

TECHNICKÁ ZPRÁVA

k projektové dokumentaci „KYJOV – přístupová komunikace k MŠ Nádražní“

a) Identifikační údaje objektu a technického a technologického zařízení:

Identifikační údaje stavby

Název	KYJOV – přístupová komunikace k MŠ Nádražní
Místo	Jihomoravský kraj Katastrální území Kyjov (okres Hodonín); 678431 Pozemky stavby: 2300/5, 2350/11, 2362/6, 2362/11, 2362/12, 2362/13, 2362,14
Předmět dokumentace	Oprava a rozšíření části stávající místní komunikace, rekonstrukce přístupových chodníků k BD a vyznačení parkovacích míst. Trvalá stavba

b) Údaje o stavebníkovi

Název	Město Kyjov
IČ / DIČ	00285030 / CZ00285030
Kontaktní osoba	Roman Pekárek – vedoucí odboru rozvoje města tel.: 778 499 407, e-mail: r.pekarek@mukyjov.cz Ing. Věra Pekárková – referentka odbor majetkoprávní tel.: 518 697 510, e-mail: v.pekarkova@mukyjov.cz Mgr. František Lukl, MPA – starosta tel.: 518 697 400, e-mail: f.lukl@mukyjov.cz

Zhotovitel dokumentace

Firma	Projekce DS s.r.o.
IČ / DIČ	02846471 / CZ02846471
Sídlo kanceláře	Na Výhoně 3223, 69501 Hodonín
Zodpovědný projektant	Ing. Peter Štefančík, tel. 724 152 275, e-mail: projekce.ds@email.cz autoriz. inženýr pro dopravní stavby, č. autoriz. ČKAIT 1003663
Dokumentaci vypracoval	Ing. Petr Škrobáček

c) Seznam vstupních podkladů

- Požadavky zástupce investora pro zpracování projektové dokumentace
- Geodetické zaměření (polohopis a výškopis)
- Informativní zákresy inženýrských sítí od správců sítí
- ČSN 73 6101 - Projektování silnic a dálnic
- ČSN 73 6102 - Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
- ČSN 73 6110 - Projektování místních komunikací
- ČSN 73 4001 – Přístupnost a bezbariérové užívání
- TP 83 – Odvodnění pozemních komunikací
- TP 170 – Navrhování vozovek PK

- TP 132 – Zásady zklidňování dopravy na pozemních komunikacích v obci

d) seznam použitých podkladů pro zpracování, zejména referenční materiály, výčet zohledněných právních předpisů a seznam technických norem, českých technických norem nebo jiných technických dokumentů včetně data jejich vydání

- ČSN 73 6101 - Projektování silnic a dálnic
- ČSN 73 6102 - Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
- ČSN 73 6110 - Projektování místních komunikací
- ČSN 73 4001 – Přístupnost a bezbariérové užívání
- TP 83 – Odvodněné pozemní komunikace
- TP 170 – Navrhování vozovek PK
- TP 132 – Zásady zklidňování dopravy na pozemních komunikacích v obci

e) výjimky, odchylná nebo úlevová řešení z norem a předpisů

Realizace závěru není podmíněna vydáním výjimek, odchylných či úlevových řešení z norem a předpisů.

f) popis a zdůvodnění navrženého technického řešení a technických parametrů s popisem stávajícího a navrhovaného stavu

Stávající monolitická betonová komunikace, která slouží k dopravní obslužnosti a přístupu do celkem 6 bytových domů (BD) č.p. 610–615, do mateřské školy a autoservisu na parc. 2370/3.

Současná betonová vozovka je šířky 3,00 – 3,25 m, po obou stranách je ohraničena betonovým silničním obrubníkem. Komunikace pro chodce nejsou ve stávajícím stavu řešeny. Zpevněné plochy před vstupy do jednotlivých BD jsou zhotoveny z betonové dlažby a vzhledem ke značnému výškovému rozdílu mezi úrovní vozovky a vstupním schodištěm (BD 513-515) jsou v přístupové ploše betonové schodišťové stupně.

Ve stávajícím stavu nejsou vyznačena parkovací místa, zejména ani pro krátkodobé parkování návštěv mateřské školy.

Nově je zájmová oblast řešena jako „zóna 30“ se zákazem vjezdu vozidel nad 1,5 t mimo dopravní obsluhy a zákazem stání mimo vyznačená parkovací plocha. Na vjezdech jsou navrženy dlouhé zpomalovací příčné prahy, na kterých je situováno místo pro přecházení. Přejezdové prahy jsou navrženy z betonové zámkové dlažby červené barvy. Na přejezdovém prahu jsou navrženy varovné pásy (š.40 cm) z betonové reliéfní dlažby dle TN TZÚS 12.03.04, tyto pásy pro zajištění kontrastu budou v přírodní šedé barvě. Výškový rozdíl přejezdového prahu je 10 cm. Nájezdové rampy jsou navrženy v délce 1,0 m ve sklonu 1:10 (10%).

