
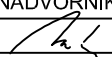


Vypracoval:	Zodpovědný projektant:	Hlavní inženýr projektu:	 <small>PROJEKČNÍ A INŽENÝRSKÁ SPOLEČNOST</small>	
ING. Antonín NÁDVORNÍK	ING. Jaroslav DVOŘÁK	ING. Jaroslav DVOŘÁK		
				
Místo stavby: Předhradí, k.ú. Předhradí u Skutče, p.č. 89			Sinc s.r.o. IČ: 288 14 878	
Investor: Pardubický kraj, Komenského náměstí 125, 532 11 Pardubice			+420 775 124 685 www.sinc.cz	
Akce: Transformace DNH Rychmburk II, 2x samostatná domácnost na Předhradí  Objekt: SO 04 KOMUNIKACE A ZPEVNĚNÉ PLOCHY  Výkres: D.1.4 SO 04 KOMUNIKACE A ZPEVNĚNÉ PLOCHY			Formát:	Paré:
			Datum: 04/2018	
			Stupeň: DPS	
			Zak. č.: 171005	
			Měřítka:	
<b>TECHNICKÁ ZPRÁVA</b>			Č.v.	<b>D.1.4.1</b>

1.	<i>Předmět a účel stavebního objektu.....</i>	2
2.	<i>Výpočet bilance dopravy v klidu.....</i>	2
3.	<i>Technické řešení.....</i>	3
4.	<i>Zemní práce.....</i>	4
5.	<i>Dlažba a spáry:.....</i>	4
6.	<i>Řešení odvedení dešťové vody: .....</i>	4
7.	<i>Dopravní značení:.....</i>	4
8.	<i>Závěr .....</i>	4

## 1. Předmět a účel stavebního objektu

Jedná se o návrh komunikací a zpevněných ploch v areálu včetně napojení na místní komunikaci.

V současné době se na pozemku určenému pro výstavbu nachází zahrada s několika vzrostlými stromy a keři. V rámci přípravy stavby budou pokáceny 4 stromy a 3 keře.

Niveleta sjezdu je navržena s ohledem na bezbariérový přístup osob do objektu a v návaznosti na výškové osazení objektů rodinných domů do terénu.

## 2. Výpočet bilance dopravy v klidu

Pro výpočet parkovacích míst se vycházelo z celkové čisté podlahové plochy. Výpočet byl zpracován dle normy ČSN 736110/Z1 – Projektování místních komunikací (část 14. Dopravní plochy, tab.34). Navrhují se dva samostatné rodinné domy, každý o podlahové ploše 232,5 m<sup>2</sup>.

### Výpočet parkovacích míst pro rodinný dům A:

Celkový počet stání se vypočítá ze vzorce :

$$N = O_o \cdot k_a + P_o \cdot k_a \cdot k_p$$

kde :

**N** je celkový počet stání v řešeném území

**O<sub>o</sub>** základní počet odstavných stání podle čl. 14, tab. 34

počet stání:

- 1 účelová jednotka na 1 stání .....rodinný dům s plochou do 100m<sup>2</sup> celkové plochy
- 0,5 účelové jednotky na 1 stání .....rodinný dům s plochou nad 100m<sup>2</sup> celkové plochy

$$O_o = 1/1 + 1/0,5 = \underline{\underline{2 \text{ stání}}}$$

**P<sub>o</sub>** základní počet parkovacích stání podle čl.14 - 0 (jedná se o rodinný dům)

### Celkový výpočet počtu stání

$$N = O_o \cdot k_a + P_o \cdot k_a \cdot k_p$$

$$N = 2 \times 1,00 + 0 \times 1,0 \times 1,0 = \underline{\underline{2 \text{ stání}}}$$

**Celkem pro rodinný dům A jsou navržena 3 parkovací stání, čímž splňujeme počet stání dle normy ČSN 73 61 10.**

Z celkového počtu parkovacích stání je vyhrazeno jedno stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené dle vyhlášky č. 398/2009 Sb.

Vzhledem k tomu, že rodinný dům B je řešen obdobně jako rodinný dům A, je navržen stejný počet parkovacích stání, tedy tři a z toho jedno stání pro imobilní.

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

Vzhledem k tomu, že se jedná o stavby rodinných domů nemusí být dodrženy podmínky z hlediska stavebního zákona č.183/2006 Sb., prováděcích vyhlášek a zejména vyhlášky č. 398/2009 Sb., ve znění vyhlášky č. 492/2006 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. S přihlédnutím ke způsobu využívání objektu budou však komunikace řešeny v souladu s výše citovaným vyhláškami a zákony.

