


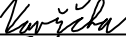



D SO 101

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM : JTSK
VÝŠKOVÝ SYSTÉM : Bpv

VEDOUcí PROJEKTANT	Ing. Martin ŘEHULKA		 PRIS PROJEKČNÍ KANCELÁŘ PRIS spol. s r. o. OSOvÁ 20, 625 00 BRNO	
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	Ing. Svatopluk ZOBK			
VYPRACOVAL	Ing. Lukáš VAVŘIČKA			
KONTROLOVAL	Ing. Jiří ŠRUBAŘ			
KRAJ: MORAVSKOSLEZSKÝ	K.Ú.: TYRA		DATUM	11/2023
NÁZEV AKCE: Most Holý, ev.č. XII-06m přes Tyru Třinec-Tyra - rekonstrukce SO 101 Úprava napojení místní komunikace č. 447c			FORMÁT	A4
			MĚŘITKO	-
			ÚČEL	PDPS
			ČÍS. ZAKÁZKY	22062
			ARCHIVNÍ ČÍS.	101_01_TEZ
NÁZEV PŘÍLOHY: TECHNICKÁ ZPRÁVA			ČÍS. SOUPRAVY	PŘÍLOHA 1

DOKUMENTACE

PDPS

Most Holý, ev.č. XII-06m přes Tyru, Třinec-Tyra-rekonstrukce

TECHNICKÁ ZPRÁVA

SO 101 Úprava napojení místní komunikace č. 447c

OBSAH

a) Identifikační údaje objektu	3
b) Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení	3
c) Vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci –dopravní údaje, geotechnický průzkum apod.....	3
d) Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby	4
e) Návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů	4
f) Rozhledové poměry	5
g) Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace ...	5
h) Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku	5
i) Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu	6
j) Vazba na případné technologické vybavení	6
k) Přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů	6
l) Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace	6

a) Identifikační údaje objektu

Stavba:	Most Holý, ev.č. XII-06m přes Tyru, Třinec-Tyra-rekonstrukce
Objekt:	SO 101 Úprava napojení místní komunikace 447c
Pozemní komunikace:	Místní komunikace 447c
Katastrální území:	Tyra [772445]]
Obec:	Třinec [598810]
Okres:	Frýdek-Místek
Kraj:	Moravskoslezský

b) Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

Stavební objekt **SO 101 – Úprava napojení místní komunikace 447c** řeší úpravu místní komunikace, přilehlé k mostu ev. č. XII-06m (SO 201) a nové napojení na silnici III/4681.

Trasa rekonstruované komunikace byla zvolena, tak aby mohla vyhovět stavebním postupům a to tak, že vzhledem ke skutečnosti, že stávající most ev.č. XII—06 m tvoří jedinou přístupovou cestu na pravý břeh potoku Tyra je nutné zachovat přístup po celou dobu výstavby nového mostu. Nebylo tedy možné jiné řešení než s ohledem na místní podmínky stávající komunikaci posunout trasu silnice cca o 4,30 m ve směru toku, tak aby během výstavby nového mostu byl zachován přístup na pravý břeh.

Směrové a výškové řešení vychází z místních podmínek. Navržené napojení na začátku a na konci úseku respektuje stávající stav. Vzhledem ke stísněným poměrům nebylo možné splnit normové požadavky na minimální poloměr oblouku, popřípadě jeho rozšíření. I přes zmíněné, se úpravou komunikace místní podmínky nezhorší.

Rozhledové poměry v místě napojení na silnici III třídy byly vzhledem k svodidlu na nábrežní zdi nedostatečné. Proto po projednávání s polici ČR bylo rozhodnuto o umístění dvou dopravních svodidel pro zlepšení přehlednosti v křižovatce. Navíc bylo rozhodnuto o umístění svislého dopravního značení P6 „Stůj, dej přednost v jízdě“.

Postup prací bude rozdělen dle SO 201 do 2 Etap. Postupy a rozsah úprav jsou patrné z projektové dokumentace SO 201.

Místní komunikace 447c lze v zájmové území zařadit do funkční skupiny C. Podle své urbanisticko-dopravní funkce je tedy obslužná, s funkcí dopravně-obslužnou.

Z hlediska příčného uspořádání je komunikace jednopruhová směrově nerozdělená. Šířkové uspořádání je cca 3,5 m (šířka vozovky).

Na mostě je nově navržená volná šířka mezi zábradlím 6,5 m, s šířkou vozovky 5,5 m.

