

## A. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

**Stavba:** **VILADOMY VESEC - FÁZE II**  
**ul. Doubská Liberec, k.ú. Vesec u Liberce**  
**parc.č.204/1,204/2,204/7,205/4,205/5,205/6,**  
**206/2,211,212/1,212/2**

**Objekt:** **SO 101 Komunikace**

**Druh stavby:** novostavba

**Číslo zakázky:** GP2021011a

**Investor:** **Bělocký Adam, Anenská 546/8, Liberec**  
**Pytloun Karel, Krakovská 582/23, Praha**

### Zpracovatel PD:

**Hl. inž. projektu:** **Symbiosa, atelier architektů**  
adresa: Generála Mrázka 4, Jablonec nad Nisou

HIP: Ing. Arch. Ondřej Novosad

**Zpracovatel objektu:** **PIVRNEC** – poradenská a konzultační činnost, zpracování odborných studií a návrhů dopravních staveb

Adresa: Bezová 277/4, 460 01 Liberec

tel.: 777 873 347

IČO: 6771 9830

zodpovědný projektant:

**JAP projekt, s.r.o. - Jaroslav Pivrnec**

adresa: Generála Svobody 45/27, 460 01, Liberec 13

IČO: 273 44 444

**T.K.:** Jaroslav Pivrnec – autorizace ČKAIT č. 0500985 pro dopravní stavby - nekelejeová doprava

**Stupeň:** dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení

**Datum zpracování:** leden 2022

**Účel dokumentace:** dokumentace pro povolení stavebních prací (dle Sb. Zák. 146/2008, př.8, částka 46)

**Předmět dokumentace:** dokumentace objektu Sb. zákonů č.405/2017, částka 144, příloha č. 11 k vyhlášce č. 499/2006 Sb. pro rozsah a obsah dokumentace pro vydání společného povolení stavby dálnice, silnice, místní komunikace a veřejné účelové komunikace.

## B. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY, ZDŮVODNĚNÍ

### *Umístění a rozsah stavby*

#### Umístění stavby:

Samotná lokalita je umístěna na stávajícím zatravněném prostoru, přímo přilehlém je stávající veřejné komunikaci – ulici Doubské / navazující ulici U Střediska, která je průjezdná a spojuje páteřní dopravní tahy městského významu (s dostatečnou a dále bez potřeb zjišťovanou kapacitou).

Jedná se o novostavbu výstavby, bez jiných než dopravních vazeb na stávající stavby či zařízení. Prostor je nezastavěný, v okolí samotného prostoru se nachází smíšená zástavba (drobné provozovny, výrobní haly, sportoviště, objekty rodinného bydlení).

Pozemek je svažující se k Doubskému potoce – mírně svažité na severo – východ a částečně na jiho – západ.

Z pohledu dopravního řešení a vedení (vnitroareálových účelových) komunikací je prostor příznivý, bez zjevných omezení. Výškové uspořádání a podmínky stávajícího prostoru jsou vhodné.

#### Rozsah stavby:

Navržená (účelová) areálová komunikace je jednostraně napojená na stávající veřejnou dopravní síť – ulici Doubskou / U Střediska. Samotný návrh je proveden jako obousměrná účelová komunikace, částečně / vnitřně zokruhovaná o celkové délce 341m. Na tuto areálovou komunikaci navazují samotné vjezdy do garáží / stání v rámci navržených souvisejících domů. Celý rozsah komunikací je navržen se smíšenou dopravou v rozsahu obytné zóny včetně určení a označení venkovních parkovacích míst.

Dotčená stávající veřejná komunikace bude úsekově rozšířena na š. 5.5m (návaznost na napojení včetně navazující fáze výstavby) – viz. výkresová část.

### *Zdůvodnění návrhu stavby*

Navržené dopravní řešení obsahující návrh zpevněných pochůzných a pojížděných ploch řeší dopravní zajištění ucelené lokality výstavby navržených bytových domů. Jedná se o novostavbu s napojením na místní dopravní síť.

## C. VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ

Pro zpracování této projektové dokumentace byly použity uvedené podklady:

1. *Projektová dokumentace (zpracovaná Ing.Arch. Novosadem) pro výstavbu viladomů Vesec – fáze II*

2. katastrální mapa včetně výpisu vlastnictví ([www.cuzk.cz](http://www.cuzk.cz))
  3. mapové podklady ([www.mapy.cz](http://www.mapy.cz), [www.google.cz](http://www.google.cz))
  4. rekonoskace a fotodokumentace stávajícího stavu
  5. informace o dopravním zatížení / intenzitě dopravy zajištěné v rámci zpracování tohoto posouzení
  6. příslušné oborové předpisy (se zaměřením na TP a ČSN)
7. Sbírka zákonů č. 146/2008, příloha č. 8, částka 46 pro zpracování projektové dokumentace.

