

SEZNAM REVIZÍ

No.	datum	popis
A	24.11.2021	první vydání
B	22.12.2021	zkrácení trasy B
C	17.1.2022	dopřesnění popisu

±0,000 = + 250,00 B.p.v

vypracovali: Jiří Kašpar, Aleš Balcar, Michal Černý, Petr Vlasák
zodpovědný projektant: Petr Vlasák (ČKAIT 0601333), Michal Černý (ČKA 03 745)



atelier ZALUBEM • atelier@zalubem.cz
www.zalubem.cz • +420 774 840038

investor: obec Holohlavy, Školní 35, 503 03 Smiřice
akce: Náves Holohlavy

stupeň projektu: DPS
profesní část: **doprava**

stavební objekt - číslo výkresu

měřítko: ---

výkres:

TECHNICKÁ ZPRÁVA
SO-01 - NÁVES

01-101

Technická zpráva

SO-01 Náves

Obsah

Technická zpráva	
SO-01 Náves	1
Obsah	1
I.a Identifikační údaje objektu	1
I.a.1 Stavba	1
I.a.2 Stavební objekt	1
I.a.3 Investor	1
I.a.4 Projektant	1
I.b Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení	1
I.c Vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci - dopravní údaje, geotechnický průzkum apod.	2
I.d Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby	2
I.e Návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů	2
I.f Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace	3
I.g Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku	3
I.h Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu	3
I.i Vazba na případné technologické vybavení	3
I.j Přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů	3
I.k Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se staveništem osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace	3

I.a Identifikační údaje objektu

I.a.1 Stavba

Název stavby	Náves Holohlavy - zpevněné plochy při E1
Místo stavby	p. č. 50, st. 131, st. 140, 448/11, 448/18, 448/19, 461/1 k.ú. Holohlavy
Místní adresa	ulice Školní v obci Holohlavy, 503 03 Smiřice

I.a.2 Stavební objekt

SO-01	Náves (část u obecního úřadu)
-------	-------------------------------

I.a.3 Investor

Jméno	obec Holohlavy
Sídlo	Školní 35, 503 03 Holohlavy
Kontakt	starosta: Miloš Malínský tel: 725 081 260 (starosta obce), 495 422 659 (obecní úřad) ou.holohlavy@iol.cz

I.a.4 Projektant

generální projektant

Jméno	ZALUBEM s.r.o. - Michal Černý (ČKA 03 745)
Adresa	nám. Osvoboditelů, Hradec Králové, 500 03
Kontakt	e-mail: atelier@zalubem.cz tel: +420 608 511 237 (kancelář)

zodpovědný projektant dopravní části

Jméno	Petr Vlasák (ČKAIT 0601333)
Adresa	U Cihelny 399, Hradec Králové, 503 11

I.b Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

Stavební objekt 01 je tvořen jednak místní komunikací (ulice Školní) a zásobovací cestou k mateřské škole. Celý prostor je řešen jako obytná zóna s návrhovou rychlostí 20km/h a je v ulici Školní nadvýšen nad stávající úroveň vozovky o cca 250mm. Ulice Školní zůstává obousměrná šířky 5,8 m. Na západní straně navazují pochozí plochy š. 3 m oddělené sloupky, z toho 1,5 m široký průběžný chodník. Na východní straně je v jižní části 2 m široký parkovací pruh a 1,5 m široký chodník. Ve středové části je sjezd k obecnímu úřadu. V severní části je kolmé stání a podél zástavby zbývá 1,8 m široký chodník. Kolmé stání a sjezd k obecnímu úřadu je oddělen ostrůvkem zeleně. Délka návsi je 50 m. Navazující zásobovací cesta ke školce zůstává víceméně ve stávající poloze a má

šířku 4 m. Její severní část bude v délce 28 m rekonstruována a rozšířena. Od napojení na ulici Školní po konec směrového oblouku. Stávající chodníky budou na cestu navázány.

Důvodem řešení je potřeba zklidnění dopravy v centru obce, rekonstrukce stávajících opěrných zídek a celého přilehlého parku. Dále pak jde o vytvoření přívětivého veřejného prostoru mezi obecním úřadem, mateřskou školou a samoobsluhou.

I.c Vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci - dopravní údaje, geotechnický průzkum apod.

