



ING. JIŘÍ KŘEPINSKÝ  
IČO:41127552  
tel.+fax: 323 660 489

Stallichova 4  
140 00 Praha 4  
e-mail: prinkom@mbox.vol.cz

PROJEKTANT:

ing.Jiří Křepinský

ODPOVĚDNÝ GEODET:

HLAVNÍ PROJEKTANT:

ing.Jiří Křepinský

MÍSTO STAVBY:

k.ú.Babice

INVESTOR:

Obecní úřad Babice

AKCE:

**AREÁL RD V BABICÍCH**  
Změna PD větve "B" a "D" - Topolová na pozemku 84/33

MĚŘÍTKO:

DATUM:

11/2012

VÝKRES ZN.:

ČÍSLO PŘÍLOHY:

NÁZEV PŘÍLOHY:

TECHNICKÁ ZPRÁVA

STUPEŇ:

změna DSP

1

---

## 1 – TECHNICKÁ ZPRÁVA

### 1) IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Stavba:	Areál RD v Babicích Změna PD větve "B" a "D" – Topolová na pozemku 84/33
Místo stavby:	Babice u Říčán, okr. Praha - východ
Část dokumentace:	Komunikace
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro stavební povolení Změna DSP
Investor:	Obecní úřad Babice
Projektant:	PRINKOM Ing. Jiří Křepinský, Vít Křepinský Zodpovědný projektant: Ing. Jiří Křepinský 0009618 (číslo autorizace ČKAIT) Stallichova 4, 140 00 Praha 4 tel.+fax: 323 660 489 <a href="mailto:prinkom@volny.cz">prinkom@volny.cz</a>

### 2) PODKLADY

Dokumentace byla zpracována na základě následujících podkladů:

- a) Výškopisné a polohopisné zaměření v digitální podobě
- b) Průzkum projektanta na místě stavby

### 3) POPIS A ÚČEL STAVBY

Stavba se nachází při severovýchodním okraji obce Babice (okres Praha – východ, katastrální území Babice). Jedná se o změnu dokumentace pro stavební povolení části větve "B" a "D" – ulice Topolová x Sportovní. Změna se týká úpravy geometrie v místě napojení v ulici Sportovní, úprava šířkových poměrů, zvýšení obrub a odvodnění do uličních vpustí, změny klopení vozovky na jednostranný spád.

### 4) NÁVRH SITUAČNÍHO A VÝŠKOVÉHO ŘEŠENÍ

V lokalitě je navržena místní komunikace v souladu s celkovým záměrem výstavby v této části města. Místní obslužná komunikace uvnitř obytné zóny je navržena jako zklidněná, kategorie D1 dle ČSN 73 6101, tj. s režimem obytné zóny, tj. s max.dovolenou rychlostí 20 km/hod., smíšeným provozem vozidel a chodců a v jedné výškové úrovni povrchu zpevněných ploch. Pro dočasný provoz (do doby realizace komunikací v ul.Topolová a Sportovní v celé délce ulic) bude tato komunikace v provozu jako místní komunikace obslužná funkční skupiny C bez chodníků.

Větev "B" – ulice Topolová ve směru V-Z. Úprava v 107,15 – 3,02 = 103,95m je navržena s šířkou vozovky 5,50m a oboustrannými zatravněnými pásy podél oplocení šířky cca 1,0m při jižní hraně a při severní hraně cca 1,4m. Nejvyšší místo trasy větve je v místě

vjezdu v km 0,03685. Nejnižší místo je v místě křižovatky s větví „D“ km 0,088960. Maximální podélný sklon je 0,4% a minimální 0,4%. Příčný sklon vozovky je navržen jednostranný 2,5%.

Větev „D“ (ul.Sportovní) je vedena ve směru J-S v prodloužení stávající místní komunikace. Trasa je navržena v celkové délce 58,23m. Vozovka je navržena vzhledem k disponibilní šířce mezi oploceními soukromých parcel v šíři 5,50m. Oboustranné zatravněné pásy mají šířku 0,5m. Nejvyšší místo trasy větve je v místě křižovatky s větví „B“. Od tohoto místa vozovka klesá. Podélný sklon větve je maximální 3,5% a minimální 1,78%. Příčný sklon je navržen jednostranný 2,5%.

## 5) ZEMNÍ PRÁCE

Obsahem zemních prací v rámci objektu je provedení výkopů, dokopávek a zhutněných násypů na úroveň silniční pláně dle vzorového příčného řezu, vyrovnání terénních nerovností upravovaných a navrhovaných ploch zeleně, ohumusování, zatravnění - další sadové úpravy nejsou předmětem této části dokumentace.

Stávající povrch cesty je tvořen z asfaltového recyklátu v mocnosti 300-350 mm.

