

A - Souhrnná technická zpráva

Název stavby: REKONSTRUKCE ULIČNÍHO PROSTORU

Oblast: Nová Hostivař, Praha 15

**Místo akce: ulice U Břehu, ulice U Potoka, ulice V Nové Hostivaři (po ulici Zápotoční),
ulice Nad Botičem, ulice Na Kozinci**

1. Popis stavby

1.1. Zdůvodnění výběru stavebního pozemku, popis současného stavu

Oblast stavby přiléhá přímo k Přírodní památce Meandry Botiče. Je včleněna do sídelního celku nazvaného Nová Hostivař, který je tvořen zástavbou rodinných domů. Celá zástavba je dopravně obsluhována soustavou místních komunikací roštového charakteru.

Projektem řešený uliční prostor je v současné době tvořen místní asfaltovou komunikací, chodníky a zelenými pásy. Ke každé parcele je zřízen samostatný zpevněný vjezd. Všechny řešené ulice mají proměnlivé šířkové uspořádání, konstrukce vozovky je vložena mezi betonové obrubníky. Povrchy vozovek jsou ve velmi špatném až havarijním stavu, lokálně jsou zřetelné velké deformace. Situace má zhoršující se tendenci. Chodníky mají různá šířková uspořádání, převažuje asfaltový povrch. Místy chodníky úplně chybí. Veškerá možná údržba komunikace a chodníků je dále neefektivní.

Celá inkriminovaná oblast je zklidněná svislým dopravním značením omezující rychlost. V průjezdných ulicích V Nové Hostivaři a Nad Botičem je doprava zklidněna dvěma, respektive jedním zpomalovacím prahem. Všechny Ulice jsou obousměrné. Do oblasti je možno vjet z ulice Hostivařská a z ulice Zápotoční.

Průjezd celou oblastí je povolen, výjimkou je slepá ulice U Potoka a zaslepení ulice U Břehu. Toto umožnění průjezdu je z hlediska kvality životního prostředí obyvatel celého území nepříznivé. Území rodinné zástavby přiléhá k Přírodnímu parku Hostivař-Záběhllice díky tomu dochází zvláště v letních měsících k nárůstu průjezdu vozidel a parkování, kdekoliv je to možné.

Ulice U Břehu kopíruje tok potoka Botiče, z její druhé strany je zástavba rodinných domů. Směrem od ulice Hostivařská ke křižovatce s ulicí U Potoka je chodník na obou stranách ulice, dále jen na jedné straně, a to na straně zástavby. Vozovka má proměnnou šířku 4,0-6,5m. Podél vozovky jsou v úseku od ulice Hostivařská až po ulici V Nové Hostivaři odstavná stání se zpevněným povrchem. Před restaurací Karolína jsou

na vozovce vyznačena podélná stání. Za křižovatkou s ulicí Na Kozinci jsou na vozovce betonové zábrany a je tedy znemožněn průjezd.

Ulice U Potoka je zaslepená a je tedy dostupná pouze z ulice U Břehu. Z obou stran ulice je zástavba rodinných domů a chodník. Vozovka má šířku 5m, na zaslepeném konci se rozšiřuje kvůli možnosti obratu popelářských vozidel. Chodník má proměnnou šířku od 2,5-3,8m. V ulici v současné době nejsou parkovací stání kvůli tomu obyvatelé používají k účelům parkování široký chodník, případně přímo vozovku.

Ulice V Nové Hostivaři propojuje ulice U Břehu, Zápotoční a Na sedlišti. Projektem řešený úsek končí napojením na již realizovanou rekonstrukci ulice Zápotoční. Na ulici V nové Hostivaři je napojena ulice Bezejmenná, která je zaslepená. Vozovka má šířku 5m, respektive 3,4m v ulici Bezejmenná. K uličnímu prostoru přiléhá zástavba rodinných domů. Chodník a zelené pásy jsou z obou stran ulice. Chodník má proměnnou šířku. Nejsou zde vyznačena parkovací stání.

Ulice Nad Botičem je v projektu řešena pouze do křižovatky s již rekonstruovanou ulicí Zápotoční. Z obou stran ulice je zástavba rodinných domů, chodník a zelené pásy. Nejsou zde žádná parkovací stání.

