

NELL PROJEKT s. r. o., Kvítková 3687, 760 01 Zlín
Projektová a inženýrská činnost

Akce : „Komunikace, Ostrožská Nová Ves“

Stupeň : Územní studie

Stavebník : Obec Ostrožská Nová Ves

A PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Vedoucí projekce : Zuzana Kuchařová

Vypracoval : Ing. Iva Svačinová

Datum : 7/2023

Obsah:

A Textová část

A Průvodní zpráva

B Obsah grafické části:

B.1 Katastrální situace

1:1000

B.2 Situace

1:500

A PRŮVODNÍ ZPRÁVA

a) identifikační údaje objektu

Název stavby : „Komunikace, Ostrožská Nová Ves“

Místo stavby : Obec Ostrožská Nová Ves, ul. Nádražní, ul. Sportovní, ul. Chylická

Kraj : Zlínský

Objednatel : Obec Ostrožská Nová Ves, Záhumení 1022, 687 22 Ostrožská Nová Ves

Pořizovatel : Městský úřad Uherské Hradiště ,
Oddělení územního plánování,
stavebního řádu a památkové péče

Stupeň : Územní studie

Charakter záměru stavby : inženýrská – dopravní

Zpracovatel : NELL PROJEKT s. r. o.

(adresa)

Kvítková 3687, 760 01 Zlín

Ing. Karel Kuchař – autorizovaný ing. v oboru dopravní stavby, č. autorizace 1201499

Ing.arch. Martin Špillar – autorizovaný architekt,
č. autorizace ČKA 02971

b) základní údaje o územní studii

Územní studie „Komunikace, Ostrožská Nová Ves“ je zpracovávána na základě objednávky Obce Ostrožská Nová Ves. Územní studie „Komunikace, Ostrožská Nová Ves“ se pořizuje z podnětu obce a její zpracování není požadováno Územním plánem Ostrožská Nová Ves. Tato územní studie se zpracovává z důvodu prověření podmínek vytvoření nové komunikace kolem sportovního areálu napojenou na ul. Nádražní v návaznosti na ulici Sportovní a zkvalitnění dopravní obslužnosti v řešeném území. Tato územní studie bude podkladem pro změnu územního plánu nebo nový územní plán.

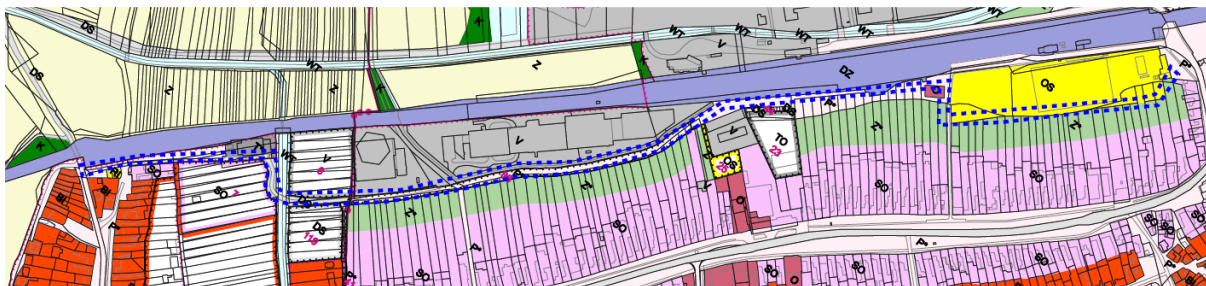
c) účel a cíle územní studie

- Účelem pořízení této studie je prověření zajištění optimální dopravní obslužnosti území.

- Cílem územní studie je návrh nové komunikace napojené na ul. Nádražní vedené jižním směrem kolem sportoviště vč. navazující ul. Sportovní a ul. Chylická. U ul. Sportovní a Chylická je cílem prověření trasy, šířkových poměrů a napojení na křižovatku ul.Chylická/Na Hrázi/Chylická.
- Územní studie bude kvalifikovaným podkladem pro rozhodování v území. Cílem je nalézt vyvážené řešení, které bude sloužit jako podklad pro další projektové fáze přípravy rozvoje území.
- Studie bude sloužit také jako podklad pro změnu územního plánu nebo nový územní plán, pokud navržené řešení bude takovou změnu iniciovat.
- Studie bude podkladem pro vytváření podmínek pro zajištění kvalitní obsluhy území dopravní infrastrukturou.
- Územní studie bude sloužit jako územně plánovací podklad podle ustanovení § 25 a § 30 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon).

d) vymezení řešeného území

Řešené území se nachází v severozápadní okrajové části obce Ostrožská Nová Ves vymezené ze severní strany koridorem železniční tratě a z jižní strany převážně zahradami rodinných domů. Řešené území je koridorem propojujícím ul. Nádražní a ul. Chylickou.



e) stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

Situační řešení

Předmětem této projektové dokumentace - studie je řešení výstavby a stavebních úprav komunikací v obci Ostrožská Nová Ves. Řešena je výstavba nové komunikace kolem fotbalového hřiště (z ul. Nádražní) a stavební úpravy komunikace ul. Sportovní a připojení z ul. Chylická. Podél komunikace za fotbalovým hřištěm jsou navržena podélná parkovací stání pro osobní automobily.

