



# Technická zpráva

dle vyhl. 146/2009Sb.

## a) Identifikační údaje objektu:

Název stavby:	<b>Parkovací objekt Třinec – sídliště Sosna</b> <b>SO 101 KOMUNIKACE</b>
Stupeň dokumentace:	<b>DÚR+DSP</b>
Místo stavby:	k.ú. Dolní Líštná č. 561/5, 561/6, 561/8, 516/12
Stavebník:	Statutární město Třinec, Jablunkovská 160, 739 61 Třinec IČ 60781688, DIČ CZ60781688
Projektant:	DELTA Třinec, s.r.o., 1. máje, 500, 739 61 Třinec, IČ 60778288, DIČ CZ 60778288
Autorizované osoby:	Ing. Zbigniew Fukala, v seznamu autorizovaných osob ČKAIT č.1100470, autorizovaný technik v oboru dopravní stavby – nekolejová doprava
Vypracoval:	ing. Zbigniew Fukala

**b) stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení**

Nový parkovací objekt je navrhován pro rezidentní parkování. Jedná se tedy o parkovací objekt s placenými parkovacími stáními, kde majitel parkovacího stání bude vybaven dálkovým ovládáním na otevírání vjezdových vrat. Jelikož se jedná o parkovací objekt pro rezidentní parkování, jednotlivá podlaží nejdou veřejně přístupné.

Navržené komunikace a komunikace rekonstruované (stávající křižovatka a část stávajících chodníků) tvoří samostatný stavební objekt SO 101. V rámci tohoto objektu jsou řešené samostatné vjezdy do jednotlivých podlaží parkovacího objektu, přístupové chodníky u jednotlivých vjezdů, úprava stávající křižovatky ul. Sosnové se spojnicí ul. Kaštanové a ul. Sosnové na minikruhovou křižovatku včetně úprav přilehlých chodníků.

Vjezdy do 1.PP, 1.NP a 2.NP jsou řešené jako samostatné vjezdy pro každé podlaží. Je to určeno samotným umístěním parkovacího domu (v místě stávajícího parkoviště pod opěrnou stěnou) a výškovým průběhem hlavní příjezdové komunikace na sídliště Sosna (6-10%), z níž jsou navržené vjezdy do 1.NP a 2. NP.

Vjezd do 1. PP je v místě vjezdu na stávající parkoviště ze strany objektu pošty ze stávající příjezdové účelové komunikace k manipulační ploše za zmíněnou poštu. Vjezd je obousměrný šířky 5,3m s přilehlým chodníkem š 1,5m. Povrch sjezdu je betonový. Chodník pak ze zámkové dlažby.

Vjezd do 1. NP je z hlavní příjezdové komunikace v pravé části parkovacího objektu (pohled od cesty), je obousměrný, po obou stranách s chodníkem. Šířka vjezdu je 6,5m s jízdními pruhy 3,25m. Šířka chodníku je 2m. Povrch tvoří asfaltový koberec, chodník je ze zámkové dlažby.

Vjezd do 2. NP je rovněž z hlavní příjezdové komunikace, avšak na levé straně parkovacího objektu (pohled od cesty). Vjezd je šířky 6,5m a je obousměrný s šířkou jednoho jízdního pruhu 3,25m. Jelikož parkovací objekt je situován cca 3m od stávající opěrné zdi, prostor mezi vstupem do 2.NP a opěrnou stěnou je překlenut ocelovou rampou osazenou na stávající opěrné stěně a kotvené do nosných sloupů parkovacího domu. Povrch vjezdu tvoří v části na rostlém terénu asfaltový koberec, v části přemostující prostor mezi opěrnou stěnou a parkovacím objektem pak betonová deska. Součástí vjezdu je i plošina pro chodce navazující na chodník. Plošina je šířky 1,2m, chodník 1,5-2m.

**c) Vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci (dopravní údaje, geotechnický průzkum atd.)**

V rámci předprojektovní přípravy bylo provedeno výškopisné a polohopisné zaměření zájmového území. Výškový systém je Balt po vyrovnání, souřadnice jsou v JTSK.