Ulice Na Kozinci je v projektu řešena pouze do křižovatky s již rekonstruovanou ulicí Zápotoční. Z obou stran ulice je zástavba rodinných domů, chodník a zelené pásy. Nejsou zde žádná parkovací stání.

1.2. Zhodnocení staveniště

Řešená oblast se nachází na území Hlavního města Prahy, v městské části Praha 15. Uliční prostor je ohraničen ploty rodinných domů a viladomů. Území je svažité, celá oblast je na geologicky nestabilním podloží. Byly zde zaznamenány četné propady konstrukce vozovky i chodníků.

1.3. Zásady urbanistického, architektonického a výtvarného řešení

Navržený návrh úpravy uličního prostoru respektuje technické požadavky a ráz krajiny. Vyhovuje požadavkům ochrany přírody, po dokončení zlepší životní úroveň obyvatel lokality. Po rekonstrukci dojde k přesnému vymezení ploch určených jednotlivým druhům dopravy.

1.4. zásady technického řešení

1.4.1 SO 01 – Přeložka sloupu VO

Ulice U Břehu – v úseku Hostivařská – U Potoka bude přesunut 1 sloup, v úseku mezi ulicemi V Nové Hostivaři – Nad Botičem budou přesunuty 3 sloupy, v křižovatce s ulicí Nad Botičem bude přesunut 1 sloup, v úseku mezi ulicemi Nad Botičem – Na Kozinci bude přesunut 1 sloup. Vzdálenost mezi osvětlení se nemění a nebude tedy potřeba výpočet osvětlení.

Všeobecně:

Návrh koncepce dopravního režimu vychází ze záměru, že bude oblast zklidněna svislým dopravním značením, úpravou dopravního režimu uvnitř oblasti a stavebními úpravami na vozovkách – zpomalovací prahy.

Dopravní režim v dané oblasti bude upraven tak, aby bylo zachováno napojení na nadřazenou komunikaci Hostivařská a již rekonstruovanou ulici Zápotoční, tj., z ulice Hostivařská napojení ulice U Břehu, ulice V Nové Hostivaři, Nad Botičem a Na Kozinci napojené na ulici Zápotoční. Všechny zmíněné ulice napojené na Zápotoční budou obousměrně průjezdné.

Návrh:

U Břehu:

Celá délka ulice je rozdělena křižovatkovými úseky, šířka komunikace pro vozidla je navržena jako jednotná, pouze v zaslepené části je rozdílná a to:

1. Mezikřižovatkový úsek Hostivařská – U Potoka; stávající šířka komunikace 5,00m, navrhovaná šířka 5,50m.
2. Mezikřižovatkový úsek U Potoka – V Nové Hostivaři; stávající šířka 5,00m – 6,00m, navrhovaná šířka 5,50m.
3. Mezikřižovatkový úsek V Nové Hostivaři – Nad Botičem; stávající šířka 5,00m – 5,20m, navrhovaná šířka 5,50m.
4. Mezikřižovatkový úsek Nad Botičem – Na Kozinci; stávající šířka 4,00m – 6,00m, navrhovaná šířka 5,50m.
5. Mezikřižovatkový úsek Na Kozinci – Slepé zakončení u ocelových sloupků; stávající šířka 2,50m – 4,00m, navrhovaná šířka 3,50m

U Potoka:

Jedná se o slepou ulici, šířka komunikace pro vozidla je navržena jako jednotná. Stávající šířka komunikace 5,00m – 5,25m, navrhovaná šířka 5,50m

V Nové Hostivaři:

V úseku se nachází jedna křižovatka s ulicí „bezejmenná“, šířka komunikace pro vozidla je navržena jako jednotná.

Stávající šířka komunikace 5,00m – 5,35m, navrhovaná šířka 5,50m

Nad Botičem:

Šířka komunikace pro vozidla je navržena jako jednotná.

Stávající šířka komunikace 5,00m – 5,10m, navrhovaná šířka 5,50m

Na Kozinci:

šířka komunikace pro vozidla je navržena jako jednotná.

Stávající šířka komunikace 5,00m – 5,25m, navrhovaná šířka 5,50m

Návrh rekonstrukce prostoru místní komunikace obsahuje úpravu samotné komunikace pro vozidla, komunikace pro pěší, parkovacích stání, plochy pro tříděný odpad, zeleň.