Tvar úrovně křižovatky silnice III/4681 a místní komunikace 447c je navržen, dle vlečných křivek (součást SO 201), tak aby byl umožněn nájezd vozidel skupiny 3. S ohledem na to, že rozsah přestavby SO 101 odpovídá výškově cca stávajícímu stavu, bude balance zemních prací cca vyrovnaná.

c) Vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci – dopravní údaje, geotechnický průzkum apod.

Jako podklad pro zpracování sloužilo zaměření dané lokality.

Vzhledem k dopravnímu významu (místní obslužná komunikace) je vozovka posuzované komunikace zařazena do návrhové úrovně porušení D1.

Jedná se o komunikaci, na které neprobíhalo sčítání dopravy. Skladba vozovky je navržena na základě obdobných komunikací. Třídy dle TP 170.

d) Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby

Stavební objekt SO 101 je přidruženým objektem k hlavní stavbě akce (mostu ev. č. XII-06 – SO 201). SO 101 řeší napojení nového mostu na stávající komunikaci v dané lokalitě. K silnici jsou doplněny úpravy sjezdů na přilehlé parcely za mostem. Dále také obnova odvodnění komunikaci pomocí nové horské vpusti.

Stavební objekt SO 101 navazuje na stavební objekt SO 201 a při výstavbě je nutné respektovat jednotlivé etapy výstavby mostu, tak aby i během výstavby byl zajištěn průjezd k obydleným nemovitostem. Pokud bude nutné po určitou dobu znemožněn přístup bude nutné tuto skutečnost projednat a koordinovat s dotčenými subjekty.

e) Návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů

Směrové řešení

Směrové řešení, bylo vzhledem ke stísněným místním podmínkám voleno, tak aby co nejvíce odpovídalo stávajícímu stavu a byla zachována všechna napojení, a tím byl umožněn přístup k okolní zástavbě a pozemkům.

V rámci zachování provozu po dobu rekonstrukce mostu (SO 201) bylo nezbytné posunout novou konstrukci mostu cca o 4,30 m a tím i osu místní komunikace 447c. Tím došlo i posunutí napojení na stávající silnici III/4681.

Osa komunikace vychází ze stávajícího stavu a je tvořena přímými úseky a směrovými oblouky bez přechodnic, aby co nejlépe vystihla stávající směrové poměry.

Celková délka upravovaného úseku místní komunikace je 28,3 m.

Během jednotlivých etap bude nutné nejdříve provést levou část vozovky a následně pravou část, tak aby byl zachován provoz.

Směrové řešení je patrné z grafických příloh.

Výškové řešení

Výškové vedení trasy vychází ze stávající nivelety a z potřeby napojení na silnici III/4681 a okolních objektů.

Vzhledem k posunutí napojení na silnici III/4681 bylo možné navrhnout niveletu komunikace v konstantním 3,5 % sklonu. Jinak niveleta kopíruje stávající řešení v maximálně možné míře.

Podrobný popis výškového vedení trasy je patrný z grafických příloh.

Konstrukce a příčné uspořádání

Místní komunikace 447c je v upravovaném úseku navržena, tak aby byl umožněn průjezd vozidel skupiny 3. Kategorijní šířka komunikace je přibližně 3,5 m. Na mostě 6,5 m (volná šířka) a 5,5 m šířka vozovky. Napojení vozovky na most je plynulé. Předpokládaná kategorie vozovky je MO1 3,5,3,5/40. Základní šířka jízdních pruhů je 2,50 m + 0,50 m bezpečnostní odstup. Podél pravé hrany krajnice je osazen žlab z betonových tvárnice.

Navržená konstrukce vozovky odpovídá předpokládanému dopravnímu zatížení

Asfaltový beton pro ohrubné vrstvy	ACO 11 S	40 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřík z modif. asfaltu	PS-PMB	*0,3 kg/m ²	ČSN 736129 (12/2018)
Asfaltový beton pro ložné vrstvy	ACL 16+	60 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřík z modif. asfaltu	PS-PMB	*0,5 kg/m ²	ČSN 736129 (12/2018)
Asfaltový beton pro podkl. vrstvy	ACP 16+	50 mm	ČSN EN 13108-1
Infiltrační postřík z modif. asfaltu	PI-B	*0,8 kg/m ²	ČSN 736129 (12/2018)
Štěrkostrť	ŠDA fr. 0/32	200 mm	ČSN 736126-1; EN 13285
Štěrkostrť	ŠDA fr. 0/32	min. 150 mm	ČSN 736126-1; EN 13285
Celkem		min. 500 mm	

*) Postříky jsou uváděny v množství zbytkového pojiva (asfaltu)

Min. modul přetvárnosti na zemní pláni je požadován min. $E_{def,2}=45\text{MPa}$, na vrstvě ze štěrkodrti min. $E_{def,2}=70$, pod podkladní vrstvou min. $E_{def,2}=100\text{MPa}$.

