

ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT STAVBY	Ing. JIŘÍ KEJVAL		PROJEKTOVÁ A KONZULTAČNÍ KANCELÁŘ pro dopravní stavby Ing. Jiří KEJVAL, Jana HUBALOVÁ IČO 102 40 675 IČO 712 55 788 Nádražní 437, 284 01 Kutná Hora tel. 327523226, 604915221	
KONTROLOVAL	Ing. Jiří KEJVAL			
KRESLIL	Jana HUBALOVÁ			
OBJEDNATEL	Město Kutná Hora			
STAVBA			DATUM	březen 2017
REKONSTRUKCE MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ KUTNÁ HORA, KAŇK - DOLNÍ ČÁST větev B1, B2 a B3			Č. ZAKÁZKY	02/17
			ÚČEL	DPS
			MĚŘÍTKO	PŘÍLOHA
PŘÍLOHA				B 1
Technická zpráva				

Technická zpráva

1. Identifikační údaje

Název stavby: Rekonstrukce místních komunikací Kutná Hora, Kaňk – dolní část větev B1, B2 a B3

Místo stavby: Kutná Hora, místní část Kaňk

Stupeň projektu: DPS

Stavební úřad: Městský úřad Kutná Hora

Projektant: Ing.Jiří Kejval, Nádražní 437, Kutná Hora, IČO 10240675

2. Použité podklady

- projekt pro stavební povolení
- stavební povolení č.j. MKH/060542/2015
- technická mapa Kutné Hory
- mapa katastru nemovitostí
- podklady od správců podzemních vedení
- zpráva o stavu dešťové kanalizace (TV monitoring kanalizace Kaňk)

3. Charakteristika staveniště, zdůvodnění stavby

Místní komunikace v městské části Kaňk jsou ve velmi špatném stavebním stavu; v minulých letech byly ze značné části narušeny při pokládání podzemních sítí (kanalizace, vodovod, plyn), své vykonal i vzrůstající provoz a nedostatečná údržba. Na vozovkách jsou značné nerovnosti, propadliny a výtluky. Na některých místech není dostatečně zajištěno odvodnění.

4. Zásady návrhu rekonstrukce

V rámci rekonstrukce zůstane v zásadě zachováno směrové i výškové vedení komunikací. Vzhledem ke stísněným prostorovým poměrům nelze u většiny komunikací zvětšit jejich šířku, takže některé budou jednopruhové; při současné intenzitě provozu však kapacita komunikací i při obousměrném provozu plně vyhovuje a výraznější zvýšení intenzity provozu se nepředpokládá. Na vhodných místech jsou navrženy parkovací a odstavné plochy, které lze – stejně jako zpevněné vjezdy a křižovatky – využívat pro vyhýbání vozidel.

5. Popis technického řešení

Tento projekt zahrnuje větve B1, B2 a B3. Ostatní větve budou řešeny v dalších etapách. Vozovky budou živičné, parkovací a odstavné plochy a vjezdy budou ze žulové dlažby 10/10. Podél vozovek a parkovacích ploch se osadí betonové obrubníky 10/25, vjezdy a chodníky bude lemovat obrubník 5/20. Obrubníky podél vozovky budou osazené v úrovni vozovky anebo na výšku 20 mm; pouze místy i na výšku 30 mm (popsáno v situaci a řezech). Obrubníky u parkovacích stání budou mít výšku 100 - 120 mm. Pro odvodnění se využije stávající dešťová kanalizace; v rámci stavby se provede kompletní rekonstrukce všech kanalizačních vpustí (šachet) dále výměna některých úseků potrubí a další úpravy a opravy tak, jak jsou popsány v dokumentu „TV monitoring kanalizace Kaňk“ (příloha B 9).

Popis jednotlivých větví:

Větev B1 je pokračováním větve A2; jedná se o obousměrnou jednopruhovou komunikaci s šířkou vozovky 3 – 4,5 m, se živičným krytem. Celková délka větve B1 je 140 m. Součástí úpravy jsou i zpevněné vjezdy a parkovací pruhy, obojí s krytem ze žulové dlažby 10/10. Příčný sklon vozovky je jednostranný 2 - 2,5%, podélný sklon je proměnný 3,2% – 6,5%. Podél vozovky budou betonové obrubníky 10/25, na levé straně s výškou 20 mm, na pravé straně zapuštěné. Odvodnění bude do kanalizačních vpustí, které jsou na kanalizační dešťové stoce na levé straně vozovky a současně mají funkci revizních šachet. Využijí se původní vpusti; v rámci stavby se provede jejich celková rekonstrukce. Vzhledem k tomu, že vpusti, resp.šachty, jsou mimo vozovku, provede se vhodná stavební úprava aby voda z vozovky tekla do vpustí (viz detaily v situaci).

Před vjezdem do garáže u č.p.242 se kvůli výškovému rozdílu sousedních vrat osadí betonová palisáda 120/180 mm v délce 2 m. Výška palisády bude od 0 do 550 mm.