Pozemní komunikace je umístěna ve stávající stopě jízdnicích pruhů, je navržena kompletní výměna konstrukce vozovky. Nově navržená konstrukce komunikace se snaží v co největší míře kopírovat stávající výškové i směrové vedení. Dochází však ke směrové korekci, jak v úpravě směrových oblouků, tak úpravě šířky komunikace.

Chodníky pro pěší jsou navrženy podél veškerého oplocení rodinných domů. V místech kde to situace umožňuje došlo k rozšíření stávajícího stavu, většinou nad 1,75m.

Hustota a rozmístění parkovacích stání se mění v důsledku celkových úprav uličního prostoru. Parkovací stání budou na rozdíl od současného stavu s asfaltovým krytem, provedena s krytem ze zatravnovací betonové dlažby a vyznačena vodorovným dopravním značením. V ulici U Břehu jsou zachována parkovací stání v úseku mezi ulicemi Hostivařská a U Potoka. V ulicích U Potoka, V Nové Hostivaři, Nad Botičem a Na Kozinci jsou navržena podélná parkovací stání, mění se tak současný stav, kdy se k parkování využívá vozovka nebo prostor zeleně.

V ulicích U Potoka a V Nové Hostivaři je navržena plocha pro umístění kontejnerů pro tříděný odpad.

Návrh plně respektuje polohu a výškové osazení vjezdů na soukromé pozemky a k objektům. Šířka navržených vjezdů je přizpůsobena šířce vrat, v napojení na pozemní komunikaci je navrženo rozšíření.

Návrh krytu parkovacích stání vychází ze snahy o maximální zazelenění uličního prostoru, díky tomu byl navržen kryt z betonové zatravnovací dlažby. V místě mezi vozovkou a parkovacím stáním bude snížen obrubník na výšku našlápnutí 2cm. Konstrukce bude vložena mezi betonové obrubníky do betonového lože s betonovou boční opěrou.

Konstrukce vozovky bude vložena mezi betonové záhonové obrubníky 120/250/1000 uložených do betonu s betonovou boční opěrou v místech, kde navazuje na zeleň a kde jsou oplocení bez podezdívky, nebo do silničního betonového obrubníku tam, kde chodník přiléhá k vozovce. Na všech místech pro přecházení bude povrch uzpůsoben pro bezbariérový pohyb dle požadavků ČSN 73 6110 osazením standardní hmatové úpravy snížením obrubníku. Úprava na těchto místech pro přecházení je zřejmá z přílohy C.1.3 – charakteristický řez. Varovný pás má šířku 0,40 m. Snížený obrubník bude 0,02 m nad niveletou vozovky. V místě stávajícího přechodu pro pěší na začátku úpravy bude provedena kompletní úprava přechodu dle požadavků normy pro osoby s omezenou možností pohybu a orientace. Budou osazeny varovné i signální pásy a vytvořena podélná trojúhelníková rampa. Barva dlažby chodníků bude odlišena od barvy vjezdů. Rovněž hmatová dlažba bude barevně odlišena.

Při rekonstrukci uličního prostoru nedochází ke změně odtokových poměrů. Odvodňovaná plocha zůstává beze změny. Vlivem umístění prahů a při úpravě šíře

komunikace v některých částech dochází pouze k úpravě umístění uličních vpustí tak, aby byl povrch vozovky plynule odvodněn. Odtokový koeficient zůstává při navrženém podílu zpevněných a zelených ploch prakticky stejný a uvažujeme ho v hodnotě 0,55.

2. Stanovení podmínek pro přípravu stavby

2.1. Údaje o provedených průzkumech

2.1.1. Inženýrsko-geologická rešerše pro rekonstrukci komunikací

Rešerše je součástí projektové dokumentace, je zpracována v samostatné složce, autor Mgr. Voltr, firma K + K průzkum spol. s.r.o. Popis zjištěných skutečností je popsán v souhrnné zprávě.

Z rešerše vyplývá, že po případném odstranění stávající konstrukce vozovky je nutno budoucí pláň komunikace intenzivně dohutnit. Zvláštní pozornost je nutno věnovat zásypům rýh inženýrských sítí a zjištěné anomálii v podloží. Pokud by se v pláni vyskytly zeminy s trvale zvýšenou vlhkostí, která by neumožňovala dohutnění, je třeba je odstranit a nahradit vhodnější zeminou.

