

Dokumentace pro provedení stavby

B.1 – TECHNICKÁ ZPRÁVA

SO 01 KOMUNIKACE A PARKOVACÍ STÁNÍ

AKCE: **PARKOVIŠTĚ NA ULICI WOLKEROVA,
TŘINEC**

OBJEDNATEL : **Město Třinec
Jablunkovská 160
739 61 Třinec**

VYPRACOVAL: **PROINK s.r.o.
Ing. Tomáš Ščupák**

DATUM: **červen 2017**

OBSAH:

- a) identifikační údaje objektu
- b) stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení
- c) vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci
- d) vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby
- e) návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů
- f) režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace
- g) návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku
- h) zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu
- i) vazba na případné technologické vybavení
- j) přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů
- k) řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobám s omezenou schopností pohybu a orientace

a) IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU

Stavebník (investor):	MĚSTO TŘINEC Jablunkovská 160 739 61 Třinec IČO 002 97 313 DIČ CZ00297313
Statutární zástupce:	RNDr. Věra Palkovská – starostka města
Projektant:	PROINK s.r.o. Starobělská 1133/5 700 30 Ostrava – Zábřeh IČ 25900056 DIČ CZ25900056 Tel. 596 633 762 e-mail proink@volny.cz
Statutární zástupce:	Ing. Lenka Ščupáková – jednatelka
Odpovědný projektant:	Ing. Tomáš Ščupák, autorizovaný inženýr pro dopravní stavby ČKAIT č. 1102476 Ing. Lenka Ščupáková, autorizovaný inženýr pro vodohospodářské stavby, ČKAIT 1102226
Stupeň projektu:	Dokumentace pro stavební povolení
Název stavby:	PARKOVIŠTĚ NA ULICI WOLKEROVA, TŘINEC SO 01 KOMUNIKACE A PARKOVACÍ STÁNÍ
Místo stavby:	Katastrální území Lyžbice parc. č. 3304/1, 3309/1, 3313, 3314, 3315, 3323, 3324
Město:	Třinec
Kraj:	Moravskoslezský
Charakter stavby:	Inženýrská stavba, místní komunikace a zpevněné plochy

b) STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Záměrem stavby je regenerace veřejných prostor kolem ulice Wolkerova v Třinci. Součástí záměru je nejen reorganizace pozemních komunikací, parkovacích ploch, ploch pro pěší, ale i rekonstrukce sítě veřejného osvětlení a zpevněných ploch pro umístění nádob na komunální a tříděný odpad.

Technické řešení návrhu dodržuje zejména ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací, ČSN 73 6056 – Odstavná a parkovací stání, TP 85 Zpomalovací prahy, TP 103 Navrhování obytných a pěších zón, vyhl. č. 398/2009 sb. o obecných požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Materiálové provedení je navrženo dle požadavků investora, dimenze konstrukčních vrstev podle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací. Odvodnění komunikace je řešeno v souladu s TP 83 Odvodnění pozemních komunikací.

Stavební objekt **SO 01 Komunikace a parkovací stání** řeší úpravu stávajících komunikací a návrh nových parkovacích stání na ulici Wolkerova v Třinci. Bude se jednat o obytnou zónu, komunikace funkční skupiny D, podskupiny D1. Komunikace budou řešeny jako jednosměrné s předností zprava. V obytné zóně jsou veškeré zpevněné plochy v jedné výškové úrovni.

OSA A

Osa A je navržena jako jednosměrná komunikace ve směru od ulice Komenského k ulici Jablunkovská. Šířka komunikace je 3,50 m (5,25 m na vjezdu a výjezdu do/z obytné zóny), délka 130,16 m. Komunikace je tvořena přímými úseky a oblouky o poloměru 20,00 m, které tvoří tzv. šikany pro zklidnění motorové dopravy. Na vjezdu do obytné zóny je provedena skloněná plocha ve sklonu 1:10, která upozorňuje na vjezd vozidla do obytné zóny. Chodník podél ulice Komenského je naveden do obytné zóny a na její hranici je opatřen signálním pásem šířky 800 mm z reliéfní slepecké dlažby kontrastní barvy, upozorňující na změnu dopravního režimu. Na komunikaci je na vjezdu umístěn varovný pás šířky 400 mm z reliéfní slepecké dlažby kontrastní barvy, upozorňující na vstup do vozovky. Stejné řešení je navrženo i na konci osy A, tedy na výjezdu z obytné zóny. Vjezd a výjezd do/z obytné zóny bude opatřen dopravním značením IP 26a a IP 26b. Podél osy A je po levé straně navrženo 13 šikmých parkovacích stání pod úhlem 60°, z nichž jedno je vyhrazeno pro osoby těžce pohybově postižené. Základní šířka stání 2,90 m (resp. 3,95 m) s rozšířením krajního stání na 3,15 m, základní délka stání 4,70 m s přesahem 0,50 m přes hranu parkovacího stání. Vyhrazené stání pro IMOB je navrženo o skutečné šířce 3,50 m. Bez převýšení jsou k ose A napojeny vstupy do bytových domů (SO 02 – Přístupové chodníky) a stání pro kontejnery (SO 04 – Zpevněné plochy).