Větev B2 a B3 zajišťují přístup k č.p.145, 207a 249 (větev B3) a k č.p. 201, 248 a 241 (větev B2). Šířka vozovky je navržena podle místních prostorových podmínek 3 – 4,5 m. Vozovka bude mít živičný kryt. Délka komunikace je 59,7 m (B2) a 40,4 m (B3). Před č.p. 201, 249 a 207 je parkovací pruh š. 2,5 – 2,6 m ze žulové dlažby. Ze stejného materiálu je i odbočka k č.p. 145. Zpevněné vjezdy budou, stejně jako parkovací plochy, z kamenné dlažby 10/10. Sklony vozovky se pohybují od 0,44 do 2,85%. Odvodnění je navrženo pomocí podélných a příčných sklonů tak, aby povrchová voda odtékala podél kraje vozovky na konec úpravy a dál do přilehlého terénu, resp.do nové kanalizační vpusti UV 11 u garáže č.p.207. Vpust' se napojí do stávající dešťové stoky, která v tomto místě prochází. Podél vozovky budou betonové obrubníky 10/25, s výškou 0–80 mm (popsáno ve výkrese). Na začátku větve B2 vpravo je v délce 19 m navržena zpevněná krajnice z veget. dlažby, určená zejména k vyhýbání vozidel. Vpravo v km 0,016 – 0,040 se krajnice mezi vozovkou a ohradní zdí zpevní hrubým drceným kamenivem (150 mm) a živič.recyklátem (100 mm).

Skladba vrstev vozovek:	asf.beton ACO 11+ 50/70 ČSN736121	40 mm
	spojovací postřík	
	asf.beton ACP 16+ 50/70 ČSN736121	60 mm
	spojovací postřík	
	SC 0/32,C8/10,ČSN736124-1 (KSCI)	140 mm
	šterkodrt' ŠDB 0/63 ČSN737126-1	<u>180 mm</u>
		420 mm
Vjezdy a odstavné plochy:	žulová dlažba	100 mm
	lože z drc.kameniva	30 mm
	kam.zpev.cementem KSCI	140 mm
	šterkodrt' ŠDA 0/63 ČSN736126-1	<u>160 mm</u>
		430 mm
Zpevněná krajnice:	vegetační dlažba	100 mm
	lože z drc.kameniva	30 mm
	šterkodrt' ŠDA 0/63 ČSN736126-1	140 mm
	šterkodrt' ŠDA 0/63 ČSN736126-1	<u>160 mm</u>
		430 mm

Po výškovém vytýčení komunikace se prověří možnost využití části stávající vozovky jako podkladních vrstev pro novou komunikaci. Podmínkou je provedení zatěžovacích zkoušek a prokázání dostatečné hodnoty modulu přetvárnosti (na horní podkladní vrstvě 100 Mpa). Tímto způsobem by mohlo dojít k finančním úsporám při realizaci stavby.

6. Dopravní značení a dopravní zařízení

V celém řešeném území bude uplatněna přednost vozidel zprava, tedy bez dopravního značení křižovatek.

7. Podzemní vedení a jeho ochrana

V prostoru staveniště se nachází velké množství podzemních vedení:

- splašková gravitační kanalizace
- splašková tlaková kanalizace
- dešťová kanalizace
- vodovod
- plynovod
- kabely NN
- kabely VO
- telekomunikační kabely

Uvedená vedení jsou (kromě kabelů VO) orientačně zakreslena v situaci. Před zahájením prací je třeba zajistit jejich vytýčení na staveništi a během stavby pak dbát pokynů a podmínek jejich správců.

Kabely NN, které zasahují pod vozovky, musí být buď přeloženy mimo vozovku anebo po dohodě s pracovníky ČEZ alespoň uloženy do kabelových žlabů.

8. Provádění stavby

Vzhledem k tomu, že nebyl proveden geologický průzkum, nelze vyloučit výskyt nevhodných a neúnosných zemin v podloží. V případě jejich výskytu se provede vhodné opatření pro zlepšení podloží – například stabilizace vápnem, výměna zemin nebo použití geotextilie. Vhodnost příslušného opatření se podle potřeby posoudí na místě za účasti projektanta a geologa.

Stavba se musí provádět v souladu s podmínkami stavebního povolení a s požadavky a podmínkami dotčených orgánů a úřadů (viz příloha „Doklady“), zejména: vyjádření správců sítí (RWE, CETIN, ČEZ) a vyjádření OŽP, OD a OPPaŠ MěÚ Kutná Hora.

Stavba se bude provádět za uzavírky, po ucelených částech. Objížďka bude vedena po přilehlých místních komunikacích. Před zahájením stavby zajistí zhotovitel vypracování a projednání DIO a harmonogramu stavby. Stavební práce je třeba organizovat tak, aby byl zajištěn přístup k domům pro vozidla HZS a RZP a pro vyvážení odpadu.

Výkopová zemina a suť se odveze na recyklační skládku v Neškaredicích, odfrézovaný materiál z původní živičné vozovky (tzv. živičný recyklát) se odveze na skládku investora k dalšímu využití. Zhotovitel je povinen doložit, že způsob likvidace nebo využití všech vzniklých odpadů je v souladu s platnými předpisy a zákony. Vzhledem k polouze lokality lze předpokládat uzvýšený obsah arzenů v zeminách a v suti. Proto je třeba zohlednit tuto skutečnost při provádění prací a zejména vhodným opatřením snížit prašnost při provádění zemních prací.

Zemní pláň musí být před prováděním podkladních vrstev dostatečně zhutněna; pokud nebude možné hutněním dosáhnout požadovaných parametrů (minimální modul přetvárnosti $E = 45 \text{ Mpa}$, pro chodníky 30 MPa), provede se vhodné opatření pro zvýšení únosnosti (např. položení geotextilie, stabilizace vápnem a pod.).