



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). Sejmутá 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 - vodorovný řez, odvodnění, osvětlení

- **vodorovný 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 pojezdových 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 asfaltbetonu 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 8020¹⁾ (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 živý 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 živým povrchem s odvodněním přes lapol.

Zejména prašnost a hluk 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).

¹⁾Dle zákona o zadávání veřejných zakázek č. 134/2016 Sb. § 90 odstavec (3) zadavatel umožňuje nabídnout rovnocenné řešení

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 norem¹⁾:

ČSN 736100	Názvosloví silničních komunikací ¹⁾
ČSN 73 6101	Projektování silnic a dálnic ¹⁾
ČSN 73 6102	Projektování křižovatek na silnicích ¹⁾
ČSN 73 6110	Projektování místních komunikací ¹⁾
ČSN 73 3050	Zemní práce ¹⁾
ČSN 73 6056	Odstavné a parkovací plochy ¹⁾
ČSN 30 0026	Rozměry vozidel ¹⁾
ČSN 01 8020	Dopravní značky na pozemních komunikacích ¹⁾
ČSN 01 6005	Prostorové uspořádání sítí technického vybavení ¹⁾
ČSN EN 128991	Stálé svislé dopravní značení. Část 1: Stálé dopravní značky, ¹⁾
ČSN EN 1436	Vodorovné dopravní značení - požadavky na dopravní značení ¹⁾

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

¹⁾Dle zákona o zadávání veřejných zakázek č. 134/2016 Sb. § 90 odstavec (3) zadavatel umožňuje nabídnout rovnocenné řešení

Technické průvodce:

TP 65	Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích, ¹⁾
TP 66	Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích, ¹⁾
TP 85	Zpomalovací prahy, ¹⁾
TP 100	Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích ¹⁾
TP 117	Zásady pro informační orientační značení na pozemních komunikacích ¹⁾
TP 133	Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích ¹⁾

¹⁾Dle zákona o zadávání veřejných zakázek č. 134/2016 Sb. § 90 odstavec (3) zadavatel umožňuje nabídnout rovnocenné řešení