OSA B

Osa B je navržena jako jednosměrná komunikace ve směru od osy A k ose C. Šířka komunikace je 3,50 m, na konci se zúžením na 3,00 m, délka komunikace je 69,22 m. Komunikace je tvořena jedním přímým úsekem. Podél osy B je po pravé straně navrženo 9 šikmých parkovacích stání pod úhlem 60°, z nichž jedno je vyhrazeno pro osoby těžce pohybově postižené. Základní šířka stání 2,90 m s rozšířením krajního stání na 3,15 m, základní délka stání 4,70 m s přesahem 0,50 m přes hranu parkovacího stání. Vyhrazené stání pro IMOB je navrženo o skutečné šířce 3,50 m. Bez převýšení jsou k ose B napojeny vstupy do bytových domů (SO 02 – Přístupové chodníky) a stání pro kontejnery (SO 04 – Zpevněné plochy).

OSA C

Osa C je navržena jako jednosměrná komunikace ve směru od ulice Komenského k ulici Jablunkovská. Šířka komunikace je 3,50 m, délka 127,78 m. Komunikace je tvořena jedním přímým úsekem. Na vjezdu do obytné zóny je provedena skloněná plocha ve sklonu 1:10, která upozorňuje na vjezd vozidla do obytné zóny. Na komunikaci je na vjezdu umístěn varovný pás šířky 400 mm z reliéfní slepecké dlažby kontrastní barvy, upozorňující na vstup do vozovky. Stejné řešení je navrženo i na konci osy C, tedy na výjezdu z obytné zóny. Vjezd a výjezd do/z obytné zóny bude opatřen dopravním značením IP 26a a IP 26b. Podél osy C je po pravé straně navrženo 17 šikmých parkovacích stání pod úhlem 60°, z nichž dvě jsou vyhrazena pro osoby těžce pohybově postižené (jedno z nich pro vozidlo s konkrétní SPZ). Základní šířka stání 2,90 m s rozšířením krajního stání na 3,15 m, základní délka stání 4,70 m s přesahem 0,50 m přes hranu parkovacího stání. Vyhrazená stání pro IMOB jsou navržena o skutečné šířce 3,50 m. Bez převýšení jsou k ose C napojeny vstupy do bytových domů (SO 02 – Přístupové chodníky) a stání pro kontejnery (SO 04 – Zpevněné plochy).

Komunikace (osa A, B, C) budou provedeny z asfaltového betonu. Jsou provedeny přibližně v původních trasách, pouze jsou šířkově upraveny na normové hodnoty, vzhledem k přilehlým parkovacím stáním. Výškově jsou komunikace vedeny ve stávající niveletě, s odvedením povrchových vod do uličních vpustí pomocí podélného a příčného sklonu. Příčný sklon komunikací je navržen 2,50 %. Uliční vpusti budou napojeny na stávající kanalizaci ve vlastnictví SmVaK Ostrava a.s. Parkovací stání podél komunikací budou provedena z betonové dlažby s širokými spárami pro částečné zasakování povrchových vod do podloží. Příčný sklon parkovacích stání je navržen 2,00 %.

Součástí stavebního objektu je i příprava území spočívající v odstranění stávajících zpevněných ploch, kácení zeleně a zemních prací. Jedná se o odstranění asfaltových komunikací včetně podkladních vrstev a betonových resp. kamenných obrub, odstranění betonové dlažby včetně podkladních vrstev a lemujících prvků, vybourání rádku žulových kostek, vybourání stávajících uličních vpustí, odstranění klepačů a sušáků, dopravních značek apod.