Nově navržená vozovka je v úseku km 0,000 00 – km 0,031 39 nově rozšířena na 5,50 m a je řešena jako obousměrná, dvoupruhová komunikace. Ve zbylé části trasy je vozovka navržena jako jednopruhá, jednosměrná komunikace šířky 3,50 m.

Stávající betonová vozovka bude frézována v průměrné tl. 40 mm a budou vybourány betonové obrubníky lemující betonový povrch vozovky. V místech rozšíření komunikace bude provedena odkopávka zeminy a doplněna konstrukce pod rozšířením.

Komunikace bude lemována betonovým silničním obrubníkem 15x25x100 cm s převýšením +10 cm nad povrch vozovky, v místech přístupových chodníků ke vstupům do BD a zpevněných ploch pro umístění kontejnerů na odpad. budou osazeny betonové přejezdové obrubníky 15x15x100 cm s převýšením max. +2 cm nad povrch vozovky.

Nový kryt komunikace je navržen z betonové zámkové dlažby tl. 80 mm v přírodní šedé barvě. Dlažba bude kladena do vrstvy z kamenné drti frakce 4-8 mm, která bude rozprostřena na frézovaném betonovém povrchu. Navržená parkovací místa v ploše vozovky budou z dlažby černé barvy. Celkem je navrženo 6 šikmých (45°) parkovacích míst. Parkovací místa v blízkosti MŠ jsou navržena v jednotné šířce 2,75 m. Délka zmíněných míst je 4,30 m, je počítáno s přesahem přední části vozidla nad zeď. Parkovací místa u autoservisu jsou také šikmá (45°) v šířce 2,50 m (krajní místa 2,75 m). Délka míst je

4,80 m s ohledem na budovu objektu servisu. Vyznačení parkovacích míst (VDZ „V10c“) bude provedeno betonovou dlažbou kontrastní (červené) barvy.

Přístupové chodníky k BD jsou u domů č. p. 610, 611 a 612 jsou navrženy v šířce 2,50 m a s místem pro umístění parkové lavičky. Průběh rostlého terénu u těchto vstupů je takový, že dovoluje vybudování přístupové cesty bez nutnosti budování schodišťových stupňů. Tyto tři zpevněné plochy budou vzájemně propojeny pěšinou šířky 1,0 m tvořenou z dlaždic 50x50. Tyto pěšiny nebudou sloužit primárně pro pohyb chodců, ale především pro přístup k záhonům.

Přístupy k BD č. p. 613, 614 a 615 jsou navrženy v šířce 3,50 m, s místem pro umístění parkové lavičky a přístup ke vstupu do suterénu. Průběh terénu vedoucí ke vstupům je značně velký a pro komfortní přístup bude nutné vybudovat schodišťové stupně. V místě schodišťových stupňů je navržena vyrovnávací rampa pro usnadnění manipulace např. s jízdním kolem nebo kočárkem. Přístup do BD není řešen bezbariérově, protože samotný vstup do BD obsahuje 9 schodišťových stupňů. Na rozhraní přístupových zpevněných ploch k BD a vozovky jsou navrženy varovné pásy (š.40 cm) z betonové reliéfní dlažby dle TN TZÚS 12.03.04, tyto pásy pro zajištění kontrastu budou v červené barvě.

Zpevněné plochy pro umístění kontejnerů na komunální a separovaný odpad budou provedeny v totožné skladbě jako přístupové chodníky, tj. betonová dlažba tl. 60 mm, lože 40 mm a ŠD tl. 200 mm.

Návrh zpevněných ploch vychází z TP 170.

Konstrukce vozovky

Betonová zámková dlažba	DL 8	80 mm
Lože z drti fr. 4-8	L 4-8	40 mm
Vyrovnávka z betonu	SC C _{8/10}	0-100 mm
Stávající betonová komunikace (frézování povrchu)		-40 mm
Celkem nová konstrukce		120-220 mm

Konstrukce rozšíření vozovky

Betonová zámková dlažba	DL 8	80 mm
Lože z drti fr. 4-8	L 4-8	40 mm
Směs stmelená cementem	SC C _{8/10}	200 mm
Štěrkodrt' nebo bet. recyklát	ŠD 0-32	min. 200 mm
Celkem		min. 520 mm

Konstrukce zpomalovacího prahu

Betonová zámková dlažba	DL 8	80 mm
Lože z drti fr. 4-8	L 4-8	40 mm
Směs stmelená cementem	SC C _{8/10}	150 mm
Stávající betonová komunikace (frézování povrchu)		-40 mm
Celkem nová konstrukce		270 mm

