



IDEÁLNÍ MĚSTSKÉ KOMUNIKACE

SO - 02 chodníky
SO - 03 komunikace
SO - 04 parkovací plochy
SO - 09 terénní úpravy a náhradní
výsadba

archivní číslo 1711073c

stupeň:

dokumentace DD

datum: duben 2018

investor:

Karlovarský kraj

zpracoval:

ing. Martin Kohout
Alena Kuželová

KARLOVY VARY, DVORY

AREÁL KÚ KARLOVARSKÉHO KRAJE

ROZŠÍŘENÍ KAPACITY BUDOVY C KRAJSKÉ KNIHOVNY

v rámci akce „Ochrana, zefektivnění správy, zpřístupnění a využívání knihovních
fondů Krajské knihovny Karlovy Vary“

D.6. Dopravní řešení

seznam příloh:

širší vztahy – D.6.0

situace – D.6.1

situace atria – D.6.1a

vzorový příčný řez – D.6.2

dopravní značení – D.6.DZ

typový výkres

– vjezd na sousední pozemek – V

1/ úvod a napojení na stávající dopravní infrastrukturu

Zájmová lokalita leží na západním okraji města v místní části Dvory. Upravované a doplňované parkovací plochy leží severozápadně od Závodní ulice a severovýchodně od budovy „C“ krajského úřadu.

Důvodem stavebních úprav je stavba budovy depozitáře krajské knihovny, která zasahuje do stávajících parkovacích ploch. Ty se musí posunout stranou a uvolnit tak místo pro stavbu zmíněné knihovny. Nově zde budou provedeny parkovací plochy nahrazující zrušené a další nové doplňující potřebné kapacity.

Dopravně se tato parkoviště a příjezd ke knihovně napojuje na stávající dopravní systém areálu Krajského úřadu Karlovarského kraje (a dalších objektů), bude „pouze“ prostorově modifikován.

Z pohledu širších vztahů pak dopravně tento komunikační systém navazuje na Závodní ulici a dále pak na dopravní systém města.

2/ vstupní podklady a řešení z hlediska přístupu a užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Podkladem pro návrh řešení byla katastrální mapa, pochůzka v terénu, polohopisné a výškopisné zaměření zájmového území.

Jako projektový předstupeň sloužila PD v úrovni ke stavebnímu řízení.

Dle členění dokumentace dané investorem se jedná o výše zmíněnou objektovou skladbu s tím, že jednotlivé stavení objekty se prolínají, proto jsou touto dokumentací spojeny do ucelené projektové dokumentace, což je přehlednější.

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

Návrh projektového řešení této dopravní části vychází z platných norem a předpisů.

Z hlediska prostupnosti řešeného prostoru pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace je zde zohledněna i vyhláška č. 398/2009 o technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb (varovné pásy šířky 0,4 m a bezbariérové křížení s vjezdy na parkoviště viz situace).

3/ popis inženýrského objektu, jeho funkčnost a technické řešení

• obecně

Cílem investora je v této stavební etapě navrhnout upravený systém parkovacích ploch v předpolí nového objektu depozitáře Krajské knihovny (navazujícího na budovu „C“).

Parkovací plochy budou zachovávat stejné návrhové kategorie komunikace, konstrukce a optický vzhled krytů atd., jako v již zrealizované části.

Tato dílčí projektová dokumentace (D.6. Dopravní řešení) řeší dopravní část v úrovni a podrobnostech dokumentace k provedení stavby.

- **technologie dopravy**

Z dopravní propojky „D“ (viz základní komunikační systém pro zajištění dopravní obsluhy jak areálu krajského úřadu, tak i přidružených správních budov jiných úřadů nebo institucí) je přes chodníkový přejezd navržen přímý přístup na stávající, nebo nová parkoviště.

Z původní přístupové komunikace vznikne tzv. „zbytkové“ parkoviště pouze s šesti parkovacími místy. Původní přístupová komunikace se posune mimo půdorys nové budovy krajské knihovny a bude i nadále budovu lemovat tak, jak to bylo předtím, tj. podél fasády, ale v nové poloze. Tato odsunutá komunikace zajistí přístup jak do nové budovy knihovny, tak i na stávající a novou parkovací plochu v parkovacím pruhu s kolmými parkovacími stáními.

