	15 - 20	70 - 100	více než 1000
koeficient vsaku k_v /m.s ⁻¹ /	$3 \cdot 10^{-6}$	$1 - 5 \cdot 10^{-6}$	$1 \cdot 10^{-7}$
Poissonova konstanta ν /1/	0,30	0,22 - 0,25	0,15
1) Efektivní soudržnost c_{ef} /kPa/ 2) Zdánlivá soudržnost c' /kPa/	1) 0 - 3	2) 35 - 50	2) 80
1) Efektivní úhel vnitřního tření ϕ_{ef} /°/ 2) Úhel pevnosti ϕ' /°/	1) 28 - 30	2) 34 - 38	2) 42 - 46
ČSN 73 6133 "Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací" vhodnost do násypů	podmínečně vhodná až vhodná	podmínečně vhodná až vhodná	podmínečně vhodná až nevhodná
ČSN 73 6133 "Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací" vhodnost do podloží vozovky	podmínečně vhodná až vhodná	vhodná	vhodná
ČSN 73 6133 "Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací" třída těžitelnosti	I	I - II	III

* orientační údaje (dle zrušené ČSN 73 1001)

Hydrodynamická nálevová zkouška, realizace a vyhodnocení

Hydrogeologický průzkum možnosti vsakování srážkových vod akumulovaných na zpevněných plochách zájmového pozemku je zpracován na základě provedené nálevové vsakovací zkoušky a vsakovacích zkoušek provedených v obdobném geologickém prostředí. S ohledem na mělkou úroveň hladiny podzemní vody v místě sondy KS4, kde bylo požadováno provedení vsakovací zkoušky, bylo následně vsakování provedeno v jižní části lokality v místě s hlouběji zaklesnutou úrovní hladiny podzemní vody. Nálevová vsakovací zkouška provedená v kopané sondě KNS8 ověřila vsakovací parametry převážně deluviálních hlinitých písků GT2 a v menší míře i hlinitých štěrků GT3. Kopaná sonda byla umístěna v jižní části pozemku v blízkosti sondy KS3. Její umístění je patrné z přílohy č. 2. Vsakovací zkouška byla realizována jako zkouška s proměnlivou hladinou. Tato zkouška se provádí tak, že se do sondy najednou nalije určité množství vody a následně se pak průběžně proměřují zároveň výška vodního sloupce a čas (časovým počátkem je okamžik ukončení nálevu). Výsledkem této terénní části je získání podkladů pro výpočet koeficientu vsaku. Hodnota koeficientu vsaku byla určena výpočtem podle ČSN 75 9010 „Vsakovací zařízení srážkových vod“, kde je koeficient vsaku k_v stanoven jako poměr přítoku vody do průzkumné sondy za určitý časový úsek během zkoušky Q_{zk} a zkušební vsakovací plochy během zkoušky A_{zk} .

Vyhodnocení vsakovací zkoušky (detailně viz protokol v příloze 6 za zprávou):

- **ve vsakovací rýze KNS8** s rozměrem 90 x 57 cm a s konečnou hloubkou 0,99 m byl pro prostředí hlinitých písků GT2 a v menší míře i hlinitých štěrků GT3 stanoven **koeficient vsaku kv = 2,30.10⁻⁶ m.s⁻¹**. Do sondy bylo nalito 120 litrů vody a výška sloupce vody v sondě byla na počátku 0,23 m. K jejímu úplnému zasáknutí došlo během 5 hodin a 50 minut.

Podzemní voda

Hladina podzemní vody se v území projektované výstavby nalézá v intervalu cca 0,9 – 2,0 m pod stávajícím povrchem terénu. Opěrná stěna se tak bude většinou nalézat nad úrovní aktuálně zjištěné hladiny podzemní vody. Pouze v severním sektoru projektované opěrné stěny může místy dojít ke kolizi s podzemní vodou. V případě hloubení výkopů směrem od jihovýchodu k severozápadu by mohlo být zajištěno odvodnění mělčí HPV vlivem gravitace. Podzemní voda s indikovanou zvýšenou koncentrací agresivního oxidu uhličitého (26 mg/l) je dle ČSN EN 206+A1 klasifikována jako slabě agresivní chemické prostředí (klasifikační stupeň **XA1**). V případě pozice betonových prvků pod úrovní předpokládané hladiny podzemní vody, doporučujeme v rámci odpovídajícího zajištění ochrany betonových prvků, vystavených účinkům slabě agresivní podzemní vody, zabezpečit je prostřednictvím primární ochrany - volbou vhodného složení a stupně nepropustnosti použité betonové směsi.

Založení komunikací a parkingů

V zájmovém území je projektována výstavba záchytného parkoviště P+R zhruba lichoběžníkového tvaru o rozměru cca 60,0 – 84,0 x 62,0 m. Parkoviště bude vybudováno na násypu s úklonem 3,0% směrem k jihovýchodu a výšce limitně až 3,08 m nad stávajícím terénem na jihovýchodní okraji násypu. Projektované „silniční“ stavby budou zakládány na druhotném násypu. Zde je to tedy otázka kvalitní výstavby násypu tak, aby nejvyšší vrstva pak vyhověla příslušným požadavkům projektu. Musí být zajištěno technologicky řádné hutnění po vrstvách cca 0,3 m mocných, optimálně zvolených podle typu externího materiálu použitého do násypu. V místě zájmové lokality bude zajištěno malé množství zemin a hornin, které by bylo možné využít při výstavbě násypu. V podloží budoucího násypu se budou po skrývce ornice nacházet jemnozrnné deluviální zeminy třídy F4 – písčité jíly GT1 a zeminy třídy S4 – hlinité písky GT2. Jedná se o částečně rozbředavé zeminy, které pokud jsou převládány, jsou špatně zhutnitelné a v tomto stavu představují nevhodné podloží násypu. Obecně je nutno tak počítat i s úpravou podloží násypu před započítáním navážení a hutnění. Sanaci podloží násypu je možno provést jejich stabilizací in situ vápenno-cementovým pojivem. Mocnost úpravy pláně pod násypem bude záviset zejména na požadavcích projektu na deformační parametry zemin zastižených v pláni. Předběžně předpokládáme modul deformace zemin zastižených v aktivní zóně $E_{def,2} = 15 - 20$ MPa. Při úpravách podloží násypu musí být zajištěno odvodnění a musí být zejména zabráněno případnému zavodnění podloží násypu. Je třeba řešit plošné odvodnění komunikací a parkingů během a po dokončení výstavby mírným svahováním ploch a svodem vod do bočních drénů. Pláň musí být trvale utažená a rovná bez lokálních depresí. Po dokončení stavby je nutné svádět srážkové vody do dešťové kanalizace nebo vsakovacích objektů, aby nedocházelo k lokálnímu zatékání vod do podloží komunikací a parkingů.

d) Průzkumy a rozbor

Vzhledem k charakteru a rozsahu stavby byl proveden:

- inženýrskogeologický průzkum
- pochozí průzkum
- průzkum dopravy v klidu

e) Ochranná území

Komunikací III/11448 je vedena technická infrastruktura a jejich ochranná pásma zasahují do prostoru stavby.

Řešené území neleží na území zvláště chráněných území nebo v jejich ochranném pásmu, v prvku NATURA 2000.

Zájmové území není součástí chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV).

Zájmové území náleží do teplého, mírně suchého klimatického rajónu T2, s průměrnou roční teplotou 8-9°C a s průměrným ročním úhrnem srážek 500-600mm.

Index mrazu se střední dobou návratu 10 let činí 375°C/d, hloubka promrzání dosahuje 0,90m pod upravený povrch terénu.

f) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.

Řešené území neleží v záplavovém území.

Řešené území neleží v poddolovaném území.

Řešené území není ložiskově chráněna a není dotčena dřívější těžbou surovin.

Řešené území není dotčeno sesuvy.

Řešené území není součástí seizmických oblastí dle ČSN EN 1998-x/ Změny Z4. Při návrhu konstrukcí není nutné jejich posouzení proti účinkům seizmicity přirozeného geologického původu.

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

Stavba nebude mít zásadní vliv na své okolí. Ochrana okolí stavby není nutná, stavba výrazně nepříznivě neovlivní hlukové ani emisní poměry v okolí. Stavba významným způsobem ovlivní bezpečnost provozu, kterou významně zvýší.

Stavba změní odtokové poměry v území. Většina vod ze zpevněných ploch bude zasakovat v místě stavby a nebude tak docházet k soustředěnému odtoku po okolních komunikacích do místní vodoteče.

Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy avšak nebude mít na ní vliv, jelikož veškeré navrhované části a to především cyklistická infrastruktura se nachází za stávající protihlukovou zdí. Nová kabelová vedení jsou navržena z materiálů odolávajících bludným proudům.

h) Asanace, demolice, kácení dřevin

Stavba vyvolá demolice zpevněných ploch v rozsahu stavby.

Stavba nevyvolá kácení dřevin.

i) Zábor ZPF a PUPFL

Stavba nevyžaduje zásah do pozemků patřících do zemědělského půdního fondu (ZPF).

Stavba nevyžaduje zásah do pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL).

j) Územně technické podmínky

Napojení na dopravní infrastrukturu

Z hlediska dopravní infrastruktury je kominice III/11448 průtahem obcí.

Do ulice jsou napojeny místní komunikace vjezdy a vstupy z okolních parcel

Dopravní vztahy

Komunikace III/11448 slouží pro obsluhu nádraží, pro obsluhu okolních nemovitostí a dále jako spojnice mezi komunikacemi I/18 a III/11447.

Komunikací jsou vedeny autobusové linky č. 452, 550, 558 a 566.

Napojení na technickou infrastrukturu

Od správců sítí byly získány informace o jejich průběhu a tento průběh byl zakreslen do podkladové situace. Průběh IS je patrný z přílohy Koordinační situace.

Před začátkem stavby je nutné veškeré inženýrské sítě vytýčit 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 zemní silnoproudu 1 m
- telekomunikační rozvody 1,5 m
- telekomunikační rozvody 1,5 m

Stavba bude napojena na technickou infrastrukturu a to jednak přípojkami el. energie v prostoru nové přesunutě trafostanice a dále v prostoru před nádraží. Dalším napojení bude napojení na rozvody VO.

