

SO 101

| | | | | | |
|--|------------------------------|---|-----------------------|-------------------------|----------|
| HIP: | VP: | WAY project s.r.o. Jindřichův Hradec, Jarošovská 1126/II tel.: 384 321 494, 384 327 505 email: wayproject@wayproject.cz | | | |
| Projektant: Ing. Michal Šedivý | Kontroloval: Josef Šedivý | Zodp. projektant: Ing. Michal Šedivý | | | |
| Stavebník: Město Třeboň | | | Č. zakázky: | 945 | Paré č.: |
| Obec: Třeboň | | | Datum: | 03/2018 | |
| Stavba: Třeboň, Krokova ulice - 2. část | | | Formát: | A4 | |
| | | | Měřítko: | | |
| | | | Stupeň: | PDPS | |
| Příloha: Technická zpráva | | | Číslo arch.: 27/17 | Číslo přílohy: C 1.1 | |

TECHNICKÁ ZPRÁVA

A. identifikační údaje objektu:

Název stavby: „Třeboň, Krokova ulice – 2. část“
Stavební objekt: SO 101 – Vozovka
Stavebník: Město Třeboň
Palackého náměstí 46, 379 01
IČO: 00247618
Projektant: **WAY** project s.r.o., Jindřichův Hradec
Jarošovská 1126/II
IČO: 63906601
Certifikace: ČSN EN ISO 9001 na projektovou a inženýrskou činnost
Místo stavby : k.ú. Třeboň
Kraj: Jihočeský
Charakter stavby: stavební úpravy
Zahájení stavby: předpoklad - 2018
Zhotovitel stavby: bude určen ve výběrovém řízení
Lhůta výstavby: nestanovuje se, bude upřesněna ve smlouvě o dílo mezi objednatelem a zhotovitelem stavebních prací

B. stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

Prostorové uspořádání:

Jedná se o stavební úpravy části místní komunikace ulice Krokova v městě Třebon v celém uličním prostoru. Stavba je navržena převážně na parcele č. 1358. Začátek úpravy je v kraji křižovatky s ulicí Tyršova. Konec úpravy je v kraji křižovatky s ulicí Jablonského. Celková délka stavebních úprav ulice Krokova je 173,14 m.

Stávající stav:

Vozovka ulice Krokova je v celé délce omezena okolní zástavbou. Jedná se převážně o bloky rodinných domů. Vozovka je lemována úzkými chodníky po obou stranách. Stávající vozovka šířky cca 5,5 m slouží pro obousměrný provoz.

Vozovka má kryt z asfaltového betonu, silniční obruby jsou betonové. Kryt je nerovný a vyspravovaný po pokládkách podzemních vedení. Chodníky mají kryt z různých materiálů. Převažuje asfaltový beton, použita je i betonová dlažba.

Podél vozovky je osazeno svislé dopravní značení a stožáry veřejného osvětlení. V chodnících i ve vozovce jsou uložena podzemní vedení – inženýrské sítě.

Cíle navržených úprav:

Cílem navržených úprav je úplná výměna konstrukce vozovky a chodníků včetně krytu. Úpravou příčného uspořádání vozovky se sleduje zpřehlednění provozu a zvýšení bezpečnosti, předpokládá se zlepšení vzhledu. Dle možnosti jsou navrženy parkovací pásy. Obnovou konstrukce chodníků včetně povrchu selepší podmínky pro pohyb pěších. Místní komunikace bude navržena v režimu obytné zóny.

Ulici Krokova lze ve smyslu ČSN 736110 zařadit do funkční třídy C (obslužná místní komunikace, s funkcí obslužnou).

Směrové řešení:

Zachovává v podstatě současný stav, průběh osy vozovky je dán stávající vozovkou a přilehlou zástavbou. Osa je navržena v celé délce v přímé.

