

A) POPIS A ZÁKLADNÍ ÚDAJE O SOUČASNÉM STAVU

| | | |
|-------------------------|---|--|
| Název | : | Revitalizace zpevněných ploch tramvajové smyčky na ul. Vřesinská |
| Kraj | : | Moravskoslezský |
| Místo stavby | : | Ostrava - Poruba |
| Katastrální území | : | Poruba |
| Číslo dotčených parcel: | | 2261/3 |
| Druh stavby | : | Rekonstrukce stávajícího stavu |
| Stupeň | : | Dokumentace pro ohlášení stavby |

Zájmové území leží je situované ve východní Moravskoslezského kraje, v intravilánu Ostravy – část Poruba, katastrální území Poruba. Plochou určenou pro rekonstrukci je stávající tramvajová smyčka, která slouží pro výstup a nástup cestujících do tramvaje a autobusů. Tramvaje zde jízdu končí (výstupní zastávka) a začínají (nástupní zastávka). Nástupní zastávka slouží i pro cestující, kteří pokračují dále autobusy. V prostoru smyčky je nástupišť tramvaje směr Vřesina, které je ve směrovém oblouku.

Hlavní zpevněná plocha má asfaltovou konstrukci s odvodněním řešeným pomocí 4 uličních vpustí. Ostatní plochy jsou částečně asfaltové a částečně ze zámkové dlažby. Na zpevněné ploše jsou umístěny stojany na sdílená kola.

B) SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ

- Digitální katastrální mapa a zaměření stávajícího stavu – poskytnuté zadavatelem
- Fotodokumentace stávajícího stavu

C) POPIS A ZDŮVODNĚNÍ NAVRŽENÉHO TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

Zásady řešení stavby

Rozsah stavby je patrný ze situace. Navržené řešení kopíruje obvod stávající plochy. V rámci stavby bude upravena stávající zpevněná plocha v prostoru tramvajové smyčky. V prostoru, který není využíván bude zpevněná plocha nahrazena za plochu nezpevněnou se zatravněním. V rámci stavby dále dojde k úpravě plochy stávající výstupní zastávky (obou nástupišť) a nástupní zastávky tramvajové směr CENTRUM a autobusové směr VŘESINA.

Zemní práce a přípravné práce

Stávající asfaltová vrstva nástupišť a zpevněných ploch se odstraní a podkladní beton bude vybourán v celém rozsahu, předpokládaná tl. betonu je 0,2m. Asfaltová část konstrukce vozovky bude po vybourání odvezená na skládku a následně recyklována. Stávající obrubníky budou vybourány. V místě nahrazení zpevněné konstrukce vozovky ze nezpevněnou plochu bude konstrukce vybouraná až na nestmelenou vrstvu. Vybouraná asfaltová část vozovky bude odvezená na skládku a následně

recyklovaná. Výkop zemního tělesa bude proveden po úroveň nivelety pláňe chodníku s tím, že podélný sklon pláňe kopíruje příčný sklon chodníku a je 2%. Zemní pláň musí být zhutněna na modul přetvárnosti $E_{defmin} = \min. 45 \text{ Mpa}$.

Únosnost pláňe je nutné prokázat zkouškou, při kontrole hutnění zemním pláňe se postupuje dle ČSN 72 1006.

Směrové vedení a výškové vedení nástupiště

Tramvajová trať je v prostoru stavby vedena v přímé a ve směrovém oblouku (nástupiště tramvaje ve směru na VŘESINU) .

Nástupiště směr CENTRUM výškově v podstatě kopíruje stávající výškové vedení tramvajové tratě s tím, že hrana nástupiště je v celé délce navržena v úrovni +0,15m nad temenem kolejnice. Vzhledem k této úpravě je nutné upravit i stávající přístupovou rampu na nástupiště, která bude navržena s maximálním podélným sklonem 8,33%. Nástupiště směr VŘESINA zůstane výškově dle stávajícího stavu.