Komunikace procházejí zastavěným a z části nezastavěným územím obce.

Dané komunikace budou sloužit jako příjezdová a propojovací cesta k okolním pozemkům a k zástavbám nových RD, které jsou v dané lokalitě plánovány.

Komunikace jsou řešeny jako místní komunikace, zařazeny jsou do kategorie místních komunikací funkční skupiny C, typ označení MO2 nebo MO1.

Celková délka řešeného úseku je 1730 m. Všechny komunikace budou vybudovány s asfaltbetonovým povrchem.

Komunikace z ul. Nádražní:

Výstavba nové místní komunikace je navržena kolem místního fotbalového hřiště. Začíná napojením na místní komunikaci ul. Nádražní, a to mezi domy č.p. 842 a č.p. 248. Poté je vedena podél fotbalového hřiště, mezi hřištěm a zahrádkami. Za fotbalovým hřištěm se komunikace stáčí směrem zpět k místní komunikaci ul. Nádražní, kde navazuje na místní komunikaci ul. Sportovní.

Tato nová místní komunikace je navržena jako obousměrná a v převážné délce jako jednopruhová komunikace s výhybnami.

Místní komunikace je navržena v délce 449,41 m.

V místě napojení na místní komunikaci ul. Nádražní mezi domy č.p. 842 a č.p. 248 je komunikace navržena o šířce 5,50 m, zbytek úseku je navržen o šířce 3,75 m.

Na trase jsou navrženy 4 výhybny o délce 12,0 m a šířce 3,75 m.

Podél komunikace za fotbalovým hřištěm jsou navržena podélná parkovací stání pro osobní automobily. Parkovací stání jsou navržena mezi výhybnami, celkem je zde navrženo 25 podélných parkovacích stání. Parkovací stání jsou navržena s povrchem ze vsakovací betonové dlažby. Podélné parkovací stání je navrženo délce 6,75 m a šířce 2,50 m.

Komunikace s výhybnami i podélná parkovací stání budou lemovány zapuštěnými betonovými obrubníky BO 10/25.

Komunikace ul. Sportovní:

Místní komunikace ul. Sportovní je rozdělena na 3 úseky. Místní komunikace bude v celé délce řešena jako obousměrná dvoupruhová komunikace.

První úsek je řešen v místě stávající betonové plochy. Zde je navržena komunikace, která bude navazovat na místní komunikaci ul. Nádražní a poté pokračovat na místní komunikaci ul. Sportovní.

Tato část místní komunikace je navržena v délce 110,24 m a v šířce min. 6,0 m.

Druhý úsek komunikace byl již zrekonstruován. Jedná se o úsek o délce 228,47 m. V rámci stavebních úprav byla komunikace rozšířena na šířku 7,50 m a na části úseku na šířku 6,75 m. Součástí tohoto úseku komunikace je po obou stranách vozovky piktogramový koridor pro cyklisty.

Komunikace je po obou stranách lemována betonovými obrubníky BO 15/25 s fází 12 cm a v místě vjezdů sníženou obrubou.

Třetí úsek místní komunikace je veden ve stávající jednopruhovém komunikaci, proto je navrženo rozšíření komunikace na dvoupruhovou komunikaci. Třetí úsek komunikace začíná u vjezdu do areálu spol. Hoffmann napojením na již zrekonstruovanou část místní komunikace, vede v místě stávající komunikace a končí napojením na místní komunikaci ul. Chylická za křižovatkou s ul. Kopánky.

Tato část místní komunikace je řešena v délce 551,96 m a šířce 6,0 m, pouze od křižovatky s ul. Kopánky je šířce komunikace navržena 5,50 m.

Komunikace bude lemována betonovými obrubníky BO 15/25 s fází 12 cm a v místě vjezdů sníženou obrubou.

Komunikace z ul. Chylická:

Místní komunikace ul. Chylická je v současné době řešena jako jednopruhá obousměrná komunikace. Řešena je od napojení na místní komunikaci ul. Sportovní po napojení na dvoupruhovou místní komunikaci ul. Chylická v blízkosti železničního přejezdu.

