

ZPEVNĚNÉ PLOCHY A KOMUNIKACE

Název stavby:	Budova veřejné správy, k.ú. Předboj (734209), parc. č. 414/1
Stavebník:	obec Předboj
Zhotovitel části dopravního řešení:	Ing. Michal Fott, ČKAIT: 0012876 dopravní stavby
Místo stavby:	parc. č. 414/1, k.ú. Předboj
Stupeň dokumentace:	DPS
Datum zpracování:	Červenec 2022

Přehled výchozích podkladů

- Předchozí projektový stupeň (DUR +DSP)
- Geodetický podklad pro projektovou činnost
- Katastrální situační výkres

Popis stávajícího stavu

Předmětem této části dokumentace je dopravní řešení projektu „Budova veřejné správy, k.ú. Předboj(734209), parc. č. 414/1“. Tato stavba řeší výstavbu budovu veřejné správy a k tomu potřebnou infrastrukturu.

Řešené území přiléhá k ul. Ke Tvrzi v k.ú. Předboj. Manipulační plocha je navázána na stávající místní komunikace podél stávající objektu správy, která se demoluje. Jedná se o dopravní prostor v rámci obytné zóny. Stavba se nachází v intravilánu obce.

Základní charakteristiky stavby

Navrhovaný záměr investora je vybudovat v předmětném území budovu veřejné správy a k tomu i odpovídající dopravní infrastrukturu. Navrhovaná manipulační plocha je před východní hranou fasády objektu a slouží k obsluze navrhovaného objektu včetně odstavení a parkování vozidel.

Navržená komunikace bude po realizaci patřit dle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů mezi účelové veřejně přístupné komunikace.

Manipulační plocha je navrhována o základních rozměrech cca 8,20 x 14,25 m.. Rozměry byly stanoveny na základě obalových křivek a jednotlivých vstupů do objektu.

Odvodnění je řešeno podélným a příčným sklonem vozovky do přilehlé zeleně.

Plocha je v proměnných sklonech v závislosti na výškách vstupů do navrhovaného objektu. Základní příčný sklon je cca 5,25 %.

Návrhová rychlost není v tomto případě uvažována.

Manipulační plocha v rámci dokumentace bude využívána především osobní i nákladní dopravou a budou zajišťovat výhradně obsluhu navržené budovy (cílovou dopravu). Největší projektem předpokládané vozidlo je typu O2 (cca 7 m).

Návrh stavby respektuje předpokládané uspořádání stávajících či připravovaných komunikací a jsou v souladu s **ČSN 73 6110 „Projektování místních komunikací“**. Zemní tělesa komunikací jsou navržena podle zásad **ČSN 736133 „Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací“**.

Nové zpevněné plochy jsou navrženy z betonové dlažby. Nové zpevněné plochy budou řešeny ve výškové návaznosti na okolní zpevněné plochy a vstupy do budov. Zpevněné plochy jsou lemovány betonovým obrubníkem 150/300, který je uložen do betonového lože C20/25-XF2 o minimální tloušťce 100 mm. Obrubník je navržen s nášlapem +2 cm v místě vjezdu na stávající komunikace nebo zapuštěn pro umožnění vsakování.

Z důvodu návrhu nového objektu dojde k odstranění stávající šterkové komunikace, která sloužila jako příjezdová komunikace k demolovanému objektu a zároveň jako alternativní přístupová komunikace pro přilehlé objekty. Tato komunikace bude bez náhrady zrušena. Přilehlé objekty mohou využít jinou stávající komunikaci.

Celkové dopravní řešení je patrné z výkresu **D.1.E.2 – Situace dopravní řešení**.

Směrové řešení

Směrové řešení zpevněných ploch je zřejmé z přiložených situací.

Všechny nově budované komunikace byly prověřeny na průjezd největšího projektem předpokládaného vozidla vlečnými křivkami v programu AUTOTURN, tedy nákladního automobilu O2 (cca 7 m). Vlečné křivky největšího předpokládaného vozidla jsou doloženy ve výkrese **D.1.E.5 – Situace obalových křivek**.

Výškové řešení

Výškové řešení navrhovaných komunikací a zpevněných ploch je řešeno s ohledem na napojení na stávající komunikaci a s ohledem na vstupy do objektu. Příčné i podélné sklony respektují stávající konfiguraci terénu a jsou navrženy tak, aby nevznikala neodvodnitelná místa.

Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Na manipulační ploše se pohybují pouze zaměstnanci. Tito nemohou být osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Z tohoto důvodu není součástí projektové dokumentace řešení pro užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Konstrukce zpevněných ploch

Konstrukce zpevněných ploch jsou stanoveny dle TP 170 – „Navrhování vozovek pozemních komunikací.“

Skladby všech nových zpevněných ploch jsou patrné z výkresů vzorového příčného řezu. Vzorový příčný řez je doložen v přílohách tohoto stavebního objektu ve výkrese **D.1.E.6 Vzorový příčný řez.**

• Chodník

Konstrukce chodníku je navržena dle dodatku TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací (MD 2010). Konstrukce je na návrhovou úroveň porušení konstrukce D2.