V lokalitě byl také proveden HG průzkum firmou GEOoffice s.r.o. formou 2 průzkumných vrtů do hloubky 3-5m.

Na základě zjištěných poznatků, které jsou podrobně rozpracovány v textové části výše uvedeného průzkumu, je možno zájmové území považovat za oblast se složitými základovými poměry.

V případě plošného založení komunikací do jílovitých zemín GT 2, je vhodné provést pod základovou spárou hutněný šterkopískový polštář nebo výměnu nevhodných vrstev. Výměna podloží je také nezbytná v případě zastižení organických poloh GT3. Dále je nutné kalkulovat s možným dočasným stykem vody a podzemních stavebních konstrukcí v důsledku příronu vod z atmosférických srážek či z tajícího sněhu do stavebního výkopu. Jílovité zeminy v zájmovém území jsou velice slabě propustné, namrzavé až nebezpečně namrzavé, vysoce vzlinavé a při napojení vodou jsou nestabilní a rozbřídavé. Únosnost zemní pláň se doporučuje kontrolovat statickou zatěžovací zkouškou kruhovou deskou, ze které by měl vzejít minimální



modul deformace z druhého zatěžovacího cyklu  $E_{\text{def},2} = 45 \text{ MPa}$  pro vozidlové komunikace a  $E_{\text{def},2} = 30 \text{ MPa}$  pro chodníky.

#### d) vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby

Navržené komunikace v podobě vjezdů do jednotlivých podlaží parkovacího objektu, úprava stávající křižovatky a chodníky jsou součástí stavby parkovacího objektu a tvoří jeden samostatný stavební objekt SO 101 Komunikace.

Součástí stavby jsou tyto samostatné objekty:

- SO 01 Parkovací objekt
- SO 02 Přeložka jednotné kanalizace
- SO 101 Komunikace
- SO 03 Přípojka NN – řeší ČEZ

Navržené vjezdy do 1. NP a 2. NP jsou dopravními prvky spojujícími tato podlaží parkovacího objektu s hlavní příjezdovou komunikací na sídliště Sosna, která tvoří spojnici mezi ul. Kaštanovou s ul. Sosnovou. Vjezd do 1. PP propojuje předmětné podlaží s účelovou komunikací k manipulační ploše za budovou pošty. Součástí vjezdů jsou i přilehlé chodníky, které jsou přivedené až k fasádě parkovacího domu s instalovanými únikovými požárními dveřmi.

U vjezdu do 1. PP je navržen odvodňovací žlab DN 100 napojený na novou větev dešťové kanalizace ukončené záchytnou jímkou.

Upravovaná stávající křižovatka tvoří část SO 101, která nemá přímou návaznost na parkovací objekt. Součástí upravované křižovatky jsou i přilehlé nové chodníky a chodníky stávající, které budou rekonstruované v nejnutnější míře.

Pod částí nového chodníku na východní straně křižovatky a pod vjezdem do 1. NP je navrženo kanalizační potrubí DN 300, které je součástí stavebního objektu SO 02.

#### e) návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů

##### Dopravní řešení

Parkovací objekt je určen pro rezidentní parkování osobních vozidel délky do 5m. Objekt je situován mezi ul. Kaštanovou a ul. Sosnovou v místě, ve kterém je v současné době parkoviště pro 35 osobních vozidel. Parkoviště je na severovýchodní straně ohraničeno opěrnou stěnou, která tvoří stabilizační konstrukci svahu s hlavní příjezdovou dvoupruhovou komunikací na sídliště Sosna. Parkovací objekt, respektive jeho 1.NP a 2. NP, je dopravně napojen navrženými vjezdy na zmíněnou komunikaci. Vjezd do 1. PP propojuje předmětné podlaží s účelovou komunikací k manipulační ploše za budovou pošty.

Svým šířkovým uspořádáním jsou vjezdy určeny pro obousměrný provoz.