Veškeré komunikace budou osvětleny veřejným osvětlením, které je řešeno v samostatném stavebním objektu SO 03 Veřejné osvětlení.

c) VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI

Výchozím podkladem navrhované stavby byla projektová dokumentace pro stavební povolení stavby „Parkoviště na ulici Wolkerova, Třinec“, zpracovaná projekční kanceláří PROINK, s.r.o., Ostrava, červenci 2016. Pro stavbu je vydáno Městským úřadem Třinec, odborem stavebního řádu a územního plánování Rozhodnutí – Stavební povolení č.j. MěÚT/15746/2017 dne 31.3.2017. Stavební povolení nabylo právní moci dnem 28.4.2017.

Účelové geodetické zaměření zájmového území (JTSK, BpV) provedla firma GEOSTA spol. s r.o., Ostrava v červenci 2015. Digitální katastrální mapa - podklad Katastrálního úřadu pro Moravskoslezský kraj, Katastrální pracoviště Třinec.

Byl proveden průzkum stávajících sítí technického vybavení. V prostoru navrhované stavby se nacházejí inženýrské sítě, které je nutné během stavby respektovat. Jedná se o tyto IS jejichž správci jsou : SmVaK a.s., NejTV a.s., RWE Distribuční služby s.r.o., ČEZ Distribuce a.s., CETIN a.s., Distribuce tepla Třinec, a.s., Nehlesen Třinec s.r.o., Město Třinec. Zjištěné inženýrské sítě byly dle podkladů jejich správců zakresleny do geodetického podkladu zájmového území. Vyjádření jednotlivých správců jsou uvedena v dokladové části.

Byl proveden hydrogeologický průzkum zasakování – název zakázky „Třinec – Parkoviště – HGP“. Podle hydrogeologického posudku zpracovaného firmou AZ GEO, s.r.o. v prosinci 2015 není třeba pro vsakování dešťových vod z nově navržených ploch budovat žádné podzemní vsakovací objekty nebo průlehy, ani novou dešťovou kanalizaci.

Místní šetření projektanta - pasportizace stávajícího dopravního značení v zájmovém území, rekonstrukce terénu, stav zeleně.

Podklady získané od objednatele – zadání, dendrologický průzkum, počty a rozmístění nádob na komunální a tříděný odpad.

Projektová dokumentace „Rekonstrukce ulice Malé Jablunkovské v Třinci“, zpracovatel UDI MORAVA, s.r.o., Ostrava. Předány zpracovateli dokumentace společnosti UDI MORAVA s.r.o. aktuální podklady od této stavby pro koordinaci staveb.

Projektová dokumentace „Výsadby vnitrobloku ul. Wolkerova v Třinci“, zpracovaná Ing. Magdou Cigánkovou Fialovou v listopadu 2016. Zpracován požadavek na kácení stromů a mýcení keřů dle zpracovaného dendrologického průzkumu – zahrnuto do této stavby.

Stavba se podle „Mapy ložiskové ochrany – Moravskoslezský kraj“ vydané Ministerstvem životního prostředí a Českou geologickou službou – Geofond, nachází v chráněném ložiskovém území České části Hornoslezské pánve pro výhradní ložiska černého uhlí.

Dle vyjádření Krajského úřadu Moravskoslezského kraje, č.j. MSK 158352/2015 ze dne 13.01.2016 se podle rozhodnutí MŽP, o změně podmínek ochrany ložisek černého uhlí v části CHLÚ České části Hornoslezské pánve, č.j. 880/2/667/22/A-10/1997/98 ze dne 27.3.1998, se stavba nachází na ploše „C2“

uvedeného CHLÚ, kde jsou veškeré stavby a zařízení nesouvisející s dobýváním realizovány bez zvláštních opatření proti účinkům poddolování.

d) VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Stavba je rozdělena na čtyři stavební objekty:

SO 01	Komunikace a parkovací stání
SO 02	Přístupové chodníky
SO 03	Veřejné osvětlení
SO 04	Zpevněné plochy

Stavební objekty SO 01, SO 02 a SO 04 jsou zpracovány podle vyhlášky 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb.

Stavební objekt SO 03 je zpracován podle vyhlášky 499/2006 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace staveb.

Stavební objekty SO 01 Komunikace a parkovací stání, SO 02 Přístupové chodníky, SO 03 Veřejné osvětlení a SO 04 Zpevněné plochy je nutné důsledně koordinovat s ostatními stavebními objekty.

e) NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ

Konstrukce komunikací a parkovacích stání jsou navrženy podle schválených TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací – dodatek č.1.