Návrh vychází z podrobného geodetického zaměření stávajícího stavu, z informací pamětníků z dob výstavby chodníků a opěrných zídek. Výsledkem průzkumů byla podkladová mapa, do které je nevržen nový stav zakreslen ve výkresové části. Proběhlo také informativní vytyčení inženýrských sítí a jejich geodetické zaměření. Byly využity také informace o sítích jednotlivých správců. Vše posloužilo v úvodních fázích návrhu a je nadále vyobrazeno v situaci stávajícího stavu i v podrobné situaci (výkresy 01-102 a 01-103).

Z dopravního hlediska se jedná o výměnu povrchu části místní komunikace a kompletní oprava účelové komunikace (zásobovací cesta ke školce) ve stávajících trasách se zklidněním v podobě zavedení obytné zóny s prudkými nájezdy. Podrobný dopravní průzkum prováděn nebyl. Intenzita dopravy není v místě vysoká, počet nákladních vozidel za den se pohybuje v jednotkách.

Geotechnický průzkum nebyl prováděn, nejsou zde řešeny nové komunikace. Zejména při provádění nových vrstev komunikace ke školce bude třeba na místě dopřesnit návrh výměny podloží dle místních podmínek.

I.d Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby

Stavba přímo navazuje na další stavební objekty jako jsou prefabrikované opěrné zídky SO-04, které musí být provedeny dříve. Stavbu bude nutné zkoordinovat s dalšími stavebními objekty, které se týkají ochrany stávajících inženýrských sítí provedení nových, zejména přesun vpustí dešťové kanalizace (SO-11), nové veřejné osvětlení (SO-12), změna trasy telekomunikační přípojky (SO-13), Příprava slaboproudého vedení (SO-14), Úprava vedení elektro NN a VN (SO-15) a Ochrana stávající telekomunikační sítě (SO-17).

Hloubková přeložka kabelu VN je samostatnou investicí ČEZ distribuce a bude se stavbou koordinována v rámci objektu SO-15.

I.e Návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů

Náves bude tvořena primárně středně velkými modrošedými žulovými kostkami 10/10 do lože z kameniva. Na nájezdech do obytné zóny budou použity stejně velké kostky ze žluté žuly. Na signální a varovné pásy budou využité bílé dlaždice s tvarovaným povrchem. Na umělou vodící linii betonové tvarovky s drážkami. Další konstrukční vrstvou bude kamenivo stmelené cementem (SC C8/10) tl. 120 mm a štěrkodrtí tl. 150 mm. Tam, kde je to potřeba bude pro vyvýšení prostoru návsi použita štěrkodrt rozprostřena nad podkladními vrstvami stávajících skladeb. Obrusná vrstva asfaltobetonové vozovky bude odfrézována a může být následně použita jako recyklát pro nejspodnější vrstvy namísto štěrkodrti. Dlažďené povrchy budou šetrně rozebrány, aby mohly být v rámci návsi použity znovu.

Skladba nových pochozích částí bude následující. Sprašové zeminy budou nahrazeny štěrkodrtí nebo recyklátem pro dosažení požadovaného deformačního modulu Edef2 min 30MPa na zemní pláni. Skladba byla navržena s využitím katalogu vozovek TP170 a jedná se o skladbu D1-D-1-VI-PIII s nahrazením vrstvy MZ za ŠD z důvodu nemožnosti využití zeminy v místě stavby do podkladních vrstev.

Odvodňovací žlaby po obou stranách komunikace budou zřízeny ze stejných dlažebních kostek, které utvoří 5 řad podél komunikace s různou výškovou polohou jednotlivých řad tvořící žlab. Prostřední řada bude nejnižší 2 cm od vozovky.

Plochy určené primárně pro auta budou mít vějířové skládání (kroužková skladba) a plochy pro pěší rovnoběžné. K vizuálnímu oddělení projíždějících aut od chodců budou sloužit na západní straně sloupky po dvou metrech.

Na východní straně návsi budou využity stávající tvarovky betonové zámkové dlažby, které budou přeskládány tak, aby výškově navazovali na komunikaci. Lze zde částečně využít stávající vrstvu cementem zpevněné podkladní vrstvy, ale pouze v krajních pochozích částech. Tvarovky budou kladeny na parkovacích plochách o 90° pootočený vůči prostoru určenému pro chůzi. Hlavní průjezdnou část vozovky zde oddělují dopravní knoflíky po jednom metru.

Podélné parkování od chodníku bude odděleno pruhem rovné šedé dlažby šířky 100mm ve stejné výškové úrovni jako oba navazující povrchy. Kolmá stání budou oddělena od částí primárně pro chodce betonovou obrubou výšky max 20 mm nad dlažbu.