Výstupní zastávka bude výškově upravena tak, aby na výstupu byla výšková úroveň hrany nad temenem kolejnice +0,24m.

Nástupiště směr Centrum – slouží pro tramvajovou dopravu směr CENTRUM a autobusovou dopravu směr VŘESINA

Šířka stávajícího nástupiště se pohybuje od 2,2m do 3,0m. Délka nástupní hrany pro tramvaj je 33,0m. Příčný sklon nástupiště je navržen 2,0% směrem ke komunikaci. Příčné uspořádání:

- odstup hrany nástupiště od osy tramvajové tratě 1,35m
- bezpečnostní odstup mimo nástupiště 1,75m

Nástupiště bude od tramvajového tělesa ohraničené pomocí betonového silničního obrubníku 15x30cm uloženého do betonového lože C20/25 v tl. min. 0,1m + betonová patka v šířce 0,1m. Obrubník bude odsazen 0,20m nad výškovou úroveň temena kolejnice. Ze směru od komunikace budou výškově upraveny stávající žulové obrubníky v návaznosti na výškové uspořádání nástupiště. Obrubníky budou uloženy do betonového lože C20/25 v tl. min. 0,1m.

Výstupní zastávka VŘESINSKÁ

Pro výstup z tramvaje jsou určeny 2 souběžné nástupiště v délce 74,4m a šířce min. 2,4m. V prostoru výstupní zastávky je umístěn přechod pro chodce, který je umístěn ve vzdálenosti 33m od ukončení nástupiště (tak aby po zastavení tramvaj nezasahovala do prostoru přechodu). Příčné uspořádání:

- odstup hrany nástupiště od osy tramvajové tratě 1,35m
- bezpečnostní odstup mimo nástupiště 1,75m

Nástupiště bude od tramvajového tělesa ohraničené pomocí betonového silničního obrubníku 15x30cm uloženého do betonového lože C20/25 v tl. min. 0,1m + betonová

patka v šířce 0,1m. Obrubník bude odsazen 0,20m nad výškovou úroveň temena kolejnice. V prostoru přechodu pro chodce budou chodníkové plochy ohraničeny betonovými obrubníky 15/30cm. Obrubníky budou uloženy do betonového lože C20/25 v tl. min. 0,1m. přechod pro chodce přes koleje bude proveden s panelů STRAIL na šířku 0,9m.

Příčné uspořádání

Plocha je využívána pro příchod k tramvajovým zastávkám a k autobusové zastávce. V rámci stavby dojde úpravě příčných sklonů plochy a nástupišť tak, aby bylo dosaženo max. příčného sklonu ploch 2%. Sklony v prostoru zpevněné plochy jsou navrženy s ohledem na umístění stávajících uličních vpustí v prostoru plochy.

Od terénu jsou plochy ohraničeny pomocí záhonového obrubníku 10/25cm. Obrubníky budou uloženy do betonového lože tl. min. 0,1m z betonu C20/25.

Vybavení tramvajových zastávek

V prostoru zpevněné plochy a nástupní zastávky se nachází stávající přístřešky, které zůstanou zachovány. Označníky zastávek budou přesunuty do zpevněné plochy ve vzdálenosti 0,6m od signálního pásu a 0,50m od okraje zpevněné plochy.

Stojany na sdílená kola budou zachovány.

Zábradlí

Stávající zábradlí bude zachováno a beze změny. Zábradlí (výrobce DPO) podél zpevněné plochy v místě výstupní zastávky je navrženo bez zasklení. Délka zábradlí je 16,38m + 21,82m, celkem 38,2m.