Náležitou pozornost je třeba věnovat úpravě zemní pláně, zejména zabránit jejímu zvodnění. Z toho důvodu je důležité začít s realizací a pokládkou navržených konstrukcí zpevněných ploch v těsné návaznosti na její definitivní úpravu. Rozhodující pro posouzení pláně je provedení zatěžovacích zkoušek a dodržení minimální hodnoty modulu přetvárnosti  $E_{def2} = 45 \text{ MPa}$  pro jemnozrnné a 120 MPa pro hrubozrnné zeminy. Na základě měření hodnot modulů na pláni v rámci provádění objektu musí v případě nedodržení minimálních předepsaných hodnot dodavatel v součinnosti s geologem stanovit optimální způsob sanace pláně.

Zvýšenou pozornost při hutnění je nutno věnovat zvláště místům, kde se nacházejí podzemní objekty a linie inženýrských sítí.

## 6) NAVRHOVANÉ KONSTRUKCE

Konstrukce nových zpevněných ploch komunikací a chodníků jsou navrženy v souladu s technickými podmínkami TP 170 „Navrhování vozovek pozemních komunikací“, schválenými MD ČR OPK pod č.j. 517/04-120-RS/1 s účinností od 1.12.2004, za předpokladu dodržení standardních návrhových podmínek. Tyto podmínky zejména únosnost zemní pláně, namrzavost, vodní režim a další je potřeba ověřit na místě samém příslušnými zkouškami.

Veškerý materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným ustanovením ČSN. Pro šterkové podsypy ČSN 73 6126 a dlažby ČSN 73 6131.

Při provádění je třeba dodržet ČSN 73 0212-4 Geometrická přesnost ve výstavbě. Kontrola přesnosti. Část 4: Liniové stavební objekty, která stanoví přesnost kontroly geometrických parametrů liniových stavebních objektů a jejich částí během výstavby, po dokončení stavby a pro kolaudaci.

Rozsah jednotlivých typů konstrukcí je doložen v následujícím přehledu a v grafických přílohách Situace a Vzorové příčné řezy.

**D1-N-6 TDZ-V, PIII**

Konstrukce vozovky :

- asfaltový koberec střednězrný	(ACO 11)	40 mm
- postřik spojovací asfaltový(0,7kg/m2)	(PS,A)	-----
- asfaltový beton pro podkladní vrstvy	(ACP 16+)	60 mm
- postřik infiltrační asfaltový(1,0kg/m2)	(PI,A)	-----
- vrstva ze směsi stmelené cementem	(SC C8/10)	120 mm
- štěrkodrt' třídy B	(ŠD b)	200 mm
	<b>celkem</b>	<b>420 mm</b>

**D2-D-1 TDZ-0, PIII**

Konstrukce vjezdu :

- zámková betonová dlažba	(DL I)	80 mm
- lože z drti 4/8	(L)	40 mm
- štěrkodrt' třídy B	(ŠDb)	200 mm
	<b>celkem</b>	<b>320 mm</b>

**D2-D-1 TDZ-CH, PIII**

Konstrukce chodníku :

- zámková betonová dlažba	(DL I)	60 mm
- lože z drti 4/8	(L)	40 mm
- štěrkodrt' třídy B	(ŠDb)	150 mm
	<b>celkem</b>	<b>min240 mm</b>

Na začátku větve „B“ je v km 0,01200 až 0,01750 navržen lichoběžníkový zpomalovací práh. Jeho konstrukce je obdobná jako u vozovky, vnitřní část pod asfaltovými vrstvami je navržena z prostého betonu.

Podél vozovky je navržen betonový obrubník orientačních rozměrů 150x250x1000 mm (např. Best Mono II) do betonového lože. Na rozhraní vozovky a vjezdu je použit betonový obrubník nájezdový 150x150x1000mm (např. typ Best MONO). Plocha vjezdu je lemována zapuštěným betonovým krajníkem 50x200x500mm (např. typu Best – Parkan).

Součástí této projektové dokumentace je i úprava budoucích zatravněných ploch vyznačených na situaci – tj. ohumusování v tl. 150mm a osetí travním semenem.

**7) ODVODNĚNÍ**

Odtok dešťových vod z vozovky a zpevněných ploch je zajištěn za pomoci jejich příčného a podélného spádování do nově navržených uličních vpustí, které jsou zaústěny do dešťové kanalizace.

Pláň je odvodněna podélnou drenáží napojenou do vpustí. Drenáž je tvořena perforovanou PVC troubou DN 100mm, roura bude obsypána štěrkodrtí frakce 8/16 a po obvodu příčného profilu drenáže obalena geotextilií.

**8) DOPRAVNÍ ZNAČENÍ**

Součástí projektu je také návrh svislého a vodorovného dopravního značení v nezbytně nutném rozsahu vyvolaném stavbou. Veškeré dopravní značení bude provedeno v souladu s platným zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a bude navrženo dle ČSN EN 12899-1 Stálé svislé dopravní značení - Část 1: Stálé dopravní značky a ČSN EN 1436 Vodorovné dopravní značení - Požadavky na dopravní značení. Těsně před podáním žádosti pro rozhodnutí na umístění dopravního značení je nutné

překontrolovat, zda aktuální podoba stávajícího dopravního značení v řešeném území odpovídá stavu zakreslenému v dokumentaci. V případě, že budou shledány odlišnosti oproti dokumentaci, je třeba kontaktovat projektanta a dohodnout případnou úpravu navrhovaného značení.