Bezbariérový přístup k stavbě

V současnosti je pěší doprava v území a jeho okolí vedena po stávající vozovce, a trasa nemá prvky pro pohyb s omezenou možností pohybu a orientace.

k) Věcné a časové vazby a investice

V současné době se v území připravuje realizace nové cyklostezky. V zájmovém území bude tato cyklostezka bude řešena formou cyklopietokoridorů a projekt je s touto akcí koordinován. Žádná jiná akce, se kterou je třeba stavbu koordinovat, není v současnosti známa.

Navrhovaná stavba nevyvolává žádné jiné investice.

l) Seznam pozemků – umístění stavby

Olbramovice u Votic [709875]

č.parc.	druh poz. / využ.	celk.plocha (m ²)	vlastník	poznámka
1408/3	ostatní plocha / jiná plocha	5994	Středočeský kraj	
1684/3	ostatní plocha	2210	Obec Olbramovice	VB

	ostatní komunikace			
1684/4	ostatní plocha	1986	Obec Olbramovice	VB
	ostatní komunikace			
1684/5	ostatní plocha	54	Obec Olbramovice	VB
	ostatní komunikace			
1684/7	ostatní plocha / dráha	52629	České dráhy, a.s.	
1684/8	ostatní plocha / dráha	1853	Obec Olbramovice	VB
1810/1	ostatní plocha / silnice	5791	Středočeský kraj	
2132	ostatní plocha / jiná plocha	10	Obec Olbramovice	

VB - věcné břemeno

m) Seznam pozemků – nové ochranné nebo bezpečnostní pásmo

V rámci stavby budou zřízena nová ochranná pásma podél nově navržených kabelových rozvodů.

n) Monitoring a sledování přetvoření

Pro stavbu nejsou požadavky na monitoring a sledování přetvoření.

o) Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu.

Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní infrastrukturu.

Stavba bude napojena na stávající dopravní infrastrukturu komunikaci III/11448

Možnosti napojení stavby na veřejnou technickou infrastrukturu

Stavbu bude napojena na stávající technickou infrastrukturu – rozvod VO a NN

2 CELKOVÝ POPIS STAVBY

2.1 Celková koncepce řešení stavby

a) Charakter stavby

Předmětem stavby je výstavba parkovišť P+R, B+R a plnohodnotného autobusového obratiště – a tím zvýšit komfort a bezpečnost účastníků dopravního provozu.

Směrové a výškové řešení vychází ze stávající situace.

b) Účel užívání stavby

Účelem stavby je zvýšit komfort a bezpečnost dopravy.

c) Trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o trvalou stavbu.

d) Vydaná rozhodnutí o povolení výjimky

Žádné nejsou dle současných znalostí zapotřebí.

e) Zohlednění podmínek závazných stanovisek dotčených orgánů

viz samostatná část v dokladové části – bude doplněno po obeslání dotčených orgánů

f) Celkový popis koncepce řešení stavby

Cílem stavby je zvýšit bezpečnost dopravního provozu a jeho komfort.

P+R

Kryt vozovky bude asfaltový, šířka vozovky bude sjednocena na 5,50 m. Parkovací stání budou z betonové nebo distanční dlažby. Kolem parkoviště je navržena gabionová opěrná zeď a lokálně svahování. U komunikace na severozápadě a cca v polovině parkoviště je navržen chodník z betonové dlažby šířky 2,0 m. Mezi stáními jsou navrženy ostrůvky zeleně. Chodník podél komunikace bude v celé své délce osvětlen veřejným osvětlením – budou položeny kabely VO a osazeny stožáry VO se svítidly.

B+R

Kryt je navržen z betonové dlažby, na níž budou kromě chodníku umístěny cykloboxy, cyklostojany a autobusová zastávka.

Autobusové obratiště

Kryt vozovky bude asfaltový, u protihlukové stěny je navržena manipulační plocha z betonové dlažby na základě požadavku SŽ o rozebíratelnosti povrchů, na severu bude ostrůvek z betonové dlažby, který bude oddělovat stávající parkoviště a obratiště. Obratiště bude tvořeno zelení a dlážděnou plochou spojující přechody mezi P+R a B+R s vlakovým nádražím a autobusovou zastávkou.

Odvodnění bude zajištěno jednak uličními vpustmi, svedenými do zasakovacích objektů a jednak na vhodných místech svedením dešťových vod do zelených ploch, kde se bude vsakovat přirozeně a zároveň zavlažovat uliční zeleň.

g) Ochrana stavby

Stavba nevyžaduje ochranu podle jiných právních předpisů.

h) Základní bilance stavby

Komunikace – asfalt - kce 420 mm	2070	m2
Komunikace – asfalt - kce 440 mm	130	m2
Komunikace – betonová dlažba – kce 250 mm	540	m2
Komunikace – betonová dlažba – kce 370 mm	30	m2
Komunikace – betonová dlažba – kce 420 mm	62	m2
Komunikace – betonová dlažba – kce 440 mm	47	m2
Parkovací stání – betonová zámková dlažba	160	m2

Parkovací stání – betonová distanční dlažba	1865	m2
Gabion	210	m
Zeleň	1265	m2
Kačírek	73	m2
Štěrk	7	m2
Přesun trafostanice	1	ks
Nový rozvod VO	110	m
Nové rozvody el energie	380	m
Nové datové rozvody	220	m
Přeložka CETIN	20	m

i) Základní předpoklady výstavby

- předpokládané zahájení 3Q/2023
- předpokládané dokončení stavby 2Q/2024

Stavba bude členěna do dvou etap. Jednak půjde o prostor obratiště a v druhé části o vlastní parkoviště.

j) Základní požadavky na předčasné užívání staveb

Stavbu lze předat do předčasného užívání pouze po ucelených částech, kdy bude zajištěno jejich napojení na stávající infrastrukturu.

k) Orientační náklady stavby

Odhadované celkové náklady stavby bez DPH a vedlejších nákladů 20,0 mil. Kč

2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

Stavba nevyžaduje urbanistické a architektonické řešení, jedná se o dopravní stavbu.

2.3 Celkové technické řešení

a) Popis celkové koncepce technického řešení

Cílem stavby je zvýšit bezpečnost dopravního provozu a jeho komfort.

Směrové a výškové řešení vychází ze stávající situace.

P+R

Kryt vozovky bude asfaltový, šířka vozovky bude sjednocena na 5,50 m. Parkovací stání budou z betonové nebo distanční dlažby. Kolem parkoviště je navržena gabionová opěrná zeď. U komunikace na severozápadě a cca v polovině parkoviště je navržen chodník z betonové dlažby šířky 2,0 m. Mezi stáními jsou navrženy ostrůvky zeleně. Chodník podél komunikace bude v celé své délce osvětlen veřejným osvětlením – budou položeny kabely VO a osazeny stožáry VO se svítidly.

B+R

Kryt je navržen z betonové dlažby, na níž budou kromě chodníku umístěny cykloboxy, cyklostojany a autobusová zastávka.

Autobusové obratiště

Kryt vozovky bude asfaltový, u protihlukové stěny je navržen pás z betonové dlažby, na severu bude ostrůvek z betonové dlažby, který bude oddělovat stávající parkoviště a obratiště. Obratiště bude tvořeno zelení a dlážděnou plochou spojující přechody mezi P+R a B+R s vlakovým nádražím a autobusovou zastávkou.

Odvodnění bude zajištěno jednak uličními vpustmi/žlabem, svedenými do zasakovacích objektů a jednak na vhodných místech svedením dešťových vod do zelených ploch, kde se bude vsakovat přirozeně a zároveň zavlažovat uliční zeleň.

b) Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody

Spotřeba el. energie na provoz osvětlení 2000 kWh ročně.

c) Celková spotřeba vody

Stavba nebude mít žádné nároky na vodu.

d) Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí

Stavba nebude zdrojem odpadů. Může zde vznikat pouze povrchové znečištění chodníků a vozovky, úklid a likvidaci uličních smetků bude řešit společnost spravující parkoviště. Z údržby navazující zeleně bude vznikat odpad ze zeleně, jejich údržbu a likvidaci odpadu bude řešit společnost zajišťující péči o zeleň. Odpad dále může vznikat při jednorázovém čištění uličních vpustí a systému likvidace dešťových vod z vozovky, likvidaci bude řešit společnost zajišťující její čištění.

Množství odpadu bude záviset na mnoha faktorech (např. množství posypového materiálu v zimním období, množství a druh dřevin s přesahem do uličního prostoru, kvalita travního porostu), protože se však jedná o úpravu a opravu stávajícího stavu, množství odpadu bude srovnatelné se současnou produkcí.

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

Stavba nemá požadavky na kapacitu veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě.

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., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, ČSN 73 6110, ČSN 73 6021, ČSN 73 6425-1 a další navazující předpisy a pomůcky) především pro osoby s omezenou schopností pohybu a základními prvky pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

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 12.03.04-06. Pojížděné a chodníkové plochy musí splňovat požadavek na zajištění koeficientu smykového tření min. 0,5.

V místě sníženého náslapu pro osoby s omezenou možností pohybu je navržen chodník snížený v celé své šířce nebo jsou navrženy lichoběžníkové rampy.

Řešení přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu

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

Minimální šířka navrhovaného chodníku je 2,0 m, podélný spád je do 8,3 % a příčný do 2,0 %. Maximální výškový rozdíl mezi komunikací a chodníkem je 20 mm.

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 a umělých vodících linií, varovných a signálních pásů.

Varovný pás musí mít šířku 400 mm. 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 napojena na komunikaci nebo plochu parkoviště sníženým obrubníkem s náslapem menším než +8 cm.

Signální pás musí mít šířku 800 mm a minimální délku 1500 mm, u změn dokončených staveb lze v odůvodněných případech tuto hodnotu snížit až na 1000 mm. Signální 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 v místě pro přecházení, kde to je jejich umístění situačně možné.

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

Přirozené vodící linie je přirozená součást prostředí tvořená předměty vyššími než 60 mm – zvýšený obrubník, oplocení, budova.

