

Obsah:

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE.....	2
1.1. ÚDAJE O STAVBĚ	2
1.2. ÚDAJE O STAVEBNÍKOVÍ.....	2
1.3. ÚDAJE O ZPRACOVATELI DOKUMENTACE	2
2. POPIS OBJEKTU, JEHO FUNKČNÍHO A TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ	3
2.1. ÚVOD.....	3
2.2. POUŽITÉ NORMY A PŘEDPISY	3
2.3. POPIS TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ	3
2.3.1. Púdorysné řešení	4
2.3.2. Výškové řešení	4
2.3.3. Šířkové uspořádání	4
2.3.4. Příčný sklon	4
2.3.5. Zemní těleso.....	4
3. POŽADAVKY NA VYBAVENÍ.....	4
4. NAPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU	4
5. VLIV NA POVRCHOVÉ A PODZEMNÍ VODY	5
6. ÚDAJE O ZPRACOVANÝCH VÝPOČTECH	5
7. ŘEŠENÍ KOMUNIKACÍ A PLOCH Z HLEDISKA PŘÍSTUPU OSOB S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE.....	5
8. PODKLADY PRO VYTYČENÍ.....	5
8.1. ÚDAJE O PODKLADECH PRO VYTÝČENÍ STAVBY	5
8.2. SOUŘADNICE BODŮ VYTYČENÍ	5
9. POSTUP VÝSTAVBY.....	5
10. SOUVISEJÍCÍ OBJEKTY	5
11. PŘÍLOHY	5

1. Identifikační údaje

1.1. Údaje o stavbě

Název stavby:	Lávka přes řeku Olši – přeshraniční propojení Karviné a Hažlachu
Název objektu:	SO 391 Úprava hráze řkm 30,3 – 30,4
Místo stavby:	Moravskoslezský kraj Okres Karviná Obec Karviná
Katastrální území:	k.ú. Louky nad Olší
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro provádění stavby (DPS)

1.2. Údaje o stavebníkovi

Stavebník:	Ředitelství silnic a dálnic ČR Na Pankráci 56 145 05 Praha 4 IČ: 659 93 390
-------------------	--

1.3. Údaje o zpracovateli dokumentace

a) Obchodní firma:	Dopravoprojekt Ostrava a.s. Masarykovo náměstí 5/5 702 00 Ostrava IČ: 427 67 377
b) Hlavní projektant:	Ing. Roman Kotas (autorizace ČKAIT 1103123, obor ID00 – dopravní stavby)
c) Jména a příjmení projektantů:	Ing. Vojtěch Chalupa – projektant komunikací Ing. Petr Juchelka – zodpovědný projektant odvodněn

2. POPIS OBJEKTU, JEHO FUNKČNÍHO A TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

2.1. Úvod

Objekt řeší změnu tvaru protipovodňové hráze (rozšíření) v souvislosti s výstavbou příjezdové komunikace k lávce (SO 111) a obnovu části hráze dotčené výstavbou opěry nové lávky (SO 201). Úprava hráze pod komunikací je nutná z důvodu nedostatečné šířky koruny (stávající 2,9 – 3,0 m) - pro umístění komunikace šířky 3,0 m je nutná šířka koruny 4,0 m. Úprava hráze je řešena tak, aby nedošlo k ovlivnění návodní části hráze a aby byl minimalizován rozsah narušení tělesa stávající homogenní hráze – veškeré úpravy (vyjma zásahu do stávající hráze v místě opěry mostu) jsou řešeny nad korunou původní hráze a na její vzdušné straně. Mimo místo založení opěry je návodní strana dotčena pouze navýšením hráze, kdy dojde k prodloužení zemního tělesa mezi původní a novou korunou hráze. Realizaci navýšení a rozšíření hráze vznikne nehomogenní hráz – těsnícím prvkem zůstane těleso původní hráze, rozšířená část hráze může být provedena ze zemin bez těsnící funkce.

Délka úpravy hráze je cca 81 m (od km 0,010 do km 0,091) – pozn.: použito lokální pracovní staničení – viz situace.

Součástí objektu je také obnova stávajícího sjezdu do bermy na začátku úpravy a šterkové zpevnění koruny hráze za nájezdem na lávku až do místa napojení na stávající stav.

Vlastník/správce objektu: Povodí Odry s.p.

2.2. Použité normy a předpisy

Při návrhu dešťové kanalizace byly použity níže uvedené normy a předpisy platné v době zpracování tohoto návrhu. Rovněž tyto normy a předpisy budou dodrženy při realizaci.

- ČSN 75 2310 – Sypané hráze
- ČSN 73 6133 – Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací
- ČSN 72 1006 – kontrola zhutnění zemin a sypanin
- zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) vč. prováděcích vyhlášek
- zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon)

2.3. Popis technického řešení

Objekt řeší změnu tvaru protipovodňové hráze (rozšíření) v souvislosti s výstavbou příjezdové komunikace k lávce (SO 111). Úprava hráze je nutná z důvodu nedostatečné šířky koruny (stávající 2,9 – 3,0 m), pro umístění komunikace šířky 3,0 m je nutná šířka koruny 4,0 m. Úprava hráze je řešena tak, aby nedošlo k ovlivnění návodní části stávající hráze ani k narušení jejího těsnícího jádra – veškeré úpravy (rozšíření) jsou řešeny na vzdušné straně hráze, návodní strana je dotčena pouze navýšením hráze, kdy dojde k prodloužení zemního tělesa mezi původní a novou korunou hráze.

