

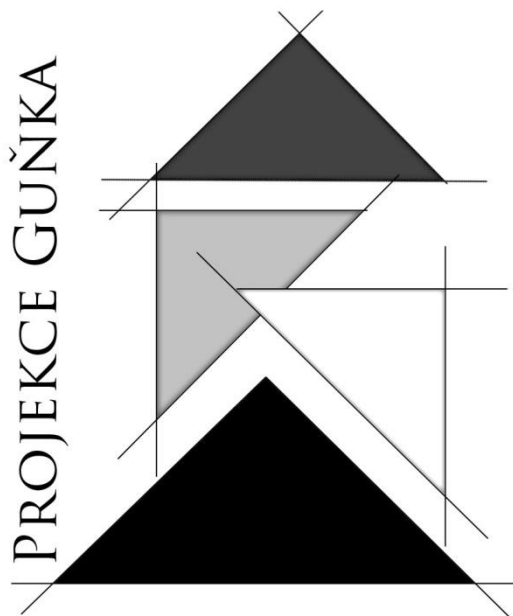


**PROJEKCE GUŇKA s.r.o**

**ING. JAKUB GUŇKA**

**PROJEKČNÍ A INŽENÝRSKÁ ČINNOST VE STAVEBNICTVÍ**

NA ČTVRTI 328/10, 700 30 OSTRAVA – JIH - HRABŮVKA, EMAIL: gunka@projekcegunka.cz,  
MOBIL: +420 608 730 487



## **TECHNICKÁ ZPRÁVA**

### ***SO 02 – Zpevněné manipulační plochy a parkovací stání***

**Investor** : Město Odry  
Masarykovo náměstí 16/25  
742 35 Odry

---

**Stavba** : ***Revitalizace bytového domu pod lesem v Odrách***

---

**Stupeň** : **Dokumentace pro provádění stavby**  
**Vypracoval** : Ing. Robert Mlčoch  
**Zakázkové číslo** : **133/2021**  
**Číslo přílohy** : 133/2021  
**Datum** : 06/2023

Počet stran: 7

## **a) Identifikační údaje objektu**

Název stavby : **REVITALIZACE BYTOVÉHO DOMU POD LESEM V ODRÁCH**

Objekt : **SO 02 – Zpevněné manipulační plochy a parkovací stání**

Místo stavby : Parcela č. 1083 a 1078/1

Katastrální území: : Odry [709085]

Investor : Měst Odry, Masarykovo náměstí 16/25, 742 35 Odry

Zpracovatel : PROJEKCE GUŇKA S.R.O., Na Čtvrť 328/10, 700 30 Ostarva – Jih -  
Hrabůvka

Stupeň : Dokumentace pro provádění stavby

## **b) stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení**

V rámci stavebních prací a revitalizace bytového domu, budou kolem objektu opraveny zpevněné plochy. Stávající zpevněné plochy budou odstraněny a vybourány. Namísto nich bude navržena nová zpevněná plocha ze zámkové dlažby. Ohraničení zpevněné plochy bude provedeno pomocí silničního obrubníku tl. 100mm. Nově bude navrženo doplnění chodníkové plochy, které povede až ke dveřnímu vstupu u výtahu. V rámci zpevněné plochy budou vyhrazena dvě parkovací stání pro osoby s omezenou schopností pohybu. Terén bude sklonově upraven tak, aby navazoval na blízké okolí objektu a zároveň, aby plochy vyhovovaly požadovaným sklonům k zajištění bezbariérovosti.

Řešený objekt se nachází v katastrálním území Odry.

## **c) Vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci (dopravní údaje, geotechnice průzkum apod.)**

Pro vypracování projektové dokumentace použil zpracovatel podklady v digitální podobě . geodetické zaměření dotčeného území se zákresem průběhu inženýrských sítí s vložením katastrální mapy.

Pro danou plochu bylo provedeno průzkumu generálním projektantem dané stavby. Dále byl proveden terénní průzkum, veškeré podklady, které byly zpracovány do PD, byly zohledněny a respektovány.

## **d) Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby**

Navržené manipulační plochy jsou součástí stavby. Jednotlivé plochy budou navazovat na provádějící stavební práce a stávající terén a objekty v okolí objektu. Bezbariérové plochy budou směřovat k navrhované tavně výtahu.