### 3. Technické řešení

Návrh situačního řešení vychází ze stávajícího stavu dopravní obsluhy v předmětném území.

Komunikace jsou navrženy z obručníků z řezané žuly o rozměrech 1000x150x250mm, 1000x100x250mm a 1000x120x250mm. Obručníky jsou navrženy bez převýšení tak, aby mohla dešťová voda z komunikací volně odtékat do zelených ploch.

Konstrukce vozovek a parkovišť jsou navrženy dle TP 170 „Navrhování vozovek pozemních komunikací“, z 11/2004 schváleného MD ČR.

Sklon nosných vrstev musí odpovídat sklonu finální krycí vrstvy.

V místech napojení nové obruby asfaltového krytu na stávající konstrukce s asfaltovým krytem bude proveden odřez pilou a následně zalití spáry modifikovanou zálivkou

Je navržen jeden obousměrný vjezd v šíři 3,5 m s přechodovými oblouky.

#### 1 – Účelová komunikace:

Návrhová úroveň porušení vozovky – D1

Třída dopravního zatížení - V

Typová skladba – D1-N-2-V-PIII, DLE TP170:

- asfaltový beton střednězrný	ACO11		40 mm
- asfaltový beton střednězrný	ACP16	na 100 MPa	70 mm
- štěrkodrt' fr. 0-63	ŠDa	na 70 MPa	150 mm
-- štěrkodrt' fr. 0-63	ŠDb	na 45 MPa	150 mm
celkem			410 mm

#### 2 – Areálová komunikace, parkovací stání:

Návrhová úroveň porušení vozovky – D1

Třída dopravního zatížení - VI

Typová skladba – D1-D-3-VI-PIII, DLE TP170:

- žulová dlažba - kostky	DL		100 mm
- lože - drcené kamenivo fr. 4 - 8	L	na 100 MPa	40 mm
- mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	na 70 MPa	150 mm
- štěrkodrt' fr. 0-63	ŠD	na 45 MPa	150 mm
celkem			440 mm

#### 3 - Zpevněné plochy, chodník:

Návrhová úroveň porušení vozovky – D2

Třída dopravního zatížení - CH

Typová skladba – D2-D-1-CH-PIII, DLE TP170:

- žulová dlažba řezaná	DL		60 mm
- lože - lomová drť frakce 0 – 4	L	na 50 MPa	30 mm
- štěrkodrt' fr. 0-63	ŠD	na 45 MPa	150 mm
celkem			240 mm

Veškerý použitý materiál použitý do konstrukcí musí odpovídat požadavkům ČSN. Hutnění pláně musí odpovídat požadavkům ČSN 72 10 06.

#### **4. Zemní práce**

Zemní plášť musí být v geotechnické vrstvě. Jestliže budou zeminy III.-IV. vrstvy tvořit podloží zpevněných ploch, bude je nutno předem stabilizovat s pomocí vápna, jinak nejsou do podloží vhodné.

Případné navážky nebo nevhodné zeminy, které budou tvořit podloží budoucích ploch - vhodné je odstranit, nebo pro splnění základních požadavků pro vhodné podloží, bude nutno je upravit. Stávající zeminu nutno zhutnit na  $E_{def} = 45 \text{ Mpa}$ .

#### **5. Dlažba a spáry:**

Šířka spár je 3 - 5 mm. Pro vyplnění spár bude zpravidla použitý stejný materiál, jako pro podkladní vrstvu. Možné největší zrno 3 mm.

Spáry musí být vyplňovány úplně a průběžně podle postupu pokládky. K tomu je spárovací materiál sypán na dlažbu a do spár vmetán. Před zavibrováním musí být zbylý spárovací materiál odstraněn. Poté bude plocha zavibrována až k dosažení stálé pevnosti. Plocha dlažby musí být vždy hutněna od krajů směrem do středu. Přitom nesmí být narušen navržený průběh spár, plochy s nevlněnými spárami nesmí být zavibrovány. Po zavibrování se spáry znovu vyplní vmetáním.

Plochy dlažby smějí být pojížděny teprve tehdy, když jsou spáry zaplněny.

#### **6. Řešení odvedení dešťové vody:**

Dešťové vody ze zpevněné plochy jsou odvodněny pomocí podélných a příčných sklonů do terénu.

#### **7. Dopravní značení:**

V místě stavby není osazováno žádné nové dopravní značení.

#### **8. Závěr**

Projektant si vyhrazuje právo doplňovat, případně pozměňovat projekt na základě nových poznatků, zjištěných během provádění výstavby.

Ve Svitavách dne 15. 4. 2018

Ing. Antonín Nádvorník