



Část D.1.1.a) technická zpráva

archivní číslo: 1210086c
stupeň: DSP
datum: březen 2013
investor:
JERUS a.s., Praha
zpracoval:
ing. Martin Kohout
Alena Kuželová

KARLOVY VARY, CHEBSKÁ ULICE

p.p.č. 42/1, 33/1, 32/3

ÚPRAVA ZAJIŠTĚNÍ SVAHU VEDOUCÍCH K ROZŠÍŘENÍ PARKOVACÍCH PLOCH V AREÁLU SO 12a) KOMUNIKACE A PARKOVIŠTĚ

seznam příloh:

situace – 1
charakteristický řez – 2
charakteristický řez – 3
dopravní značení - DZ

1/ úvod

V Karlových Varech, na Chebské ulici, v souvislosti s rekonstrukcí objektu v bývalém areálu Círk MVE pro nové využití, je zapotřebí zrekonstruovat i stávající pojižděné zpevněné plochy dopravního zázemí a doplnit nové. Jedná se o stávající nádvoří před objektem (orientace fasády je k východu) a z navazujících zelených ploch vznikne nová parkovací plocha.

Součástí PD je i řešení odvodnění projektovaných zpevněných ploch.

2/ vstupní podklady

Podkladem pro návrh řešení byla katastrální mapa, situační a výškopisné zaměření zájmového území a specifikace rozsahu řešení tlumočená zadavatelem.

Řešená lokalita je v současné době zaplaceným areálem, se zpevněnými plochami v částečně bezprašné úpravě před objektem a s dopravním napojením na Chebskou ulici.

Pro návrh řešení nebyl k dispozici geologický průzkum. Geologické poměry jsou stanoveny pouze odborným odhadem.

Koordinační situace je součástí souhrnného řešení stavby.

Návrh projektového řešení této dopravní části vychází z platných norem a předpisů. Mimo jiné je zde zohledněna i vyhláška č. 398/2009 Sb. Ministerstva pro místní rozvoj ze dne 5. 11. 2009 „O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb“.

Návrh projektového řešení vychází z dále uvedených platných zákonů, prováděcích vyhlášek, norem a předpisů.

Seznam použitých norem:

ČSN 736100	Názvosloví silničních komunikací
ČSN 73 6101	Projektování silnic a dálnic
ČSN 73 6102	Projektování křižovatek na silnicích
ČSN 73 6110	Projektování místních komunikací
ČSN 73 3050	Zemní práce
ČSN 73 6056	Odstavné a parkovací plochy
ČSN 30 0026	Rozměry vozidel
ČSN 01 8020	Dopravní značky na pozemních komunikacích
ČSN 01 6005	Prostorové uspořádání sítí technického vybavení
ČSN EN 12899 1	Stálé svíslé dopravní značení. Část 1: Stálé dopravní značky
ČSN EN 1436	Vodorovné dopravní značení - požadavky na dopravní značení

Platné zákony a jejich prováděcí vyhlášky, zejména:

zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,

Vyhláška č.104/1997Sb. kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích

- Vyhláška č.398/2009Sb. o obecně technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace
- zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů,
- vyhláška č. 30/2001Sb. kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č. 56/2001Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona
- vyhláška č. 341/2002Sb. o schvalování technické způsobilosti a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

Technické průvodce:

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

Cílem řešení je, v návaznosti na stavební a architektonickou část přestavby stávajících budov, navrhnout dopravní infrastrukturu, tj. zajistit dopravní obslužnost v řešené lokalitě.

3/ stručný popis řešení

• obecně

Zpevněné plochy před fasádou budou na celou svou šířku vybourány a nahrazeny novou konstrukcí v celé ploše. Rovněž plochy v zeleni budou nově zpevněny. Prostorově jsou řešené plochy nového nádvoří vymezeny stávajícím objektem na jedné straně (západní) a hranicemi parcel ve vlastnictví stavebníka (sever, jih a východ), což současně i jednoznačně vymezuje rozsah úprav.