Středová část určená pro zklidněný průjezd osobních aut bude mít střežovitý sklon 2%. Další plochy navazují sklonově bez výškových skoků tak, aby byl na obou stranách zachován maximální příčný sklon 2% na pásích pro chodce šířky 1,5m a aby bylo možné navázat na okolní povrchy a stavby v původních polohách. Výškové polohy nových chodníků jsou uvedeny v podrobné situaci k objektu (01-103) a ve vytyčovací situaci (01-104) a jsou vztaženy k projektové nule ve výšce 250,00 m B.pv.

Zásobovací cesta ke školce bude mít obrubu ze žulových kostek kladených do betonového lože. Tak bude oddělena i od pochozí části návsi. Hlavní průjezdná část návsi má obrubu tvořenou výše popsáním žlabem z kostek.

Na severním konci řešené obytné zóny bude obnoven asfaltobetonový povrch kompletní novou obrusnou vrstvou ACO11. V místech porušení budou doplněny i ostatní konstrukční vrstvy vozovky.

I.f Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace

Režim povrchových a podzemních vod zůstává stávající. Zásobovací cesta ke školce je pouze vyspádována k okraji, kde se vody vsakují v zatravněné části. Ulice Školní je nadále vyspádována k okrajům, kde jsou uliční vpusti do jednotné kanalizace. Vpusti se pouze posunují o jednotky metrů podél komunikace. Drobně se zvětšuje rozsah odvodňovaných zpevněných ploch kvůli rozšíření chodníků. Dochází také ke změně stávajícího živičného povrchu na dlažďený, který dovolí částečné zasakování vod, což nárůst kompenzuje, jak již bylo vyčísleno v rámci dokumentace k územnímu rozhodnutí.

I.g Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku

Opravená část ulice školní bude označena svislými dopravními značkami označující začátek a konec obytné zóny. Označeny musí být také kolmá a podélná parkovací stání v ulici. Kolmá parkovací stání budou mít i vodorovné značení bílou plnou čarou. Zásobovací komunikace ke školce bude i nadále označena zákazem vjezdu motorových vozidel s výjimkou těch s povolením k vjezdu umístěným na budově bývalé trafostanice. Ostatní značky budou umístěny na nových pozinkovaných sloupkách na hliníových patkách s betonovými základy v zemi, viz tabulka výrobků (01-181).

Severně od návsi na západní straně (křižovatka ulic Školní a Dlouhá) bude zrušena značka omezující rychlost na 30 km/h i s dodatkovou tabulkou.

I.h Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu

Bude nutná koordinace stavby s inženýrskými sítěmi (přesun uličních vpustí, uložení chrániček pro slaboproud, ochrana stávajících kabelových vedení v místě křížení se zásobovací cestou, nové vedení pro veřejné osvětlení).

Počítá se s využitím stávající betonové dlažby rozebíraných chodníků na východní straně i pro nový stav.

Po dobu výstavby bude nutné zachovat pěší přístup do obecního úřadu.

I.i Vazba na případné technologické vybavení

Technologické vybavení stavba neobsahuje.

I.j Přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů

Výpočty nebyly prováděny.

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

Navrhované stavby nevytvářejí překážku v užívání osobami se sníženou schopností pohybu a orientace. Všechna řešená veřejná prostranství jsou bezbariérově přístupná. V prostoru návsi se situace pro bezbariérovost navrhovaným stavem zlepšuje. Nově navržené plochy reflektují vyhlášku č. 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Jako vodící linie slouží jednak opěrné zídky, jednak zvýšené obruby a také umělá vodící linie z dlažby s drážkami š. 400 mm.

Na koncích obytné zóny budou zřízeny v pochozí části signální pásy š. 800 mm a v pojízdné části varovné pásy š. 400 mm ze speciálních bílých kostek s reliéfním povrchem tl. min 60 mm. Na styku reliéfní dlažby a dlažby ze žulových kostek nutno přidat pruh hladkých kamenných dlaždic š. 200 mm.

Podélné sklony nepřesahují 8,3% vyjma nájezdů do obytné zóny, které však neslouží pro pohyb lidí s omezenými možnostmi pohybu. Příčné sklony jsou v pruhu pro pohyb osob š. min 1,5 m po obou stranách komunikace max 2,0%. V celé obytné zóně jsou na sebe zpevněné plochy napojeny tak, že výškové odskoky pochozích ploch jsou maximálně 20 mm.