Parkovací stání na samostatných parkovištích jsou pravoúhlého parkovacího systému o základních rozměrech 5,0 x 2,5 m (4 stání pro vozidla s označením ZTP o základních normových rozměrech 5,0 x 3,5 m), středová obslužná komunikace má vozovku v základní šířce 6,0 m. Parkovací pruh přilehlý krajské knihovně má celkovou šířku 6 m, přilehlá vozovka pak 6,5 m.

- **vytýčení, situační a výškové řešení**

Vytýčení komunikace a parkoviště je dáno tečnovým polygonem s vrcholovými body v souřadnicích systému JTSK (viz souřadnice vrcholových bodů v osách- vyznačeno v grafických přílohách). Situace je doplněna dalšími pomocnými kótami.

Situační řešení, zejména šířkové uspořádání parkovací plochy, je patrné ze situace a ze vzorového řezu.

Projektovou dokumentací je navrženo další souběžné parkoviště oddělené od stávajícího 2 m širokým pásem zeleně, přičemž středová vozovka je 6 m široká a po obou stranách je lemována oboustrannými kolmými parkovacími pruhy šířky 5 m.

Výškové řešení parkovacích ploch je přizpůsobeno jak stávajícím zachovávaným vozovkám, tak i výškovému osazení budovy knihovny, ale i původnímu terénu a je zpracováno formou projektových vrstevnic.

Parkovací plochy jsou výškově v daných stísněných poměrech navrženy tak, aby bylo zajištěno funkční odvodnění (viz projektové vrstevnice).

- **zemní práce a bourání konstrukcí**

Zemní práce pro příjezd i parkoviště budou minimální, neboť nová konstrukce sleduje stávající terén zhruba ve stejné výškové úrovni (výkop bude pouze pro konstrukci plochy vozovek zpevněných ploch, ornice bude snímána v rámci stavby SO 01 pro celé staveniště. Dále budou provedeny nutné minimální násypy pro konstrukce nových zpevněných ploch.

Z pohledu bourání konstrukcí bude odstraněna část stávající živičné plochy v místě stávajících parkovišť a z důvodů zajištění výškových návazností bude rozebrána i část zpevněných ploch stávajícího parkoviště (dlážděné plochy). Sejmutá betonová dlažba bude očištěna a opětovně využita. Tam, kde to z důvodů barevnosti nebo kvality nebude možné, bude po očištění odvezena na místo dle určení investora, v případě nevyužití na skládku. Podkladní vrstvy kameniva pod stávajícími komunikacemi budou z cca 70% opětovně použity pro doplňované vrstvy zakládaných ploch.

Po skončení stavebních prací budou nezpevněné plochy ohumusovány a osety travním semenem.

Nově zde budou (v rámci objektu SO-09 terénní úpravy a náhradní výsadba) vysazeny i stromy. Jedná se o 8 kusů stromů:

- *Prunus subhirtella* "Autumnalis" - bílá 16-18 cm (třešeň)
- „Autumnalis Rosea” - růžová 16-18 cm (alternativa třešeň)

4/ údaje o materiálech - vzorový řez, odvodnění, osvětlení

- **vzorový řez**

Skladba jednotlivých konstrukcí vozovky, parkovacích a pěších ploch je patrná z grafických příloh. Při realizaci je nutno jak plán, tak i jednotlivé konstrukční vrstvy pečlivě hutnit.

Z pohledu dopravního zatížení jsou nové konstrukce vozovky a parkovací plochy navrženy pro zatížení třídy V (NÚP D2). Konstrukce jsou navrženy dle schváleného "Katalogu vozovek pozemních komunikací" (MD čj. 23978/95) a doplněny oproti konstrukci sousedících již realizovaných ploch o vložení netkané geotextilie (300g/m²).

Chodník bude oproti přilehlé vozovce nebo zpevněné ploše nadvýšen o 0,1m. Silniční obrubníky navazovat na stávající řešení, které se osvědčilo při parkování osobních vozidel (při výšce 15cm dochází k nárazu spoilerem).

V místě vjezdů na parkoviště či k objektu bude bezbariérově plynule přecházet do úrovně těchto vjezdů (viz typový výkres, chodník vždy vyklesá z 0,1 m na 0,05 m nadvýšení nad vozovkou). Příčně vedené pěší trasy budou provedeny s bezbariérovým přechodem do úrovně pojezdných částí.