Sklonové poměry:

Jsou dány niveletou stávající vozovky a polohou stávajících vjezdů do přilehlé zástavby. Jsou přizpůsobeny, spolu s úpravami příčného sklonu vozovky, okolní zástavbě. Průběh nivelety je patrný z podélného profilu, který je veden osou komunikace:

Niveleta od ZÚ stoupá sklonem 2,11% do km 0,005 37,
stoupá sklonem 0,50% do km 0,013 62 stoupá sklonem 10,00% do km 0,014 62,
stoupá sklonem 0,50% do km 0,041 42, klesá sklonem -0,50% do km 0,053 21,
stoupá sklonem 0,50% do km 0,086 12, klesá sklonem -0,50% do km 0,102 00,
stoupá sklonem 0,50% do km 0,114 97, klesá sklonem -0,50% do km 0,143 75,
stoupá sklonem 0,50% do km 0,160 94, klesá sklonem -0,50% do km 0,174 15
a klesá sklonem -3,50% do KÚ.

Lomy sklonového polygonu jsou zaobleny parabolickými oblouky o poloměru min. $r = 200$ m (vyduté) a $r = 200$ m (vypuklé).

Uspořádání příčného profilu:

Je dáno směrovým řešením a přilehlou zástavbou.

Šířkové uspořádání vychází z návrhové kategorie MO1p 8,9/6,0/20. (základní šířka vozovky 3,50 m). Vozovka se skládá z jednoho jízdního pruhu šířky 3,00 m, na který navazují vodící proužky šířky 0,25 m. Základní příčný sklon jízdního pruhu je jednostranný 2,00% vlevo. Dle možnosti daných přilehlou zástavbou je vpravo (km 0,018 06 až km 0,092 03) i vlevo (km 0,105 15 až km 0,138 25 a km 0,155 46 až km 0,169 96) navržen parkovací pás pro podélné stání vozidel. Parkovací pás je navržen s příčným sklonem 2,00% nebo 3,00% dle situace stavby. Parkovací pás je od vozovky oddělen chodníkovým betonovým obrubníkem, který se osadí v úrovni vozovky. Šířka parkovacího pásu je 2,00 m. Vozovka a parkovací pás je ohraničen chodníkovým betonovým obrubníkem, který se osadí s převýšením 20 mm nad povrchem vozovky nebo parkovacího pásu. Na chodníkový obrubník navazují pobytové prostory šířky min. 1,50 m dle polohy stávajícího oplocení. Základní příčný sklon pobytového prostoru je 2,00% směrem k vozovce. Dle situace stavby jsou navrženy zelené ostrůvky určené pro výsadbu stromů. Ostrůvky jsou navrženy převážně na začátku a konci parkovacích pásů a jsou ohraničeny chodníkovým betonovým obrubníkem, který se osadí bez převýšení.

Místní komunikace je navržena jako jednopruhá obousměrná komunikace v režimu „Obytné zóny“. Pro míjení vozidel jsou navrženy výhybny s šířkou vozovky

5,50 m. Vjezd do obytné zóny z ul. Tyršova je navržen pomocí nájezdové rampy ve sklonu 1:10. Rampa je navržena za hranicí křižovatky a je ohraničena chodníkovým betonovým obrubníkem, který se osadí v úrovni vozovky. Součástí stavby je i úprava části křižovatky s ul. Tyršova. Nově jsou navržena nároží křižovatky ohraničené silničním betonovým obrubníkem, který se osadí s převýšením 120 mm nad povrchem vozovky. Na silniční obrubník navazuje vlevo zatravněná plocha a vpravo chodník šířky dle stávající polohy oplocení s příčným sklonem 2,00% směrem k vozovce. Vjezd do obytné zóny z ul. Jablonského je navržen jako chodníkový přejezd přes průběžný chodník. Od vozovky je chodníkový přejezd ohraničen silničním betonovým obrubníkem, který se osadí s převýšením 20 mm nad povrchem vozovky.