Geologické poměry:

Zájmové území je tvořeno zpevněnými sedimentálními horninami Barrandienského paleozoika – ordoviku, konkrétně souvrstvým letenským. Horniny skalního podkladu jsou překryty kvartérními sedimenty, jejichž mocnost se pohybuje od 0,2m do 9,0m.

Hydrogeologické poměry:

Podle hydrogeologické mapy v měřítku 1:5000 je hladina podzemní vody v předmětné lokalitě v hloubce od 2m do 8m.

2.1.2 Průzkum skladby konstrukcí vozovek

Průzkum byl proveden formou jádrových vývrtů ve staničeních, jak jsou uvedena v příloženém protokolu č.238/2007. Na vývrtech byla zjištěna skladba asfaltové konstrukce vozovky a druh podkladu.

U Břehu: obrušná vrstva provedena v jemno-hrubozrnné živičné směsi typu ACO 11. Ložnou vrstvu tvoří hrubozrnné směsi typu AC. Tloušťka asfaltové konstrukce se pohybuje v rozmezí 3,1 – 9,6 cm. Podklad živičné konstrukce tvoří vrstva ŠD.

U Potoka: obrušnou vrstvu tvoří střednězrnná živičná směs. Tloušťka živičné konstrukce se pohybuje od 3,8cm do 4,7cm. Podklad živičné konstrukce tvoří ŠD

V Nové Hostivaři: obrušnou vrstvu tvoří střednězrnná živičná směs. Tloušťka živičné konstrukce se pohybuje od 3,8cm do 4,7cm. Podklad živičné konstrukce tvoří ŠD

Nad Botičem: obrusná vrstva provedena z jemnozrnné živičné směsi s vysokým obsahem pojiva i jemných částic kameniva. Tloušťka živičné konstrukce se pohybuje od 5,5cm do 6,4cm. Podklad živičné konstrukce tvoří ŠD.

Na Kozinci: obrusná vrstva provedena z jemnozrnné živičné směsi s vysokým obsahem pojiva i jemných částic kameniva. Tloušťka živičné konstrukce se pohybuje od 5,5cm do 6,4cm. Podklad živičné konstrukce tvoří ŠD.

2.2. Údaje o ochranných pásmech a chráněných územích

V těsné blízkosti ulice U Břehu se nachází Přírodní památka (PP) „Meandry Botiče“. Ochranné pásmo této PP je v tomto případě definováno parcelními hranicemi. Stavba z části zasahuje do chráněného území Přírodní památky Meandry Botiče.

2.3. Požadavky na asanace a kácení

Stavba nemá nároky na demolice ani kácení vzrostlé zeleně. Před zahájením stavebních prací se provedena ochrana vzrostlých stromů a keřů před poškozením stavbou.

2.4. Požadavky na zábory zemědělského půdního fondu a lesního půdního fondu

Realizace stavby nezasahuje do pozemků určených k plnění funkce zemědělské nebo funkce lesa.

2.5. Územně – technické podmínky

Příjezd na stavební pozemek bude umožněn po veřejných přilehlých komunikacích Hostivařská a Zápotoční.

Dle vyjádření správců inženýrských sítí se v zájmovém území nacházejí tyto sítě: vodovodní, plynovodní a kanalizační potrubí, silové kabely firem Eltodo a Pražská energetika a místní sdělovací kabely firmy O2. Všechny sítě jsou uloženy pod chodníky a zelení, jen kanalizační a plynovodní potrubí jsou vedena pod konstrukcí vozovky s dostatečným krytím.

V předstihu zahájení prací je třeba vytyčit sítě, u kterých dojde ke střetu se stavbou, aby v jejich ochranných pásmech mohly být respektovány ochranné podmínky a další požadavky správců sítí.

3. Základní údaje o provozu, výrobním programu a technologii

3.1. Návrh řešení dopravy v klidu

Jedním z hlavních požadavků na stavbu je řešení parkovacích stání v dané lokalitě. V ulici U Břehu jsou navržena podélná a kolmá parkovací stání v celkovém počtu 17, z toho 2 pro osoby tělesně postižené. V ulici U Potoka je navrženo podélné parkovací stání v celkovém počtu 11. V ulici V Nové Hostivaři je navrženo podélné stání v celkovém počtu 15. V ulici Nad Botičem je navrženo podélné stání v celkovém počtu 8. V ulici Na Kozinci je navrženo podélné stání v celkovém počtu 5. Návrh předpokládá parkování rezidentů přímo na jejich pozemku, ke kterému je navržen vjezd.