Komunikace – asfaltový povrch

Návrhová úroveň porušení D1

Třída dopravního zatížení V (90 těžkých nákladních vozidel za den), podloží PIII

Katalogový list D1 – N – 2

ACO 11	asfaltový beton, ohrusná vrstva	40 mm
ACP 16+	asfaltový beton, podkladní vrstva	70 mm
ŠD _A	šterkodrt'	150 mm
ŠD _B	šterkodrt'	150 mm
Celkem		410 mm

Plán pod komunikacemi bude zhuťněna na deformační modul $E_{\text{def}} = 45 \text{ MPa}$

Parkovací stání – betonová dlažba s širokými spárami

Návrhová úroveň porušení D2

Třída dopravního zatížení VI (15 těžkých nákladních vozidel za den), podloží PIII

Katalogový list D2 – D – 1

DL	betonová dlažba (širší spáry)	80 mm
L	pískové lože	40 mm
ŠD _B	šterkodrt'	250 mm
Celkem		370 mm

Plán pod parkovacími stáními bude zhuťněna na deformační modul $E_{\text{def}} = 30 \text{ MPa}$

Uspořádání vzorového řezu

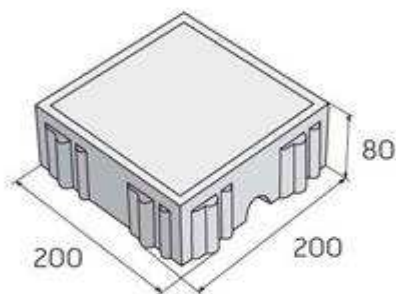
Komunikace je provedena z asfaltového betonu pro ohrusné vrstvy ACO11 tl. 40 mm, položené na podkladní vrstvě asfaltového betonu ACL16+ tl. 70 mm. Asfaltové vrstvy jsou uloženy na vrstvě ze

šterkodrti ŠD_A tl. 150 mm, která je uložena na další vrstvě šterkodrti ŠD_B tl. 150 mm. Komunikace je lemována po obou stranách řádkem žulových kostek 100/100 mm a betonovým obrubníkem 100/250 mm uloženými do betonového lože z betonu C30/37 XF 4.

Parkovací stání budou provedena z betonové dlažby tloušťky 80 mm se širšími spárami, formát 200 mm x 200 mm, barva šedá (tloušťka spár 12 mm). Tato dlažba bude uložena do pískového lože tloušťky 40 mm, které bude položeno na podkladní vrstvě ze šterkodrti ŠD_B tl. 250 mm. Spáry budou zasypány kačirkem frakce 4-8 mm. Parkovací stání jsou lemována na straně komunikace řádkem žulových kostek 100/100 mm a na straně zeleně betonovým obrubníkem 100/250 mm uloženými do betonového lože z betonu C30/37 XF 4 s převýšením 100 mm nad niveletu parkovacího stání.

V místě styku komunikace a parkovacích stání bude řádek žulových kostek zdvojen na dvojřádek žulových kostek. V místech přístupových chodníků (SO 02 – Přístupové chodníky) a kontejnerových stání (SO 04 – Zpevněné plochy) bude obrubník snížen tak, aby netvořil převýšení mezi zpevněnými plochami.

Ilustrační obrázek dlažby se širšími spárami, šířka spár 12 mm:



Ochrana stávajících sítí technické infrastruktury

Ochrana podzemních sítí je zabezpečena dodržováním příslušných pracovních postupů, zejména při výkopových pracích a splněním podmínek prací v ochranných pásmech těchto zařízení. Nebude snižováno krytí stávajících inženýrských sítí.

Samostatná ochrana vedení je navržena v místech, kde je navrhována nová komunikace – parkovací stání, dle požadavků jednotlivých správců sítí. Navrhujeme provést ochranu s přesahem 1,0 m za zpevněnou plochu + připojení rezervní trubky. Konce chrániček musí být řádně utěsněny, zároveň na koncích budou umístěny zaměřovací body, před záhozem bude chránička označena výstražnou fólií. Práce provedou pouze odborné firmy, bude dodržena ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení.

Vedení Česká telekomunikační infrastruktura a.s. – kabely budou uloženy do půlených chrániček AROT, vedle se položí náhradní prostup tvořený trubicí Kopoflex o průměru 110 mm, chráničky vyvést 0,5 m přes okraj komunikace.