Z důvodu plánované výstavby nových RD v dané lokalitě je navrženo rozšíření místní komunikace na dvoupruhovou komunikaci a pro zajištění rozhledových poměrů na křižovatkách v místě plánované nové výstavby a v místě napojení na místní komunikaci ul. Chylická u železničního přejezdu je navržen posun komunikace dále od stávající zástavby blíže k železniční trati. Odsun komunikace je navržen od vjezdu k místní ČOV.

Místní komunikace bude v celé délce řešena jako dvoupruhová obousměrná komunikace.

Místní komunikace je řešena v délce 389,61 m a šířce 5,50 m.

Součástí je i výstavba dvou komunikací šířky 5,50 m, které jsou určeny pro napojení nové plánované zástavby.

Místní komunikace bude lemována betonovými obrubníky BO 15/25 s fází 12 cm a v místě vjezdů sníženou obrubou.

Na úseku komunikace od křižovatky u objektu č. ev. 103 po konec úseku (tj. napojení na MK ul. Chylická u železničního přejezdu) je navržen chodník s povrchem ze zámkové dlažby. Chodník je navržen o šířce 1,50 m. Chodník je zařazen do kategorie místních komunikací IV. třídy, funkční skupiny D s přísným vyloučením motorové dopravy.

Chodník bude podél komunikace lemován betonovými obrubníky BO 15/25 s fází 12 cm a v místě vjezdů sníženou obrubou. Druhá strana chodníku bude lemována betonovými obrubníky BO 10/25 s fází 6 cm pro vytvoření přirozené vodící linie a v místě vjezdů zapuštěnými betonovými obrubníky BO 10/25.

Výškové řešení

Niveleta řešených místních komunikací kopíruje stávající výškové řešení.

Příčný sklon místní komunikace je 2,50 %.

Příčný sklon podélných parkovacích stání je 2,50 %.

Příčný sklon chodníku je 2,0 %.

Bourací a zemní práce

Bourací práce zahrnují odstranění stávajících komunikací a zařezání a vybourání stávajícího krytu vozovky na řešeném úseku silnice II/490. Zařezání živice bude provedeno v tl. min. 100 mm, vybourání podkladních vrstev bude provedeno do potřebné hloubky pro osazení silničního obrubníku do betonového lože.

Zemní práce spočívají ve výkopech stávající zpevněných ploch a přilehlých zelených ploch. Jedná se o výkopy v zeminách tř. těžitelnosti III v tl. cca od 250 - 450 mm do úrovně zemní pláně navrhovaných ploch zejména v místech, kde se nenachází stávající zpevněné plochy.

Část zemních prací je prováděna v ochranných pásmech podzemních rozvodů, nutno uvažovat se ztíženou vykopávkou (zákaz strojních výkopů).

Konečné úpravy terénu, osetí

V rámci konečných terénních úprav budou provedeny dosypávky zeminou a plošná dosypávka zeminou v tl. cca 100 mm.

Plochy dosypávek i plochy zeleně dotčené výstavbou budou v závěru prací urovnány a osety travní směsí. Pro dosypávky bude použita zemina z mezideponie nebo dovezená vhodná humózní zemina.

Konstrukční skladby ploch

Místní komunikace je navržena v konstrukční skladbě:

- asfaltový beton ACO 11 50 mm
- spojovací postřik 0,5 kg/m²

- asfaltový beton ACP 16	50 mm
- infiltrační postřik 1,5 kg/m ²	
- podkladní vrstva z ŠCM	150 mm
- štěrkostržň ŠDA 0/63	180 - 200 mm
celkem	430 - 450 mm

Parkovací stání jsou navržena v konstrukční skladbě:

- Vsakovací betonová dlažba 200x200 mm, barva antracit	80 mm
- Kamenná drť 4/8	40 mm
- Štěrkostržň 0/32	150 - 200 mm
- Štěrkostržň 0/63	150 - 200 mm
celkem	420 - 520 mm

Chodníky jsou navrženy v konstrukční skladbě:

- zámková dlažba	60 mm
- lože – drť frakce 4-8 mm	40 mm
- štěrkostržň ŠDA 0/32	150 - 170 mm
celkem	250 – 270 mm

Vjezdy jsou navrženy v konstrukční skladbě:

- zámková dlažba	80 mm
- lože – drť frakce 4-8 mm	40 mm
- podkladní vrstva z KSC I	120 mm
- štěrkostržň ŠD 0-63	180 - 200 mm
celkem	420 - 440 mm

Požadavky na zemní pláň

Na zemní pláni pod chodníkem musí být nejmenší hodnota modulu přetvárnosti z druhého zatěžovacího cyklu $E_{def2}=30$ MPa a poměr únosnosti $E_{def2}/E_{def1} \leq 2,5$. Na zemní pláni pod komunikací, parkovacím stáním a vjezdy musí být nejmenší hodnota modulu přetvárnosti z druhého zatěžovacího cyklu $E_{def2}=45$ MPa a poměr únosnosti $E_{def2}/E_{def1} \leq 2,5$. Pokud tento parametr nebude splněn, bude se muset zemní pláň pravděpodobně zlepšit vápnem do hloubky max. 50 cm nebo se bude muset provést výměna nevhodného podloží pod plání v tloušťce max. 50 cm vhodným materiálem. Po odkopu na zemní pláň doporučuji přizvat projektanta, aby navrhl, kterou technologií se bude pokračovat.