Použijí se betonové silniční obrubníky o rozměru 250x150x1000 mm, betonové chodníkové obrubníky o rozměru 250x100x1000 mm a betonové parkové obrubníky o rozměru 250x80x1000 mm. Všechny obruby se osadí do betonového lože tl. 100 mm, z betonu C 20/25n XF3 s boční opěrrou. Půdorysně zakřivené tvary do poloměru 2,0 m se vytvoří obloukovými dílci (koutovými, nárožními), oblouky větší než 2,0 m lze vytvořit z přímých segmentů jako polygonální.

Křižovatky, rozjezdy, chodníkové přejezdy:

- Křižovatka s ulicí Tyršova - dochází k úpravě křižovatky na ZÚ, úrovně styková křižovatka s úhlem křížení 90°. Nově je navrženo nároží křižovatky o poloměru R=7,0 m a vjezd do obytné zóny přes nájezdovou rampu.
- Křižovatka s ulicí Jablonského - dochází k úpravě křižovatky na KÚ, úrovně styková křižovatka s úhlem křížení 90°. Nově je navržen průběžný chodník podél ul. Jablonského a vjezd do obytné zóny přes chodníkový přejezd.
- Stávající samostatné sjezdy jsou zachovány. V místě kde na chodník nenavazuje zpevněná plocha bude na hranici pozemku osazen betonový parkový obrubník v úrovni chodníku. U sjezdu na pozemek p.č. 1360/2 (č.p. 359) bude osazen odvodňovací žlab z důvodu polohy sjezdu pod úrovní parkovacího pásu.

Vytýčení:

Pro vytýčení je zpracován geodetický koordinační výkres.

Souřadnicový systém s - JTSK. Výškový systém: B. p. v.

Objekty typové:

Typové objekty jsou dešťové uliční vpusti, uložení potrubí, odvodňovací žlaby a chodníkové přejezdy.

Objekty netypové:

Netypové objekty nejsou navrženy.

Dotčená vedení a objekty:

Všechna podzemní vedení je nutno před zahájením zemních prací nechat vytýčit jejich správci. Veškerá podzemní a nadzemní vedení je nutno respektovat včetně jejich ochranných pásem. V případě dotčení vedení nebo při zjištění závad na vedeních a na jejich ochranách je nutné neprodleně vyrozumět příslušné správce a ve spolupráci s nimi zajistit nápravu.

Předpokládá se dotčení těchto vedení:

Nová kanalizace bude dotčena zaústěním nových přípojek uličních vpustí. Pro zaústění přípojek do nové kanalizace budou osazeny nové odbočné tvarovky v rámci SO 302.

Sdělovací kabel CETIN – zahloubení kabelu v místě s nedostatečným krytím v délce 150 m.

Po provedení případných úprav a překládek budou trasy vedení geodeticky zaměřeny.

Všechny překládky a úpravy budou provedeny za podmínek uvedených ve vyjádření jednotlivých správců sítí a za jejich účasti na místě budou i upřesněny! Součástí projektu je též dokladová část ve které jsou uvedena vyjádření všech správců podzemních vedení, tato vyjádření je nutno respektovat. Poznáváme, že v této správě nejsou podmínky správců uvedené v jejich vyjádřeních citována! Zahájení stavebních prací musí být prokazatelně oznámeno jednotlivým správcům podzemních vedení. Výkopové práce v ochranném pásmu jednotlivých vedení musí být prováděny ručně. Před záhozem musí být přizváni jednotliví správci ke kontrole svých podzemních vedení. Součástí stavby je výšková úprava všech vnějších znaků podzemních vedení tj. krycích hrnců šoupát a hydrantů, poklopů šachet, mříží vpustí do úrovně nového povrchu vozovky.

C. vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci

Návrh konstrukce zpevněných ploch byl proveden podle TP 170.