Vedení Nej TV a.s. – kabely budou uloženy do půlených chrániček AROT, vedle se položí náhradní prostup tvořený trubicí Kopoflex o průměru 110 mm, chráničky vyvést 0,5 m přes okraj komunikace.

Veškeré stávající poklopy, mříže apod. budou upraveny a osazeny do nivelety opravovaných nebo navrhovaných zpevněných ploch.

f) REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE

Vlastní stavba nepředstavuje významnější riziko ohrožení kvality vod v případě respektování dobrého stavu techniky používané při výstavbě. Podle hydrogeologického posudku zpracovaného firmou AZ GEO v prosinci 2015 není předpokládána možnost přínosu druhotné kontaminace do podzemních vod v případě zasakování vod z navrhovaných zpevněných ploch.

Jsou zachovány stávající odtokové poměry, dešťové vody z komunikací a zpevněných ploch budou buď odvedeny přes stávající uliční vpusti, do stávající veřejné jednotné kanalizace ve správě SmVaK Ostrava a.s., nebo volně zasakovány do okolní zeleně resp. podloží. Množství dešťových vod odváděných do kanalizace je téměř totožné se stávajícím stavem. Podle hydrogeologického posudku zpracovaného firmou AZ GEO v prosinci 2015 je lokalita vhodná pro zasakování dešťových vod, a pro vsakování dešťových vod z navrhovaných zpevněných ploch není třeba budovat žádné vsakovací objekty nebo průlehy, ani novou dešťovou kanalizaci.

Plán komunikace bude odvodněna pomocí příčného sklonu pláňe do navrženého trativodu z PVC DN100 s odvedením do stávajících uličních vpustí. Odvodnění parkovacích ploch je řešeno v souladu s TP 83 Odvodnění pozemních komunikací.

Dešťové vody z komunikací a parkovišť budou buď odvedeny přes stávající uliční vpusti, do stávající veřejné jednotné kanalizace ve správě SmVaK Ostrava a.s., nebo volně zasakovány do podloží. Stávající uliční vpusti budou v plné míře rekonstruovány, navrhujeme prefabrikované betonové vpusti, které budou osazeny do nivelety navrhovaných vozovek. Směrový posun uličních vpustí mimo ochranné pásmo zařízení SmVaK a.s. není možný z důvodu uložení ostatních inženýrských sítí v bezprostřední blízkosti.

Uliční vpusti budou provedeny typizované vnitřního průměru DN 500 z prefabrikovaných betonových dílců dle ČSN EN 1917. Dílce budou vyrobeny z betonu min. pevnostní třídy C 35/45, tloušťka stěny 50 mm. Vpusti budou vybaveny kalovým košem pro těžké naplaveniny a plastovou vtokovou mříží D400 s rámem pro uliční vpust dle ČSN EN 124. Mříže budou osazeny s orientací kolmo na směr jízdy. Vpust bude zároveň opatřena zápachovou uzávěrkou. Uliční vpusti budou osazeny do nivelety zpevněné plochy. Propojení na stávající kanalizační přípojky bude pomocí tvarovek, spojovacích objímek apod.

g) NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU

Přechodná místní úprava dopravní situace na staveništi (provizorní dopravní značení) bude zhotovitelem stavby navrženo v souladu se zákonem č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích a vyhláškou č. 294/2015 Sb. Návrh dopravních značek bude vycházet z Technických podmínek „Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích“ TP 66, které schválilo MDaS ČR.

Nové dopravní značení je navrženo podle Technických podmínek TP 65 – Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích. Při dopravním značení byly dodrženy ustanovení zákona č. 361/2000 Sb. o provozu pozemních komunikací a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů a ve vyhlášce Ministerstva dopravy a spojů č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Návrh je projednán s dopravním inspektorátem Policie ČR, pracoviště Třinec. Návrhem dopravních značek (obytná zóna) je v oblasti navrženo usměrnění nejvyšší dovolené rychlosti na 20 km/hod a zároveň je navržen jednosměrný provoz.

