

TECHNICKÁ ZPRÁVA SO 111 – KOMUNIKACE PRO PĚŠÍ CYKLISTY

OBSAH:

| | |
|--|---|
| A) IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE | 2 |
| B) STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS | 2 |
| B.1) Seznam příloh | 2 |
| B.2) Situační umístění a rozsah úpravy | 3 |
| B.3) Směrové řešení | 3 |
| B.4) Výškové řešení | 3 |
| B.5) Šířkové uspořádání | 4 |
| B.6) Příčný sklon | 4 |
| B.7) Konstrukce | 4 |
| B.8) Zemní práce | 4 |
| B.9) Vytyčení | 4 |
| C) VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ | 5 |
| D) VZTAHY K OSTATNÍM OBJEKTŮM | 5 |
| E) NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH | 6 |
| F) ODVODNĚNÍ | 6 |
| G) DOPRAVNÍ ZNAČENÍ | 6 |
| H) POSTUP VÝSTAVBY | 6 |
| I) VAZBA NA TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ | 6 |
| J) VÝPOČTY | 6 |
| K) BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY | 7 |

A) IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

| | |
|-----------------------|---|
| Stavba: | Lávka přes řeku Olši – přeshraniční propojení Karviné a Hažlachu |
| Objekt č.: | SO 111 |
| Název objektu: | Komunikace pro pěší a cyklisty |
| Katastrální území: | Louky nad Olší |
| Obec: | Karviná |
| Kraj: | Moravskoslezský |
| Účel dokumentace: | Dokumentace pro provádění stavby (DPS) |
| Uvažovaný vlastník: | Statutární město Karviná |
| Uvažovaný správce: | Statutární město Karviná |
| Projektant: | |
| Generální projektant: | Dopravoprojekt Ostrava, a. s. Masarykovo náměstí 5, 702 00 Ostrava |
| Projektanti: | Ing. Roman Kotas |

B) STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS

B.1) Seznam příloh

Objekt obsahuje tyto přílohy:

| | | |
|----|---------------------|-------|
| 01 | Technická zpráva | |
| 02 | Situace | 1:250 |
| 03 | Výškové řešení | 1:500 |
| 04 | Vzorové příčné řezy | 1:50 |

Obsah výkresové části dle přílohy 11 vyhlášky 499/2006 Sb., ve znění vyhlášky 405/2017 Sb (D.1.1.2 Výkresy):

| | |
|--|----------------|
| a) Situace pozemní komunikace | viz příloha 02 |
| b) Podélný profil | viz příloha 03 |
| c) Vzorové příčné řezy | viz příloha 04 |
| d) Charakteristické příčné řezy | viz příloha 04 |
| e) Schématické řešení křižovatek | nevztahuje se |
| f) Výkresy obslužných zařízení | nevztahuje se |
| g) Dopravní značky, dopravní zařízení, světelné signály, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku | viz příloha 05 |
| h) Souřadnice hlavních bodů | viz příloha TZ |
| i) Projektová dokumentace nového objektu pozemní komunikace nebo rozšíření stávajícího objektu pozemní komunikace, který má být umístěn na území památkové rezervace, památkové zóny nebo ochranného pásma nemovité kulturní | |

památky, nemovité národní kulturní památky, památkové rezervace nebo památkové zóny se doplní o pohledy nebo zákresy objektu pozemní komunikace do fotografií a vizualizací
nevztahuje se

B.2) Situační umístění a rozsah úpravy

Objekt zahrnuje komunikaci pro pěší a cyklisty napojenou na stávající dopravní systém v místě, kde stávající místní komunikace Ke Hřišti přechází v cyklostezku vedenou po hrázích směrem do Karviné.

Komunikace je navržena s fyzickým omezením vjezdu – na začátku trasy v km 0,014 a za nájezdem na lávku v km 0,087 je navrženo osazení uzamykatelných závor – toto opatření vyplývá jednak z požadavku správce toku, jednak z nutnosti ochrany lávky před nájezdem nadměrně těžkého vozidla.

Komunikace je navržena jako stezka pro pěší a cyklisty v parametrech obslužné komunikace dle ČSN 73 6110 v kategorii MO1k -/4,0/20 s šířkou zpevnění 3,0 m.

Délka řešené komunikace je 85 m (staničení km 0,000 – 0,085)

B.3) Směrové řešení

Směrové řešení pěší komunikace je dáno v celé délce úpravy polohou hráze, po níž je vedena a polohou nájezdu na lávku v km cca 0,079. Vůči hrázím je osa komunikace posunuta směrem k západu – důvodem je respektování návodní části hráze (rozšíření pouze směrem ke vzdušné části hráze).

Min. poloměr oblouku v této části je $R = 50$ m.

B.4) Výškové řešení

Niveleta komunikace sleduje s převýšením niveletu hráze. Převýšení je navrženo od začátku úpravy do km cca 0,060 o cca 0,35-0,40 m vůči stávajícímu povrchu hráze. Důvodem je zachování těsníciho jádra hráze bez zásahu při výstavbě vozovky. Od km 0,060 do km cca 0,080 trasa stoupá do výšky nájezdu na lávku (převýšení cca 0,80 m vůči povrchu stávající hráze).