Poměr modulů přetvárnosti $E_{def,2}/E_{def,1} < 2,5$.

V rámci postupu provádění výstavby vozovky bude tedy odstraněno stávající vozovkové souvrství až na úroveň zemní pláně a provedena nově navržená skladba vozovky.

f) Rozhledové poměry

Rozhledové poměry jsou řešeny v rámci stavebního objektu SO 201.

Vzhledem k ocelovému svodidlu na nábrežní zdi jsou rozhledové poměry nedostačující, a proto v rámci projednávání s policií ČR byla navržena dopravní opatření ve formě osazení dvou dopravních zrcadel a osazení dopravního značení P6 „Stůj, dej přednost v jízdě“ včetně umístění dopravních značek P1 a E2b s tvarem křižovatky na silnici III/4681.

g) Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace

Komunikace je odvodněna příčným a podélným spádem vozovky. Na levé straně na mostě je osazen mostní odvodňovač s volným vyústěním do potoka. Dále pak u křídla 2L je v sjezdu osazen ocelový žlab, svodnice s vyústěním na terén. Na pravé straně vozovky za mostem je navrženo zaústění betonového žlabu do nové horské vpusti s vyústěním skrz křídlo 2P do potoka.

Podzemní vodní zdroje nebudou navrženou stavbou nijak ohroženy, nepočítáme-li možnost případné havárie při výstavbě, již musí řešit zhotovitel stavby dle platných předpisů.

Projektant ponechává navržené řešení. Návrh typu vpustí je věcí investora – jeho zvyklostí a zkušeností s horskými vpustmi. V rámci navazujících stupňů mohou být UV upřesněny - v možných mezích upřesnění pro budoucího zhotovitele.

h) Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku

Svislé DZ

Veškeré stávající svislé dopravní značení bude v trase dle SO 182 demontováno.

V celé délce úpravy bude provedeno nové dopravní značení.

Svislé dopravní značky budou provedeny v základní velikosti z retroreflexní fólie třídy 2.

Přehled svislých DZ je patrný z grafických příloh dokumentace.

Vodorovné DZ

Rozsah vodorovného dopravního značení je patrný z grafické části dokumentace.

V místě napojení komunikace 447c na silnici III/4681 bude provedeno VDZ typu V2b v kadenci 1,5/1,5/0,125.

Rozsah VDZ je proveden dle domluvy s policií ČR.

Vodorovné značení bude na vozovce vyznačeno nástřikem plastem bílé barvy v nehluchém plastovém provedení.

Silniční záchytné systémy

Do této kategorie patří především svodidla a zábradlí.

V rámci SO 101 nejsou navržena zábradlí ani svodidla.

Záchytný systém je řešen v rámci mostu (SO 201).

Vodící bezpečnostní zařízení

Mezi vodící bezpečnostní opatření patří mj. zvýšené obruby, vodící čáry vodorovného dopravního značení nebo směrové sloupky.

Vzhledem k rekonstrukci a místní úpravě nejsou kromě mostu (SO 201) navrženy vodící čáry nebo obrubníky podél trasy.

Silniční řešení v rámci jednotlivých etap bude plynule napojeno na stávající stav – za mostem se předpokládá napojení v rozsahu cca 14 m.

i) Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu

Objekt SO 101 bude probíhat v návaznosti na výstavbu mostu SO 201 včetně zohlednění jednotlivých etap a nutných napojení, tak aby byl zachován průjezd a přístup k okolním nemovitostem a pozemkům.

j) Vazba na případné technologické vybavení

Není.

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

Není.

l) Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace

V blízkosti komunikace se nenacházejí žádné chodníky ani dopravní prostory, určeny k pohybu chodců a cyklistů. V rámci rekonstrukce proto nejsou navrženy pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace.

V Brně, listopad 2023



Ing. Lukáš Vavříčka