



Ing. Jiří Soukup

autorizovaný inženýr dopravních staveb
projektant dopravních staveb

Jelínkova 1875, Sokolov, 356 01
IČO: 737 11 870
telefon: +420 605 855 558
email: jiri.soukup.pds@gmail.com

Investor:

Město Sokolov, Rokycanova 1929, 356 01, Sokolov
Sokolovská vodárenská, s.r.o., Sv. Čecha 1001, 356 01, Sokolov

**Sokolov - stavební úpravy komunikace
ulice J. K. Tyla, vodovod, kanalizace**

Příloha:

TECHNICKÁ ZPRÁVA

Datum:

02/2019

Číslo paré:

Číslo zakázky:

2019024

Kraj:

Karlovarský

Obec:

Sokolov

Navrhl:

Ing. Jiří Soukup

Odpovědný projektant:

Ing. Jiří Soukup

Soubor:

PR 2019024.dwg

Formát:

2 x A4

Stupeň PD:

DUR/DSP/DPS

Měřítko:

Číslo výkresu:

D.1.1.01

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE:

Název stavby:	Sokolov, ulice Tylova, stavební úpravy místní komunikace
Místo stavby:	k. ú. Sokolov
Kraj:	Karlovarský
Investor:	Město Sokolov, Rokycanova 1929, 356 01, Sokolov
Projektant:	Ing. Jiří Soukup, Projektování dopravních staveb Jelínkova 1875, 356 05, Sokolov IČO: 737 11 870, DIČ: CZ6711121296

2. STÁVAJÍCÍ STAV:

Stávající místní komunikace v ulici J. K. Tyla je rozdělena na dvě poloviny. První úsek je od křižovatky se silnicí v ulici Rokycanova po křižovatku s místní komunikací v ulici Maxima Gorkého. Ten to úsek komunikace je kategorie C. Od křižovatky s místní komunikací v ulici Maxima Gorkého po konec ulice J. K. Tyla je pak komunikace vedena jako zklidněná – obytná zóna. Vjezd do obytné zóny je přes chodníkový přejezd. V obou úsecích komunikace se podél hran komunikace nachází kolmá parkovací stání pro osobní automobily. Kolmá stání vozidel před obchodním domem Perla jsou placená – v režii obchodního domu, neboť stání k OC náleží. Parkovací stání v obytné zóně jsou pak částečně regulována dopravním značením na použití parkovacích hodin. Konec komunikace navazuje na stezku pro pěší.

Vozovka komunikace s povrchem z asfaltového betonu, chodníky jsou pak částečně z asfaltového betonu, větší část je však s povrchem z betonové dlažby.

Výstavbou vodovodu, kanalizace splaškové a kanalizace dešťové, dojde k poškození větší části profilu místní komunikace.

3. NÁVRH:

V rámci stavebních úprav místní komunikace bude provedena úprava šířkového uspořádání komunikace. V části obslužné komunikace bude šířka vozovky upravena na 6,00m, v oblouku pak bude provedeno rozšíření vozovky až na 9,40m. Vozovka v obytné zóně bude upravena na šířku 5,50m. Kolmá parkovací stání podél komunikace budou dlouhá 5,00m a široká 2,50m. Krajní stání budou rozšířena o 0,25m. Za začátku obytné zóny jsou z každé strany komunikace navržena dvě stání pro imobilní osoby. Každé dvoj stání je navrženo na šířku 5,80m (+0,25m). Druhá polovina zklidněné komunikace za lékařským domem slouží jako příjezd k rodinným domům a ke dvěma garážím u Lobežského potoka. V tomto úseku jsou vymezeny sjezdy na jednotlivé parcely a mezi sjezdy jsou navržena podélná parkovací stání pro osobní automobily. Parkovací stání jsou navržena jako podélné zálivy. Před farou jsou navržena také dvě parkovací stání, ačkoliv je druhé stání navrženo v bezprostřední blízkosti stávající branky v oplocení fary. V příštím roce by mělo dojít k terénním úpravám pozemku příslušejícímu k faře. V rámci těchto úprav by mělo dojít k zrušení oplocení a před farou by mělo vzniknout prostranství, které bude sloužit i jako přístup do objektu fary. Dokud nebudou tyto úpravy provedeny, bude přístup na faru umožněn vjezdovou branou na parcelu.