##### Vjezd do 1. NP

Vjezd je navržen v severovýchodní fasádě objektu, na jeho pravé straně pohledem z ul. Kaštanové. Šířka vjezdu je 6,5m s šířkou jednotlivých jízdních pruhů 3,25m (mezi obrubníky). Lemování je silniční obrubou 15/25. Vjezd bude zřízen na násypu z netříděné strusky.

Na levé i pravé straně vjezdu je navržen chodník šířky 2m. Chodník na pravé straně ve směru výjezdu je přiveden až k fasádě parkovacího objektu s evakuačními dveřmi. Na protilehlé straně chodník začíná cca 3,5m od fasády. Oba chodníky dále pokračují ke vjezdu do 2. NP respektive k rekonstruované křižovatce.

Vnitřní obrubníky vjezdu při napojení na stávající komunikaci jsou osazené do oblouků s poloměrem  $R=3\text{m}$  pro levou obrubu (z pohledu vozidla vyjíždějícího z parkovacího objektu) respektive  $R=7\text{m}$  (soulad s ČSN 736110) u obruby na protilehlé straně vjezdu. U poloměru



$R=3m$  je průjezdnost doložena vlečnou křivkou vyjíždějícího osobního vozidla. Obruby jsou vyzdvižené na +12cm nad přílehlou vozovku. V místě pro přecházení a v úseku k evakuačním dveřím je obruba snížena na +2cm nad úroveň přílehlé vozovky. Chodníky jsou ohraničené obrubou 10/25 s horní hranou +6cm nad úroveň chodníku.

Z pohledu výškového uspořádání je vjezd v počáteční délce 1,5m od fasády parkovacího domu v jednotném sklonu -2%. Následně, vlivem podélného sklonu -10% okraje hlavní komunikace, na kterou je vjezd napojen dochází k postupnému překlápění z počátečního příčného sklonu 0% až na zmíněných 10%. V podélném směru u obrubníků vjezdu je sklon od +6,7% u pravé obruby ve směru výjezdu po -8,5% u levé obruby ve stejném směru. Napojení na stávající komunikaci je přes nájezdový obrubník 15/15. Chodníky jsou příčně spádovány 2% k přílehlému vjezdu, respektive komunikaci.

U výjezdu na hlavní komunikaci, která je v místě napojení v oblouku s poloměrem  $R=30m$  není možné dodržet požadovaný rozhled vlevo ze strany řidiče, jelikož do rozhledového pole zasahuje i plocha mrtvého úhlu zpětného zrcátka na levé straně řidiče, a to z důvodu příliš malého úhlu křížení osy výjezdu s osou hl. komunikace, který je  $66^\circ$  (ČSN 736102 uvádí min.  $75^\circ$ ). Návrh způsobu napojení vjezdu z důvodu velmi stísňených směrových a výškových poměrů v dané lokalitě není možné. Nelze ani upravit zmíněný úhel napojení vjezdu na hlavní komunikaci. Místní poměry neumožňují ani úpravu prostoru napojení na hlavní komunikaci za účelem umístění zastíněné plochy mrtvého úhlu mimo rozhledové pole vlevo od řidiče. *K teoretickému zlepšení dané situace by mohlo dojít velmi nákladnou, několika miliónovou investicí, v podobě směrové i výškové úpravy celé hlavní příjezdové komunikace na sídliště Sosna, a to v úseku od stykové křižovatky s ul. Kaštanovou po napojení na ul. Sosnovou.*

Z výše uvedených důvodů je na protilehlé straně hlavní komunikace naproti výjezdu z 1.NP navrženo vyhrívané silniční odrazové zrcadlo 600x800mm, které zajistí potřebný rozhled vlevo řidiči vyjíždějícímu z 1. NP parkovacího domu.

### Vjezd do 2. NP

Tento vjezd je navržen obdobně jako vjezd do 1.NP v severovýchodní fasádě objektu, avšak na jeho levé straně pohledem z ul. Kaštanové. Šířka vjezdu je obdobná, tj. 6,5m s šířkou jednotlivých jízdních pruhů 3,25m.