V místě, kde přirozená vodící linie přerušena v délce větší než 8,0 m, je navržena umělá vodící linie. **Umělá vodící linie** musí mít šířku 400 mm a být provedena z drážkované dlažby.

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.

2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Stavba je navržena tak, aby při dodržování dopravních předpisů byla dostatečně bezpečná. Bude záviset pouze na vzájemné ohleduplnosti uživatelů – chodců a řidičů.

Z hlediska ochrany před nebezpečným dotykem elektrických zařízení jsou výše popsaná silová zařízení navržena tak, aby splňovala kritéria požadované bezpečnosti osob a majetku.

2.6 Základní charakteristika objektů

a) Popis současného stavu

Pozemní komunikace

V místě výstavby B+R se dnes nachází nevyužívaná plocha zeleně, pár parkovacích stání, komunikace pro pěší a autobusová. Severně od zastávky se nachází provizorní autobusové obratiště. Nově navržené parkoviště P+R se nachází na nezastavěné ploše bývalého pole.

Odvodnění pozemní komunikace

Stávající vozovka je odvodněna do zeleně či spíše není odvodnění.

Vybavení pozemní komunikace

V místě stavby je osazeno svislé a vodorovné dopravní značení.

b) Popis navrženého řešení

Pozemní komunikace

Předmětem stavby je výstavba parkovišť P+R, B+R a úprava autobusového obratiště. Cílem stavby je zvýšit bezpečnost všech účastníků provozu a zajistit dostatečný komfort uživatelů tohoto přestupního místa.

Směrové a výškové řešení vychází ze stávající situace.

V rámci stavby dojde k organizaci zpevněných ploch v návaznosti na objekt nádraží. Dojde k jednoznačnému vymezení prostoru autobusového obratiště, k oddělení plochy pro parkování severně od obratiště. V blízkosti objektu nádraží dojde k umístění chybějících stojanů na kola a to jak v otevřené podobě, tak ve formě uzamykatelných cykloboxů.

V neposlední řadě je předmětem stavby nové kapacitní parkoviště typu P+R pro 151 automobilů včetně potřebného vybavení včetně nabíječek na elektromobily.

Odvodnění pozemní komunikace

Dešťové vody z plochy parkoviště P+R budou svedeny podélným a příčným spádem k okraji vozovky a odtud pomocí nových uličních vpustí do zasakovacích objektů, případně do zeleně, kde zasáknou.

Odvodnění B+R je řešeno pomocí podélného a příčného spádu do nového žlabu. Který je zaústěn do zasakovacího objektu.

Chodníky jsou odvodněny pouze povrchově. Voda bude svedena příčným spádem buď na přilehlou vozovku, nebo do okolní zeleně.

Odvodnění plochy autobusového obratiště a parkoviště severně zůstane beze změny, tedy podélným a příčným spádem do navazující zeleně. Zbudováním mezilehlého ostrůvku dojde ke zmenšení odvodňované plochy.

Vybavení pozemní komunikace

Stávající dopravní značení bude upraveno – doplněno bude vodorovné a svislé DZ.

Pro zajištění řádného osvětlení komunikací a přechodů bude provedeno veřejného osvětlení.

Rozmístění svítidel, výška stožárů, příkon svítidel a náklon svítidel k ose stožáru byly kontrolovány výpočtem s výstupem do vzdáleností OB a parametrů svítidel.

Pro osvětlování upravovaného úseku budou použita nová svítidla dle standardu místního provozovatele, provedení LED, na ocelových pozinkovaných stožárech. Dalším vybavením pozemní komunikace budou vjezdové závory, propojené s platebními terminály a kamerový systém.

Opěrné zdi

Jsou navrženy gabionové zdi podél většiny obvodu areálu. Z hlediska funkce se jedná o opěrné zdi, pouze na západní straně u stávající komunikace se jedná o zdi zárubní. Celková délka zdí je 210 m.

Zárubní gabionové zdi

Jsou navrženy na západní straně areálu podél stávající komunikace. Konstrukce je navržena jako tížná gabionová zeď. Jsou navrženy gabionové zdi výšky 1,75 - 2,75 m se svislým lícem. Zdi vyrovnávají výškový rozdíl mezi parkovací plochou a stávající komunikací. Šířka spodních gabionových košů je max. 1,50 m.

Gabionová zeď bude vystavěna na vyrovnávací vrstvu ŠD frakce 0/63 mm o mocnosti min. 200 mm. Podloží gabionové zdi bude zhutněno na $E_{\text{def},2} \geq 35 \text{ MPa}$ a zároveň $E_{\text{def},2} / E_{\text{def},1} \leq 2,5$.

Zpětný zásyp bude proveden ze zeminy vhodné nebo podmíněčně pro stavbu zemního tělesa dle Tabulky 1 ČSN 736133. Minimální míra zhutnění $D = 95\%$ PS nebo $ID = 0,80$ dle druhu sypaniny. Je nutno splnit geotechnické parametry použité ve výpočtu, event. provést statický přepočet v případě použití odlišného materiálu. Zásyp bude prováděn po vrstvách max. tl. 300 mm. Předpokládá se využití místního vykopaného materiálu.

V koruně zdí bude osazeno areálové oplocení.

Za rubem zdí bude umístěna podélná drenáž DN 150 zaústěná do odvodnění areálu.

Opěrné gabionové zdi

Jsou navrženy na severní, východní a jižní straně areálu. Konstrukce je navržena jako tížná gabionová zeď. Jsou navrženy gabionové zdi výšky 1,75 – 3,25 m s lícem ve sklonu 10:1. Zdi vyrovnávají výškový rozdíl mezi parkovací plochou a okolním terénem. Šířka spodních gabionových košů je max. 2,00 m. Horní část zdí bude vytažena nad terén a bude plnit funkci zábradlí.

Gabionová zeď bude vystavěna na vyrovnávací vrstvu ŠD frakce 0/63 mm o mocnosti min. 200 mm. Podloží gabionové zdi bude zhutněno na $E_{\text{def},2} \geq 35 \text{ MPa}$ a zároveň $E_{\text{def},2} / E_{\text{def},1} \leq 2,5$.

Zpětný zásyp bude proveden ze zeminy vhodné nebo podmíněčně pro stavbu zemního tělesa dle Tabulky 1 ČSN 736133. Minimální míra zhutnění $D = 95\%$ PS nebo $ID = 0,80$ dle druhu sypaniny. Je nutno splnit geotechnické parametry použité ve výpočtu, event. provést statický přepočet v případě použití odlišného materiálu. Zásyp bude prováděn po vrstvách max. tl. 300 mm. Předpokládá se využití místního vykopaného materiálu.

V koruně zdí bude osazeno areálové oplocení (bude potvrzeno investorem během stavby).

2.7 Technická a technologická zařízení

Stavba obsahuje nové rozvody VO, potřebné chráničky, přeložku stávající transformační stanice a přípojky 22 kV, přeložku kabelu Cetin a nové rozvody el. energie a nové datové rozvody potřebné pro telematiku parkoviště. S ohledem na vysoké krytí vodovodu po realizaci stavby bude v souběhu se stávajícím vodovodem přiložena nová trubka PE D 160 v hloubce 1,5m od nového povrchu, která se použije v případě poruchy stávajícího vedení. Tato rezervní trubka bude na obou koncích řádně zavičkována.

2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení

Komunikace na P+R bude mít minimálně šířku 3,50 m, což je dostatečná šířka pro průjezd požárních vozidel, vozovka současně budou mít dostatečnou únosnost pro jejich průjezd.

Povrch vozovky je asfaltový. Průjezd závorovým systémem byl ověřen pomocí vlečných křivek.

Zvláštní zásahové cesty, nástupní plochy, obratiště nebo výhybny se v rámci navrhovaných stavebních úprav stávajících průjezdných komunikací nevyžadují a nejsou navrženy.

2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Jedná se dopravní stavbu bez nároků na energii.

2.10 Hygienické požadavky na stavby

Stavba splňuje hygienické požadavky na ni kladené.

2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky

Korozní vlivy prostředí ošetřeny volbou povrchových úprav konstrukčních prvků stavby.

Pro stavbu tohoto charakteru nevyplývají žádné další požadavky ochrany.

3 PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

Veřejné osvětlení bude napojeno na stávající rozvod VO, připojení na stávající elektrické rozvodné zařízení jsou vyznačena ve výkresové dokumentaci.

Křížení se stavbami technické a dopravní infrastruktury a souběhy s nimi v případě, kdy je stavba umístěna v ochranném pásmu stavby technické nebo dopravní infrastruktury jsou ošetřena dle platné legislativy a ČSN pro souběhy a křížení inženýrských sítí a dopravní infrastruktury.

Stavba bude též vyžadovat přeložky vrchního i podzemního vedení Čez a Cetin. Tyto přeložky, budou řešeny vlastními správci v této PD jsou řešeny rámcově.

3.1 SO 401 – Veřejné osvětlení

- 1) Pro vymístění části trasy stávajícího kabelu VO se provede ve vyznačeném úseku jeho přeložka a pro osvětlení úseku komunikace a přilehlých chodníků se zřídí nové veřejné osvětlení
- 2) Dále se nasvítí přechod pro chodce dle platných předpisů pro osvětlování veřejných komunikací – viz dále
- 3) Rozvod bude napojen na stávající zařízení VO ve vyznačených místech a vyznačený úsek v prostoru výstavby parkoviště bude zrušen
- 4) Rozvod bude proveden zemním kabelovým vedením CYKY 4x10 mm².
- 5) Pro osvětlení bude použito svítidel se světelnými zdroji LED, dle standardu místního provozovatele – další viz výkres montáže
- 6) Svítidla budou osazena na ocelové žárově zinkované stožáry sadového typu, výška svítidla v=7 m
- 7) Pro nasvícení přechodů pro chodce budou osazena samostatná přechodová svítidla, výška svítidla v=6 m.

3.2 SO 402 – Přeložka ČEZ – řešeno smostatně

Stávající sloupová transformační stanice a přípojka 22 kV provedená nadzemním elektrickým vedením překáží výstavbě parkoviště.