- Chodník (D2-D-1-CH-PIII) tvoří:

Chodník	DL	ČSN 72 6131	tl. 60 mm
Ložní vrstva drcen. kameniva 4/8	L	ČSN 72 6131	tl. 40 mm
Šterkodrť 0/32	ŠD _B	ČSN 73 6126-1	tl. 150 mm
celkem			tl. 250 mm

• Konstrukce manipulační plocha, samostatný sjezd

Samostatný sjezd v místě styku se stávající vozovkou místní komunikace bude mít snížený obrubník na výškový rozdíl 20 mm oproti vozovce.

Konstrukce chodníkového přejezdu a manipulační plochy je navržena dle dodatku TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací (MD 2010). Konstrukce je na návrhovou úroveň porušení konstrukce D2.

- Manipulační plocha, samostatný sjezd (D2-D-1-O-PIII) tvoří:

Betonová dlažba	DL	ČSN 72 6131	tl. 80 mm
Ložní vrstva drcen. kameniva 4/8	L	ČSN 72 6131	tl. 50 mm
Šterkodrť 0/32	ŠD _B	ČSN 73 6126-1	tl. 200 mm
celkem			tl. 330 mm

Výběr konkrétního typu dlažby a barevnosti bude vybrán investorem a hlavní inženýrem stavby. Předpokládá se však šedá barva.

Minimální požadovaná hodnota modulu přetvárnosti silniční pláň $E_{def,2} = 45$ MPa. Hutnění pláň dle ČSN 72 1006 – Kontrola zhutnění zemin a sypanin Požadované moduly přetvárnosti jednotlivých vrstev konstrukce vozovky jsou uvedeny v příloze - Vzorových příčných řezů.

V místech, kde dochází ke styku staré asfaltové vrstvy, bude spára proříznuta, vyčištěna a zalita modifikovanou asfaltovou zálivkou, natavitelným nebo samolepícím páskem. Vodorovné spoje spojovacím nátěrem.

Rovněž bude provedeno utěsnění styčných hran u obrub a všech povrchových znaku (tzn. Rámu VŠ, UV, šoupat apod.) nalitím hrany PMZH v množství 1 kg/m² aby nedocházelo k proniknutí vody do konstrukce vozovky.

Zemní práce

Před započítáním stavebních prací je nutno zaměřit průběh inženýrských sítí, aby vlivem stavebních prací souvisejících s rekonstrukcí komunikace nedošlo k jejich poškození. Po zaměření inženýrských sítí bude odstraněna zemina v oblasti, která je pod konstrukční vrstvou nivelety chodníku.

Velice důležitá je úprava povrchu zemní pláň, na kterou se budou ukládat jednotlivé konstrukční vrstvy nové komunikací. Zemní pláň musí být dostatečně zhutněna stavebními stroji na požadované hodnoty modulu přetvárnosti ($E_{def,2}$) dle jednotlivých konstrukčních vrstev.

V zájmovém území nebyla provedena geotechnická zkouška. **V případě výskytu nevhodných zemin je nutno počítat se sanací zemin v pláni náhradou polohy v aktivní zóně min. 0,45 m mocnou vrstvou dobře zhutnitelného nenamrzavého materiálu (kamenivo 8/16,32/63) nebo stabilizací.**

Pod vrstvu štěrkodrti bude na parapláň položena nejdříve separační geotextilie, na ní pak geomříž s pevností min. 50 KN/m.

Skutečný rozsah nutných sanací pláň bude možno upřesnit až ve stadiu zemních prací konzultační a geotechnickou kontrolní činností přímo při výstavbě, kdy dojde k plošnému obnažování budoucí pláň.

Je nutné zajistit dostatečnou únosnost aktivní zóny komunikace dle platných norem a předpisů.

Stavební objekt neřeší žádné práce spojené s překládkou, úpravami ani pokládkou inženýrských sítí. Případné stávající sítě je nutno před zahájením prací vytyčit příslušnými správci. V případě potřeby budou inženýrské sítě pod zpevněnými plochami ochráněny

příslušnými chráničkami dle podmínek jednotlivých správců inženýrských sítí.

Plochy zeleně, které budou stavbou dotčeny, budou vždy znovu ohumusovány a osety travním semenem a tl. min. 0,15 m.

Odvodnění

Srážková voda z navrhované komunikace je svedena příčným a podélným sklonem vozovky do přilehlé zeleně

Vytyčení

Vytyčení je provedeno v samostatném výkresu ***D.1.E.3 Vytyčovací výkres.***

Vytyčovací body jsou v souřadnicích S-JTSK. Výškový systém Balt po vyrovnání.

Povrchové znaky inženýrských sítí

Bude provedena rektifikace všech povrchových znaků inženýrských sítí, případně výměna poškozených.

Dopravní značení

V projektu není navrhováno žádné dopravní značení.

Napojení řešeného území na komunikační síť

Plánovaná stavba bude dopravně napojena na stávající místní komunikaci Ke Trvzi.

Navrhovaná manipulační plocha bude sloužit pouze pro cílovou dopravu.