Jelikož parkovací objekt, a tím i samotný vjezd, je odsazen od stávající opěrné stěny cca 3m, je vjezd do 2. NP navržen jako přemostění v podobě rampy. Ta je na jedné straně kotvena do nosné ocelové konstrukce parkovacího objektu a na straně druhé je uložena na nových betonových vzpěrách, které jsou navrženy v rámci úpravy stávající opěrné stěny v místě vjezdu do 2. NP. Součástí vjezdu je i lávka pro pěší, propojující únikový východ z 2. NP parkovacího objektu s novým chodníkem vedeným podél hlavní příjezdové komunikace (komunikace propojující ul. Kaštanovou a ul. Sosnovou).

Část přemostění je na obou stranách vjezdu lemována betonovým podélným prahem šířky 30cm s vyvýšením nad vozovkou +15cm. Na prazích je navrženo certifikovaná bezpečnostní bariéra INTEGRA 943 v= 1,1m kotvená do svislých ocelových profilů HAE, které jsou součástí nosné ocelové konstrukce přemostění. V části mezi opěrkou a zmíněnou hlavní komunikací (na rostlém terénu) je vozovka sjezdu na obou stranách ohraničena obrubou silniční 15/25. Obruby jsou směrově osazené v napojujících obloucích na hlavní komunikaci s poloměry  $R=5m$  a  $R=7m$  (soulad s ČSN 736110). Horní hrana obrub je vyzdvižena o +12cm nad přílehlou vozovku. Chodník navazující na lávku pro pěší je ohraničen obrubou 10/25 s horní hranou +6cm nad úroveň chodníku.

Podélný sklon vjezdu, respektive jeho mostové části, v počáteční délce 3,2m od fasády parkovacího domu až po betonový práh na horním lici stávající opěrné stěny je v jednotném sklonu -2%. Sklon části vjezdu od betonového prahu po napojení na hlavní komunikaci vlivem podélného sklonu hlavní komunikace v místě napojení sjezdu - 6,4% je v příčném i v podélném



směru proměnný a pohybuje se od -8,6% u levé obruby ve směru výjezdu až po +9,7% u pravé obruby ve stejném směru. Napojení na stávající komunikaci je přes nájezdový obrubník 15/15. Chodník je příčně spádován 2% k přílehlému vjezdu, respektive komunikaci.

#### Vjezd do 1. PP

1. PP je přístupné samostatným vjezdem v jihovýchodní fasádě objektu z příjezdové účelové komunikace k manipulační ploše za místní poštou. Šířka vjezdu je 5,30m s šířkou jednotlivých jízdních pruhů 3,65m. Lemování je silniční obrubou 15/25.

Na levé straně, z pohledu od pošty, je navržen chodník š. 1,5m. Chodník je přiveden až k fasádě parkovacího objektu s evakuačními dveřmi.

Vnitřní obrubníky vjezdu při napojení na stávající komunikaci jsou osazené s poloměrem  $R=4m$  respektive  $R=5m$  (soulad s ČSN 736110). Obrubník na pravé straně ve směru výjezdu z parkovacího domu je vyzdvižen na +12cm nad přílehlou vozovku. Obrubník na protilehlé straně je zapuštěn do úrovně +2cm nad úroveň přílehlé vozovky. Chodník z vnější strany je částečně ohraničen obrubou 10/25 s horní hranou +6cm nad úroveň chodníku a částečně palisádovou zídkou z palisád 160/160.

Vjezd je spádován od napojení na stávající komunikaci po odvodňovací žlab u fasády objektu v proměnném sklonu od - 7% u pravé obruby ve směru výjezdu po -9% u obrubníku s chodníkem.

U tohoto vjezdu je navrženo odvodnění pláně prostřednictvím drenážní hadice DN 80 s napojením na svodné potrubí z odvodňovacího žlabu.

#### Miniokružní křižovatka

V rámci SO 101 je rovněž navržena rekonstrukce stávající křižovatky, spočívající ve změně z křižovatky průsečné na křižovatku miniokružnou eliptického tvaru. V rámci úpravy prostoru křižovatky dojde i k úpravě stávajících chodníků bezprostředně navazujících na vozovku v tělese křižovatky a chodníku podél jižní fasády parkovacího objektu.