Dopravní napojení poježděných nových zpevněných ploch je zajištěno novým dopravním napojením šířky 6 m na Chebskou ulici. Hrana vjezdového prahu je řešena v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb. s varovným pásem z reliéfní dlažby šířky 0,4 m.

Nové zpevněné plochy budou realizovány v rozsahu dle pokynů investora (s přihlédnutím k jeho budoucím aktivitám).

• technologie dopravy

Z hlediska technologie dopravy je řešený prostor nádvoří dopravně obslužen přes příjezd s nově navrženou styčnou hranou, na kterou naváže nová

konstrukce zpevněné plochy vjezdového krčku. Navazují pak již zpevněné plochy nového nádvoří, kde jsou po obvodu vymezena parkovací místa, středem je pak umožněn průjezd z přední části přimykající se k Chebské ulici (zde bude provedena pouze oprava ploch) do zadní části, kde dojde v celé ploše k novostavbě zpevněných ploch.

Nově bude, v návaznosti na Chebskou ulici, řešený prostor zaplacen na pozemkové hranici. Vzhledem k tomu, že nové oplocení zasahuje do rozhledových trojúhelníků, bude oplocení spíše symbolické o maximální výšce 0,7 m nad zem. Součástí oplocení bude i odsazená vjezdová brána. Odsazení zajistí dostatečný odstup pro zastavení prvního ranního vozidla před zavřenou bránou tak, aby toto netvořilo překážku v Chebské ulici (přes den bude brána již otevřena).

Tato projektová dokumentace vytvoří předpoklady pro zřízení celkem 32 parkovacích míst + 1 místo pro vozidlo osob ZTP.

Parkovací místa jsou navržena s kolmým stáním o hloubce 5,0 m. Parkovací stání jsou standardního rozměru (šířka viz situace), místo pro vozidlo s označením ZTP má šířku 3,5 m.

• vytýčení, situační a výškové řešení

Speciální vytýčení stávající rekonstruované plochy není nutné, neboť jednak nová plocha nahrazuje starou v původním rozsahu a jednak proto, že v situaci jsou zpevněné plochy jednoznačně okótovány (kóty jsou vztaženy k sousední budově).

Situační řešení, zejména šířkové uspořádání, je patrné z grafických příloh, tj. ze situace a ze vodorovného řezu.

Výškové řešení zpevněných ploch je rovněž zřejmé ze situace, je zpracováno formou projektových vrstevnic. Výškové kóty v rozích plochy jsou doplněny o vyznačení podélných spádů. Výškové řešení bylo předurčeno investorem, který stanovil výšku chodníku pod plus mínus nulou sousedního objektu.

V příčném směru je profil vozovky dán charakteristickým příčným řezem, pěší chodník má, až na jednu výjimku, konstantní jednostranný spád povrchu ke komunikaci (1%) v zadní části. V přední části je sklon chodníku proměnný od 3 do 2%.

• zemní práce, bourání konstrukcí

Před objektem v přední části budou stávající zpevněné plochy vybourány v celé ploše a plán srovnána tak, aby bylo možno položit zpět nové konstrukce.

Obdobně v zadní části budou zemní práce provedeny na plochách v místech současné „zeleně“ a omezí se na výkop „kufru“ pro pokládku jednotlivých nových vrstev konstrukce zpevněných ploch v požadovaném sklonu.

Konečné terénní úpravy pak zajistí dosypání a dorovnání rubové strany (za obrubníkem) zpevněné plochy vozovky. Narušený rostlý terén (výkopy, svahování) je nutno bezodkladně ozelenit, jedině tak lze zamezit zbytečnému splavování zeminy.

Případná přebytečná zemina bude odvezena na místo dle určení investora, vybourané hmoty na řízenou skládku.