Lokalita je označena jako Obytná zóna, nejvyšší dovolená rychlost 20 km/h, zákaz stání mimo vyznačená parkoviště. Tato zóna je označena svislými dopravními značkami IZ 5a, resp. IZ 5b, vjezd do zóny je ze strany ulice Komenského. Jednosměrný provoz je upraven ze strany ul. Komenského dopravní značkou IP 4b + E 12a Jízda cyklistů v protisměru, stejné značky jsou umístěny i za křížením komunikační osy B s osou A i C. V komunikační ose B je pouze jednosměrný provoz ve směru od osy A, zde je umístěna značka IP 4b. Před křižovatkou s osou C je umístěna značka C2b Příkázaný směr jízdy vpravo + E 12c Povolený směr jízdy cyklistů. V opačném směru je umístěna značka B2 Zákaz vjezdu všech vozidel. Jednotlivá vyhrazená parkovací stání pro IMOB jsou označena svislými dopravními značkami IP 12 Vyhrazené parkoviště + č.225 (v odsouhlasené dokumentaci ke stavebnímu povolení je uveden symbol O7 - osoba na invalidním vozíku, v době zpracování dokumentace pro provedení stavby již platila nová vyhláška a tento symbol se změnil na označení č.225)

Návrh veškerých odstraňovaných a nově umístěvaných značek je zřejmý z výkresu Situace – dopravní značení.

Svislé dopravní značky budou provedeny v retroreflexní úpravě. Vodorovné dopravní značení - rozdělení jednotlivých parkovacích stání - čára V10b bude nastříkáno na dlažbu. Symbol V10 f – znak vyhrazeného stání pro imobilní bude nastříkán na dlažbu.

Základní zásady umístění svislých dopravních značek (výňatek):

Dle TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích, kap.8

Boční umístění - značky ani jejich nosné konstrukce nesmí zasahovat do vymezené části dopravního prostoru. Nosné konstrukce značek a dopravní zařízení mohou zasahovat pouze do průchozího prostoru pro chodce, a to za předpokladu, že v daném místě zůstane volná šířka 1,50 m. Nejmenší vodorovná vzdálenost okraje svislé značky nebo její nosné konstrukce je 0,50 m od vnějšího okraje zpevněné krajnice – největší vzdálenost je 2,00 m.

Výškové umístění - Značka umístěná vedle vozovky: spodní část značky - nejméně 1,20 m nad úrovní vozovky, spodní okraj velkoplošné značky nejméně 1,50 m nad úrovní vozovky. V místě, kde v odůvodněném případě nutno značku umístit do průchozího prostoru pro pěší, je spodní okraj nejméně umístěné značky ve výšce nejméně 2,20 m. V místě, kde je v odůvodněném případě nutno umístit značku do průjezdního prostoru pro cyklisty, je spodní okraj nejméně umístěné značky ve výšce 2,50 m nad úrovní stezky pro cyklisty nebo stezky pro cyklisty a chodce. Spodní okraj nejméně umístěné značky může být nejvýše ve výšce 2,70 m nad úrovní vozovky, stezky nebo terénu.

Směrové umístění – značky se umísťují přibližně kolmo ke směru provozu.

Zařízení pro provozní informace se nenavrhují.

h) ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU

Celá stavba musí být koordinována se všemi dodavateli jednotlivých prací. Stavba souvisí s připravovanou stavbou „Rekonstrukce ulice Malé Jablunkovské v Třinci“ a se stavbou „Horkovod pro domy na ul. Wolkerova a Jiráskova v Třinci“. Zatím není určen termín výstavby.

Nejsou stanoveny ani požadovány zvláštní podmínky na postup výstavby.

Postup výstavby – bude tradiční: budou vytyčeny stávající inženýrské sítě, osazeno provizorní dopravní značení a zahájeny přípravné práce dle jednotlivých stavebních etap. Doporučujeme provádět jednotlivé stavební objekty současně, aby bylo minimalizováno omezení obyvatel této lokality.

Výstavba komunikací, parkovacích stání, přístupových chodníků a zpevněných ploch bude probíhat pravděpodobně takto: (přesný technologický postup je dán strojním vybavením dodavatelské firmy a použitou technologií): kácení stromů, zemní práce – sejmутí ornice, výkop pro nové konstrukce, ochrana stávajících sítí technického vybavení, vytrhání stávajících obrub, odstranění a odfrézování

asfaltových vrstev, odstranění podkladních vrstev, osazení lemujících prvků, provedení nových podkladních vrstev zpevněných ploch, provedení obrusných asfaltových vrstev, provedení dlážděných ploch. Závěrečnými pracemi bude úprava dotčených zelených ploch v okolí stavby.