V rámci úpravy křižovatky bude v jejím středu zřízen pojížděný eliptický ostrov lemován obrubou 10/25 vyvýšenou nad přílehlou vozovku +3cm. Vnitřek ostrova bude vyskládán z žulových kostek 200x200x200 osazených do bet. lože. Hlavní osa ostrova je délky 11,22m, osa vedlejší pak 7,47m.

Stávající živičný povrch křižovatky bude v celé ploše odfrézován do tl. 12cm a nahrazen novým asfaltovým kobercem.

Směrové napojení křižujících ulic zůstává původní. Lemování křižovatky je obrubníkem silničním 15/25 s vyzdvižením +12cm nad přílehlou vozovku. K obrubníkům bude opřen jednořádek z žulové kostky 100x100x100.

Okružní jízdní pás křižovatky je po celém obvodu šířky 4,5m. Eliptický vnější obvod křižovatky je definován hlavní osou délky 20,22m a osou vedlejší délky 16,47m.

Rekonstruované přílehlé části chodníků s povrchem z litého asfaltu budou vybourány i s přílehlými obrubníky a nahrazeny chodníky s povrchem ze zámkové dlažby. Chodníky budou na ramenech na ul. Sosnové upravené do podoby *míst pro přecházení* se sníženou pochozí plochou do úrovně +2cm nad přílehlou vozovku. U větve na hlavní příjezdové komunikaci a na větvi komunikace vedoucí k domu s pečovatelskou službou (DPS) budou chodníky *s úpravou umožňující bezkolizní vstup pěších do prostoru vozovky*.

Ve snížené části chodníků ve výše uvedených místech je obrubník silniční u styku chodníku s vozovkou nahrazen obrubníkem nájezdovým 15/15. U výše uvedeného prostoru na hlavní příjezdové cestě (spojnice mezi ul. Kaštanovou a ul. Sosnovou) je navržen středový ostrůvek šířky 1,5m se sníženou čekací plochou vyvýšenou max. +2cm nad přílehlou vozovku. Levá i pravá část ostrůvku budou vyvýšeny do úrovně +12cm se skosenými náběhy ve sklonu 15% respektive 20%.



**Skladby vozovek****Skladba vjezdů se živičným kobercem: (A)**

Asfaltový beton	ACO 11+	- 40 mm ČSN 73 6121
Asfaltový postřik spojovací 0,3kg/m <sup>2</sup>	PS A	ČSN EN 12271 a ČSN 73 6129
Obalované kamenivo	ACP 16+	- 70mm ČSN 73 6121
Asfaltový postřik infiltrační 1,2kg/m <sup>2</sup>	PI	ČSN EN 12271 a ČSN 73 6129
Struskový štěrk ø 32-63mm		- 150 mm ČSN EN 13285
Struskový štěrk ø 0-124		- 150 mm ČSN EN 13285
		Σ 410 mm

**Skladba komunikace pro pěší (chodníky): (B)**

Zámková dlažba šedá	- 60 mm ČSN EN 1338
Struska ø 4/8	- 40 mm ČSN EN 13285
Struska ø 32/64	- 200 mm ČSN EN 13285
Σ 300 mm	

**Středový ostrov miniokružní křižovatky (C)**

Žulová kostka velká 200x200x200	- 200 mm
Betonové lože z betonu prostého	- 100 mm
Struskový štěrk ø 8-16mm	- 50 mm ČSN EN 13285
Struskový štěrk ø 0-63	- 150 mm ČSN EN 13285
	Σ 500 mm

**Asfaltový koberec v místech frézování (D)**

Asfaltový beton	ACO 11+	- 40 mm ČSN 73 6121
Asfaltový postřik spojovací 0,3kg/m <sup>2</sup>	PS A	ČSN EN 12271 a ČSN 73 6129
Obalované kamenivo	ACP 16+	- 80mm ČSN 73 6121
Asfaltový postřik infiltrační 0,3kg/m <sup>2</sup>	PS A	ČSN EN 12271 a ČSN 73 6129
		Σ 120 mm

**Vjezd do 1.PP (E)**

Cementobetonový kryt CB III + KARI Sít'	- 180 mm ČSN 73 6123
Struskový štěrk	- 220mm ČSN EN 13 285
	Σ 120 mm

Podkladní vrstvy musí být zhutněny na 98% P. S.