Budou nahrazeny kioskovou transformační stanicí ve vyznačené pozici. Nadzemní vedení 22 kV se zkrátí a navrhovaná kiosková trafostanice se připojí úsekem zemního kabelu 22 kV.

Stávající zemní kabely 0,4 kV se ve vyznačených úsecích přeloží do nové trasy pro uvolnění staveniště pro úpravu komunikací a výstavbu parkoviště.

Pro zachování napájení rozvodu 0,4 kV budou z nové trafostanice vyvedeny nové zemní kabely 0,4 kV a v místě rušené sloupové trafostanice připojeny na stávající rozvod.

Zřízení nových přípojných míst:

Pro připojení nových odběrných míst pro nabíjení elektromobilů a elektrokol budou zřízena 2 přípojná místa. Balance a umístění odběrných míst viz D.1.6.

P.S. Obě zde uvedená řešení budou rozpracována samostatným projektem jako investice ČEZ Distribuce a nejsou předmětem veřejnoprávního povolení v rámci tohoto projektu.

3.3 SO 403 – Přeložka CETIN – řešena samostatně

- 1) V souvislosti s úpravou úseku silnice a výstavbou parkoviště u stanice Českých drah je nutno přeložit stávající telekomunikační kabel
- 2) Stávající metalický kabel vč. chrániček společnosti CETIN se přeloží do nové trasy.
- 3) S ohledem na technologii a umístění kabel se v nové trase položí kabely do chráničky.
- 4) Přeložka se provede kabelem(-y) stejného nebo obdobného provedení.

3.4 SO 404 – Telematika a nabíjecí stanice

- 1) V prostoru obou parkovišť budou osazeny vjezdové a výjezdové brány, platební terminály, informační tabule a kamery
- 2) Pro zajištění jejich funkce budou zřízeny samostatné rozváděče 0,4 kV s měřením spotřeby – viz D.1.6 a rozvod kabely 0,4 kV a optickými, příp. metalickými sdělovacími kabely.
- 3) Všechny rozvody budou uloženy v zemi
- 4) Koncová zařízení výše uvedená nejsou předmětem tohoto projektu
- 5) Pro zajištění jejich funkce budou zřízeny samostatné rozváděče 0,4 kV s měřením spotřeby

3.5 SO 405 – Rušení kabelu SŽ

Stávající metalický sdělovací kabel Správy železnic prochází plochou plánovaného parkoviště. Vzhledem k vybudování nové kabelizace v rámci stavby IV. koridoru již není metalický telekomunikační kabel Správy železnic na pozemku 1408/3 k.ú. Olbramovice provozován a bude vyřazen.

4 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

a) Dopravní řešení

Předmětem stavby je výstavba parkovišť P+R, B+R a úprava autobusového obratiště. Cílem stavby je zvýšit bezpečnost všech účastníků provozu a zajistit dostatečný komfort uživatelů tohoto přestupního místa.

Směrové a výškové řešení vychází ze stávající situace.

V rámci stavby dojde k organizaci zpevněných ploch v návaznosti na objekt nádraží. Dojde k jednoznačnému vymezení prostoru autobusového obratiště, k oddělení plochy pro parkování severně od obratiště. V blízkosti objektu nádraží dojde k umístění chybějících stojanů na kola a to jak v otevřené podobě, tak ve formě uzamykatelných cykloboxů.

V neposlední řadě je předmětem stavby nové kapacitní parkoviště typu P+R pro 151 automobilů včetně potřebného vybavení včetně nabíječek na elektromobily.

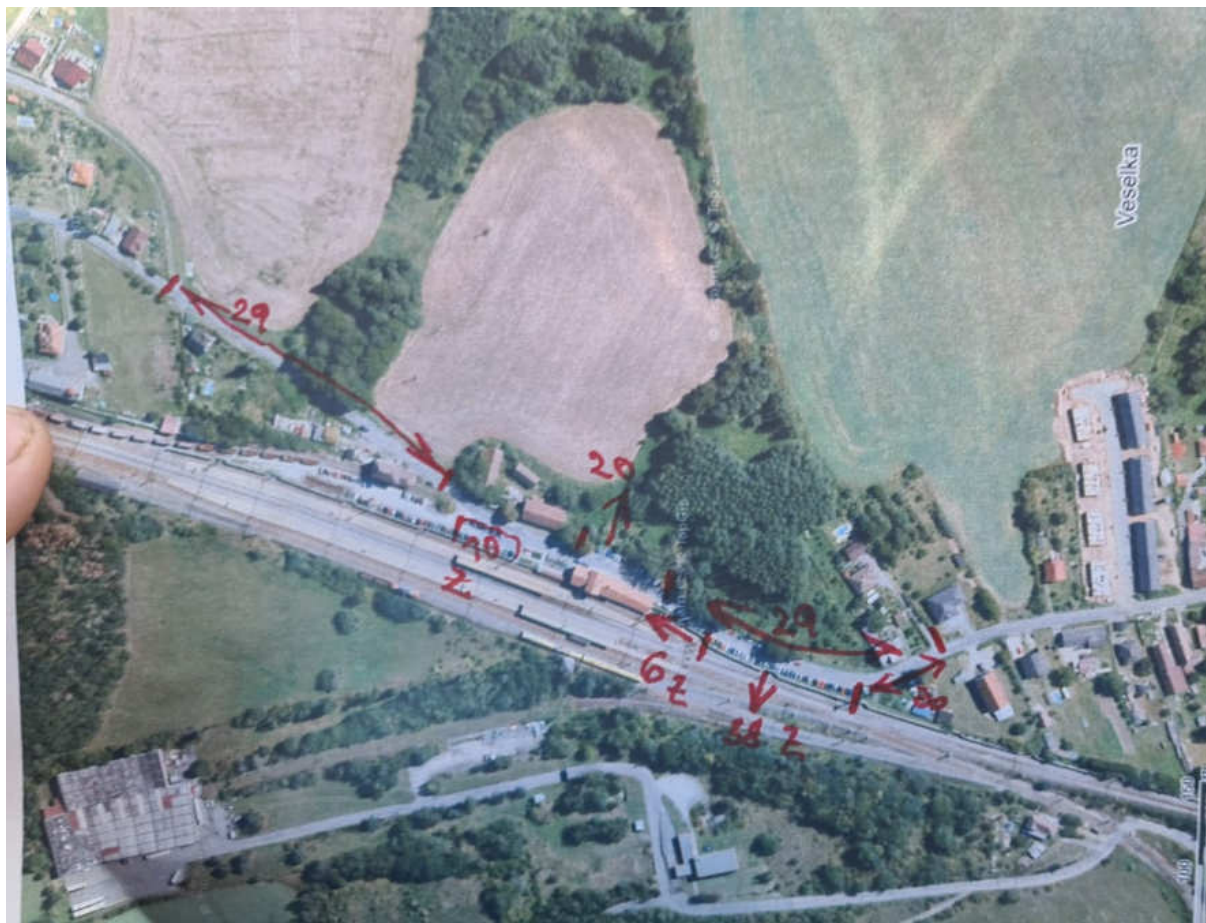
b) Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Nové parkoviště bude nově napojeno komunikací III/11448, V případě autobusové obratiště se jedná o stavební úpravu stávajícího stavu, dopravní napojení vozovky zůstane zachováno beze změny.

c) Doprava v klidu

V současné době dochází v blízkosti nádraží k neřízenému a víceméně nelegálnímu parkování podél komunikace. Kapacita navrhovaného parkoviště byla navržena na maximum tzv. co územní plán umožnil. V rámci přípravných prací byl proveden pochozí průzkum se sčítáním množství parkujících vozidel, na základě něhož došlo k prověření poptávky a

případnému smyslu realizace parkovacího domu. Varianta parkovacího domu byla zavrhnuta s ohledem na investiční náklady.



d) Pěší a cyklistické stezky

Prostor v místě autobusového obratiště bude plně vybaven z hlediska pěší infrastruktury včetně přechodu pro pěší přes komunikaci III/11448. Stejně tak parkoviště bude plně vybaveno stran pěší infrastruktury. Cyklistickou dopravu bude řešit předcházející projekt cyklostezky.

5 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

Vegetační úpravy zahrnují ozelenění ploch zeleně a výsadbu nových stromů.

Výsadby trávníků

Zelené plochy budou zpětně ohumusovány orníci nebo vhodnou zeminou. Tloušťka ohumusování bude cca 20 cm. Nedostatek ornice / vhodné zeminy bude řešen dovozem dle dispozic investora.

Plochy pro trávník budou upraveny jemnými terénními úpravami a dostatečně uvaleny dle ČSN 83 9031 / 2006 – Travníky a jejich zakládání. Podklad budoucích osazovaných ploch je nutno 2x chemicky odplevelit a následně (po reakci plevelů na herbicid) jej rozrušit a urovnat. Aplikace Roundupu bude provedena za suchého počasí, s teplotou mezi 12 °C až 25 °C, bez

silnějšího větru, přípravek má být rovnoměrně aplikován na listy, nemá z nich však stékat; v případě deště do 6 hodin po aplikaci je nutné ošetření opakovat; opakování postřiku bude provedeno za 3-4 týdny, aby mohly vyrůst další plevely; následné zpracování půdy bude provedeno min. 7 dní po druhé aplikaci herbicidu, aby se přípravek mohl dostat až ke kořenům plevelů. Povrch vegetační plochy musí být stejnoměrně prokypřen, musí dosahovat nejméně do hloubky 20 cm a musí také napravit případné zhutnění od mechanizace. Následuje celkové urovnání hrabáním a odstranění zbytků plevelů a kamenů nad 3 cm, výšková odchylka vegetační plochy může činit maximálně 2-3 cm. Výška terénu musí plynule navazovat na zpevněné plochy. Vegetační plochy budou upraveny jemnými terénními úpravami. Započetí zahradnických prací bude po dokončení stavebních prací.

Zakládání trávníku je termínově ideální během září a do poloviny října. V případě vhodných vegetačních podmínek lze se souhlasem investora zakládat i později.