**REVITALIZACE BYTOVÉHO DOMU POD LESEM V ODRÁCH**

**SO 02 – Zpevněné manipulační plochy a parkovací stání**

## **e) Návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů**

**SO 02 – Zpevněné manipulační plochy a parkovací stání**

V rámci revitalizovaného objektu je řešena úprava stávajících zpevněných ploch z betonových panelů. V rámci zemních prací bude provedeno bourání betonových panelů, které budou odvezeny na skládku stavebního materiálu. Následně bude provedeno sejmutí ornice a bude provedena úprava zpevněných ploch dle navrženého výskopisu zaměřených stávajících bodů dotčeného objektu a jeho blízkého okolí. Po provedení bouracích prací a vyrovnaní terénu, bude dotčená zemní pláň zhutněna do požadovaného modulu přetvárnosti a zhutnitelnosti  $E_{def,2} = 30\text{MPa}$ . Případný zásyp rýh pro inženýrské sítě pod komunikací budou provedeny vhodným zásypovým materiálem s hutněním po jednotlivých výškových úrovních max 0,3m (nebo dle provedeného posudku geotechnika, pokud je k dispozici).

Z hlediska úpravy zemin a jejich vlastností je doporučena stabilizace zeminy vápenným hydrátem v množství cca 2-5% o celkové tloušťce úpravy aktivního podloží nebo lze provést stabilizaci jinou zeminou. V případě požadavku na úpravu podloží komunikací je možná rovněž výměna zeminy za dobře hutnitelné materiály (asfaltový recyklát fr. 0/32, nebo ŠD fr. 0/32 mm).

V případě použití místních zemin **do násypů pro terénní úpravy** je nutno dodržet tyto zásady:

- zabránit rozbřednutí těchto zemin srážkovou vodou před zhutněním
- dosáhnout včasného zhutnění na předepsanou objemovou hmotnost při dodržení vlhkosti blízké vlhkosti optimální
- při vlhkosti vyšší než vlhkosti  $w_{opt} + 2\%$  je nutno docílit nižší vlhkosti buď časovou prodlevou nebo úpravou vlhkosti vápnem
- hutnit zeminu po vrstvách o maximální mocnosti 0,3 m minimálně na 95 % PS

Při použití odtěžených zemin **do násypů pod zpevněné plochy** je nutná úprava případně stabilizace těchto zemin. Jako možná varianta je stabilizace.

- jinou zeminou (s lepšími vlastnostmi)
- hydraulickými pojivy

V rámci zpevněných ploch je navržen chodník, který bude oddělen od pojezdné zpevněné plochy, obrubou o šířce 100mm, který bude vystupovat nad povrch max. 0,02m, aby byla zajištěna bezbariérovost. Chodník bude napojen na nově navrhovaný výtah. V blízkosti objektu budou vyhrazena dvě parkovací stání pro osoby s omezenou schopností pohybu. Plocha

Situační řešení zpevněných ploch je dáno okolní zástavbou a daným terénem spolu s požadavky investora na jeho provoz a výškovou návaznost na stávající neměnné plochy s návazností nových ploch na nově navrhovaný výtah s výškou podlahy umístěnou ve výšce  $\pm 0,000$ .

Sjezd na navrhovanou plochu bude proveden stále, který bude navazovat na stávající chodníkové plochy. Charakter a dispozice připojení zůstává stávající. Stávající připojení a upravovaná zpevněná plocha zůstává stávající na průjezdnost osobních vozidel pomocí vlečných křivek.

Dopravní značení sjezdu nebo napojení na stávající komunikaci bude stávající, beze změn. Bude provedeno nové vodorovné dopravní značení u parkovacího stání pro osoby s omezenou schopností pohybu.

**Zpevněné plochy** – jsou navrženy zpevněné ze zámkové dlažby. Jednotlivé sklony navržené plochy budou dodržovat podmínky pro bezpečný provoz schopnost se pohybovat i pro osoby s omezenou schopností pohybu. Bude doržen minimální výsledný sklon alespoň 0,5% pro zajištění odvedení srážkových vod.