**Bourací a zemní práce**

V rámci přípravy staveniště pro rekonstrukci stávající křižovatky, nových chodníků a zřízení vjezdů do parkovacího domu bude nutné provést vybourání stávajícího živičného krytu v prostoru křižovatky včetně vjezdu na stávající parkoviště a vybourání stávajících chodníků souvisejících s rekonstruovanou křižovatkou.

Bourací práce započnou frézováním vozovky tl. 12cm, a to z plochy cca 686 m<sup>2</sup>, což je cca 82,32m<sup>3</sup> recyklovatelné živičné sutiny. Chodníky z litého asfaltu (tl. 1cm) včetně betonového podkladu tl. cca 15cm budou vybourány z plochy cca 165 m<sup>2</sup> (1,65m<sup>3</sup> a 14,3 m<sup>3</sup>). Chodník s povrchem z asfaltového betonu tl. cca 6 cm bude vybourán z plochy cca 52 m<sup>2</sup> (cca 3,1m<sup>3</sup>). Chodník ze zámkové dlažky v místě jeho úpravy za účelem zřízení míst pro přecházení bude rozebrán na ploše cca 26 m<sup>2</sup>. Dlažba se uloží v místě stavby pro zpětné položení.



Vybourány budou i silniční a chodníkové obrubníky. Silničních obrub 15/25 je 159 m (5,96 m<sup>3</sup>), obrub chodníkových 10/25 je 99,5 m (2,5 m<sup>3</sup>).

V rámci samotných zemních prací po provedené skrývce ornice 30cm (součást zemních prací u SO 101) budou provedené výkopy starých konstrukčních vrstev pod bouranými chodníky, pod ostrovem minikruhové křižovatky a pod ostrůvkem u místa pro přecházení a u vjezdu do 1. PP. Pod ostrovem a ostrůvkem místa pro přecházení bude odtěženo cca 0,3m podloží z plochy cca 70 m<sup>2</sup> respektive 9 m<sup>2</sup>, což představuje objem cca 23,7 m<sup>3</sup> suti. Výkopy pod rekonstruovanými chodníky (227 m<sup>2</sup>) se provedou do hl. cca 20cm pod úroveň bouraných povrchů. Jedná se o objem cca 45,4 m<sup>3</sup>.

Výkopy, které budou prováděné mimo současnou zastavěnou plochu (travnaté plochy v místě nových chodníků) jsou objemu cca 14,8 m<sup>3</sup>. V rámci výkopu u vjezdu do 1. PP parkovacího domu bude odtěženo cca 37 m<sup>3</sup>.

Celkový objem výkopů a bouraných hmot je cca 207,03m<sup>3</sup>.

Výkopy budou prováděné v 3. třídě těžitelnosti (dle zrušené ČSN 73 3050 – Zemní práce)

Veškerý výkopový a vybouraný materiál (kromě asfaltových směsí) bude uložen na mezideponii ve vzdálenosti do 5km). Jako násypový materiál pod vjezdy do 1. a 2. NP bude použita netříděná vysokopecní struska.

Nově vzniklé zelené plochy mimo zpevněnou část budou kryté 15 cm vrstvou ornice opatřenou trávním semenem. Celková plocha takto ošetřeného terénu je cca 193 m<sup>2</sup>.

V rámci tohoto stavebního objektu bude proveden i okapový chodník kolem parkovacího objektu šířky 0,5m vysypán říční kačírkem fr. 32mm tl. 10cm (3,72m<sup>3</sup>). Plocha okapového chodníku je 37,2m<sup>2</sup>. Prostor mezi opěrnou stěnou a parkovacím objektem bude kryt 20cm struskovou vrstvou fr. 16-32 na podsypu z netříděné strusky.