Konstrukce pěšiny

Betonová dlažba 50x50	DL 5	50 mm
Lože z drti fr. 4-8	L 4-8	40 mm
Štěrkodrt' nebo bet. recyklát	ŠD 0-32	min. 200 mm
Celkem		min. 290 mm

Konstrukce přístupového chodníku

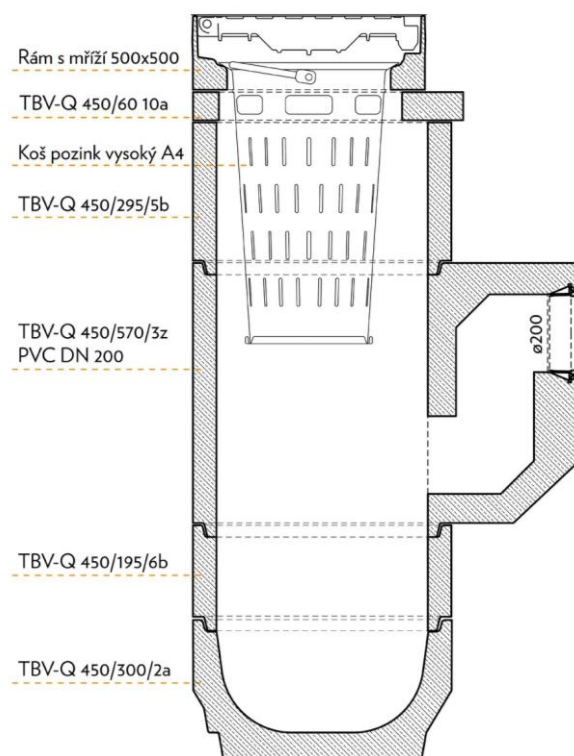
Betonová zámková dlažba	DL 6	60 mm
Lože z drti fr. 4-8	L 4-8	40 mm
Štěrkodrt' nebo bet. recyklát	ŠD 0-32	min. 200 mm
Celkem		min. 300 mm

Pozn.: Zemní plášť bude upravena na $E_{\text{def},2} \geq 45 \text{ MPa}$ (u pochozích ploch $E_{\text{def},2} \geq 30 \text{ MPa}$).

K zajištění odvodnění povrchu navržené dlážděné vozovky bude sloužit jedna stávající a jedna nově navržená uliční vpust'. V současné době jsou zpevněné betonové povrchy odvodněny do jediné uliční vpusti. Nová vpust' je navržena z betonových prefabrikátů. Napojení vpusti na kanalizaci je navrženo plastovým potrubím DN 200.

Odvodnění zemní pláň je řešeno jednostranným příčným sklonem 3,0 %.

ZÁKLADNÍ SESTAVA S KALNÍKEM A SIFONEM



g) návaznost na ostatní objekty, související stavby

K zajištění odvodnění povrchu navržené dlážděné vozovky bude sloužit jedna stávající a jedna nově navržená uliční vpust'. V současné době jsou zpevněné betonové povrchy odvodněny do jediné uliční vpusti. Nová vpust' je navržena z betonových prefabrikátů. Napojení vpusti na kanalizaci je navrženo plastovým potrubím DN 200.

Poklopy kanalizace, hydrantů či šoupát v úseku stavby budou osazeny do nové nivelety.

Je důležité, aby zpětný zásyp, byl prováděn 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 krytové vrstvy. Výška stávajících armatur, šoupát a vpusti budou opraveny do nové nivelety.

Sdělovací kabely nacházející se pod zpevněnými plochami budou uloženy do půlených chrániček DN110, ke kterým bude připojena rezervní chránička DN110. Kabely v blízkosti křížení s komunikací (km 0,014 00) budou přednostně směrově přeloženy do ploch zeleně. Délky stranových přeložek jsou 7,75 a 8,75 m a jsou znázorněny na situačním výkrese.

h) stavebně montážní postupy výstavby

Návrh postupu a provádění výstavby:

- Vytyčení trasy a podzemních vedení
- Příprava staveniště, bourací práce (vybourání obrub, odstranění stávajících povrchů, frézování beton. povrchu)
- Odkopávka pro konstrukční vrstvy, ostatní zemní práce
- Osazení případných chrániček na inž. sítě v požadovaných místech
- Úprava pláň se zhutněním
- Osazení betonových obrubníků
- Podkladní konstrukce
- Pokládka dlážděných vrstev
- Rozproštění ornice a vegetační úpravy dotčených ploch
- Likvidace ZS, předání stavby vč. dokumentace skutečného provedení a geodetického zaměření

i) posouzení návrhu technického řešení

Navržené technické řešení v rámci dokumentace pro vydání stavebního povolení bylo řešeno s investorem stavby i s dotčenými orgány v rámci závazných stanovisek a vyjádření, kdy připomínky a požadavky byly zapracovány do dokumentace a následně opětovně zaslány k odsouhlasení.