Zpevněné plochy a nástupiště

Po nasypání, zhutnění silničního tělesa, úpravě pláň do předepsaného příčného a podélného sklonu bude vybudována konstrukce vozovky. Pláň bude zhutněna na modul přetvárnosti $E_{defmin}=30\text{Mpa}$. Příčný sklon upravovaných chodníků je 2,0%. Konstrukce chodníku (dlažba šedá) a reliéfní dlažby (dlažba červená)

| | | |
|------------------------|--------------|-----------------|
| Zámková dlažba | 80mm | ČSN 73 6131 |
| Lože z kameniva | 40mm | ČSN 73 6126 – 1 |
| Štěrkodrt' frakce 0-32 | 200mm | ČSN 73 6126 – 1 |
| CELKEM | 320mm | |

Všeobecně

Pokládku zámkové dlažby je vhodné provádět za příznivých klimatických podmínek, nejlépe v suchých letních měsících. Kvalita dlažby totiž závisí nejen na pečlivé přípravě, ale rovněž na kvalitě spárování, které se musí provádět za sucha. Po položení zámkové dlažby se spáry mezi jednotlivými dlaždicemi zasypou jemným křemičitým pískem o zrnitosti 0–2 mm, případně 0–4 mm pomocí koštěte a následně se plocha důkladně zamete.

Odvodnění

Stávající systém odvodnění zůstane zachován.

Všechny stávající vpustě budou zachovány s tím, že 2 vpustě budou výškově upraveny tak, aby byl zachován max. příčný sklon plochy 2%.

Ozelenění

Stávající zpevněná plocha bude zmenšena o prostor, který není využíván. Na této ploše budou odstraněny všechny konstrukce až na nestmelenou vrstvu, prostor bude zatravněn.

D) POPIS NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ VE VZTAHU K PÉČI O ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Jedná se o rekonstrukci stávajícího stavu, v rámci stavby nedojde k rozšíření stávajících zpevněných ploch. Stávající odvodnění ploch bude zachované v celém rozsahu. Realizací záměru nedojde k žádné změně stávajících parametrů vlastního zájmového území, nevznikne žádná výšková dominanta. Navrhovaná stavba zachová charakter území. Estetická kvalita území nebude záměrem narušena. Záměr nezmění stávající stav území a stávající parametry zájmového území.

Ovzduší a klima

Zájmové území je situováno v oblasti mírně teplé MT 10, s dlouhým, teplým a mírně suchým létem, krátkým přechodným obdobím s mírně teplým jarem a podzimem a s krátkou zimou, mírně teplou a velmi suchou s krátkým trváním sněhové pokrývky.

Hluk

Možné přímé a nepřímé vlivy na obyvatelstvo je možno charakterizovat s ohledem na jednotlivé složky životního prostředí ve vztahu k obyvatelstvu a z hlediska časového rozložení záměru (po dobu stavby a v době po ukončení realizace stavby). V době realizace stavby může být ovlivněno obyvatelstvo zejména s ohledem na stavební práce. Délka stavby bude pouze omezenou dobu. Případnou sekundární prašnost z vlastního staveniště lze technicky eliminovat.

Voda

Záměr neznamená ovlivnění odtokových poměrů v lokalitě.

Odpad vznikající během stavby

Stavba jako každý stavební záměr produkuje odpady vznikající při stavebních a sanačních pracích. Zařazení odpadů dle přílohy č. 1 k vyhlášce č. 93/2016 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů.

Odpad z provozu

Procesem produkujícím odpady za běžného provozu na silnici bude po realizaci záměru její úklid a údržba. Způsoby využití a zneškodňování odpadů budou odpovídat běžným podmínkám v regionu a musí respektovat platnou legislativu. Provoz hodno-

cené stavby bude využívat stávajících zařízení a nevyžaduje výstavbu nových kapacit na využití nebo zneškodňování odpadů.

E) STATICKÁ POSOUZENÍ

Nejsou potřebná.

F) KAPACITNÍ, HYDROTECHNICKÉ A JINÉ VÝPOČTY

Jedná se o rekonstrukci stávajícího stavu, v rámci stavby nedojde k rozšíření stávajících zpevněných ploch. Stávající odvodnění ploch bude zachované v celém rozsahu.

G) SOUHLAS ODBORNÝCH ÚTVARŮ ZADAVATELE S POUŽITÍM NESCHVÁLENÉHO A NEZAVEDENÉHO ZAŘÍZENÍ

Stavba nezahrnuje žádné neschválené a nezavedené zařízení.

