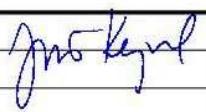


ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT STAVBY	Ing. JIŘÍ KEJVAL		PROJEKTOVÁ A KONZULTAČNÍ KANCELÁŘ
KONTROLOVAL	Ing. Jiří KEJVAL		pro dopravní stavby
KRESLIL	Jana HUBALOVÁ		Ing. Jiří KEJVAL, Jana HUBALOVÁ
OBJEDNATEL	Město Kutná Hora		IČO 102 40 675                    IČO 712 55 788
STAVBA			Nádražní 437, 284 01 Kutná Hora tel. 327523226, 604915221
REKONSTRUKCE MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ KUTNÁ HORA, KAŇK - DOLNÍ ČÁST <b>větev D1</b>		DATUM	červen 2017
		Č. ZAKÁZKY	04/17
		ÚČEL	DPS
PŘÍLOHA	Technická zpráva	MĚŘÍTKO	PŘÍLOHA
			<b>B 1</b>

# Technická zpráva

## 1. Identifikační údaje

Název stavby: Rekonstrukce místních komunikací Kutná Hora, Kaňk – dolní část  
**větev D1**

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
- 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 celkově ve 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 využívá 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 větev D1. 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 bude lemovat obrubník 5/20. Obrubníky podél vozovky budou vpravo osazené na výšku 20 mm, vlevo na výšku 100 mm. Pro odvodnění se využije stávající dešťová kanalizace; v rámci stavby se provede kompletní rekonstrukce všech kanalizačních vpusť (šachet), vybudují se 3 nové šachty, jedna vpusť (UV 19) a vymění se část potrubí (7 m DN 400 a 33 m DN 500). Ve stávajícím potrubí se odfrézují vrostlé kořeny ve spárách. Požadované úpravy jsou popsány v dokumentu „TV monitoring kanalizace Kaňk“ - viz příloha B 7. Nová vpusť UV19 a vpusť UV16, UV18 budou typové z betonových prefabrikátů, šachty na stoce budou monolitické, čtvercové, osazené mříží (UV17) nebo poklopem D600 (nové šachty).

Celková délka úpravy je 320,85 m. Šířka vozovky je 4,9 - 5,0 m. Vjezdy jsou ze žulové dlažby 10/10; pro parkování vozidel jsou navrženy odstavné plochy (vesměs navazují na vjezdy) se stejnou skladbou jako vjezdy. V km 0,140 – 0,160 vpravo a v odbočce větve E1 budou zpevněné krajnice z vegetační dlažby.

Příčný sklon vozovky je jednostranný 2,0 - 2,5%, podélný sklon se pohybuje v rozmezí 2,53 až 6,61 %.

Skladba vrstev vozovky:	asf.beton ACO 11+ 50/70 ČSN736121	50 mm
	spojovací postřik	
	asf.beton ACP 16 + 50/70 ČSN736121	70 mm
	spojovací postřik	
	SC 0/32,C8/10,ČSN736124-1 (KSCI)	140 mm
	štěrkodrť ŠDB 0/63 ČSN737126-1	<u>180 mm</u>
		440 mm
Skladba vjezdů a park.ploch:	žulová dlažba 10/10	100 mm
	lože z drc.kameniva	30 mm
	SC 0/32,C8/10,ČSN736124-1 (KSCI)	140 mm
	štěrkodrť ŠDA 0/63 ČSN736126-1	<u>170 mm</u>
		440 mm
Zpevněná krajnice:	vegetační dlažba	100 mm
	lože z drc.kameniva	30 mm
	štěrkodrť ŠDA 0/63 ČSN736126-1	140 mm
	štěrkodrť ŠDA 0/63 ČSN736126-1	<u>170 mm</u>
		440 mm

Skladba vrstev chodníku:	betonová zámková dlažba	60 mm
	lože z drc.kameniva	40 mm
	podklad ze štěrkodrti ŠDA 0/63	<u>200 mm</u>
		300 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.

Před školou budou dva zpomalovací prahy (použijí se kruhové zpomalovací polštáře), další práh bude na konci úpravy před křižovatkou. Prahy se označí dopravními značkami IP2, A7b, B20a – viz výkres Situace.

Stávající dopravní značení se ponechá.

## 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 a VN musí být v místě vjezdů a parkovacích ploch uloženy do chrániček. Použijí se buď půlené chráničky anebo plastové či betonové kabelové žlaby.

## **8. Provádění stavby**

Vzhledem k tomu, že nebyl proveden geologický průzkum, nelze vyloučit výskyt nevhodných a neúnosných zemin v podloží. V případě jejich výskytu, kdy nebude možné hutněním dosáhnout požadovaných parametrů (minimální modul přetvárnosti  $E = 45 \text{ Mpa}$ ), se provede vhodné opatření pro zlepšení podloží – například stabilizace vápnem, výměna podložních 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 DIO a harmonogramu stavby a projednání s DI Policie. 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 odvezete na recyklaciční skládku v Neškaredicích. Zhotovitel je povinen doložit, že způsob likvidace nebo využití všech vzniklých odpadů je v souladu s platnými předpisy a zákony. Vzhledem k poloze lokality lze předpokládat zvýšený obsh arzenu v zeminách a v sutí. 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  $30 \text{ MPa}$ ), provede se vhodné opatření pro zvýšení únosnosti (např. položení geotextilie, stabilizace vápnem a pod.).