Pozn:

Přesné výměry objemu zemních prací budou stanovené v dokumentaci pro realizaci stavby.

**f) režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace**

Srážková voda z vjezdů do 1. NP, 2. NP parkovacího objektu a z ploch křižovatky s přilehlými chodníky bude utrácena prostřednictvím sítě stávajících uličních vpustí. Vjezd do 1. PP parkovacího objektu bude odvodněn prostřednictvím odvodňovacího žlabu napojeného do nové kanalizace ukončené záchytnou jímkou.

**g) návrh dopravních značek, dopravní zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku**

V rámci projektu je navrženo i nové svislé a vodorovné dopravní značení, které přizpůsobuje provoz na stávajících místních komunikacích s ohledem na napojení na nový parkovací objekt a změnu stávající průsečné křižovatky na křižovatku kruhovou. Rozmístění nových svislých DZ a návrh nového vodorovného značení je patrné z výkresu C-31-19-101-9 TRVALÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ.

*Nové svislé značky venkovní:*

P 4	–	Dej přednost v jízdě	5 x
C 1	–	Kruhový objezd	4 x
C 4a	–	Příkázaný směr objíždění vpravo	1 x
IP 13a	-	Kryté parkoviště	3 x
E 13	-	Text pod dopr. značkou IP 13a	3 x



B 16	-	Zákaz vozidel, jejichž výška překračuje vyznačenou mez	3 x
B 20a	-	Nejvyšší dovolená rychlost	3 x
B 32	-	Jiný zákaz (Zákaz vjezdu vozidel na CNG a LPG)	3 x

*Nové svislé značky vnitřní:*

IP 12+225	-	Vyhrazené parkovací místo + symbol vozíčkaře	2 x
E8d	-	úsek platnosti	1 x
IP 12+406	-	Vyhrazené parkovací místo + symbol nabíjení elektromobilů	1 x

*Ponechané stávající svislé značky:*

P4 na vjezdu do kruhové křižovatky z ul. Sosnové (ze severozápadu)

P4 na vjezdu do kruhové křižovatky od domu s pečovatelskou službou

IP 10a na výjezdu z křižovatky směrem k domovu s pečovatelskou službou

*Rušené stávající svislé značky:*

P2 na vjezdu do kruhové křižovatky ve směru od ul. Kaštanové

E2b na vjezdu do kruhové křižovatky z ul. Sosnové (ze severozápadu) a od domova seniorů

IP 11a - parkoviště na vjezdu na rušené parkoviště

*Vodorovné značení venkovní:*

V 1a	-	Podélná čára souvislá
V 2b	-	Podélná čára přerušovaná
V 4	-	Vodící čára
V 13	-	Šikmé rovnoběžné čáry

*Vodorovné značení vnitřní:*

V 10b	-	Kolmé stání
V 10f	-	Místo vyhrazené pro vozidla přepr. osoby s pohybovým postižením
V 9a	-	směrové šipky

Místa vyhrazená pro přístup k únikovým dveřím v jednotlivých podlažích budou opatřena nástřikem červené barvy.

Dvě místa pro dobíjení elektromobilů budou opatřena zeleným nástřikem s piktogramy symbolu č. 406.

**h) zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu**

Výstavba vjezdů do parkovacího domu je časově vázána na výstavbu samotného parkovacího objektu.

Jelikož spojnice mezi ul. Kaštanovou a ul. Sosnovou je hlavní přístupovou komunikací na sídliště Sosna, je nutné, aby křižovatka po celou dobu její rekonstrukce byla průjezdná byť v omezeném rozsahu. Toto bude zajištěno patřičným přechodným dopravním značením a harmonogramem prováděných stavebních prací v prostoru křižovatky. Přechodné DZ bude předloženo k odsouhlasení na příslušné oddělení dopravního inspektorátu policie ČR v Třinci.