Vozovky místní komunikace a místní zklidněné komunikace jsou navrženy s povrchem z asfaltového betonu. Stejně tak kolmá parkovací stání podél komunikace.

Podélná parkovací stání, sjezdy na parcely a chodníkový přejezd do obytné zóny jsou navrženy s povrchem z betonové dlažby tl. 80mm. Chodníky pro pěší s vyloučením pohybu motorových vozidel (s výjimkou vozidel údržby v zimních měsících) jsou navrženy s povrchem z betonové dlažby tl. 60mm.

Vjezd do obytné zóny bude zachován ve stejném místě jako stávající. I nyní bude řešen vjezd do zklidněné komunikace přes chodníkový přejezd. Hrana komunikace v místě přístupu na most přes řeku Ohři bude vyvýšena, aby bylo omezeno možnosti najetí na most, který je pouze mostem pro pěší.

Hrany komunikace a kolmých parkovacích stání budou lemovány silničními obrubníky 100x30x15cm osazenými do betonového lože na výšku 0,15m. Hrany zklidněné komunikace s podélnými stáními budou lemovány silničními obrubníky 100x30x15cm osazenými do betonového lože na výšku 0,05m. Hrany podélných stání za nimi pak budou lemovány silničními obrubníky 100x30x15cm osazenými do betonového lože na výšku 0,10m.

Podélný sklon komunikace je navržen tak, aby co nejvíce kopíroval stávající sklony při zachování odtoku srážkových vod. Minimální navržený podélný sklon je 0,5%, maximální 3,50%. Příčný sklon komunikace bude navržen na 2,0%. Příčný sklon chodníků bude 2,0% do vozovky.

Kolmá parkovací stání budou na vozovkách vyznačena vodorovným dopravním značením (**V10b** – *Stání kolmé*) a svislými dopravními značkami. Stávající svislé dopravní značky budou posunuty mimo zpevněné plochy parkovacích stání. Svislé značení před obchodním domem zůstane zachováno. Bude odstraněna dopravní značka **B11** – *Zákaz vjezdu všech motorových vozidel*, protože stavebními úpravami komunikace ztratí smysl. Na vjezd do obytné zóny bude zachována dopravní značka **I25a** – *Obytná zóna* a Dopravní značka **I25b** – *Konec obytné zóny*. Značky budou osazeny na jeden sloupek proti sobě.

Podélná parkovací stání v obytné zóně budou zvýrazněna jednak odlišným povrchem vozovky od komunikace, a pak vodorovným dopravním značením (**V10a** – *Stání podélné*).

Konstrukční vrstvy chodníku jsou navrženy podle TP 170 „*Navrhování vozovek pozemních komunikací*“.

Chodníkový přejezd, podélná parkovací stání, sjezdy na parcely:

Betonová dlažba	80 mm
Lože (prach frakce 0-4mm)	40 mm
Kamenivo zpevněné cementem KSC I	120 mm
Štěrkodrt'	170 mm
CELKEM	410 mm

Požadované hodnoty modulu přetvárnosti z druhé zatěžovací větve Edef,2(ČSN 72 1006):

na pláni:	45 MPa
na ŠD:	60 MPa

Chodník pro pěší:

Betonová dlažba	60 mm
Lože (prach frakce 0-4mm)	30 mm
Kamenivo zpevněné cementem KSC I	120 mm
<u>Štěrkodrt'</u>	<u>170 mm</u>
CELKEM	380 mm

Požadované hodnoty modulu přetvárnosti z druhé zatěžovací větve Edef,2(ČSN 72 1006):

na pláni:	45 MPa
na ŠD:	60 MPa

Vozovka místní komunikace:

Asfaltový beton obrusný ACO11	40 mm
Asfaltový beton podkladní ACP16+	70 mm
Kamenivo zpevněné cementem KSC I	130 mm
<u>Štěrkodrt'</u>	<u>200 mm</u>
CELKEM	440 mm

Požadované hodnoty modulu přetvárnosti z druhé zatěžovací větve Edef,2(ČSN 72 1006):

na pláni:	45 MPa
na ŠD:	60 Mpa

Pod plání bude v nejnižší hraně položena drenážní trubka DN100 obalená v geotextilii. Drenážní potrubí bude napojeno do uličních vpustí.