### **Konstrukce zpevněných ploch**

Skladba a konstrukce zpevněných ploch vychází z aktuální platné TP 170 – „**Navrhování vozovek pozemních komunikací**“ a z jejich dodatků. Základním předpokladem pro návrh konstrukčních vrstev vozovky je u manipulačních a zpevněných ploch určených pro provoz těžkých vozidel třídy dopravního zatížení s návrhovou úrovní porušení D a modul pružnosti upravené pláne  $E_{\text{def},2} = 30 \text{ MPa}$ . Sklony zpevněných ploch vychází buďto ze stávajícího nebo upraveného terénu, aby vyhovoval budoucímu provozu, odtoku srážkové vody a dalším řešeným sounáležitostem, jakožto bezbariérovost trasy pro osoby s omezenou schopností pohybu. Pro jednotlivé SO popisované v této zprávě jsou navrženy tyto skladby:

**Skladba chodníkové plochy (SO 02) – D2-D-1-VI-PIII TDZ VI**

- Betonová zámková dlažba	DL	80 mm	
- Lóže z kamenné drtě	L	40 mm	↓ 70MPa
- Mechanická zpevněná zemina	MZ	250 mm	↓ 30MPa
- Zemní pláň			
Celkem		370 mm	

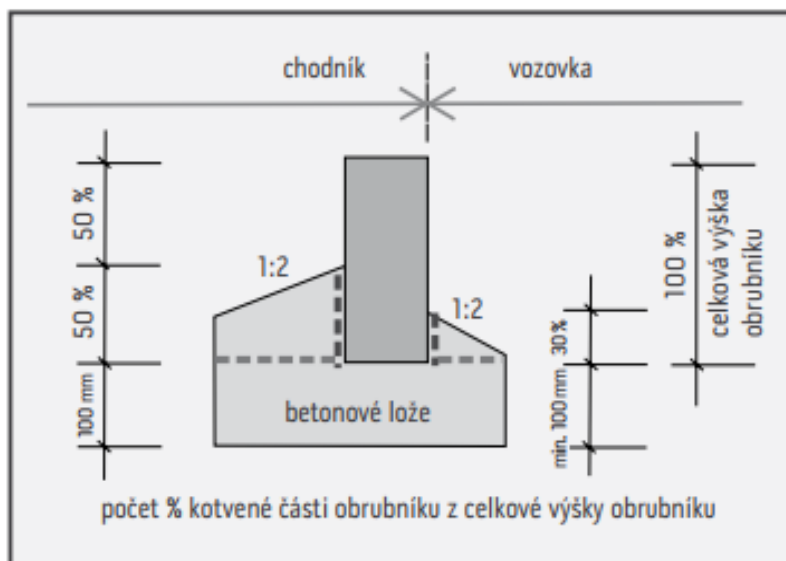
**Dělicí prvky a úpravy rozhraní ploch:**

Vozovka resp. zpevněné plochy budou lemovány obrubníkem rozměrů Š100/V250/D1000, osazeným do bet. lože z betonu C16/20n-XF1 s boční opěrou do výšky alespoň 1/3 obrubníku. Vzorové schéma zabudování obrubníku je zobrazeno na obrázku níže.

Rozhraní vozovky a nově navrženého chodníku bude provedeno pomocí silničního obrubníku s maximálním výškovým rozdílem 0,02m mezi těmito plochami. Před obrubníkem bude instalován šterbinový žlab pro zajištění odvedení srážkové vody kolem chodníku a nových zpevněných ploch, ve kterých jsou rozmístěny silniční vpusti. Vpusti budou napojeny do podzemního vnějšího vedení, které bude dopojeno do stávajícího vedení jednotné kanalizace nacházející se pod asfaltovou komunikací.

Obrubníky se osazují do lože ze zavhlhlého betonu (beton dle ČSN EN 206-1, třída C 16/20n – XF1) na pevný, ztuhlý podklad, ze kterého se vytvoří také opěrka obrubníku (dle obrázku). Povrch podkladu má být tak vlhký, aby neodebíral vodu z pokládaného čerstvého betonu. Lože musí mít tloušťku min. 100mm. Mezi jednotlivými obrubníky je nutno zachovat spáru šířky 3 až 10mm (v obloucích až 15 mm). Pro případné vyplnění spár se používá drobné kamenivo (frakce 0–4 mm) nebo cementová malta. Vyplnění cementovou maltou se doporučuje ukončit 20mm pod horním lícem obrubníků. V případě potřeby lze obrubník zkrátit nebo řezem upravit podle potřeby. Uvedené zásady vycházejí z normy ČSN 73 6131.