V prostoru stavby nebo v její blízkosti se podle zjištění nacházejí tato podzemní a nadzemní vedení:

- Sdělovací kabely ve vlastnictví a správě CETIN a.s.
- Silové podzemní kabely NN a VN ve správě E.ON ČR s.r.o.
- Středotlaký plynovod ve správě E.ON ČR s.r.o. správa sítě plyn
- Veřejné osvětlení ve správě Technické služby Třeboň, s r.o.
- Vodovod ve správě Městská Vodohospodářská s.r.o.
- Jednotná kanalizace ve správě Městská Vodohospodářská s.r.o.

Jako mapový podklad bylo použito polohopisné a výškopisné zaměření poskytnuté stavebníkem. Byla použita katastrální mapa.

D. vztahy PK k ostatním objektům stavby

Celá stavba obsahuje stavební objekt SO 101 zahrnující veškeré potřebné stavební práce pro nový chodník, parkovací pás a vozovku, SO 301, 302 a 303 zahrnující veškeré potřebné stavební práce pro nový vodovod, kanalizaci a přípojky a SO 401 zahrnující stavbu veřejného osvětlení včetně položení silových kabelů a svítidel.

E. návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů**Konstrukce vozovky:**

Konstrukce vozovky je navržena z asfaltových vrstev. Navrhuje se skladba vrstev (shora):

- asfaltový beton pro obrusnou vrstvu, ACO 11; tl. **40 mm**; ČSN EN 13108-1
- postřík spojovací z asfaltu; PS, A, (0.20 kg/m²); ČSN 736129
- asfaltový beton pro podkladní vrstvu; ACP 16 +; tl. **50 mm**, ČSN EN 13108-1
- šterkodrt'; ŠDA 0/32; tl. **150 mm**, ČSN 736126-1
- šterkodrt'; ŠDA 0/32; min. tl. **150 mm**, ČSN 736126-1

celkem min. tl. **390 mm**

Použitá šterkodrt' musí vyhovovat infiltračnímu kritériu s ohledem na vlastnosti podloží - nutno před stavbou ověřit! Konstrukce vozovky je navržena dle TP 170, konstrukce D1-N-2-VI-PIII. Konstrukce vyhovuje pro dopravní zatížení třídy VI a návrhovou úroveň porušení vozovky D1. Násyp a podloží pod vozovkou včetně aktivní zóny musí vyhovovat požadavkům ČSN 736133, 733050 a TP 170. Minimální požadovaná hodnota modulu přetvárnosti podložní zeminy $E_{\text{def},2} = 30 \text{ MPa}$.

Nová konstrukce parkovacího pásu:

Konstrukce parkovacího zálivu je navržena s krytem z voděpropustné betonové dlažby s širokou spárou pro osetí trávou. Navrhuje se skladba vrstev (shora):

- dlažba z vibrolisovaného betonu; DL I tl. **80 mm**, ČSN 736131-1
(barva červená/šedá, zatravnovací s širokou spárou)
- lože z kameniva drceného 4-8 mm L, tl. **40 mm**,
- mezerovitý beton, MCB, tl. **120 mm**, ČSN 736124-2
- šterkodrt'; ŠDA 0/32; min. tl. **150 mm**, ČSN 736126-1

celkem min. tl. **390 mm**

Použitá šterkodrt' musí vyhovovat infiltračnímu kritériu s ohledem na vlastnosti podloží - nutno před stavbou ověřit! Konstrukce vozovky je navržena dle TP 170, konstrukce D1-D-1-VI-PIII. Konstrukce vyhovuje pro dopravní zatížení třídy VI a návrhovou úroveň porušení vozovky D1. Násyp a podloží pod vozovkou včetně aktivní zóny musí vyhovovat požadavkům ČSN 736133, 733050 a TP 170. Minimální požadovaná hodnota modulu přetvárnosti podložní zeminy $E_{\text{def},2} = 30 \text{ MPa}$.