Maximální podélný sklon stezky do místa nájezdu na lávku nepřesahuje 2,0% Napojení na lávku přechází do max. sklonu 5,0% (viz podélný profil SO 201). Konec úpravy od km 0,080 do km 0,085 se pak postupně přechází do sklonu až cca 5% (dále navazuje šterková komunikace na povrchu hráze s max. sklonem 10,0 % - součást SO 391).

Výškové řešení je patrné z přílohy 03 SO 111.

B.5) Šířkové uspořádání

Komunikace je navržena v základní šířce 3,00 m. Na začátku úpravy navazuje obloukem R 6,0 m na hranu ul. Ke Hřišti. V místě nájezdu na lávku je navrženo nepravidelné rozšíření dimenzované tak, aby umožnilo otočení vozidla kategorie O2 (střední dodávkový automobil délky cca 7,0 m).

Nezpevněné krajnice jsou navrženy šířky 0,50 m.

B.6) Příčný sklon

Základní příčný sklon komunikace je 2,0 %.

Sklon pláň vozovky je navržen 3,0 %.

B.7) Konstrukce

Konstrukce vozovky je navržena tak, aby umožnila občasný pojezd vozidlem údržby (povodí Odry s.p.) bez omezení tonáže. Je řešena jako vozovka se stmeleným asfaltovým povrchem – TDZ VI, vozovka dle katalogu vozovek polních cest (PN 605 modifikována) (Edef,2 = 30 MPa):

| | | |
|----------------------|---|--------------------|
| AC 16 50/70 | ČSN EN 13108-1, Ed.2., 73 6121 | 50 mm |
| PS-C | ČSN 736129, ČSN EN 13808 | |
| R-mat* | ČSN EN 13108-8 | 100 mm |
| ŠD _B 0/32 | ČSN 736126-1, 2019, ČSN EN 13285, Ed.2. | min. 250 mm |
| Celkem | | min. 400 mm |

*... vrstva R-mat může být nahrazena vrstvou ACP 16 ve stejné tloušťce, pokud nebude dostupný vhodný asfaltový recyklát (R-mat)

B.8) Zemní práce

Zemní těleso v místě hráze je součástí SO 391 a je navrženo v souladu s ČSN 73 6133. Násypy a aktivní zóna budou splňovat podmínky ČSN 73 6133 a 72 1006.

B.9) Vytyčení

Viz příloha F05.

B.10) Objekty

V km 0,014 a km 0,086 bude osazena oboustranná otočná uzamykatelná závora. Odstup mezi břevny bude u závory v km 0,014 1,50 m, u závory v km 0,086 1,0-1,1 m.



C) VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ

Mapové podklady

Geodetické zaměření pro stavbu, GEO 2010 – Ing. Jiří Juřeník, 07-11/2021

Katastrální mapa, ČUZK, 12/2021

Podklady o poloze inženýrských sítí

Pro zpracování PD byly poptány a zpracovány údaje o existenci sítí v prostoru stavby. V prostoru stavby se inženýrské sítě nenacházejí.

D) VZTAHY K OSTATNÍM OBJEKTŮM

Objekt SO 111 souvisí s následujícími dalšími objekty stavby:

| Č. objektu | Název objektu |
|------------|------------------------------|
| SO 201 | Lávka přes řeku Olši |
| SO 391 | Úprava hráze řkm 30,3 – 30,4 |

E) NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH

Viz kap. B.5

F) ODVODNĚNÍ

Komunikace je odvodněna podélným a příčným sklonem volně přes nezpevněnou krajnici do přilehlého zemního tělesa.

G) DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Svislé DZ

Vybudovaný úsek nebude opatřen novým dopravním značením s výjimkou osazení dopravní značky IP30 na lávce a doplnění dodatkové tabulky E13 ke stávající značce.

Důvodem je skutečnost, že úsek navazuje na komunikaci, na níž je již nyní vyloučena motorová doprava (stávající značka B11 na ul. Ke Hřišti za koncem zástavby). Značka IP 30 bude provedena ve zmenšené velikosti a bude osazena na pylonu lávky mimo průjezdný profil komunikace. Stávající značka B11 bude doplněna o dodatkovou tabulku E13 „mimo dopravní obsluhy“. Viz situace příloha 05.

Vodorovné DZ

Není navrženo.

H) POSTUP VÝSTAVBY

Stavba bude realizována v rámci jedné etapy, objekt SO 111 bude realizován v závěru prací po realizaci opěr lávky SO 201 a provedení úprav protipovodňové hráze v rámci SO 391.

Délka výstavby objektu je uvažována cca 1 měsíc.

I) VAZBA NA TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Není řešeno v rámci objektu.

J) VÝPOČTY

Není řešeno v rámci objektu.

K) BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY

Navrhovaná komunikace umožní bezbariérový provoz pro osoby s omezenou schopností pohybu (podélné sklony nepřesahují max. 5,0 %). Pro osoby s omezenou schopností orientace lze stavbu považovat za místo nebezpečné s ohledem na charakter provozu (smíšený provoz pěších a cyklistů) i skutečnost, že stavba nebude z žádné strany přístupná pěší komunikací.

10/2023

Ing. Roman Kotas