Trávník bude založen výsevem nebo drnováním prostřednictvím běžně dostupné travní parkové směsi, předpokládaný výsevek 0,030 kg/m². Po založení bude provedeno ošetření s dosevem, přihnojení plným trávníkovým hnojivem a v případě potřeby následný selektivní herbicidní postřik proti dvouděložným plevelům. Použité technologie a postupy budou v souladu s ČSN 83 9031 Technologie vegetačních úprav v krajině - Trávníky a jejich zakládání.

Výsadby stromů

- výpěstek odpovídající 1. třídě jakosti dle ČTN 46 4902-1/2001 Výpěstky okrasných dřevin-Všeobecná ustanovení a ukazatele jakosti
- stromy budou vysokokmeny, s průběžným terminálem, min. 3x přesazované, se zemním balem, nasazení koruny min 2,5 m nad zemí (měřeno od kořenového krčku k nejnižší položeným větvím) s možností dalšího zapěstování a vyvětřování v rámci povýsadbové péče až min. na 3,5 m
- vícekmenné mahalebky min. 3x přesazované, se zemním balem
- vysokokmenné stromy budou odpovídajícího habitu, barvy a nároku požadovaného druhu, kultivaru, (variety), kmen rovný, bez kazu, se zahojením po odstraněném obrostu, koruna víceletá, pravidelná, s jedním terminálním výhonem a nejméně se čtyřmi vedlejšími výhony, zemní baly pevné a dobře prokořeněné, úměrné velikosti rostliny, nepoškozené, odpovídající obvodu kmene a velikosti koruny, zdravé kořeny a kořenový krček bez jakéhokoli poškození či poranění
- vícekmenné stromy budou odpovídajícího habitu, barvy a nároku požadovaného druhu, kultivaru, (variety), kmen bez kazu, se zahojením po odstraněném obrostu, koruna víceletá, pravidelná, zemní baly pevné a dobře prokořeněné, úměrné velikosti rostliny, nepoškozené, odpovídající obvodu kmene a velikosti koruny, zdravé kořeny a kořenový krček bez jakéhokoli poškození či poranění
- stromy musí být bez poškození, zdravé, bez chorob a škůdců a jimi způsobenými poškozeními, nesmí jevit příznaky příušku nebo jakéhokoli jiného zdravotního či mechanického poškození v důsledku transportu
- stromy musí mít odpovídající rozměrové parametry (obvod kmene měřený ve výšce 100 cm nad kořenovým krčkem u alejových stromů, celková výška nadzemní části, objem kontejneru)
- dřeviny budou svým původem pocházet z klimazony 7 (viz Atlas podnebí Česka)
- termín výsadby v říjnu a v listopadu

druhovú skladbu:

Javor babyka (*Acer campestre*) – malokorunný (3-6 m)

Strom 10 až 20 metrů vysoký, často se od země větvící do několika kmenů. Koruna je v dospělosti zpravidla nepravidelná, široce kuželovitá. Borka dřeviny je tmavě hnědá, u starších stromů podélně rozpraskaná. Mladé výhony jsou šedohnědě zbarvené, někdy s výraznými korkovými lištami. Listy se třemi až pěti laloky jsou matně tmavozelené, na podzim se zpravidla zbarvují žlutě. Řapíky zejména u mladších listů slabě mléčí. Květy žlutozelené barvy ve vzpřímených latách se objevují spolu s rašením listů v květnu. Plodem je 2 až 4 cm dlouhá dvounažka s vodorovně odstávajícími křídly.



Výsadba stromů mezi parkovacími stáními bude doplněna o osazení prokořenitelných zemní buněk.

6 POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

a) Vliv na životní prostředí

Provedená stavba nebude mít vliv na koncentrace škodlivých látek v ovzduší v daném území ani v jeho okolí. Nebude mít také vliv na hlukové zatížení území s ohledem na blízkost trati.

Navrhovaná stavba neovlivní okolní zástavbu z hlediska osvětlení a oslunění.

Po uvedení do provozu nebude komunikace zdrojem odpadů, budou zde vznikat pouze uliční smetky a jednorázově odpad z čištění kanalizace.

Vliv stavby a jejího provozu na zdraví osob a na životní prostředí je díky návrhu a technickému řešení minimální a není nutné navrhovat a realizovat žádná opatření na snížení negativních vlivů stavby.

b) Vliv na přírodu a krajinu

Provedené stavební úpravy neovlivní žádné zvláště chráněné území a prvky ÚSES, památné stromy ani jiné prvky ochrany krajiny v území, protože je navržena do prostoru mimo tyto prvky a bude mít vliv na okolí pouze ve své bezprostřední blízkosti. Protože se jedná o rekonstrukci, neovlivní krajinu ani krajinný ráz a nebude mít vliv ani na faunu, floru a ekosystémy v místě stavby a jejím okolí.

Za běžného provozu nehrozí znečištění podzemních vod.

Navrhovaná konečná stavba nebude mít žádný vliv na změnu klimatických podmínek v daném území ani nebude mít vliv na rozptylové podmínky v území.

Stavba nevyžaduje žádná další řešení ochrany přírody a krajiny, vodních zdrojů a léčebných pramenů.

c) Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Žádné chráněné území Natura 2000 se v blízkosti stavby nevyskytuje.

d) Zohlednění podmínek ze závěru zjišťovacího řízení nebo stanovisek EIA

Stavba nepodléhá zjišťovacímu procesu EIA.

e) Integrovaná prevence

Stavba nespadá do režimu zákona o integrované prevenci.

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

Při stavbě nevzniknou nová ochranná ani bezpečnostní pásma.

7 OCHRANA OBYVATELSTVA

Na stavbu z tohoto hlediska nejsou kladeny žádné požadavky.

8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

Prostor zařízení staveniště se předpokládá na pozemku 1684/8, který je vlastnictví obce a jeho větší část je mimo prostor stavby. V případě dohody se společností České dráhy se nabízí možnost využití i přilehlé části pozemku 1684/7.



8.1 Technická zpráva

a) Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění

Na staveništi se předpokládá spotřeba elektrické energie a vody. Spotřeba jednotlivých médií bude kolísat dle postupu stavebních prací, prováděné technologie a počtu zaměstnanců. Zdroj elektrické energie bude řešen mobilním agregátem. Voda bude na stavenišť dovážena v cisterně nebo napojením na veřejný rozvod.

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

b) Odvodnění staveniště

Dešťové vody budou během stavby vsakovány na pozemku staveniště nebo příčným a podélným spádem území odvedeny do zeleně a odvodňovacích příkopů.

Na staveništi a na zařízení staveniště bude umístěno mobilní chemické WC. Splaškové vody budou jímány v mobilním bezodpadovém hygienickém zařízení umístěném po dobu výstavby na pozemku ZS a v prostoru staveniště, standard Toi-Toi.

c) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Přístup na staveniště je z komunikace III/11448.

Konkrétní trasy pro odvoz a dovoz materiálu a pro odvoz zemin na skládky budou stanoveny po výběru zhotovitele stavby.

Zásobování stavby nesmí narušit a nemělo by ani zásadně omezit stávající provoz na komunikacích v okolí staveniště.

Zdroj elektrické energie bude řešen mobilním agregátem.

Voda bude na staveniště dovážena v cisterně, nebo bude staveniště napojeno na veřejný vodovod - v tomto případě bude na přívodu vody osazen vodoměr.

d) Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Po dobu výstavby bude omezen přístup na pozemky v okolí. Stavba je povinná zajistit na tyto pozemky přístup v maximální možné míře – především pro vozidla IZS a správců sítí.

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

Staveniště se musí zařídit a uspořádat 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 (zejména se zřetelem na osoby s omezenou schopností pohybu a orientace), dále ke znečišťování pozemních komunikací, ovzduší a vod, k omezování přístupu k sítím technického vybavení.

Výkopy a celé staveniště musí být zabezpečeny tak, aby nebyly ohroženy osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace ani jiné osoby.

Všechny zábery musí být dostatečně výrazně označeny, aby nedošlo k úrazům či dopravním nehodám. Kolem výkopů je nutné umístit zábrany s dotykovou lištou pro nevidomé.

Veřejná prostranství a pozemní komunikace dočasně užívané pro přístup na staveniště při současném zachování jejich užívání veřejností, včetně osob s omezenou schopností pohybu a orientace, se musí po dobu společného užívání bezpečně chránit a udržovat. Lze je použít pouze ve stanoveném nezbytném rozsahu a době. Po ukončení jejich užívání jako přístupu na staveniště musí být uvedeny do předchozího stavu.

Podél stavby bude provedeno dočasné opatření zamezující vstupu na stavbu nepovolaným osobám.

Zařízení staveniště bude po svém obvodu dočasně oploceno, oplocení bude uzamykatelné.

Veškeré zábery veřejného prostranství budou předjednány v dostatečném předstihu, min. 30 dnů před zahájením prací, předjednání provede dodavatel stavebních prací dle časového postupu stavby.

Stavba zajistí viditelnou ceduli na hranici staveniště s informacemi o stavbě, kde bude uveden kontakt na zodpovědné pracovníky stavby, včetně telefonického spojení.

Provádění stavby bude v souladu se zákonem č. 309/2006 Sb. v platném znění. Zhotovitel se bude řídit dále nařízením vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích.

Veškeré práce musí být prováděny proškolenými pracovníky příslušných kvalifikací, za odborného dozoru a při dodržování všech platných norem a bezpečnostních a hygienických předpisů.

f) Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Stavba parkoviště bude probíhat na stávajícím nezastavěném území a záborem tak bude pouze vlastní pozemek a pozemek komunikace pro výstavbu chodníku. Stavba této části nebude mít vliv na automobilový a autobusový provoz.

Stavba v prostoru obratiště zaujímá celý stávající prostor mezi nádražní budovou a stávající zpevněnou plochou na severu. Výstavba si v tomto prostoru vyžádá dočasnou úplnou uzavěru této plochy.

Zařízení staveniště bude po dohodě s dodavatelem stavby vymezeno na vhodné ploše na pozemku obce nebo investora či na pozemku určeném investorem.