Nová konstrukce chodníkového přejezdu a nájezdové rampy:

Konstrukce chodníkového přejezdu a nájezdové rampy je navržena s krytem z betonové dlažby. Navrhuje se skladba vrstev (shora) stejná jako u parkovacího pásu. Pouze betonová dlažba s širokou spárou bude nahrazena betonovou dlažbou šedou tl. 80 mm, tvar obdélník.

Nová konstrukce pobytového prostoru v obytné zóně:

Nová konstrukce pobytového prostoru v obytné zóně s krytem z betonové dlažby se navrhuje ve skladbě vrstev (shora):

- dlažba z vibrolisovaného betonu; DL I; tl. **80 mm**, ČSN 736131-1 (barva žlutá, tvar obdélník)
 - lože z kameniva drceného 4-8 mm L; tl. **40 mm**,
 - štěrkokodrt'; ŠDA 0/32; min. tl. **200 mm**, ČSN 736126-1
- celkem min. tl. **320 mm**

Použitá štěrkokodrt' musí vyhovovat infiltračnímu kritériu s ohledem na vlastnosti podloží - nutno před stavbou ověřit! Konstrukce vozovky je odvozena dle TP 170, konstrukce D2-D-1-O-PIII. Konstrukce vyhovuje pro návrhovou úroveň porušení vozovky D2. Násyp a podloží pod vozovkou včetně aktivní zóny musí vyhovovat požadavkům ČSN 736133, 733050 a TP 170. Minimální požadovaná hodnota modulu přetvárnosti podložní zeminy $E_{\text{def},2} = 30 \text{ MPa}$.

Nová konstrukce chodníků mimo obytnou zónu:

Jedná se o chodník v nároží křižovatky s ul. Tyršovou. Nová konstrukce chodníků s krytem z betonové dlažby se navrhuje ve skladbě vrstev (shora):

- dlažba z vibrolisovaného betonu; DL I; tl. **60 mm**, ČSN 736131-1 (barva šedá, tvar obdélník)
 - lože z kameniva drceného 4-8 mm L; tl. **30 mm**,
 - štěrkokodrt'; ŠDA 0/32; min. tl. **200 mm**, ČSN 736126-1
- celkem min. tl. **290 mm**

Použitá štěrkokodrt' musí vyhovovat infiltračnímu kritériu s ohledem na vlastnosti podloží - nutno před stavbou ověřit! Konstrukce vozovky je odvozena dle TP 170, konstrukce D2-D-1-CH-PIII. Konstrukce vyhovuje pro návrhovou úroveň porušení vozovky D2. Násyp a podloží pod vozovkou včetně aktivní zóny musí vyhovovat požadavkům ČSN 736133, 733050 a TP 170. Minimální požadovaná hodnota modulu přetvárnosti podložní zeminy $E_{\text{def},2} = 30 \text{ MPa}$.

Uvedené konstrukce se použijí pro všechny zpevněné plochy s asfaltovým a dlážděným krytem. Protože jsou konstrukce navrženy podle TP 170 další výpočty se neprovádějí.

Po celou dobu výstavby komunikace musí být zajištěn odtok srážkových vod z prostoru stavby tak, aby nedošlo k rozmáčení zemní pláně a tím k jejímu znehodnocení!

F. režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana PK.**Odvodnění:**

Pro odvodnění je využit příčný a podélný sklon vozovky, parkovacích pásů a chodníků. Srážková voda je sváděna k obrubám nebo do úžlabí a podél nich po vozovce k uličním vpustem.

Nové uliční dešťové vpusti jsou rozmístěny podle odvodňované plochy vozovky. Osadí se tak, aby mříž vpustí lícovala s lícem obrubníku na okraji vozovky. Vpusti se navrhují typové, vnitřního průměru 500mm, z betonových dílců, s litinovými mřížemi pro vozovky, s rámem, nálevkou a košem na bláto. Mříže vpustí se použijí litinové pro použití ve vozovce, pro zatížení D.