Při výstavbě bude kladen maximální důraz na ochranu stávající vzrostlé zeleně před nepříznivými důsledky stavební činnosti. V průběhu výstavby budou stromy v blízkosti stavby chráněny, zejména nesmí dojít k poškození kmenů, koruny a kořenového systému. Musí být dodrženy podmínky zákona č.114/1992 Sb. O ochraně přírody a krajiny, ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

Po dobu výstavby musí být po stávajících komunikacích umožněn průjezd vozidel záchranné služby a požární ochrany, musí být zajištěna průchodnost pro pěší. Používané místní komunikace pro účely stavby budou udržovány ve schůdném a sjízdňém stavu, znečištění stavbou bude neprodleně odstraňováno.

Stavební práce spojené s provozem těžké stavební techniky musí být prováděny v souladu s ustanovením nařízení vlády č. 272/2011 Sb.. Stavební práce budou probíhat pouze v denní době. Hlučné stavební práce a práce spojené s provozem těžké stavební techniky budou prováděny pouze v době od 7.00 – 21.00 hod.

i) VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Nezbytnou součástí navrhovaných komunikací a parkovacích stání je jejich bezpečnostní nasvícení. Toto je řešeno v rámci nevýrobního technologického zařízení v samostatném stavebním objektu SO 03 Veřejné osvětlení.

j) PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ

V této stavbě nepřichází v úvahu. Konstrukce zpevněných ploch jsou navrženy podle TP 87, TP 170.

k) ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENÍŠTĚM OSOBÁM S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Návrh řešení plně respektuje technické požadavky zabezpečující užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, které jsou obsaženy ve vyhlášce č. 398/2009 Sb. Jsou dodrženy i související legislativní předpisy. Úpravy, které slouží osobám s omezenou schopností pohybu a orientace jsou zakresleny ve výkresu situace.

Podle vyhlášky č. 398/2009 Sb. se navrhuje vyhrazená místa pro imobilní uživatele z celkového počtu stání. Celkem je navrženo 39 parkovacích stání pro osobní vozy, z tohoto počtu jsou 3 stání vyhrazena pro IMOB. Stání budou označena svislým i vodorovným dopravním značením. Je navržen dostatečný počet stání pro imobilní občany skutečné šířky 3,50 m. Celkem jsou v řešené lokalitě vyhrazeny pro osoby těžce zdravotně postižené 4 stání. Stání jsou rozdělena do všech čtyř lokalit, kde jsou stání budována, je respektováno a zachováno 1 stání na SPZ. Vyhrazená stání jsou navržena vždy tak, aby byl umožněn bezbariérový přístup na nejbližší chodník a zároveň tak, aby byla co možná nejbližší ke vstupům do bytových domů.

Navrhovaný dvorní prostor ulice Wolkerova je řešen jako obytná zóna. Prostor místních komunikací je opticky rozdělen na prostor pobytový a prostor dopravní se smíšeným provozem a je řešen v jedné úrovni. Vjezd do obytné zóny je stavebně upraven, aby byla patrná změna dopravního režimu a zdůrazněny základní atributy obytné zóny (snížená rychlost, smíšený provoz). Vjezd bude osvětlen veřejným osvětlením, je navržen přes zvýšenou a sklopenou plochu (dlouhý zpomalovací práh). Vstup ze zóny na chodník bude označen signálním pásem šířky 800 mm, vstup ze zóny na vozovku bude označen varovným pásem šířky 400 mm. Varovné a signální pásy budou provedeny z reliéfní (slepecké) dlažby v jiném barevném provedení než chodník (doporučujeme červenou barvu).

Přirozená vodící linie navrhovaných komunikací, které jsou pojížděny je tvořena převýšeným betonovým obrubníkem na straně zeleně. Obrubník je převýšen o 100 mm nad niveletu zpevněné plochy. Přirozená vodící linie navrhovaných komunikací pro pěší bude tvořena převýšeným betonovým obrubníkem na straně zeleně. Chodníkový obrubník bude převýšen o 70 mm nad niveletu chodníku. Nikde není přirozená vodící přerušena na více než 8 m.

Povrch komunikací bude rovinný, neklouzavý, dostatečné drsnosti. Podélný sklon bude do 8,33%, příčný do 2%. Dlažba použitá pro hmatové úpravy splňuje VN 163/2002, je navrženo použití barevně kontrastní dlažby s výstupky – tzv. reliéfní slepecké dlažby.