Stavební materiál bude převážně navážen přímo k zabudování a vybourané materiály odváženy přímo na skládku.

Staveniště bude během stavby ohrazeno mobilní zábranou (páska).

g) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Obchozí trasy nejsou navrženy. Osoby s omezenou možností pohybu a orientace budou využívat staveniště:

Kolmý přechod přes výkopy je nutné zajistit dostatečně širokými a únosnými lávkami pro pěší se zábradlím. Lávky přes výkopy musí být široké nejméně 900 mm s výškovými rozdíly nejvíce do 20 mm a po obou stranách musí mít opatření proti sjetí vozíku jako je spodní tyč zábradlí ve výšce 100 až 250 mm nad pochozí plochou nebo sokl s výškou nejméně 100 mm. Pokud se pro pochozí plochu použije rošt, musí mít velikost mezery ve směru chůze nejvýše 15 mm.

Výkopy a staveniště musí být zabezpečeny tak, aby nebyly ohroženy žádné osoby ani osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace. Kolem výkopů je nutné umístit zábrany.

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

Na staveništi bude vznikat především stavební odpad charakteru použitých materiálů nebo poškozených či nefunkčních dílů a prvků. K nim se budou řadit i obaly dodávaných stavebních materiálů a prvků, materiál z demolice stávající konstrukcí a výkopová zemina z výkopů podloží zpevněných ploch. Po celou dobu výstavby bude vznikat také směsný odpad produkovaný zaměstnanci stavby.

V zájmovém území není důvodný předpoklad kontaminace horninového prostředí nad rámec heterogenního složení navážky. S ohledem na různorodost složení navážky nutno konstatovat, že navážka s obsahem stavební drti nebo škváry nevyhoví požadavkům dle vyhlášky 294/2005, sb. Odpad-sušina, ukládání na povrch terénu, tabulka 10.1. a to pravděpodobně v parametrech As a Hg.

Očekávané druhy vznikajících odpadů během výstavby

Poř. č.	Katalogové číslo odpadu	Kategorie odpadů O/N	Název druhu odpadu podle Katalogu	Množství odpadů (tuny)	Způsob likvidace
1	15 01 01	O	Papírové a lepenkové obaly	0,2	sběrný
2	15 01 02	O	Plastové obaly	0,5	spalování
3	15 01 03	O	Dřevěné obaly	5	opětovné použití, spalování
4	17 01 01	O	Beton	30	recyklace
5	17 01 07	O	Směsí nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené	0,50	recyklace

			pod číslem 17 01 06		
6	17 02 01	O	Dřevo	0	spalování
7	17 02 03	O	Plasty	< 0,1	spalování
8	17 03 02	O	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	75	recyklace
9	17 04 10	N	Kabely obsahující ropné látky, uhelný dehet a jiné nebezpečné látky	0,6	skládkování
10	17 04 11	O	Kabely neuvedené pod číslem 17 04 10	0,6	sběrný
12	17 09 04	O	Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	650	skládkování
13	20 03 01	O	Směsný komunální odpad	1,5	skládkování
14	20 03 04	O	Kal ze septiků a žump	0,00	smluvní vztah

Množství jednotlivých odpadů bude záviset na délce výstavby (komunální odpad) a na množství poškozených stavebních prvků.

S odpady bude nakládáno v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech, v platném znění, vyhláškou MŽP č. 93/2016 Sb. (Katalog odpadů) v platném znění a vyhláškou MŽP č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, v platném znění.

Veškerý odpad vzniklý na staveništi bude tříděn, jednotlivé druhy budou odděleně skladovány na vyhrazených plochách tak, aby nenarušovaly životní prostředí a vzhled okolí stavby a ZS.

Bude vedena evidence vzniklého a zneškodněného odpadu a způsobu jeho zneškodnění. Způsob nakládání s odpady bude doložen při kolaudaci stavby.

Ve fázi přípravy stavby dodavatel uzavře smlouvy s odbornými firmami zabezpečujícími nakládání s odpady a jejich zneškodňování. Vzniklý odpad bude pravidelně ze stavby odvážen.

Ze stavebního odpadu budou vytríděny případné složky nebezpečného odpadu, který bude předán k odstranění oprávněné osobě, které byl vydán souhlas k nakládání s nebezpečnými odpady.

Recyklovatelný odpad bude odevzdán specializovaným firmám k recyklaci. Materiál nerecyklovatelný a netříděný bude likvidován specializovanými firmami.

i) Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin

Výkopek bude odvezen na meziskládku zemin a předpokládá se jeho zpětné užití. Stavba s ohledem na výškový návrh bude trpět nedostatkem zemi, kterou bude nutné dovážet. Zemina bude dovezena ze skládky zemin nebo z místa dle pokynu investora. Musí jít o vhodnou zeminu v souladu se závěry IGP.

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 produkované 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.

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 nebo s použitím tlakové vody (kropící vozy).

Prašné materiály bude nutno 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 případně úkapy olejů a provozních kapalin podložním záchytných nádob.

V případě úniku ropných nebo jiných závadných látek bude postupováno podle platné legislativy a zpracovaného havarijního plánu.

Ochrana stávající zeleně

Stromy a keře budou během výstavby chráněny před nepříznivými vlivy stavební činnosti podle ČSN 83 9061 - Technologie vegetačních úprav - ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

Výkopy budou v kořenovém prostoru realizovány ručně, případně pomocí technologie AIR SPADE (pneumatikový rýč). Zemní práce v okolí stromů budou prováděny se zvýšenou opatrností, aby nebyl poškozen jejich kořenový systém.

Přerušený mohou být pouze kořeny do průměru 20 mm. Kořeny přetínat ostře, místo řezu zahladit, konec kořenu ošetřit růstovým stimulem, při průměru nad 20 mm prostředkem na ošetření ran. Kořeny s důležitou statickou funkcí zůstanou zachovány.

Kořeny budou okamžitě ochráněny proti vysychání – buď bude provedeno obsypání pískem, nebo budou obaleny jutou a budou vlhčeny.

Kořenový prostor nebude zatěžován odstavováním strojů a vozidel, skladováním materiálů nebo zařízením staveništěm, ani nebude zatěžován soustavným přecházením nebo přejížděním strojů a vozidel.

Do blízkosti stromů, nejméně 5 m od okapové linie stromu, nesmí být umístovány tepelné zdroje.

Vzhledem k blízkosti stavby ke stromům bude provedena ochrana kmenů stromů ochranným vypořádávaným dřevěným oplocením (bedněním) nebo drátěným oplocením výšky min. 2,0 m.

Před zpětným ohumusováním (ornice, vhodná zemina) bude provedeno odstranění rostlinného pokryvu – listí, tráva. Vegetační vrstva bude tvořena půdními skupinami 2 nebo 3 dle ČSN 80 9011 o mocnosti max. 20 cm.

k) Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Při provádění stavby dodržet mimo jiné ustanovení v platném znění:

- -zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, v aktuálním znění

- -zákon č. 251/2005 Sb., o inspekci práce, účinnost od 1. 7.2005, v aktuálním znění
- -vyhláška č. 266/2005 Sb., kterou se stanoví vzor a provedení průkazu inspektorů Státního úřadu inspekce práce a oblastních inspektorátů práce, účinnost od 1. 7. 2005
- -zákon č. 174/1968 Sb., o státním odborném dozoru nad bezpečností práce, účinnost od 1. 1. 1969
- -nařízení vlády č. 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí, účinnost od 1. 3. 2005
- -nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky, účinnost od 4. 10. 2005
- -nařízení vlády č. 406/2004 Sb., o bližších požadavcích na zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v prostředí s nebezpečím výbuchu, účinnost od 1. 9. 2004
- -vyhláška č. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení účinnost od 1. 7. 1982, v aktuálním znění
- -vyhláška č. 21/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená plynová zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti, účinnost od 1. 7. 1979, v aktuálním znění
- -vyhláška č. 73/2010 Sb. o vyhrazených elektrických technických zařízeních, účinnost od 1. 6. 2010
- -vyhláška č. 19/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená zdvihací zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti, účinnost od 1. 7. 1979, v aktuálním znění
- -vyhláška č. 18/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená tlaková zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti, účinnost od 1. 7. 1979, v aktuálním znění
- -vyhláška č. 87/2000 Sb., kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování a nahřívání živců v tavných nádobách, účinnost od 1. 7. 2000
- -vyhláška č. 85/1978 Sb., o kontrolách, revizích a zkouškách plynových zařízení, účinnost od 1. 1. 1979, v aktuálním znění
- -nařízení vlády č. 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky, účinnost od 1. 1. 2003
- -nařízení vlády č. 375/2017 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a značení a zavedení signálů, účinnost od 28. 11. 2017
- -nařízení vlády č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čisticích a dezinfekčních prostředků, účinnost od 1. 1. 2002
- -nařízení vlády č. 201/2010 Sb., o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu, účinnost od 1. 1. 2011, v aktuálním znění
- -nařízení vlády č. 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí, účinnost od 1. 1. 2003
- -zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci), účinnost od 1. 1. 2007, v aktuálním znění
- -nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích, účinnost od 1. 1. 2007, v aktuálním znění
- -nařízení vlády č. 592/2006 Sb., o podmínkách akreditace a provádění zkoušek z odborné způsobilosti, účinnost od 1. 1. 2007, v aktuálním znění
- -nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci, účinnost od 1. 1. 2008, v aktuálním znění

a další související předpisy, vše v platném znění.