j) vazba na předchozí dokumentace

Dokumentace pro stavební povolení stavby vychází z požadavků investora a z vybrané varianty studie předkládané stavby, kdy byla investorem vybrána varianta ke zpracování projektové dokumentace pro povolení stavby.

k) harmonogram provádění stavebních prací na objektu

Konkrétní časový harmonogram bude řešen s konečným dodavatelem stavby.

l) požadavky a podmínky pro realizaci objektu mající vliv na technické řešení a jeho funkci

Zemní práce:

Před započítáním prací bude provedeno v místě zeleně sejmutí ornice a zpevněné plochy v místě nových zpevněných ploch budou odstraněny. Stávající napojení na místní komunikaci bude rozšířeno. Stávající betonové silniční obrubníky podél nových ploch budou vybourány a osazeny nové betonové obrubníky. Výkopy budou prováděny strojně a ručně. Ruční provádění bude v místech křížení inženýrských sítí. V místech zásypu rýh musí být dosaženo relativní hutnosti $I_D = 0,8-0,9$ u zemin nesoudržných, resp. PS 102 % u zemin soudržných. Před dokončením stavebních prací bude provedeno rozproštění 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 zhotovitel stavby 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 zakresly vedení inženýrských sítí neslouží jako vytyčovací výkres, do situace jsou zakresleny rozvody inženýrských sítí, které byly známy.

Vytyčení:

Vytyčovací body zpevněných ploch jsou uvedeny na situačním výkrese. Vytyčení a zajištění těchto bodů bude plně v režii zhotovitele.

Kvalitativní podmínky:

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 170 a ČSN EN 13286-47 a ČSN 73 6133. Stavební materiály, stavební směsi a hotové vrstvy se ověřují zkouškami průkazními, kontrolními výrobními a přejímacími. 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. Přejímacími zkouškami se porovnává skutečný stav se stavem navrhovaným.

Podmínkou ukončení stavby je prokázání realizace dle projektu a předání všech prací bez vad a nedodělků. Veškeré zasypávané konstrukce musí být zaměřeny polohově i výškově. Součástí předání je i předání všech dokladů o jakosti materiálů, provedených zkouškách, geodetickém zaměření a dokumentace skutečného provedení.

m) popis navrženého řešení ve vztahu k péči o životní prostředí a ve vztahu k užívání

Během výstavby nesmí dojít ke znečištění povrchu půdy ani podzemní vody nejenom 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 bude zabezpečeno, aby nedocházelo ke znečišťování vozovek bahnem či stavebními hmotami.

n) požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví při práci ve stádiu realizace

Bezpečnost práce:

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

- Zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy
- Zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce
- Nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništi
- Vyhláška ČÚBP č. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce technických zařízení, ve znění vyhlášky č. 207/1991 Sb.
- Nařízení vlády č. 272/2011 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. Zákon o odpadech
- ČSN 73 6133 – Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací

o) požadavky na měření posunů a přetvoření stavebních objektů

Nejsou stanoveny požadavky na sledování měření a přetvoření ani jiný monitoring.

p) požadavky na řešení přístupnosti

Při provádění stavebních prací dojde k omezení dopravy. Je uvažováno s úplnou uzavírkou komunikace vč. parkovacích míst. Při realizaci chodníků budou navrženy obchozí trasy pro pěší, případně bude umožněn bezpečný průchod chodcům v těsné blízkosti realizované čísti.

Pro oplocení staveb, ale i pro zajištění výkopů či dočasných skládek platí nutnost jejich vyznačení zábranami. Zábrany musí být pevné, ve výši 0,1-0,25 m mít zarážku pro slepeckou hůl a musí být i barevně kontrastní. Nejlépe se osvědčuje plné, kontrastně provedené ohrazení staveniště. Ostatní části staveniště zůstanou neoploceny. Pozemky staveniště jsou ve všech případech ve správě stavebníka.

Dopravně-inženýrská opatření budou navržena vybraným dodavatelem stavby dle jeho skutečných potřeb a návrh nechá odsouhlasit příslušným DI PČR.

Příjezd ke staveništi je po stávajících místních komunikacích. Staveniště může být po dohodě se správcem sítě napojeno na zdroj vody z některé ze stávajících vodovodních šachet a na elektrickou energii ze stávajících rozvodů NN, popř. trafostanice. Žádné zvláštní požadavky na přístupnost nejsou požadovány.

Vypracoval: Ing. Petr Škrobáček
V Hodoníně, leden 2026

.....