

Akce: Karlovy Vary, Olšová Vrata – rekonstrukce místních komunikací
Zak.: 21-171-1-000
Stupeň : DÚSP
Část B: SO 103 Oprava Hornické ulice – 2.část

TECHNICKÁ ZPRÁVA

1.IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1. Stavba :

Název stavby	:	K. Vary, Olšová Vrata – rekonstrukce místních komunikací
Místo stavby	:	Olšová Vrata
Kraj	:	Karlovarský
Katastrální území	:	Olšová Vrata

1.2. Objednatel/investor :

Název a adresa	:	Statutární město Karlovy Vary, Moskevská 2035/21, Karlovy Vary 361 20
----------------	---	--

1.3. Zhotovitel dokumentace:

Název a adresa	:	PRAGOPROJEKT, a.s., K Ryšance 16, 147 54 Praha 4 ateliér K. Vary, Vítězná 26, 360 01 K. Vary	
IČ	:	452 72 387	
Hlavní inženýr projektu	:	Ing. Jan Froněk	PGP K.Vary
Zodpovědný projektant	:	Ing. Milan Štefka	PGP K.Vary

1.4. Seznam dotčených parcel:

k.ú. Olšová Vrata – p.p.č. 140/1, 203, 215, 321/1, 361/3, 363/1, 364/3 – vlastník
Statutární město Karlovy Vary

2. POPIS STAVBY

Objekt řeší úpravu stávající ulice Hornická v úseku od jejího styku se Strahovskou ulicí až po obřatiště za místní mateřskou školou. Součástí je i úprava napojení sjezdu do ulice J. Lady. Celková délka úpravy komunikace je 188,4 m.

2.1. Použité podklady:

- polohopisné a výškopisné zaměření stávajícího stavu vč. stávajících sítí
- dohodnuté závěry z projednání a výrobních výborů

2.2. Stávající stav:

Stávající Hornická ulice začíná na styku se Strahovskou ulicí a pokračuje směrem k mateřské škole. Za mateřskou školou je pak sjezd vpravo do ulice J. Lady. Konec Hornické ulice je ukončen obřatištěm pro motorová vozidla.

Šířka komunikace je min. 4,5 m zpevnění s jednostranným příčným sklonem cca 2 %. Komunikace je bez obrubníků, s odvodněním do přilehlé nepevněné krajnice resp. do přilehlého levostranného stávajícího příkopu. V místě vjezdu na soukromé pozemky je příkop přerušen trubním propustkem.

Stávající příkop je zaústěn do propustku v km cca 0,016, který převádí vody z levé strany komunikace do pravého příkopu.

Vjezd do / s ulice J. Lady je opatřen svislým dopravním značením IZ 5a, IZ 5b, vjezd na obratiště pak svislým dopravním značením IZ 8a, IZ 8b.

Před a za mateřskou školku jsou napříč komunikací umístěny zpomalovací prahy.

2.3. Návrh řešení:

Úprava komunikace začíná zpomalovacím prahem cca 10 m od styku ulic Hornická x Strahovská a dále pokračuje směrem k obratišti pro vozidla.

Směrové, výškové a šířkové řešení:

Směrově i výškově trasa kopíruje trasu stávající komunikace. Osa upravované komunikace je umístěna do středu komunikace, tvořená z prostých oblouků a přímých úseků bez přechodnic. Osa končí před plochou obratiště. Zde je osa komunikace odskočena do kraje zpevnění vozovky a dále již kopíruje vnější hranu obratiště.

Minimální poloměr směrového oblouku komunikace má hodnotu $R=72$ m. U obratiště je to $R=7$ m (podrobněji viz příloha č. 3 Podélný profil).

Komunikace je navržena v šířce zpevnění 4,75 m, s jednostranným klopením 2 % směrem doleva.

Po rozebrání stávající konstrukce vozovky bude položena plná konstrukce, která vychází z konstrukce vozovky dle TP 170 (D1-N-2, PIII, pro TDZ VI):

Asf. beton pro obrusnou vrstvu	ACO 11	40 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřik	PS-C	0,35 kg/m ² *	ČSN EN 12271
Asf. beton pro podklad. vrstvu	ACP 16+	50 mm	ČSN EN 13108-1
Infiltrační postřik asfaltový	PI-C	0,8 kg/m ² *	ČSN EN 12271
Mechanicky zpev. kamenivo	MZK	150 mm	ČSN EN 13285
Štěrkodrt'	ŠD _B 0/32 G _N	min. 150 mm	ČSN EN 13285
Konstrukce celkem		min. 390 mm	

Hutnění pláň bude provedeno na $E_{def,2} = \text{min. } 30$ MPa, na vrstvě ŠD bude $E_{def,2} = \text{min. } 50$ MPa a na vrstvě MZK $E_{def,2} = \text{min. } 100$ MPa.

Pod konstrukcí vozovky bude vytvořena aktivní zóna v tl. 0,3 m z nakupovaného materiálu, která bude hutněna v souladu s ČSN 72 1006 na $D=100\%$ PS.