Všechny nové vjezdy budou mít podobu chodníkového přejezdu, nájezd bude řešen obrubníkem nadvýšeným 0,05 m nad komunikací.

Rubová strana vjezdů bude vymezena zapuštěným záhonovým obrubníkem uloženým do betonu.

Komunikace z betonové zámkové dlažby 25/25/8cm a parkovací plochy z asfaltobetonu budou lemovány stojatým betonovým obrubníkem nadvýšeným 0,1m nad vozovku, uloženým do betonového lože.

- silniční obrubník 30/15/100 cm s vymezovacím nálitkem, který zaručuje spáru mezi obrubníky 3 mm (max. 5 mm)

- spáry nebudou maltovány

- pro vjezd na parkoviště je použit silniční obrubník nájezdový 15/15/100 cm

- plynulý přechod mezi silničním obrubníkem a nájezdovým obrubníkem vytvořen přechodovým obrubníkem 15/15-20/100 cm

- dělení obrubníků bude provedeno řezáním kotouče

- na oblouky menšího poloměru bude použito typových prefabrikátů.

Pěší chodník bude lemován záhonovým obrubníkem 20/50/100 mm do betonového lože, nadvýšený 0,06 m nad chodníkem.

Obrubníky budou uloženy do lože z betonu prostého (C12/15).

- **odvodnění**

parkoviště bude gravitační, tj. podélným a příčným sklonem do uličních vpustí a šterbinových trub dešťové kanalizace (podzemní část a uliční vpusti podrobněji řeší část vodohospodářská).

Spádové poměry jsou dosti stísněné, proto je nutno stavební práce provádět pečlivě a dbát na dodržení předepsaných sklonů povrchů zpevněných ploch. Minimální sklony jsou vyznačeny ve výkresu D.6.1. V hřebenu rozvodí se stejnými výškami je sklon spádu vždy zajištěn. Projektová dokumentace toto řeší formou projektových vrstevnic.

- **osvětlení**

je řešeno v samostatném stavebním objektu SO 010 této stavby. Je navrženo přemístění stávajících stožárů lamp s doplněním o 1 světelný bod.

5/ požadavky na vybavení - dopravní značení apod.

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

Svislé dopravní značky musí svým provedením a umístěním odpovídat příslušným požadavkům ČSN 01 8020 (Dopravní značky na pozemních komunikacích) a platným zákonům (zákon 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění prováděcí vyhlášky).

Oddělení jednotlivých parkovacích stání bude použitím barvy - nástřiku na živichý povrch.

Dopravní značka IP 12 (se symbolem 01) bude osazena včetně nastříkaného vodorovného symbolu V 10f.

Na vjezd do prostoru parkovišť bude osazena svislá dopravní značka IP 11a (parkoviště), která mimo jiné upozorňuje řidiče, že vjíždějí do speciálního dopravního prostoru, kde se po vozovce budou pochybovat chodci a při vyjíždění zpět na hlavní silnici musí dát přednost všem vozidlům, která po ní projíždějí.

Celkem budou doplněny 3 dopravní značky a 3 ks budou přemístěny.

6/ důsledky na životní prostředí a bezpečnost práce

Z dopravního pohledu je dopravní systém jednoduchý a přehledný bez trvalého dopadu na životní prostředí, s výjimkou provádění vlastních stavebních prací. Při provádění stavebních prací je nutno dodržovat základní předpisy a pravidla daná platnou legislativou. Na základě požadavku ČILZ – MZ byly povrchy parkovacích stání s možností úkapu olejů upraveny jako nepropustné – se živichým povrchem s odvodněním přes lapol.

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. Zásady provádění a organizace stavby jsou zahrnuty v příloze F.

7/ závěr

Tato dopravní část je vyvolána stavbou budovy depozitáře knihovny, kdy zrušené parkovací plochy a přístupovou komunikaci nahradí a dále pak doplní stávající parkovací kapacity v řešené oblasti.

„Standardy technického řešení“ pro komunikace požadované KÚ KK byly zpracovány do projektové dokumentace.

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 128991	Stálé svislé 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. 398/2009 o technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

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 100 Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích
TP 117 Zásady pro informační orientační značení na pozemních
 komunikacích
TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních
 komunikacích
-
-