

# TECHNICKÁ ZPRÁVA

k projektové dokumentaci  
**„ BYTOVÝ DŮM – Riegrova, Kyjov  
úprava parkoviště „**

## 1) Identifikační údaje:

### 1.1. Identifikační údaje stavby

Název stavby	<b>BYTOVÝ DŮM – Riegrova, Kyjov úprava parkoviště</b>
Místo stavby	Katastrální území Kyjov
Příslušný stavební úřad	Stavební úřad Kyjov
Pozemky stavby	Detailní výpis z KN viz příloha C.2. Katastrální situační výkres
Předmět dokumentace	Parkoviště pro bytový dům a zpevněné plochy
Účel užívání stavby	Parkoviště, chodník podél BD

### 1.2. Údaje o stavebníkovi

Město	<b>Město Kyjov</b>
Sídlo	Masarykovo náměstí 30/1, 697 01 Kyjov
Kontaktní osoba	Roman Pekárek, ved. odboru rozvoje Tel: 778 499 407, e-mail: <a href="mailto:r.pekarek@mukyjov.cz">r.pekarek@mukyjov.cz</a>
IČ / DIČ	00285030 / CZ00285030

### 1.3. Zhotovitel dokumentace

Firma	<b>Projekce DS s.r.o.</b>
Sídlo kanceláře	Na Výhoně 3223, 69501 Hodonín
Zodpovědný projektant	Ing. Peter Štefančík, tel. 724 152 275, e-mail: <a href="mailto:projekce.ds@email.cz">projekce.ds@email.cz</a> autoriz. inženýr pro dopravní stavby, č. autoriz. ČKAIT 1003663
Dokumentaci vypracoval	Ing. Petr Škrobáček
IČ / DIČ	02846471

## **2) Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého díla**

Území stavby se nachází v centrální části města, v blízkosti průmyslové zóny. Jedná se návrh parkoviště pro bytový dům v Kyjově v ulici Riegrova.

Jedná se o zastavěné, rovinaté území v intravilánu města.

Parkovací stání – je navrženo parkoviště pro bytový dům s kapacitou 9 míst. Parkovací stání jsou kolmá. Základní šířka kolmého stání je 2,50 m, krajní místa jsou rozšířena o 0,25 m. Parkovací místa jsou od komunikace oddělena silničním betonovým obrubníkem 100/15/15 v betonovém loži s patkou. Od chodníku budou parkovací místa oddělena chodníkovým obrubníkem 100/10/20 s převýšením +7 cm. Povrch parkovacích míst je z asfaltbetonu pro ohrubné vrstvy ACO 11. Sklon je 0,5 % směrem ke komunikaci.

Chodník – před bytovým domem je nově navržena trasa chodníku, která propojí chodník z ul. Riegrova s chodníkem v ul. Dr. Joklíka. Povrch chodníku je navržen z betonové zámkové dlažby. Příčný sklon je navržen 1,5 % směrem od budovy ke komunikaci. Konstrukce chodníku je navržena z betonové dlažby tl. 60 mm v loži z drti 4/8 tl. 40 mm a podkladní vrstvy ŠD tl. 200 mm. V místě sjezdu je použita betonová dlažba tl. 80 mm v loži z drti tl. 40 mm, podkladní vrstvy jsou tvořeny vrstvou kameniva stmelého cementem SC I C8/10 tl. 120 mm a vrstvou ŠD tl. 150 mm.

## **3) Vyhodnocení průzkumů a podkladů**

Vzhledem k jednoduchým základovým podmínkám nebyl žádný průzkum prováděn. V řešené lokalitě bylo provedeno polohopisné a výškopisné zaměření stávajícího terénu a přilehlých zpevněných ploch.

## **4) Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby**

Poklopy šachet, mříž vpustí a krycí hrnce hydrantů či šoupat v úseku stavby budou osazeny do nové nivelety.

Je důležité, aby násypy zemního tělesa, zpětné zásypy byly prováděny po vrstvách max. 30 cm, z vhodného materiálu a řádně hutněn, aby v budoucnu nedocházelo k dotvarování a tím i lokálním poruchám, které se prokopírují do krytu zpevněných ploch. Výška stávajících armatur, šoupat budou opraveny do nové nivelety.

## **5) Návrh zpevněných ploch**

Vlastní situační řešení je zřejmé z přílohy C3.- Koordinační situační výkres a D1.2.– Situační výkres. Jedná se o parkoviště pro 9 osobních automobilů a chodník před bytovým domem.

Výškové řešení vychází ze stávajícího výškového průběhu zpevněných ploch.

### **Navržené konstrukce zpevněných ploch:**

#### *Konstrukce parkovacích míst*

Asfaltobeton pro ohrubné vrstvy s nemod. asf.	ACO 11	tl. 50 mm
Spojovací postřík asfaltovou emulzí	PS-E	0,8 kg/m <sup>2</sup>
<b>Celkem</b>		<b>tl. 50 mm</b>

#### *Konstrukce chodníku*

Betonová zámková dlažba	DL	tl. 60 mm
Lože z drti frakce 4/8	L	tl. 40 mm
Štěrkoдрť	ŠD 0/32	tl. 200 mm
<b>Celkem</b>		<b>tl. 300 mm</b>

#### *Konstrukce chodníku v místě sjezdu*

Betonová zámková dlažba	DL	tl. 80 mm
Lože z drti frakce 4/8	L	tl. 40 mm
Kamenivo stmelé cementem	SC I C8/10	tl. 120 mm
Štěrkoдрť	ŠD 0/32	tl. 150 mm
<b>Celkem</b>		<b>tl. 390 mm</b>

## **6) Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace**

Odvodnění komunikace příčným a podélným sklonem do uličních vpustí napojených na kanalizaci.