4. Zásady zajištění požární ochrany stavby

Stavba vzhledem ke svému charakteru nevyžaduje speciální protipožární opatření. Pouze spo celou dobu výstavby musí být všude umožněn příjezd hasičské techniky pro případ zásahu ke všem objektům dotčených stavbou. Během prací nesmí dojít k poškození ani zakrytí požárních hydrantů. Stavebník (investor) je povinen nahlásit omezení průjezdnosti a všechny následné uzavírky komunikací 14 dní předem na ohlašovnu požárů - Hasičský záchranný sbor hl. m. Prahy, Sokolská 62, Praha 2. Obecně je třeba dodržet ustanovení základní zákonné normy v oblasti požární bezpečnosti - Zákon o požární ochraně 67/2001 Sb. ve znění pozdějších změn a doplňků a vyhl. č. 246/2001 Ministerstva vnitra, kterou se provádějí některá ustanovení zmíněného zákona.

5. Zajištění provozu stavby při jejím užívání

Bezpečnost stavby při provozu bude dána souladem s právními předpisy a normami.

6. Návrh řešení pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu budou provedeny bezbariérové úpravy pro přístup na chodníky. Pro tyto osoby budou vyhrazena parkovací stání rozšířená na min. 3,5m, a to v ulici U Břehu. Místa pro přecházení budou kromě bezbariérové úpravy opatřeny varovnými a signálními pásy z reliéfní dlažby, které zajistí vedení osob nevidomých a slabozrakých. Tam, kde u chodníku není přirozená vodící linie, bude vytvořena linie umělá z reliéfní dlažby.

7. Vliv Stavby na životní prostředí

Stavba nemá negativní dopad na životní prostředí

8. Ochrana stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

Pro řešenou oblast je uvažován negativní účinek pouze ve formě povodně. Úprava toku je navržena na převádění povodňových průtoků na návrhový průtok padesátileté vody.

9. Civilní ochrany

Stavbu neomezují žádné požadavky civilní ochrany.

10. Péče o bezpečnost práce a technických zařízení

Při provádění prací je nutno dodržovat předpisy týkající se požární ochrany, bezpečnosti práce a technických zařízení, zejména ust. § 3 zákona č. 309/2006 Sb. o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.

Základní požadavky na bezpečnost práce a technických zařízení při stavebních pracích budou zajištěny ve smyslu nařízení vlády č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích a ust. § 3 nařízení vlády 101/2005 Sb. o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí.

11. Organizace výstavby.

11.1. Základní řešení a zařízení staveniště

Realizace výstavby bude probíhat v úzké návaznosti na stávající zástavbu a dopravní systém v oblasti v souladu s harmonogramem celé stavby Rekonstrukce uličního prostoru.

Prostor určený pro stavbu liniového charakteru je vymezen vlastním výkopem a realizačním pruhem pro pokládku a montáž potrubí a pro realizaci výkopových prací. Pracovní pruh nebude fixně označen, bude využit jen při provádění zemních prací, povrchových úpravách a při montážních pracích. Výkopy budou ohraničeny ve vzdálenosti 1,5 m od hrany pevnými zábranami. Výkopek bude průběžně odvážen na skládku. Zásypový a trubní materiál bude dovážen na stavbu dle potřeby po provedení zemních prací. Skládky a zdroje zásypových materiálů budou určeny dodavatelem po dohodě s investorem, a to do vzdálenosti 30 km.

Pěší provoz – pěší provoz nebude stavbou narušen, pouze bude omezen. Přes výkopy budou položeny přechodové lávky, které zajistí dodavatel min. šíře 1,5 m s pevným oboustranným zábradlím.

Silniční provoz – stavba bude označena silničními značkami a v prostoru stavby bude provedena úplná uzavírka. Po celou dobu výstavby musí být zabezpečena možnost příjezdu havarijních vozů – sanitek, hasičských vozů, kuka vozů, aut pro invalidy apod.

Praha, květen, 2017

Vypracoval: Martin Karda