Konstrukce přejížděného prahu:

Zámková dlažba	DL	80 mm	ČSN 73 6131
Lože z M25-XF4		40 mm	ČSN 73 6131
Betonová deska		100 – 180 mm	ČSN 73 6124-1
Štěrkodrt' min.	ŠD _A 0/32 G _E	150 mm	ČSN EN 13285
Konstrukce celkem		min. 370 – 450 mm	

Stávající zpevněné plochy, které byly využívány pro podélná parkovací stání, budou navrženy ze stejné konstrukce, jako je komunikace.

Stávající dlážděné vjezdy budou výškově napojeny na niveletu v hraně vozovky. Na šířku 1 m bude provedeno jejich předdláždění. U ostatních vjezdů bude položena nová konstrukce:

Konstrukce vjezdu:

Asf. beton	ACO 8CH	40 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřik	PS-C	0,35 kg/m ² *	ČSN EN 12271
R-materiál	R-mat	60 mm	ČSN EN 13108-8
Infiltrační postřik	PI-C	0,8 kg/m ² *	ČSN EN 12271
Podkladní štěrkdrt'	ŠD _B 0/32 G _N	min. 200 mm	ČSN EN 13285
Konstrukce celkem		min. 300 mm	

Hutnění pláň bude provedeno na $E_{def,2} = \text{min. } 30$ MPa, na vrstvě ŠD bude $E_{def,2} = \text{min. } 50$ MPa.

* pozn.: uváděno v množství zbytkového pojiva

V km 0,170 vpravo bude upraven a rozšířen stávající sjezd do ulice J. Lady tak, aby bylo možné sjet do ulice bez nutnosti se otáčet na obratišti.

Před vjezdem do obratiště jsou po pravé straně vozovky navržena 2 podélná parkovací stání šířky 2,5 m a délky 6,0 m. V obratišti jsou pak navržena 3 kolmá stání šířky 2,5 m a délky 5,0 m.

Konstrukce stání je navržena ve stejné skladbě, jako je komunikace (viz výše konstrukce vozovky a příloha č. 4 Vzorový příčný řez).

Zemní práce:

Před zahájením zemních prací musí dojít k vytyčení inženýrských sítí dotčených stavbou. Zákresy stávajících podzemních zařízení (sítí) v situaci neslouží jako vytyčovací výkres. Samotné zemní práce jsou vzhledem k charakteru stavby minimální. Spočívají především v odstranění stávající konstrukce vozovky, a dále je to urovnání pláň. Menší výkopové práce budou v místě návrhu parkovacích stání u obratiště.

Nezpevněná krajnice v šířce 0,5 m mimo zástavbu bude snížena oproti vozovce 0,03 m (seříznutí krajnice odstraněním travního drnu) a zpevněny drceným recyklátem v tl. 0,1 m.

Sejmutí ornice:

Stavba je navržena na silničním tělese, proto zde není navrženo sejmutí ornice.

Ohumusování svahů:

Vzhledem k charakteru stavebních prací, nebude zde provedeno ohumusování.

Odvodnění:

Protože v komunikaci se nenacházejí žádné uliční vpusti, je jako u místní komunikace řešeno odvodnění povrchu vozovky do přilehlé nezpevněné krajnice, resp. do stávajících příkopů. V km 0,016300 pod vozovkou v místě stávajícího propustku je navržen nový trubní propustek DN 500 délky 6,5 m, do kterého je zaústěn levý podélný příkop komunikace. V případě, že po provedení prohlídky propustku bude zjištěn jeho vyhovující stav a TDI se jej rozhodne ponechat, bude stávající propustek pod komunikací pouze pročištěn.

Odvodnění pláň je provedeno prostřednictvím navrhované drenáže DN 150 z PVC, která bude zaústěna do stávajícího levého příkopu před zaústěním do propustku. Stávající příkopy budou pročištěny v celé jejich délce podél komunikace.

Obrubníky a hmatné prvky:

Komunikace bude bez obrubníků a hmatných prvků. Pouze parkovací stání (podélná i kolmá) budou na vnější hraně olemovány silničním betonovým obrubníkem 150/250 do betonového lože tl. 0,1 m s náslapnou výškou 0,12 m.

Dopravní značení:

Na tomto úseku místní komunikace se bude provádět pouze svislé dopravní značení a to v místě přejezdného prahu, kde bude osazeno svislé dopravní značky IZ5a, IZ5b pro označení obytné zóny. Stávající zpomalovací prahy budou odstraněny.

V místě sjezdu do ulice J. Lady budou stávající značky IZ5a a IZ5b odstraněny, stejně tak i značky IP8a a IP8b před vjezdem do obratiště.

Před navrhovanými podélnými stáními bude osazena značka IP11c a před kolmými stáními značka IP11b.

Inženýrské sítě:

Zákresy inženýrských sítí jsou provedeny dle podkladů příslušných správců. Před zahájením stavebních prací je nutné jejich ověření a vytyčení v celém zájmovém území stavby. Je nutné dbát na požadavky správců sítí.

Před započítím stavebních a vytyčovacích prací musí být ve spolupráci s příslušnými správci přesně lokalizovány trasy všech stávajících podzemních inženýrských sítí.

V km cca 0,167 se v místě rozšíření sjezdu do ul. J. Lady nachází stávající sloup sdělovacího vedení, který bude nutné přeložit mimo vozovku. Objednávku této přeložky si zajistí investor zvlášť.