Před zahájením zemních prací je nutno vytýčit trasy všech stávajících podzemních vedení nacházejících se ve stávající příjezdové místní komunikaci, zejména pak u vjezdů na stavební pozemek. V místech kde je předpoklad, že v rámci výkopových prací může dojít ke kolizi se stávajícími sítěmi, je nutné tyto výkopy provádět ručně, dodržet min. vzdálenosti mezi povrchy potrubí dle ČSN 73 6005 a řídit se pokyny dle vyjádření příslušných provozovatelů dotčených inženýrských sítí.



**i) vazba na případné technologické vybavení**

Navržené komunikace nemají přímou vazbu na technologické vybavení.

**j) přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů**

V rámci návrhu vjezdů do jednotlivých podlaží parkovacího objektu bylo provedeno posouzení z hlediska zajištění rozhledových poměrů při výjezdu z parkovacího domu. Posouzení bylo provedeno v souladu s ČSN 73 6110, ČSN 73 6102 a ČSN 73 6058 pro návrhovou rychlost 30km/h. Byl rovněž proveden návrh skladby vozovek, a to dle technických podmínek TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací.

**k) řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace**

Pro příjezd na staveniště bude využívána, jako jediná přístupová cesta, místní komunikace spojující ul. Kaštanovou s ul. Sosnovou. Jelikož její podélný sklon včetně stávajícího přilehlého chodníku je místy až 10%, nepředpokládá se, že po chodníku se budou pohybovat osoby na vozíku bez doprovodu.

Stávající chodníky v okolí rekonstruované křižovatky budou pro průchod osob se sníženou schopností pohybu a orientace uzavřené. Pro zajištění přístupu pěších na sídliště Sosna budou stanovené náhradní trasy s patřičnou bezbariérovou úpravou.

V rámci rekonstrukce křižovatky navržená místa pro přecházení na ul. Sosnové a stávající chodníky s úpravou umožňující bezkolizní vstup pěších do prostoru vozovky u větve na hlavní příjezdové komunikaci a u větve na komunikaci vedoucí k DPS budou řešená bezbariérově. Bezbariérově jsou navrženy i chodníky u vjezdů do 1. NP a 1. PP parkovacího objektu. Všechna místa chodníků, kde je předpokládán vstup pěších do prostoru vozovky jsou snížena na +2cm nad přilehlou vozovku. Středový ostrůvek před miniokružní křižovatkou na hlavní příjezdové komunikaci bude rovněž snížen do úrovně +2cm na přilehlou vozovku.

U styku s vozovkou ploch vyzdvižených nad její úroveň +8cm a méně je chodník opatřen varovným pásem ze zámkové dlažby červené barvy z reliéfní dlažby. Šířka je 40cm. Na ul. Sosnové a na příjezdové větvi k DPS budou zřízeny i signální pásy šířky 80cm a délky odpovídající šířce chodníku po odečtení šířky silniční obruby (15cm) s varovným pásem (40cm) a přerušením mezi varovným a signálním pásem (30cm), viz. výkres D-31-19-101-2 SITUACE 1:200. Signální pásy jsou přivedeny až ke vnějšímu okraji chodníků, kde se napojují na lemující chodníkový obrubník, který tvoří přirozenou vodící linii. Nájezdové rampy u snížených částí chodníků jsou navrženy ve sklonu 1:8 a 1:12.

Pozn.:

Jelikož nově navržený chodník podél hlavní příjezdové komunikace v úseku od kruhové křižovatky po vjezd do 2. NP parkovacího objektu a podél vjezdu do 1. PP je ve sklonu přesahujícím hodnotu 8,33% stanovenou vyhláškou 398/2009Sb. je nutné zažádat stavební úřad v souladu s §169 Zákona č. 183/2006 Sb. o udělení výjimky dle §14 vyhl. č. 398/2009 Sb. z ustanovení bodu 1.1.2 přílohy č. 2 vyhlášky č. 398/2009 Sb. – **sklon komunikace pro chodce.**

Vypracoval: ing. Zbigniew Fukala