4/ vzorový řez, odvodnění, osvětlení

Pojížděné zpevněné plochy v řešeném prostoru budou v bezprašném provedení s živičným krytem, vjezdový práh bude dlážděný - tloušťka dlažby 0,08 m, pochozí plochy budou dlážděné.

Pojížděné plochy budou lemovány stojatým obrubníkem, nadvýšeným 0,1 m nad vozovku, pěší chodník v místech, kde navazuje v sousedství zeleň, bude lemován záhonovým obrubníkem nadvýšeným 0,06 m.

Při realizaci je nutno jak pláň, tak i jednotlivé konstrukční vrstvy pečlivě hutnit.

Z pohledu dopravního zatížení jsou navrženy živičné plochy pro zatížení třídy IV (NÚP Do) Vozovky jsou navrženy dle schváleného „Katalogu vozovek pozemních komunikací“ (MD čj. 23978/95).

- **odvodnění**

pourchů vozovek je gravitační, podélným a příčným sklonem ke štěrbinovým troubám, nová uliční vpust' je navržena na pěším chodníku před stávajícím objektem.

„Štěrbiny“ i UV budou napojené do kanalizace, která probíhá v těsném sousedství.

- **osvětlení**

zpevněných ploch není řešeno v tomto stavebním objektu.

5/ požadavky na vybavení - dopravní značení a provozní režim

se přizpůsobí novému dopravnímu uspořádání v tomto prostoru (viz. výkresová část).

Dopravní značení (svislé i vodorovné) musí svým provedením a umístěním odpovídat příslušným požadavkům TP 65 (zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích), TP 133 (vodorovné dopravní značení) a platným pravidlům silničního provozu (zejména zákona č. 361/2000 Sb. a jeho prováděcí vyhlášce č. 30/2001 Sb.).

Vodorovné vymezení parkovacích míst bude provedeno bílou čarou na kryt ploch (bílá čára V10b tl. 0,125 m) - stání pro automobily osob ZTP včetně VDZ V10f.

6/ důsledky na životní prostředí a bezpečnost práce

Z dopravního pohledu je dopravní systém jednoduchý a přehledný bez trvalého dopadu na životní prostředí.

Dočasný dopad na životní prostředí bude při provádění vlastních stavebních prací, kdy je nutno dodržovat základní předpisy a pravidla daná platnou legislativou.

Zejména prašnost a hlučnost je nutno omezit na minimum a zbytečně neobtěžovat okolí.

Po dobu výstavby je nutno dodržovat veškeré příslušné bezpečnostní normy a předpisy (zejména celkové zajištění stavby a překopů, bude-li to nutné k zajištění přístupnosti, pak je třeba přes překopy realizovat lávky pro pěší).

I při práci v ochranném pásmu je nutno dodržet podmínky stanovené jednotlivými správci těchto zařízení.

V následném provozu je pouze nutno dodržovat základní platnou legislativu, zejména platná pravidla silničního provozu a zásady slušné jízdy a chůze.

7/ závěr

Tato dopravní část zajistí jak požadovanou dopravní obslužnost v řešené oblasti v mezích platných norem a dle požadavku investora, tak i kvalitní nové plochy s funkčním odvodněním.

• ostatní omezující podmínky

Investor při předávání staveniště dodavateli písemně předá i veškeré inženýrské sítě nacházející se v zájmovém prostoru staveniště. Sítě je nutno vytýčit nejen polohově, ale i výškově.

Po pečlivém vytýčení budou, v případě potřeby a po dohodě se správci jednotlivých kabelových sítí, tyto uloženy do chráničky.

I při práci v ochranném pásmu je nutno dodržet podmínky stanovené jednotlivými správci těchto zařízení.

Poklopy, mříže nebo zakrytí šachtic kanálů, šoupat, uzávěry všech sítí nacházejících se v zájmovém prostoru budou, v případě potřeby, výškově vyrovnány a sladěny s novým krytem komunikací.