Obecně platí, že:

- -Před zahájením prací musí být všichni pracovníci na stavbě poučeni o bezpečnostních předpisech pro všechny práce, které přicházejí do úvahy. Tato opatření musí být řádně zajištěna a kontrolována.
- -Všichni pracovníci musí používat předepsané ochranné pomůcky. Na pracovišti musí být udržován pořádek a čistota. Musí být dbáno ochrany proti požáru a protipožární pomůcky se musí udržovat v pohotovosti.
- -Práce na elektrických zařízeních smí provádět pouze k tomu určený přezkoušený elektrikář. Připojení elektrických vedení se mohou provádět jen za odborného dozoru ČEZ, a.s.
- -Při výkopech je nutné zajistit ochranné zábradlí a výstražné osvětlení. Při styku s podzemními vedeními, hlavně pak s kabely, je nutno vyrozumět stavební dozor investora a správce příslušné IS, který zabezpečí další postup.
- -Od veřejného provozu musí být jednotlivá staveniště oddělena zábranami.
- -Na staveništi musí být vývěskou oznámena telefonní čísla nejbližší požární stanice, první pomoci a policie.
- -Budou-li na staveništi působit společně zaměstnanci více než jednoho zhotovitele stavby, bude její zadavatel povinen určit potřebný počet koordinátorů BOZP na staveništi (dále jen „koordinátor“), a to jak pro fázi přípravy, tak realizace. Koordinátorem bude fyzická osoba, splňující stanovené předpoklady odborné způsobilosti, nebo právnická osoba, zabezpečí-li výkon odborně způsobilou fyzickou osobou.
- Při činnosti více koordinátorů budou muset být vymezena pravidla jejich vzájemné spolupráce. Zadavatel stavby bude povinen koordinátorovi předat veškeré podklady a informace pro jeho činnost, poskytovat mu potřebnou součinnost a zavázat všechny zhotovitele stavby, popřípadě jiné osoby, k součinnosti s ním.
- Koordinátor je určen v případech, kdy při realizaci stavby bude celková předpokládaná doba trvání prací a činností delší než 30 pracovních dnů, ve kterých se budou vykonávat práce a činnosti současně více než 20 fyzických osob po dobu delší než jeden pracovní den, nebo celkový plánovaný objem prací a činností během realizace díla přesáhne 500 pracovních dnů v přepočtu na jednu fyzickou osobu. Zadavatel stavby je v takovém případě povinen doručit (v listinné nebo elektronické podobě) OIP příslušnému podle sídla staveniště 8 dnů před předáním staveniště zhotoviteli oznámení o zahájení prací (podrobnosti tohoto oznámení stanoví prováděcí předpis).
- Budou-li na staveništi vykonávány práce a činnosti vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení BOZP, bude povinností zadavatele stavby zajistit, aby před zahájením prací na staveništi byl podle druhu a velikosti stavby vypracován plán bezpečnosti a ochrany zdraví na staveništi (dále jen „plán“). V něm budou muset být uvedena potřebná opatření z hlediska časové potřeby i způsobu provedení a průběžně přizpůsobován skutečnému stavu a podstatným změnám během realizace stavby.
- Povinností koordinátora je zajistit bezpečné a zdravé neohrožující pracovní prostředí všech osob přítomných na pracovišti v různých stádiích přípravy projektu a provádění stavby.

Na stavbě je bezpodmínečně nutné dodržovat všechny zásady bezpečnosti práce tak, aby nedocházelo k úrazům i škodám na majetku. Za bezpečnost práce při výstavbě bude odpovědný dodavatel stavby. A to jak za bezpečnost svých pracovníků, které je povinen pravidelně školit, tak i za bezpečnost obyvatel, procházejících nebo projíždějících lokalitou výstavby, jejichž bezpečnost je povinen zajišťovat příslušnými výstražnými značkami a

upozorněními. Bezpečnost technických zařízení je dodavatel stavby povinen dodržovat tím, že veškerá používaná zařízení a stavební stroje a mechanismy podstupují v předepsaných intervalech technické kontroly, o nichž je vždy proveden zápis. Veškeré práce musí být prováděny pracovníky příslušných kvalifikací, za odborného dozoru a při dodržování všech platných norem a bezpečnostních a hygienických předpisů.

Při práci a provádění stavby je nutné dodržet zásady bezpečnosti práce dle vyhl. ČUBP č. 48/1982 Sb., v platném znění, kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení ve znění vyhl. č. 207/1991 Sb. a vyhl. ČUBP a ČBÚ č. 601/2006 Sb. a zajistit ochranu zdraví a života osob na staveništi.

Při provádění stavby budou dodržena ustanovení vyhlášky č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby, v platném znění.

Zajištění bezpečnosti provozu stavby při jejím užívání a ochrana obyvatelstva není vzhledem k charakteru stavby předmětem řešení této PD.

l) Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Po celou dobu výstavby je nezbytné zachovat bezpečný pěší přístup obyvatel do jejich domů. Kolmý přechod přes výkopy je nutné zajistit dostatečně širokými a únosnými lávkami pro pěší se zábradlím. Lávky přes výkopy musí být široké nejméně 900 mm s výškovými rozdíly nejvíce do 20 mm a po obou stranách musí mít opatření proti sjetí vozíku jako je spodní tyč zábradlí ve výšce 100 až 250 mm nad pochozí plochou nebo sokl s výškou nejméně 100 mm. Pokud se pro pochozí plochu použije rošt, musí mít velikost mezery ve směru chůze nejvýše 15 mm.

m) Zásady pro dopravní inženýrská opatření

Vlastní výstavbu je možné rozdělit na dvě části. V první části dojde k výstavbě vlastního parkoviště včetně přeložek IS a výstavbě nových vedení IS. Pro tuto fázi stavby nebudou třeba žádná rozsáhlá dopravní opatření. Místo vjezdu na stavbu bude řešeno dle schémat B/1 a B/2 z TP 66

V rámci druhé části dojde k úpravě zpevněných ploch v prostoru stávajícího obratiště. I v tomto případě nebudou třeba žádná rozsáhlá dopravní inženýrská opatření a bude postupováno dle schémat B/1 a B/2 z TP 66. V této fázi bude však nutné dočasné přemístění autobusových zastávek a v nejnnutnější době i změna místa otáčení bus. Konkrétní řešení bude vycházet z možností zhotovitele.

Na výjezdu ze zařízení staveniště budou umístěny dopravní značky P6 – Stůj, dej přednost v jízdě!. Na ulici, kam povede výjezd ze zařízení staveniště, bude umístěno svislé dopravní značení upozorňující na výjezdy ze stavby - IP22 – Pozor! Výjezd vozidel ze stavby + zn. č. A22 (Změna organizace dopravy + Jiné nebezpečí).

V prostoru stavby je nutno v místech definovaných záborů či uzavírek v dostatečném předstihu - minimálně 7 dní předem - osadit dopravní značky B28 (Zákaz zastavení) zakazující zastavení od požadovaného termínu.

Všechny záборы musí být dostatečně výrazně označeny a v noci i osvětleny, aby nedošlo k úrazům či dopravním nehodám.

Dočasné svislé dopravní značky budou v reflexním provedení v normální velikosti. Osazený

budou na podkladní desky tak, aby nezasahovaly do průjezdného profilu.

Po celou dobu výstavby je nezbytné zachovat bezpečný průchod pro pěší šířky min 1,5 m a pěší přístup obyvatel do jejich domů.

Dodavatel stavby musí též zajistit pravidelný svoz odpadků přistavováním nádob na odpad k nejbližším křižovatkám, kudy budou stále projíždět vozidla pro svoz odpadků (případně zde musí vyhradit dostatečný prostor pro nádoby na odpad).

Dodavatel musí během stavby zajistit příjezd i havarijním a zásahovým vozidlům - sanitky, hasiči, policie, zásahová vozidla správců sítí, apod.

n) Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby

Pro stavbu nejsou stanoveny žádné speciální podmínky, je nutné postupovat se závěry provedeného IGP a v souladu s vyjádřeními a stanovisky DOSS a správců IS.

o) Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

Pro výstavbu bude zřízeno jedno dočasné zařízení staveniště (ZS) které se předpokládá na pozemku 1684/8, který je vlastnictví obce a jeho větší část je mimo prostor stavby. V případě dohody se společností České dráhy se nabízí možnost využití i přilehlé části pozemku 1684/7.

Na zařízení staveniště (ZS) bude umístěn mobilní chemický záchod a buňka či marigotka pro vedení stavby. Dále zde budou dočasně odstaveny stavební stroje a případně deponován krátkodobě stavební materiál a odpady. V případě potřeby zde bude cisterna s vodou a zdroj elektrické energie.

Zařízení staveniště bude oploceno.

Pro odstavení stavebních strojů a případně i cisterny s vodou a zdroje el. energie bude sloužit i samotné staveniště - zde je třeba zajistit, aby stroje a materiál nebyly umístěny v blízkosti stromů a nad/pod vedením IS.

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

U výjezdu ze staveniště 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.

U deponií zemin je nutné vhodnými technickými opatřeními (zejména skrápěním) minimalizovat resuspenzi prachových částic. Zemina, která bude využita na zpětné násypy a dosypávky, bude krátkodobě deponována na pozemcích, které k tomuto účelu určí investor stavby, nebo si dohodne sám dodavatel. K dočasnému deponování je možné použít i nevyužité části staveniště.

V pravidelných intervalech budou ze stavby odstraňovány vzniklé odpady.

Zařízení staveniště bude zlikvidováno včetně odpovídajícího úklidu a případné rekultivace navazujících ploch na zpevněnou plochu parkoviště po ukončení stavby.

p) Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny

Stavba bude realizována po dvou částech. První část je prostor a autobusového obratiště a druhou částí je vlastní parkoviště. Části budou realizovány postupně a z hlediska logiky věci se jeví jako žádoucí začít prostorem parkoviště P+R.

Stavební práce budou probíhat v období 7.00-21.00 hodin, v noční době práce probíhat nebudou.

V zásadě lze výstavbu rozdělit do 5 postupných a navazujících částí:

- přípravné práce a demolice,
- přeložky IS
- zemní práce a zasakovací objekty,
- výstavba opěrných konstrukcí
- výstavba nových konstrukčních vrstev
- dokončovací práce.

Před zahájením stavebních prací je nutno spolu se správcí jednotlivých inženýrských sítí vytýčit všechna vedení inženýrských sítí a s polohou seznámit pracovníky, kteří budou provádět především zemní práce (výkopy) a ochrany sítí.

Na začátku stavebních prací bude zřízeno zařízení staveniště.

Výkopové práce v ochranném pásmu podzemních IS budou prováděny (dle požadavků jednotlivých správců IS) ručně.

