

SEZNAM PŘÍLOH

- D1 PRŮVODNÍ ZPRÁVA + SEZNAM PŘÍLOH
D2 SITUACE

ZODP. PROJEKTANT	PROFESE	VYPRACOVAL	KONTROLOVAL	© TOPO-CAD PARDUBICE • tel: 464 601 851	
stavební část	doprava	ing. R. Loukořa			
Ing. Miroslava Abbrentová					
OBEC	PODHOŘANY U RONOVA	KRAJ	PARDUBICKÝ	FORMÁT	1 x A4
INVESTOR	OBEC PODHOŘANY U RONOVA, PODHOŘANY U RONOVA 102, 53841 PODHOŘANY U RONOVA			DATUM	IV. 2020
ZTI A KOMUNIKACE PRO VÝSTAVBU RD – LOKALITA Z14 POD ZÁMKEM I k. ú. PODHOŘANY U RONOVA, p.p.č. 128/2, 128/5 SO 01 – KOMUNIKACE A ZPEVNĚNÉ PLOCHY				STUPEŇ	ÚZEMNÍ STUDIE
				ČÍS. ZAKÁZKY	
				ČÍS. KOPIE	
				ČÍS. ARCHIVNÍ	
PRŮVODNÍ ZPRÁVA				MĚŘÍTKO	ČÍS. VÝKR. D1

ZPRÁVA K ÚS

Podklady

Základním podkladem pro práce na předkládané dokumentaci byly vstupní informace o projektu, zadání územní studie pro lokalitu Z14 Podhořany, zpracované MěÚ Chrudim, odbor územního plánování a reg. rozvoje, územní plán Podhořany, předaná digitální situace od ing. Imrich Rondzík - Geodézie, Chrudim, a aktuální průběh vlastnických hranic z ČÚZK.

Předkládaná dokumentace je vypracována na podkladě polohopisného a výškopisného zaměření dotčeného území v digitální podobě v souřadnicovém systému S-JTSK a výškovém systému Bpv.

Situační řešení a technické řešení

V rámci návrhu komunikací pro obsluhu zájmového území pro výstavbu RD je navržena základní síť komunikací vozidlových a pěších vč. sjezdů na jednotlivé navržené parcely a návštěvnická parkovací stání v počtu dle ČSN.

Základní komunikační síť se skládá z komunikace větve A, komunikace větev B a spojovacího chodníku, tyto jsou navrženy jako místní komunikace IV. třídy.

Komunikace větev A a B jsou navrženy ve funkční skupině D1 Obytná zóna.

Větev A je přímo napojena na silnici III/33810 novou stykovou křižovatkou s odsunutým (o cca 10 m) širokým příčným prahem, kde je vlastní začátek obytné zóny. Větev A je zakončena slepě úvratovým obratištěm, které tvoří křižovatka s větví B. Z této křižovatky je možné provést výhledové napojení na pozemek Královské lesy, s.r.o. Základní šířka komunikace v obytné zóně je navržena 4,5 m mezi obrubami, v místě křižovatky s III/33810 je rozšířena na 5,5 m, naopak v místě umístění návštěvnických parkovacích stání je zúžena na 3,5 m. Tato parkovací stání jsou umístěna střídavě tak, aby byla dodržována max. povolená rychlost v obytné zóně. Zbytek veřejného prostranství (šířky 8,5 m) bude tvořit zeleň – pobytové prostory. Celková délka větve A je 85,39 m.

Větev B je navržena přibližně kolmo na konec větve A. Základní šířka je 4,5 m s rozšířením na 5,5 až 6,0 m v místě křižovatky s větví A, tj. v místě obratiště. Větev B je zakončena slepě bez obratiště, protože její délka od křižovatky s větví A je v délce do 50 m (přístup vozidel HZS). Celková délka větve B je 63,19 m.

Spojovací chodník je navržen ve dvou částech: první část je podél silnice III/33810 a spojuje navrhovanou lokalitu od začátku větve A do západní části obce v základní šířce 2,0 m o celkové délce cca 61 m. Druhá část spojovacího chodníku je navržena od začátku větve B směrem k východní části obce k silnici I/17 a je ukončena alternativně s použitím nebo bez použití venkovního schodiště. Chodník je navržen v šířce 1,5 m. Celková délka druhé části chodníku 230,60 m.

VÝPOČET DOPRAVY V KLIDU DLE ČSN 736110/Z1

Návrhové podklady:	charakter území - obce do 5000 obyvatel, skupina A	
	stupeň úrovně dostupnosti 1-2	kp = 1,0
	stupeň automobilizace 1:2	ka = 1,25

Výpočet potřeby odstavných a parkovacích stání podle ČSN 736110/Z1 - tab.34 ->

- odstavná stání - 9 rodinných domů s jedním bytem nad 100 m² celkové plochy - Oo = 9:0,5=18,
- parkovací stání - cca 36 obyvatel na 9 RD, Po = 36:20 = 1,8

Celkový normový počet stání pro posuzovanou lokalitu

$$N = Oo * ka + Po * ka * kp$$

$$N = 18 * 1,25 + 1,8 * 1,25 * 1,0 = 22,5 + 2,25 \Rightarrow 23 \text{ stání} + 3 \text{ stání} = 26 \text{ stání}$$

N = 26 stání

Celkem je potřeba dle ČSN pro danou lokalitu 26 stání. Z tohoto počtu je nutno zajistit 23 odstavných stání pro rezidenty na vlastních pozemcích RD a 3 parkovací stání pro návštěvníky v rámci veřejných prostranství.

V lokalitě jsou tedy celkem navržena 3 parkovací stání na veřejných prostranstvích a jsou umístěna dle situace jako dvě podélná a jedno kolmé stání.

Z tohoto počtu je jedno parkovací stání dle vyhl. č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb vyhrazeno pro vozidlo invalidy.

Návrh řešení pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Zpevněné plochy jsou navrženy dle vyhl. č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb s výjimkou druhé části spojovacího chodníku, jehož trasování je nutno navrhnout v místě stávající nezpevněné pěší trasy, a u něhož dosahují podélné spády až 18,5 %.

Navržené komunikace a chodníky budou v příčném spádu max. 2 %. Podélný spád je v rozmezí 1,5 až 8,3 %, resp. 18,5 % - viz výše.

Přirozené vodící linie budou tvořeny jednostranným zvýšeným obrubníkem, který bude převýšen 6 cm nad přilehlý kryt.

Jedno z celkového počtu 3 veřejných parkovacích stání je vyhrazené pro vozidlo invalidy.

Pojížděné a chodníkové plochy musí splňovat smykové tření min. 0,5.

Použité výrobky na hmatové úpravy musí splňovat technické požadavky na vybrané stavební výrobky v souladu s předpisem 163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.03.04 – v aktual. znění z 1.1.2017.