Nové svislé dopravní značky budou velikosti střední ze zpevněného pozinkovaného plechu s dvojitým ohybem s retroreflexní fólií osazeny objímkami na typové pozinkované sloupky v betonovém základu. Vodorovné dopravní značky budou provedeny nástřikem ze saduritu nebo termoplastu v barvě bílé.

## **9) VYTÝČENÍ**

Situační vytýčení os větví je vztaženo šířkovými kótami k hranicím parcel. Výškové kóty jsou navrženy ve výškovém systému Balt p.v.

## **10) INŽENÝRSKÉ SÍTĚ**

Tato část neřeší překládky ani ochrany stávajících nebo nově navržených inženýrských sítí. Jejich návrh je obsažen v samostatné dokumentaci příslušných stavebních objektů a průběh tras vedení je vyznačen v koordinační situaci. Investor před začátkem výstavby zajistí u správců podzemních sítí jejich vytýčení a bude je během celé doby výstavby udržívat. Práce v ochranných pásmech inženýrských vedení budou provádět proškolení pracovníci.

Podmiňující stavbou je prodloužení stávající dešťové kanalizace v ul. Sportovní až do křižovatky ulic Topolová x Sportovní (aby se do ní mohly napojit nové uliční vpusti).

## **11) POŽADAVKY NA PROVÁDĚNÍ STAVBY**

Veškeré stavební práce je nutno provádět v souladu s platnými normami, předpisy a zákonnými ustanoveními. Při stavebních pracích v pásmu podzemního vedení, v pásmu dálkových kabelů a v pásmu vzdušného vedení je nutné respektovat veškerá příslušná ustanovení, zejména pokud se jedná o způsob provádění zemních prací a zákaz použití mechanizace, povšechně pak zabezpečení vedení a zařízení před poškozením.

Před vlastním zahájením stavebních prací se doporučuje provést prohlídku a zdokumentovat stav současného oplocení pozemků. Veškerý stavební materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným normám a technologickým předpisům.

Zemní plán je nutno náležitě upravit, zamezit vstupu vody a zabránit jejímu zvodnění. Je třeba zajistit potřebnou únosnost a první stmelenou vrstvu položit co nejdříve.

Ponechávaná stávající vzrostlá zeleň bude chráněna po celou dobu výstavby ve smyslu ustanovení ČSN DIN 18920.

Zařízení staveniště se předpokládá pouze malého rozsahu s využitím mobilních objektů. Parkování mechanismů je možné na staveništi. Odběr elektrické energie je nutno dohodnout s příslušnou služebnou energetické společností. Plochy pro větší skládky se neuvažují.

---

## **12) BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI**

Při stavebních pracích je nutno dodržovat platné předpisy, zejména vyhlášku č. 324/90 Sb., o bezpečnosti práce a technických zařízeních při stavebních pracích a všechny předpisy s tím související. Zvýšenou pozornost je třeba věnovat pracím v blízkosti podzemních vedení. Jejich poloha musí být jejich správcem předem vytyčena a po dobu stavby udržována. S jejich polohou musí být pracovníci dodavatele prokazatelně seznámeni. Práce v jejich blízkosti je nutno provádět za odborného dozoru příslušné organizace, bez použití mechanismů a za dodržení dalších podmínek správce. Dále je nutná zvýšená pozornost při pracích v blízkosti nadzemních vedení, zejména při použití mechanismů ve výškách větších 3 m. Je nutno zajistit bezpečnost pracovníků při souběžném provádění prací. Pracovníci musí být prokazatelně seznámeni s nebezpečím, dodavatelské organizace musí uzavřít vzájemné dohody. Je třeba zamezit přístupu veřejnosti na staveniště, otevřené výkopy chránit zábradlím a v noci výstražným světlem.

Během provozu je nutno dodržovat ustanovení zákona o pozemních komunikacích. Jednotlivé etapy výstavby budou zajištěny provizorními dopravně inženýrskými opatřeními zpracovanými v rámci prováděcí dokumentace.

## **13) POŽÁRNÍ OCHRANA**

Vzhledem k charakteru objektu jako komunikační liniové stavby nevzniká požární riziko a není proto třeba zvláštních opatření z hlediska požární ochrany.

## **14) VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

S ohledem na místo a charakter stavebních prací je nutné během stavebních prací dodržovat ohleduplnost vůči obyvatelům, v maximální možné míře omezit hluk a prašnost. Vozidla vyjíždějící ze stavby musí být řádně očištěna, aby nedocházelo k zanášení zeminy na veřejné komunikace.