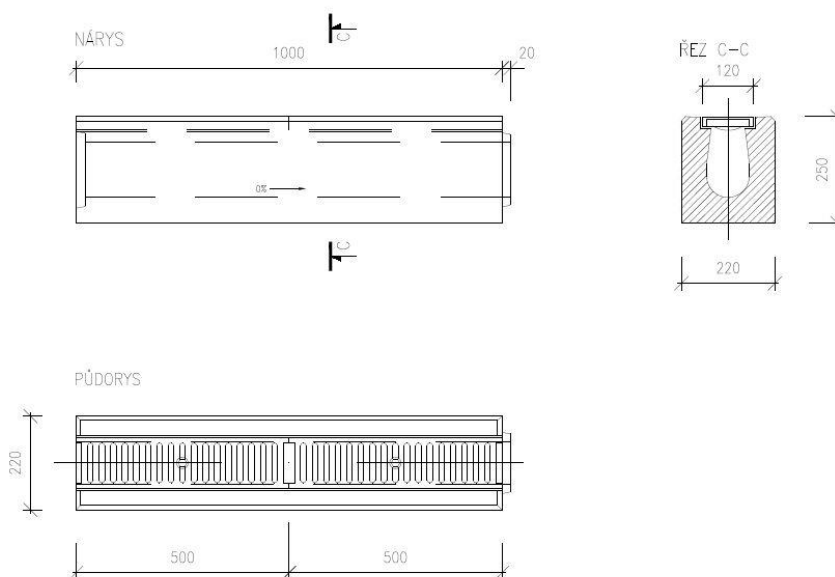
Základní schéma zabudování obrubníku



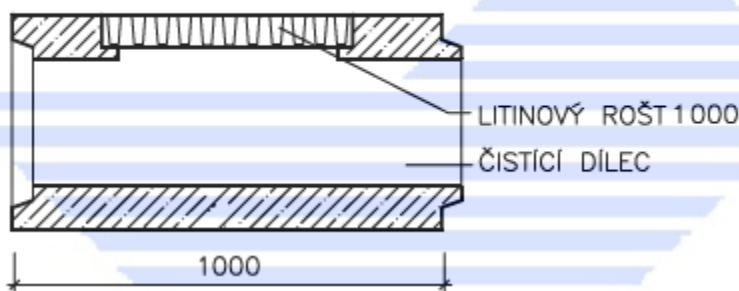
Zpevněné plochy jsou spádovány ke žlabům. Skladba šterbinových žlabů bude dle pokynů předepsaného výrobcem žlabů a dle TP 152. V délce šterbinového žlabu by se měly nacházet alespoň dva čistící kusy.

## ŠTĚRBINOVÝ ŽLAB S ROŠTEM

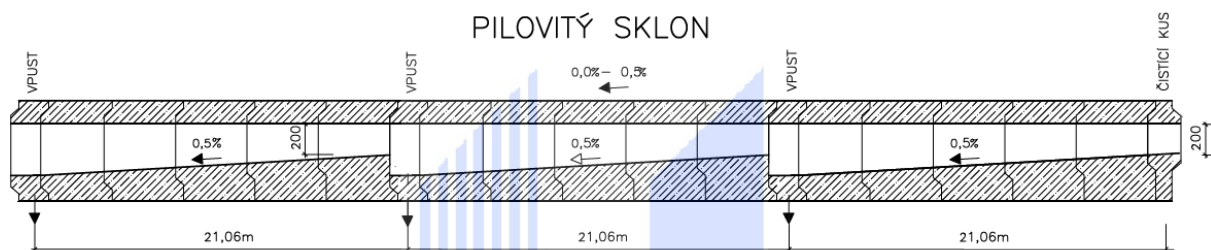
TZD-Q 220/250/1000 – R



## ŠTĚRBINOVÝ DÍLEC ČISTÍCÍ



## ŽELEZOBETONOVÉ ŠTĚRBINOVÉ ŽLABY S VNITŘNÍM SKLONEM 0,5 K ODVODNĚNÍ DOPRAVNÍCH PLOCH SE SKLONEM POVRCHU 0,0 – 0.5%



### *Pilovitý sklon dna odvodňovacího žlabu*

Zpevněné plochy jsou spádovány k štěrbinovým žlabům. Podél žlabu šířky 200 mm,

#### **g) Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku**

Dopravní značení se bude umísťovat v souladu s TP 65 – „Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích.“

