



archivní číslo: 1203031

stupeň: TP

datum: leden 2012

objednal:

MM KV-OT

zpracoval:

ing. Martin Kohout



KARLOVY VARY, TUHNICE

SLÁDKOVA ULICE

Úprava dopravního režimu

seznam příloh:

- širší vztahy - 0
- situace - 1
- charakteristický řez - 2
- Dopravní značení - stav - 3a
- Dopravní značení - návrh - 3b
- Trajektorie - TR 4
- Vzorový řez - 5
- Místo pro přecházení - P6
- Stavební úprava, vymezení
- Podélného parkovacího pruhu - P8

Posouzení vhodnosti zeminy
aktivní zóny vozovky

Fotodokumentace

Vyjádření DI PČR KV

1/ úvod

Výše zmíněná ulice již dlouho volá minimálně po opravě, která by byla spojena s legalizací parkování.

V rámci této opravy musí dojít i k úpravě prostorů křižovatek tak, aby změna dopravního režimu (zjednosměrnění) této ulice vedla nejen k legalizaci a posílení možností parkování v dané oblasti, ale hlavně, aby byly normově vymezeny parkovací zálivy a zkvalitnilo se odvodnění.

2/ vstupní podklady a cíle řešení

Podkladem pro návrh řešení byla katastrální mapa, podklady z TM města, vlastní orientační doměření zájmového území, dále pak specifikace rozsahu řešení tlumočená zadavatelem.

Cílem návrhu je stanovení takového dopravního režimu, který zajistí optimální využití z hlediska posílení nabídky v oblasti dopravy v klidu a stavební úprava, která zajistí legalizaci parkování v duchu současné legislativy.

3/ popis inženýrského objektu, jeho funkčnost a technické řešení

• technologie dopravy

Nový dopravní režim, zjednosměrnění, zajistí legalizaci parkovacích míst v řešené ulici a to tak, že budou využity obě strany ulice.

Navržené řešení přinese zhruba dvojnásobek parkovacích míst oproti současnému stavu. Fyzický rozdíl nebude ale tak markantní, což je dáno současným tolerováním stávajícího stání a to i na úkor platných předpisů, které jednoznačně vymezují pravidla pro zastavení a stání vozidel.

V důsledku zjednosměrnění Sládkovy ulice bude nutno zjednosměrnit i ulici Myslbekovu a část ulice Vrázova.

• vytýčení, situační a výškové řešení

Dopravní řešení je ve své podstatě jednoduché a je jednoznačně patrné z grafických příloh.

Křižovatky budou stavebně upraveny do navržené podoby (stavební úpravou budou vymezeny konce parkovacích pruhů a místa pro přecházení).

Takováto oprava „opticky“ daný prostor „zvedne“, zjednosměrnění zajistí žádoucí možnosti legálního parkování při okraji vozovky. Zároveň bude minimálně narušen kořenový systém stávající zeleně, ta bude na základě požadavku jejího správce plně zachována ve stávající podobě (přísná vstupní

podmínka) a příštích několik let bude možno Sládkovu ulici dále dopravně využívat.

Stávající vjezdy je nutno respektovat. Vjezd bude navíc zdůrazněn i orientačním vodorovným dopravním značením (žlutá klikatá čára V 12a).

Polohové vytýčení a výškové řešení měněných dopravních ploch vychází ze stávajícího stavu a de facto je odvozeno z výškové úrovně chodníků (obrubníky budou vybourány a opětovně osazeny do roviny tak, aby vymezily stávající hranu chodníku), vozovka bude navazovat s nášlapem min. 0,1 m, mezilehlý rigol musí být řešen ve spádu k uliční vpusti tak, jak je patrné z grafických příloh.

Ze vzorového řezu je patrné, že vozovka bude, tak jako doposud, se střechovitým příčným sklonem, který usnadní řešení odvodnění, sklony v rozpětí 1-3%.

Podélný spád je dán spádem řešené ulice.

Stávající vjezdy je nutno respektovat. Vjezd bude navíc zdůrazněn i orientačním vodorovným dopravním značením (žlutá klikatá čára V 12a).

Konce chodníků nebo pěších tras jsou řešeny vždy bezbariérově maximálním sklonem přechodového klínu v poměru 1:12, tj. cca 8,3%.

• zemní práce a bourání konstrukcí

klasické zemní práce v daném prostoru nejsou.

Bourání konstrukcí je naopak v celém řešeném prostoru na plnou šířku vozovek a hrany chodníku.

Živičný kryt chodníku bude říznut v nové linii rubu obrubníků (viz. grafické přílohy) a obrubník spolu s odříznutou částí chodníku bude vybourán (obrubník bude očištěn a opětovně zpětně použit a osazen v nové poloze).

Obdobně budou vybourány pojižděné konstrukce vozovek (dlažební kostky budou po vybourání očištěny a rovněž opětovně zabudovány do rigolu).

Případná přebytečná zemina a vybourané hmoty budou odvezeny na místo dle určení investora.

Pro kvalitní provedení konstrukcí vozovek z hlediska únosnosti a dlouhodobé životnosti je nutno mít homogenní, dostatečně únosnou a nezavodněnou pláň. V našem případě je nutno prověřit stav po odebrání stávajících vozovek a v duchu doporučení zkvalitnit únosnost pláně s využitím geotextilií, které by zlepšily únosnost pláně nebo zpevněním aktivní zóny tak, jak je popsáno ve vzorovém řezu!

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

• vzorový řez

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

Z pohledu dopravního zatížení jsou živičné vozovky navrženy pro zatížení třídy IV (NÚP D0). Vozovky jsou navrženy dle schváleného "Katalogu vozovek pozemních komunikací" (MD čj. 23978/95).

Skladba konstrukce nově realizovaných dlážděných rigolů je rovněž patrná ze vzorového příčného řezu.

• odvodnění

povrchů zpevněných ploch je zachováno v principu stávající, tj. gravitační podélným a příčným sklonem do uličních vpustí dešťové kanalizace.

Rigol je nutno provést tak, aby nejen odváděl srážkovou vodu, ale aby prošel okolo stromů, které je nutno zachovat.

• osvětlení

vozovek a chodníků není předmětem řešení této stavby.

5/ požadavky na vybavení - dopravní značení a provozní režim

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

Svislé dopravní značky a vodorovné dopravní značení musí svým provedením a umístěním odpovídat příslušným požadavkům TP 65 – Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích a platným pravidlům silničního provozu (tj. zejména vyhl. 30/2001 Sb. ve znění pozdějších změn a doplňků).

Dopravní značky musí být vyrobeny schváleným výrobcem a musí splňovat retroreflexní vlastnosti minimálně třídy 1.

Pro provoz v areálu a na vlastním parkovišti platí obecná pravidla o provozu na pozemních komunikacích a řidiči i pěší se jimi musí řídit, což by se mělo promítnout do provozního řádu celého areálu.

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.

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.

• ostatní podmiňující podmínky

Po stavební stránce je pouze nutno klást zvýšený důraz na průzkum homogenity podloží a důsledně oddrénovat spodní vodu, která je největším otazníkem z pohledu kvalitního provedení konstrukce komunikací!

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

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

Poklopy, mříže nebo zakrytí šachtic kanálů, šoupat, uzávěrů všech sítí nacházejících se v zájmovém prostoru budou výškově vyrovnány a sladěny s novým krytem komunikací, chodníků nebo zelených ploch. Podrobnější podmínky určí jednotliví správci sítí při vytyčování a předávání.

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 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.369/2001Sb. 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 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