4. ROZHLEDOVÉ POMĚRY:

Rozhledové poměry v místě napojení zklidněné zóny na obslužnou komunikaci v ulici Maxima Gorkého jsou posuzovány na rychlost $V=50$ km/h pro velký nákladní automobil (vozidlo pro svoz komunálního odpadu). Rozhled doprava $X_b=85,0$ m. Rozhled doleva $X_c=65,0$ m. Rozhledy jsou posuzovány z bodu 3,50m od hrany komunikace. V místech sjezdů na parcelu u rodinných domů v části obytné zóny jsou posuzovány na rychlost $V=20$ km/h pro osobní automobil. Rozhled doprava $X_b=30,0$ m. Rozhled doleva $X_c=25,0$ m. Rozhledy jsou posuzovány z bodu 2,50m od hrany komunikace. V místě výjezdu z parkoviště do zklidněné komunikace jsou posuzovány na rychlost $V=20$ km/h pro osobní automobil. Rozhled doprava $X_b=30,0$ m. Rozhled doleva $X_c=25,0$ m. Rozhledy jsou posuzovány z bodu 3,50m od hrany komunikace.

Rozhledové poměry jsou vyhovující.

5. PODZEMNÍ KONTEJNERY:

V ostrůvku před křižovatkou s příjezdem na parkoviště za lékařským domem jsou navrženy podzemní kontejnery na tříděný odpad. Kontejnery jsou navrženy tak,

aby jejich nadzemní část nezasahovala do rozhledových trojúhelníků na křižovatce. Je počítáno s konkrétními podzemními kontejnery od výrobce MEVA a.s. Budou osazeny tři kontejnery o objemu 5 m³. Osazení kontejnerů provede výrobce kontejnerů.

Pro osazení bude provedena příprava v podobě výkopových prací a vybudování základové desky z betonu C25/30 tl. 150 mm vyztuženého kari sítěmi. Výkop bude o rozměrech 8,00 x 3,50m a hluboký 2,80m. Betonová základová deska bude mít rozměry 6,30 s 2,20m.

Stávající vodovodní potrubí, které je vedeno prostorem pro umístění kontejnerů je v rámci této PD rušeno a nahrazeno jiným, které je navrženo v trase opravované komunikace. Prostor pro kontejnery je tedy bez inženýrských sítí.

Po osazení kontejnerů bude výkop zasypán, zásyp bude po vrstvách hutněn. Na vrchu pak bude okolo horních ploch kontejnerů vytvořena zpevněná plocha s povrchem z betonové dlažby tl. 60 mm. Plocha bude mít příčný sklon 2,0% směrem od kontejnerů. Bude lemována záhonovými obrubníky 50x25x8cm osazenými do betonového lože na výšku 0,00m. V pruhu, kde výkopové práce zasáhnou do stávajícího chodníku s povrchem z asfaltu, bude chodník obnoven.

6. KŘÍŽENÍ S OSTATNÍMI INŽENÝRSKÝMI SÍTĚMI A KOMUNIKACEMI:

V trase komunikace dojde ke křížení se stávajícími inženýrskými sítěmi (VO, NN, sdělovací kabel). Při tomto křížení budou v co největší možné míře respektována ustanovení ČSN 73 6005 a podmínky jednotlivých správců sítí. ***Během prací v ochranném pásmu jednotlivých sítí budou probíhat práce dle instrukcí provozovatele a v souladu se zásadami bezpečnosti práce.*** Vedení sítí jsou v projektu zakreslena orientačně na základě podkladů jejich správců a majitelů.

Všechny stávající sítě budou před zahájením stavby a pokládky potrubí řádně vytýčeny jednotlivými správci. Rovněž budou respektovány i nadzemní části vedení (sloupy apod.).

Upozornění:

Všechny stávající sítě budou před zahájením stavby a pokládky potrubí řádně vytýčeny jednotlivými správci. Rovněž budou respektovány i nadzemní části vedení (sloupy apod.).

7. POŽADAVKY NA PROVÁDĚNÍ:

Veškeré stavební práce musí odpovídat požadavkům specifikovaným v Technických kvalitativních podmínkách staveb pozemních komunikací TKP, MDS ČR – OPK č.j. 24610/97-120 platné od 01.01.1998.

Stavba bude provedena v souladu s platnými právními předpisy ve znění pozdějších předpisů.

Bezpečnost při provádění stavby a na stavbě budou dodrženy platné předpisy ve znění pozdějších předpisů.

Ing. Jiří Soukup