Dále objekt řeší obnovu části hráze dotčené realizací opěry mostu, v rozsahu km 0,073 – 0,086 bude hráz cca na vzdušné hraně koruny zapažena štetovými stěnami a směrem do toku odtěžena pro realizaci opěry mostního objektu. Toto řešení umožní zachovat protipovodňovou ochranu po celou dobu provádění prací na opěře. Po dokončení opěry bude v rozsahu původní hráze obnoveno její těleso ze zemin splňujících požadavky na těsnost dle ČSN 75 2310, dosypávka a nadvýšení hráze nad původní tvar tělesa budou provedeny obdobně jako rozšíření hráze v dalších úsecích.

Délka úpravy hráze je cca 81 m (od km 0,010 do km 0,091 pracovního staničení).

Součástí objektu je také obnova stávajícího sjezdu do bermy na začátku úpravy a šterkové zpevnění koruny hráze za nájezdem na lávku až do místa napojení na stávající stav.

2.3.1. Půdorysné řešení

Hráz je navyšována a rozšiřována na vzdušnou stranu tak, aby na ní mohla být umístěna nová komunikace š. 3,0 m – celková nová návrhová šířka koruny je 4,0 m. Jelikož je řešení komunikace na hrází (SO 111) navrženo tak, aby nová vozovka nezasahovala do stávajícího tělesa hráze došlo k navýšení nivelety koruny což se při zachování návodního svahu stávající hráze promítlo do asymetrického rozšíření tělesa na vzdušné straně hráze.

2.3.2. Výškové řešení

Niveleta komunikace na hrází 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 tělesa původní hráze bez zásahu do těsnícího jádra při výstavbě nové 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 koruny hráze stezky do místa nájezdu na lávku nepřesahuje 2,0%. Konec úpravy od km 0,080 do km 0,091 se pak postupně přechází do sklonu až cca 10%, kterým se koruna hráze napojuje na stávající hráz na konci úpravy.

2.3.3. Šířkové uspořádání

Hráz je rozšiřována tak, aby bylo možné na ní umístit komunikaci š. 3,0 m s 2x 0,5 m nezpevněnou krajnicí (celková šířka koruny 4,0 m). U nájezdu na lávku je koruna rozšířena v souladu s vozovkou SO 111 (nájezd na lávku + možnost otočení - viz výše)

2.3.4. Příčný sklon

Základní příčný sklon komunikace na koruně je 2,0 %.

2.3.5. Zemní těleso

Obnovována část hráze dotčená v místě výstavby opěry mostu bude obnovena se splněním podmínek dle ČSN 75 2310 a ČSN 72 1006.

Rozšířené zemní těleso hráze je navrženo v souladu s ČSN 73 6133. Sклон svahu byl volen 1:2,5, lokálně v místě rozšíření u nájezdu na lávku max. 1:1,75 - 1: 2,0.

Těleso hráze bude po dokončení ohumusováno v tl. 0,15 m a oseto trávou (hydroosev).

3. POŽADAVKY NA VYBAVENÍ

Nevztahuje se.

4. NAPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

Nevztahuje se.

5. VLIV NA POVRCHOVÉ A PODZEMNÍ VODY

Výstavba nebude mít negativní vliv na povrchové a podzemní vody.

6. ÚDAJE O ZPRACOVANÝCH VÝPOČTECH

Těleso navrženo v normovém sklonu dle ČSN 73 6133, výpočty nebyly prováděny.

7. ŘEŠENÍ KOMUNIKACÍ A PLOCH Z HLEDISKA PŘÍSTUPU OSOB S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

K objektu se nevztahuje – řeší SO 111 a 201.

8. PODKLADY PRO VYTYČENÍ

8.1. Údaje o podkladech pro vytyčení stavby

Vytyčovací body budou vytyčeny v JTSK. Nadmořské výšky jsou uvedeny ve výškovém systému Balt po vyrovnání (Bpv). Bude součástí dalšího stupně PD.

8.2. Souřadnice bodů vytyčení

Viz příloha F05.

9. POSTUP VÝSTAVBY

K dotčení hráze dojde v dílčích etapách:

- Po dobu realizace založení opěry mostu SO 201 bude provedeno štětové pažení základové jámy tak, aby funkce hráze byla plně zachována a dojde k odtěžení části tělesa hráze (km cca 0,073 – 0,086) pro umožnění výstavby opěry mostu – tyto práce jsou součástí SO 201
- Po dokončení založení mostu bude provedena obnova dotčené části hráze – bude odstraněno štětové pažení a hráz bude v celé šířce v dotčeném úseku obnovena do původní výšky s respektováním požadavků ČSN 75 2310
- Po obnově hráze kolem opary mostu bude provedeno rozšíření hráze na vzdušné straně
- Následně bude na hrázi realizována vozovka stezky (součást SO 111)

10. SOUVISEJÍCÍ OBJEKTY

SO 111, SO 201

11. PŘÍLOHY

- Nejsou.

V Ostravě, 10/2023

Vypracoval: Ing. Roman Kotas