Zákresy vedení jednotlivých inženýrských sítí jsou obsahem celkového a koordinačního řešení a to včetně zajištění odvodnění (samostatná část projektové dokumentace).

Tato dokumentace je zpracována v rozsahu dle příslušné, výše uvedené, vyhlášky pro stavební povolení – dopravní část a před provedením stavby je předpokládáno s vypracováním realizační dokumentace stavby.

## **D. VZTAHY K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY**

Stavba jako celek je rozdělena do jednotlivých stavebních objektů – viz. celkové a koordinační řešení stavby.

Stavba bude provedena jako celek s uvedením do provozu po dokončení všech uvedených souvisejících objektů.

## **E. NÁVRH ŘEŠENÍ OBJEKTU**

### **Dopravně – provozní návrh:**

#### *Výpočet dopravy v klidu, předpokládané intenzity*

Pro výpočet dopravy v klidu a její řešení je vychozím podkladem projektové zpracování viladomů – lokality vesec, II. fáze.

Celkem je navrženo 9 viladomů. Jednotlivé domy jsou dispozičně totožné kromě ustupujícího posledního podlaží. Každý RD má jedno podzemní podlaží (parking, technické podlaží, sklepy), dvě totožná nadzemní podlaží ( 1.NP /2.NP :1byt 2+kk, 2byty 3+kk) .SOO1 -04 mají v 3. NP 2 byty velikosti 2+kk a 1 byt 3+kk, SO05-09 mají v 3.NP 1 byt velikosti 4+kk a 1 byt 3+kk.

Výpočet dopravy v klidu je s ohledem na ucelený soubor nutné provést jako celkový s následným posouzením kapacit a možností pro jednotlivé domy.

Pro celkový výpočet dopravy v klidu dle ČSN 73 6110 je provedeno zařazení do kategorie obytný dům, bez dalších koeficientů (výpočet pouze dle plochy jednotlivých bytů).

Celkem pro byty nad 100m<sup>2</sup> celkové plochy jsou počítána 2 potřebná stání pro osobní automobil, celkem  $57 \times 2 = 114$  potřebných stání. Celkem pro byty do 100 m<sup>2</sup> je počítáno

s s 1 potřebným stáním pro osobní automobil, tedy  $10 \times 1 = 10$  potřebných stání.  
Celkem dle výše uvedeného výpočtu je potřebná kapacita celková pro stání OA: 124 parkovacích míst.

**V rámci celkového návrhu řešení lokality viladomů je navržena parkovací kapacita smíšená (vnitřní přímé stání a venkovní v rozsahu areálu) o celkovém počtu 125 parkovacích míst pro osobní automobily – hodnoty a návrh odpovídá požadavkům ČSN.**

#### ***Dopad dopravní intenzity na veřejnou silniční síť***

Pro výpočet / odhad maximálního dopravního zatížení / intenzity je počítáno s maximální normovou výpočtovou potřebou parkovacích míst (124) v předpokladu pracovního dne a maximálním užitím vozidel.

Jedná se o  $124 \times 2$  (odjezd / příjezd) = maximální počítaná denní intenzita 248 průjezdů v obou směrech. S touto hodnotou bude dále počítáno pro posouzení napojení, dopravního režimu v lokalitě i dopadu na dopravní situaci stávajících dotčených veřejných komunikací.

Rozptyl a dopady na stávající dopravní síť včetně propočtu navýšení dopravního zatížení bylo posouzeno v předchozí zpracované dopravní studii s pozitivním výsledkem za dodržení opatření (snížení úsekové rychlosti v části ulici Doubské, zlepšení dohledů ve směrovém oblouku apod.). Tyto náležitosti jsou obsaženy v této projektové dokumentaci.

#### ***Posouzení průjezdů, rozhledů***

Je provedeno graficky v samostatné výkresové části této projektové dokumentace.

#### **Stavební návrh, konstrukce a použití materiálů:**

##### ***Směrové a výškové řešení***

Dispozičně je návrh řešení dopravních ploch proveden v přímé vazbě a návaznosti na architektonický návrh generálního projektanta.

Základní (minimální) šířka areálové komunikace je 3.75m + rozšíření v místech výhyben (schematicky zobrazeny ve výkresové části – dopravní značení a posouzení). Základní šířka nově na dotčeném úseku ulice Doubské v místě rozšíření je 5.50m na zpevněném pojižděném asfaltobetonovém pásu.