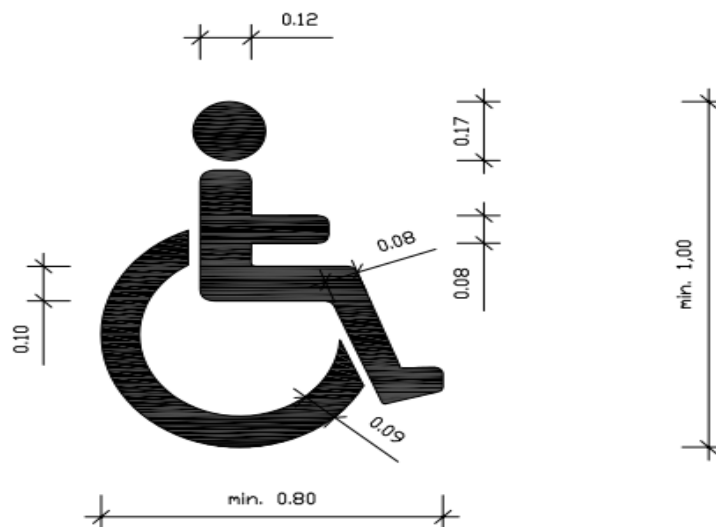
Bude umístěno svislé dopravní značení, které bude řešit vyhrazenost dvou parkovacích stání pro osoby s omezenou schopností pohybu, které bude doplněno i o vodorovné dopravní značení.

Návrh svislého dopravního značení bude řešit usměrnění dopravního provozu v areálu. Musí splňovat požadavky příslušných ČSN (např. ČSN EN 1436+A1 a ČSN EN 12899-1).

Vodorovné dopravní značení je uvažováno nástřikem plastu bílé barvy.

Návrh dopravního značení bude proveden v samostatné příloze v rámci dokumentace pro provedení stavby. Dopravní značení a orientační tabule budou provedeny podle požadavku investora; musí být projednáno a odsouhlaseno PČR v dostatečném předstihu před kolaudací rekonstrukce stavby.

- V místě 2x parkovacích stání pro osoby s omezenou schopností pohybu, bude navrženo vodorovné značení **V10f, V10b**
- U místa bude dále osazena svislá dopravní značka: **IP12**



**Piktogram pro stání osob se sníženou pohyblivostí**

**h) Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu**

Realizace stavby nevyžaduje žádné zvláštní podmínky ani požadavky na postup výstavby ani na údržbu. Veškeré stavební práce je nutno provádět v souladu s platnými normami, předpisy a zákonnými ustanoveními. Dále musí být přizpůsobeny skutečným poměrům na staveništi v době realizace. Ze stávajícího hlediska se na uvažované navrhované ploše nachází betonové panely, které budou při bouracích pracích odstraněny a odvezeny na skládku stavebních materiálů.

**i) Vazba na případné technologické zařízení**

Stavba SO 02 – Zpevněné manipulační plochy a parkovací stání.

**j) Přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů**

Konstrukce zpevněných ploch byla navržena dle platného vydání **TP 170 – „Navrhování vozovek pozemních komunikací“** a jeho dodatků a dále dle požadavků investora a platných českých technických norem. Jednotlivé skladby vozovek byly vybrány dle uvažovaného zatížení dopravou.

**k) Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se staveništem s osobami s omezenou schopností pohybu a orientace**

Zpevněné plochy jsou navrženy a upraveny v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb. Ministerstva pro místní rozvoj o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Bylo navrženo vodorovné dopravní značení dle platných vyhlášek a norem pojednávající o dopravě obecně, viz ČSN 73 6110, ČSN 73 6056. Současně byly respektovány technické podmínky týkající se řešené problematiky: TP 83, TP 152, TP 170 atd...

V Ostravě 06/2021

Vypracoval: Ing. Robert Mlčoch