Chodník je příčným sklonem odvodněn na asfaltobeton parkovacích míst.

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

**Svislé a vodorovné dopravní značení**

Nově je navrženo umístění svislého dopravního značení IP12 „Vyhrazené parkoviště“ a IP11a „Parkoviště“ s dodatkovou tabulkou E7b.

Parkovací místa budou vyznačena pomoví VDZ V10b „Stání kolmé“, vyhrazené parkovací místo bude vyznačeno V10f „Vyhrazené parkoviště...“. Vodorovné dopravní značení bude provedeno nástřikem bílé barvy.

**8) Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu**

Před započítím prací bylo provedeno odstranění ornice. Výkopy byly prováděny strojně a ručně. Ruční provádění bylo v místech křížení inženýrských sítí. V místech zásypu rýh bylo dosaženo relativní hutnosti  $I_D = 0,8-0,9$  u zemin nesoudržných, resp. PS 102 % u zemin soudržných. Před dokončením stavebních prací bude provedeno rozprostření ornice v tl. 100 mm a osetí travním semenem.

**Projektant upozorňuje, že poloha všech inženýrských sítí je pouze informativní a před zahájením zemních prací je nutno, aby investor zajistil vytyčení všech podzemních inženýrských sítí, které se v uvedené lokalitě nacházejí, řádné označení sítí a označení jejich průběhu v terénu během výstavby. Současně je třeba dbát všech podmínek vyjádření jednotlivých správců. Při provádění projektové dokumentace nebyla výšková ani směrová poloha jednotlivých inženýrských sítí ověřována. Dokumentace se zákresy vedení inženýrských sítí neslouží jako vytyčovací výkres, do situace jsou zakresleny rozvody inženýrských sítí, které byly známy.**

Veškeré kvalitativní podmínky, které je nutno při stavbě dodržet jsou uvedeny v „Technických kvalitativních podmínkách staveb pozemních komunikací“ (TKP), vydaných Ministerstvem dopravy. Zejména se jedná o kapitoly č.1 – Všeobecně, č.4 – Zemní práce a č.5 – Podkladní vrstvy. Technická pravidla pro kontrolu provedení zemní pláň jsou specifikována v TP 77 a ČSN 72 1016, ČSN 73 3050 a ČSN 73 6133. Stavební materiály, stavební směsi a hotové vrstvy se ověřují zkouškami průkazními, kontrolními výrobními a přijímacími. Za výsledek průkazních zkoušek kameniva, asfaltu a dalších materiálů se považuje osvědčení o jakosti výrobku. Kontrolní zkoušky materiálů ověřují shodu vlastností s požadavky průkazních zkoušek. Přijímacími zkouškami se porovnává skutečný stav se stavem navrhovaným.

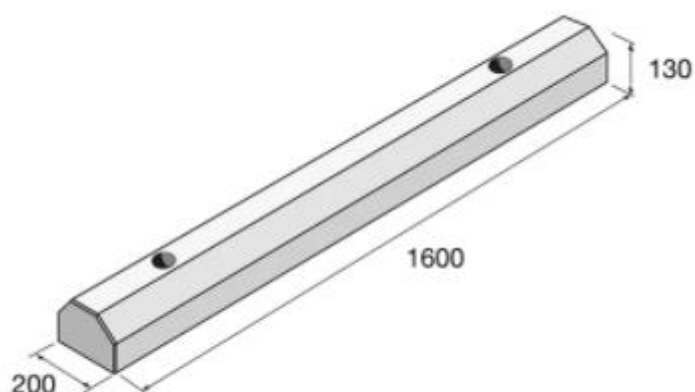
Během výstavby nesmí dojít ke znečištění povrchu půdy a podzemní vody zejména únikem ropných látek, pohonných hmot a olejů při provozu stavebních strojů a při doplňování nebo výměně PHM. Technický stav stavebních strojů, možnost úniku PHM a olejů je nutné kontrolovat denně. Při výjezdu stavebních strojů či nákladních aut z terénu na místní komunikace nebo státní silnice je třeba zabezpečit, aby nedocházelo ke znečišťování vozovek bahnem či stavebními hmotami.

**Při stavbě musí být dodrženy všechny bezpečnostní předpisy, které určují technologické postupy při provádění jednotlivých druhů prací.**

- Vyhláška č. 324/90 Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích ze dne 31.7.1990
- Vyhláška ČÚBP č.48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce technických zařízení, ve znění vyhlášky č.324/1990 Sb. a ve znění vyhlášky č.207/1991 Sb.
- Nařízení vlády č.148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- Nařízení vlády č.361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci
- Zákon č.541/2020 Sb. o odpadech
- ČSN 73 3050 – Zemní práce

**9) Vazba na případné technologické vybavení**

Parkovací místa budou opatřena parkovacími zábranami, které zamezí automobilům zasahovat do průchozího profilu chodníku. Použity budou betonové parkovací zábrany zakotvené do povrchu zpevněných ploch.



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

Konstrukce zpevněných ploch vychází z TP 170.

Vypracoval: Ing. Petr Škrobáček  
V Hodoníně, červenec 2021

.....