Směrově je provedeno zajištění možnosti vjezdu i výjezdu včetně otočení / průjezdu po zokruhované části areálové komunikace pro střední nákladní automobil (parametrem v maximální délce středního nákladního vozidla), čímž je zajištěn i průjezd vozidel integrovaného záchranného systému včetně hasičské techniky – viz. dopravní posouzení a zobrazení obalových křivek vozidla ve výkresové části této dokumentace.

Výškově na hlavní komunikaci jsou navrženy podélné sklony do 8.3%, v místech nájezdových ramp dosahuje v jednom případě podélný sklon 14% (jedná se o maximální v inflexním bodě na polygonu mezi výškovými zakružovacími oblouky v místech při napojení).

### **Konstrukční vrstvy a použití materiálů**

V místě úpravy / rozšíření stávajícího úseku veřejné místní komunikace – ulice Doubské dojde k celoplošné pokládce svrchní obrusné asfaltobetonové vrstvy. V rozsahu rozšíření konstrukce / komunikace je navržena skladba:

- asfaltový beton ACO 11, tl. 60mm
- asfaltový spojovací postřik 0.20kg/m<sup>2</sup>
- asfaltový beton ACP 16,, tl. 80mm
- infiltrační postřik 0.35kg/m<sup>2</sup>
- štěrkodrt' fr. do 32 (64), tl. 200mm
- štěrkodrt' fr. do 64 (128), tl. min. 150mm
- separační netkaná geotextilie

Areálové komunikace a zpevněné pochůzné plochy jsou navrženy s krytem z betonové zámkové dlažby (a vegetační dlažby se vsakem v místech ploch k parkingu – rozdělení viz. výkresová část) v konstrukcích:

Pojížděné (a pochůzné) plochy:

- dlažba betonová, zámková, DL. 80mm
- pískové / štěrkopískové lože, L 40mm
- nosná vrstva ze štěrkodrti, ŠD 150mm
- podkladní vrstva ze štěrkodrti, ŠD 200mm
- separační netkaná geotextilie

Chodníky a plochy bez pojezdu:

- dlažba betonová, zámková, DL. 60mm
- pískové / štěrkopískové lože, L 40mm
- nosná vrstva ze štěrkodrti, ŠD 150mm
- podkladní vrstva ze štěrkodrti, ŠD 150mm
- separační netkaná geotextilie

Plochy se vsakem – parkovací plochy venkovní:

- dlažba vegetační, pojížděna s umožněním plošného průtoku, DL. 100mm
- pískové / štěrkopískové lože, frakce 2-4 (min. pro umožnění vsaku), L 40mm
- nosná vrstva ze štěrkodrti, ŠD 150mm
- podkladní vrstva ze štěrkodrti, ŠD 180mm
- separační netkaná geotextilie

Ozeleněné a zatravněné plochy budou ohumusovány v min. tl. 150mm s uhrabáním a osetím travním semenem.

Použití obrub a souvisejících liniových prvků:

Obrubníky silniční, betonové o průřezu 200x10mm a 200x60mm – rozdělení včetně rozsahu nadvýšení je provedeno ve výkresové části této projektové dokumentace.

## **F. ODVODNĚNÍ**

Je z pohledu dopravního řešení – zpevněných a přímo přilehlých ploch řešeno částečným plošným vsakem a zejména příčným a podélným spádováním do systému navrženého odvodnění – viz. samostatný stavební objekt a celkové a koordinační řešení.

## **G. DOPRAVNÍ ZNAČENÍ**

V rámci výkresové části je zpracován návrh dopravního značení. Celkově lze konstatovat, že navržené komunikace budou v režimu obytné zóny (s potřebou přímého dopravního značení ploch pro parkování), v rámci zokrohování platí přednost zprava.

## **H. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY**

V rámci zpracování této projektové dokumentace nebyly známy žádné zvláštní podmínky pro provádění stavby.

Podrobný harmonogram stavebních prací s postupem výstavby dodá dodavatel na základě jeho možností a vybavení před zahájením stavebních prací. Zároveň je nutné zpracování harmonogramu stavebních prací i v souvislosti s výše uvedeným rozsahem a provedením souvisejících staveb.

## **I. VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ**

Jedná se o stavbu bez potřeb jiných technologických vybavení mimo vybavení potřebné pro provedení rozsahu stavby.

## **K. ŘEŠENÍ POHYBU OSSPO**

Celý rozsah venkovních zpevněných ploch je navržen jako bezbariérový. V místě snížení a ukončení chodníku budou dle příslušných technických podmínek provedeny úpravy pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace (varovný pás), v místech přerušení vodící linie (u obou vjezdů) bude ve vodící linii osazen vodící pás pomocí speciální dlažby.