Odvodnění

Řešené místní komunikace budou odvodněny pomocí příčného a podélného sklonu do uličních vpustí nebo do okolních zatravněných ploch.

Podélná parkovací stání budou odvodněna postupným zasakováním dešťové vody do podloží, a to použitím navržených propustných konstrukčních vrstev a navržené vsakovací betonové dlažby.

Uliční vpusť bude napojena do kanalizačního systému.

Potrubí bude ukládáno do pažené rýhy šířky 1,1 – 2,0 m na pískové lože tl. 0,10 - 0,15 m. Pískový obsyp bude proveden na výšce 0,3 m nad vrchol potrubí. Dosypání výkopu na původní úroveň bude prohozeným výkopkem hutněným po vrstvách 0,20 m.

Při provádění zemních prací musí být dodržovány platné bezpečnostní předpisy tak, aby nebylo ohroženo zdraví pracovníků. Před provedením zásypu musí být provedeno geodetické zaměření potřebné pro vyhotovení dokladů o skutečném provedení stavby.

Při výstavbě je nutno v plném rozsahu respektovat ČSN 73 6005 – Prostorové uspořádání sítí technického vybavení. Zejména bude dodrženo minimální krytí 1,00 m pod chodníkem a 1,80 m pod vozovkou.

Dopravní značení

V rámci studie se dopravní značení neřeší.

f) zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu

Při realizaci bude určený dodavatel z hlediska ochrany ŽP dodržovat vyhl.541/2020Sb O odpadech a v průběhu zemních prací a přesunu staveništní sutě bude na přepravních trasách neustále zajišťovat jejich čistotu.

Realizace nebude probíhat v období nočního klidu a bude se řídit hygienickými předpisy, a to především NV 272/2011 Sb. Ochrana před nepříznivými vlivy hluku a vibrací v průběhu stavby.

Z hlediska zabezpečení BOZP bude provedeno dodavatelem a investorem informování dotčených vlastníků a uživatelů přílehlých nemovitostí a provedeno odsouhlasené provizorní staveništní dopravní značení. Dodavatel bude při realizaci dodržovat příslušné bezpečnostní předpisy a pravidla, a to především NV č.591/2006 Sb. a zákona 309/2006 Sb. V daném dopravním prostoru umožní neustálý přístup vozidlům HZS pro požární zásah dle ČSN 73 08 02 a zároveň vozidlům zdravotní služby.

g) přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů

Navržené řešení povrchu a konstrukce zpevněných ploch zajistí odpovídající odolnost pro danou dopravní zátěž.

h) řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Návrh je zpracován v souladu s vyhláškou 268/2009 Sb. a respektuje požadavky vyhlášky 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích, zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Materiál použitý pro hmatové úpravy musí splňovat nařízení vlády 163/2002 Sb a TN TZÚS 12.03.04 - 06.

Jedná se o návrhy vodících a varovných pásů pro osoby se sníženou schopností orientace. Varovný pás bude šířky 400 mm, signální šířky 800 mm a jeho povrch bude mít nezaměnitelnou strukturu a charakter povrchu odlišující se od okolí; musí být vnímatelný bílou holí a nášlapem.

Dále jsou upraveny chodníky, které mají vodící linie tvořeny obrubou. V prostoru vstupu z chodníku do vozovky jsou sníženy obruby na 20 mm nad úroveň vozovky.

i) závěry územní studie a doporučení

Cílem této územní studie je účelné, funkční využití a návrh koncepce dopravní infrastruktury zajišťující obsluhu území.

Účelem této územní studie je po jejím vložení do evidence územně plánovací činnosti stát se podkladem pro rozhodování stavebního úřadu a pro účely vydání závazných stanovisek dle §96 b stavebního zákona.

Na základě průzkumů a navrhovaného řešení územní studie vyplynula tato doporučení:

- Zahrnout navrhované řešení vyplývající z této územní studie ve změně Územního Plánu Ostrožská Nová Ves nebo novém Územním plánu Ostrožská Nová Ves.

Zpracovala : Ing. Iva Svačinová
Ing.arch. Martin Špillar