H) POPIS VÝJIMEK Z PŘEDPISŮ

Stavební práce zahrnují pouze výměnu konstrukce stávajících zpevněných ploch a dokumentace je řešena jako jednostupňový projekt.

I) PŘEHLED POUŽITÝCH NOREM, PŘEDPISŮ, VZOROVÝCH LISTŮ

Základní technické normy a předpisy

- 73 6405 Projektování tramvajových tratí
- 73 6425 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zástavky, přestupní uzly a stanoviště
- TP170 Katalog vozovek pozemních komunikací
- Vyhláška 369/2001 Sb. „Zabezpečení užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace“
- Vzorové listy a technické podmínky

Územně plánovací podklady a podklady k inženýrským sítím

- Územní plán města Ostravy

Ostatní podklady

- Digitální katastrální mapa a zaměření stávajícího stavu – poskytnuté zadavatelem
- Fotodokumentace stávajícího stavu

J) SHRUTÍ ROZHODUJÍCÍCH ZÁVĚRŮ Z PRACOVNÍCH PORAD

Zajišťuje zadavatel stavby.

K) SHRUTÍ ROZHODUJÍCÍCH STANOVISEK

Zajišťuje zadavatel stavby.

L) PRŮKAZ O ZAPRACOVÁNÍ VÝSLEDKŮ PRŮZKUMŮ

V rámci stavby byly údaje o sítích poskytnuté zadavatelem.

M) NÁVAZNOST NA OSTATNÍ OBJEKTY

Stavba nemá návaznost na další stavby.

N) NA PODDOLOVANÝCH ÚZEMÍCH PRŮKAZ A ŘEŠENÍM STAVU ÚNOSNOSTI

Stavba bude realizovaná mimo poddolované území.

O) POŽADAVKY NA GEOTECHNICKÝ MONITORING

Nejsou stanoveny.

P) POŽADAVKY NA MĚŘENÍ POSUNŮ A PŘETVOŘENÍ STAVEBNÍCH OBJEKTŮ

Nejsou stanoveny.

R) ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ STAVEBNÍCH OBJEKTŮ OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Stavba je řešena jako bezbariérová. Přechod pro chodce a plochy nástupiště budou zajištěny dle vyhlášky 398/2009 Sb „Vyhláška o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace“, jedná se vyznačení přechodu změnou povrchu chodníku. Stávající obrubník je snížen na 0,02m.

Úprava v místě výstupní tramvajové zastávky MHD:

- podél obrubníku bude proveden vodící kontrastní pás (červený) v šířce 0,30m (celková šířka včetně obrubníku 0,50m)
- signální pás směřující z vodící linie k místu nástupu do prvních dveří vozidel MHD je navržen v šířce 0,80m a proveden z reliéfní dlažby
- označníky zastávky budou přesunuty do zpevněné plochy ve vzdálenosti 0,80m od signálního pásu a 0,60m od okraje zpevněné plochy
- výstupní část zastávky u budovy má sklon směrem do terénu. Podél vnějšího okraje není možné realizovat vodící linií pomocí zvýšeného obrubníku, z tohoto důvodu bude podél hrany realizován varovný pás z reliéfní dlažby v šířce 0,4m.

Úprava v místě zastávky MHD:

- podél obrubníku bude proveden vodící kontrastní pás (červený) v šířce 0,30m (celková šířka včetně obrubníku 0,50m)
- signální pás směřující z vodící linie k místu nástupu do prvních dveří vozidel MHD je navržen v šířce 0,80m a proveden z reliéfní dlažby

- označníky zastávky budou přesunuty do zpevněné plochy ve vzdálenosti 0,80m od signálního pásu a 0,60m od okraje zpevněné plochy

Úprava v místě přechodu pro chodce:

- dojde k drobné úpravě stávající reliéfní dlažby a dlažby chodníku v návaznosti na nově navrženou vodící linií z dlažby z drážkou