Výkopové práce v oblasti kořenů budou prováděny metodou AIR SPACE.

Pro zlepšení vlastností zemní plně násypu budou nahrazeny zeminy v zemní pláni násypu vhodnější sypaninou, nebo bude zemina v aktivní zóně zlepšena chemicky v souladu se závěry IGP.

Zemní práce je nutno načasovat do období bez rizika mrazu a deště. Staveniště je nutno konfigurovat tak, aby na něm nezůstávaly louže. Práce v zemní pláni je nutno provádět rychle a sanované plně bezodkladně předávat k dokončení, tak, aby do nich nemohly zatékat srážkové vody.

Dle současných znalostí nekoliduje stavba s žádnými okolními stavbami jiných investorů.

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.

8.2 Výkresy

Vzhledem k jednoduchosti stavby nejsou součástí řešení.

8.3 Harmonogram výstavby

Vzhledem k jednoduchosti stavby nejsou součástí řešení, postup a organizaci výstavby viz kap. 8.1.p).

8.4 Schéma stavebních postupů

Vzhledem k jednoduchosti stavby nejsou součástí řešení.

8.5 Bilance zemních hmot

Výkopek bude odvezen na meziskládku zemin a předpokládá se jeho zpětné užití. Stavba s ohledem na výškový návrh bude trpět nedostatkem zemi, kterou bude nutné dovážet. Zemina bude dovezena ze skládky zemin dle možností zhotovitele. Musí jít o vhodnou zeminu v souladu se závěry IGP.

9 CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

Dešťové vody se budou zasakovat v území.

Dešťové vody budou odvedeny příčným a podélným spádem na vozovku nebo do nových uličních vpustí a budou odvedeny do zasakovacích objektů. Malé množství dešťových vod bude odvedeno do zeleně, kde zasáknou.

V Praze, květen 2022

Jakub Jánošík, Ing. Tomáš Vejražka

PPU spol. s r.o., inženýrský atelier

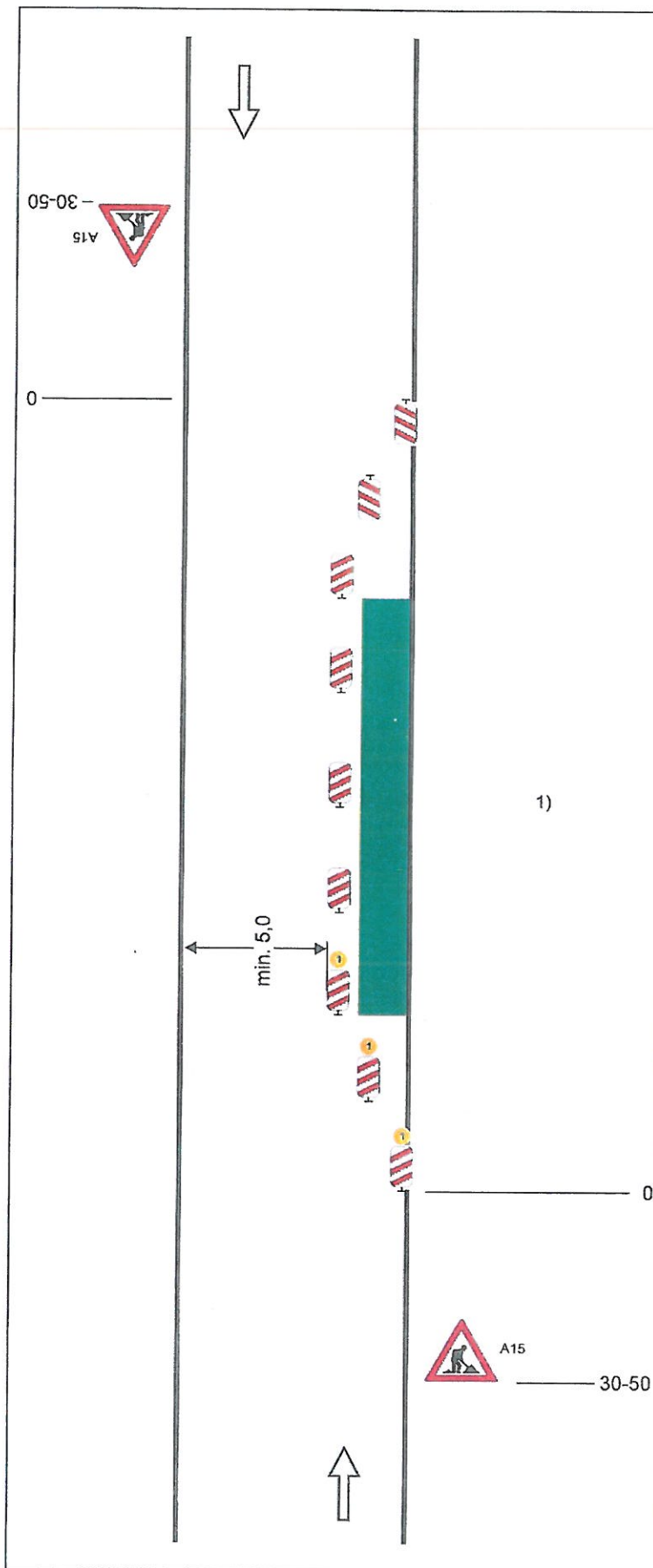


Schéma B/1

Silnice s malým dopravním zatížením nebo v dopravně zklidněné oblasti při malém zúžení.

na pracovních místech s kratší dobou trvání zpravidla bez výstražných světel

příčná uzávěra jednostrannými
směrovacími deskami

odstup podélně 1 - 2 m
příčně 0,6 - 1 m

podélná uzávěra oboustrannými
směrovacími deskami
odstup max. 10 m

příčná uzávěra jednostrannými
směrovacími deskami

odstup podélně 1 - 2 m
příčně 0,6 - 1 m

výstražná světla typu 1 na každé směrovací desce

1) užití dopravních značek a dopravních zařízení v případě souběžných parkovacích pruhů, chodníků a/nebo stezek pro cyklisty podle schémat B/16 až B/20

vzdálenosti v metrech

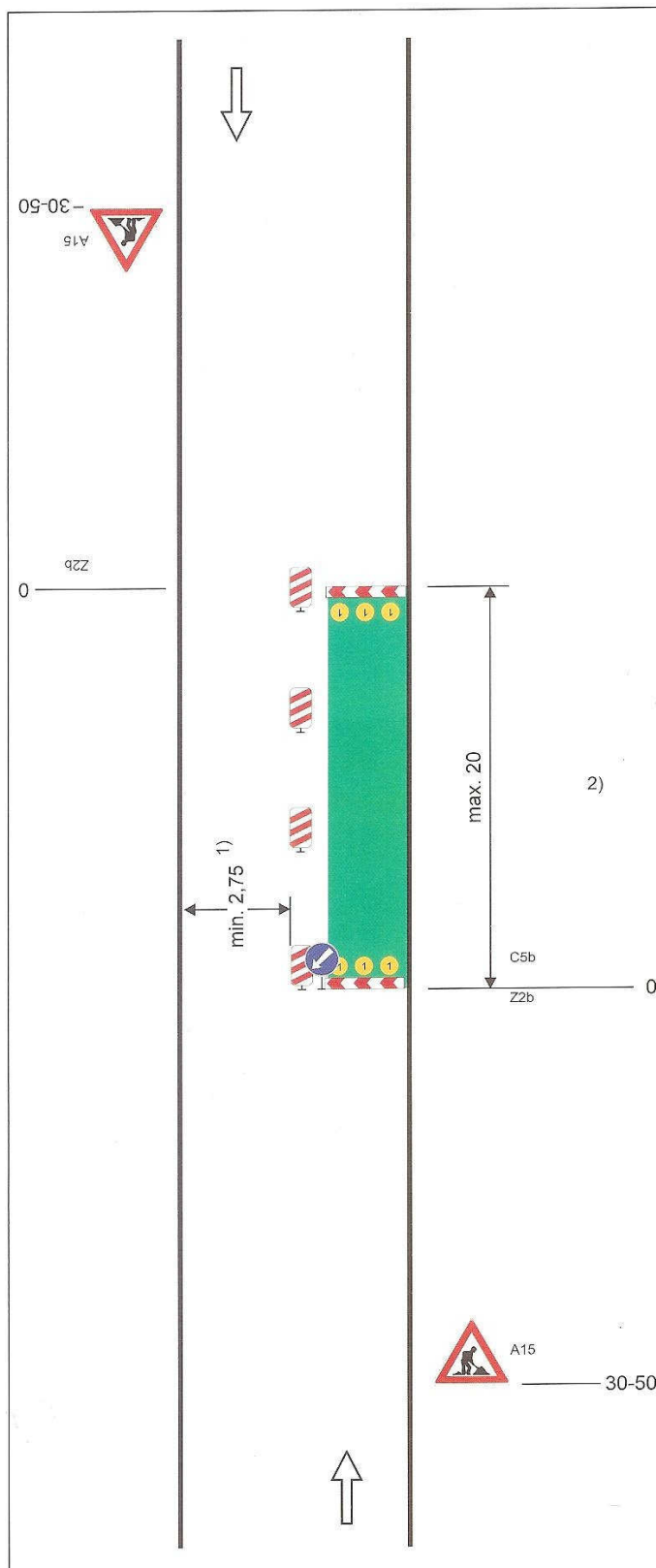


Schéma B/2

Silnice s malým dopravním zatížením nebo v dopravně zklidněné oblasti při výrazném zúžení.

na pracovních místech s kratší dobou trvání zpravidla bez výstražných světel

příčná uzávěra zábranou minimálně 3 výstražná světla typu 1

podélná uzávěra oboustrannými směrovacími deskami odstup max. 10 m

podélná uzávěra zábradlím na straně chodníku/stezky pro cyklisty

příčná uzávěra zábranou minimálně 3 výstražná světla typu 1

1) může být ve výjimečných případech menší (viz kap. B.2.2.2.)

2) užití dopravních značek a dopravních zařízení v případě souběžných parkovacích pruhů, chodníků a/nebo stezek pro cyklisty podle schémat B/16 až B/20

vzdálenosti v metrech