Nové přípojky od vpustí se provedou dle podmínek určených správcem kanalizace, navrhují se z trub z PVC KG, SN10 pro kanalizaci DN 200 mm. Pro zaústění přípojek do nové kanalizace budou osazeny nové odbočné tvarovky v rámci SO 302.

Použité trouby musí vyhovovat pro uložení ve vozovkách při uvažování malého krytí! Potrubí se uloží do lože z písku tloušťky 100 mm. Obsyp potrubí se provede do výšky 300 mm nad povrch potrubí zeminou o velikosti zrn do 20 mm. Při provádění přípojek je nutno neustále nivelací kontrolovat spád přípojek. Spád přípojek by měl být min. 2%.

V místě s malým podélným sklonem jsou navrženy odvodňovací žlaby typu N100 z polymerbetonu. Jedná se o místa před čp. 360 a ve sjezdu k čp. 359. Odvodňovací žlaby se zaústí do nové jednotné kanalizace.

Stávající uliční dešťové vpusti, které nebudou zachovány se zruší. Před zrušením vpustí je nutné prověřit, zda do nich nejsou zaústěna jiná další potrubí! Zrušení vpustí je nutno konzultovat se správcem. Zrušené vpusti se vybourají pokud možno i s přípojkami. Přípojky se zaslepí. Výkopy se zasypou a zhutní. Pokud nebude možné vpusti zrušit, doporučujeme upravit je doplněním těžkých litinových poklopů na šachty.

Odvodnění pláň se navrhuje sklonem pláň 3% k podélným drenážím situovaným v okraji vozovky. Drenážní potrubí se navrhuje z trub z HD-PE průměru 100 mm obsypané kamenivem drceným frakce 4/16. Potrubí se vyústí do těles uličních vpustí, nad stálou hladinu vody ve vpustí. Vzhledem k hloubce drenáží (cca 0,80 m) se nepředpokládá podchycení podzemních pramenů a tedy ani trvalý přítok do kanalizace.

Vzhledem k umístění inženýrských sítí, rozsahu a ohraničení stavby okolní zástavbou není možné řešit odvodnění zpevněných ploch vsakováním. Uvažuje se částečné vsakování dešťových vod přes dlážděné kryty chodníků a parkovacích pásů.

G. návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku

Ochranná zařízení, dopravní značení:

Vodorovné dopravní značení je navrženo a je zakresleno v situaci stavby. Proveďte se vyznačení:

- Stání podélné V 10a,
- Žlutá klikatá čára značkou V 12a (žlutou barvou),

Vodorovné dopravní značení se provede nástřikem bílou a žlutou barvou s reflexní úpravou dle TP 133.

Úprava svislého dopravního značení je navrženo. Navrhuje se zrušení stávající svislé DZ P4. Nově jsou použity tyto svislé dopravní značky (nové):

- IZ 5a Obytná zóna 2 kusy,
- IZ 5b Konec obytné zóny 2 kusy.

Svislé dopravní značky se použijí velikosti základní, v provedení reflexním, z ocelového plechu pozinkovaného, osazené na ocelové pozinkované sloupky s patkami. Použije se celkem 4 kusy ocelových pozinkovaných sloupků s patkou. Osazení značek doporučujeme provést za účasti nebo alespoň po dohodě s DI Policie ČR, aby bylo možno provést drobné korekce.

H. zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu

Zemní práce:

Před zahájením zemních prací je nutno nechat vytýčit všechna podzemní vedení jejich správci! Zemní práce sestávají z odstranění stávající konstrukce vozovky a chodníků, z vytrhání obrub, z výkopu pro novou konstrukci vozovky, z výkopu šachet pro vpusti, z výkopu rýh pro podélnou drenáž a přípojky vpustí. Výkopy pro konstrukci vozovky se uvažují v zemině I. třídy těžitelnosti. Výkopy rýh a šachet pro podzemní vedení se uvažují v zemině I. nebo II. třídy těžitelnosti dle ČSN 736133.

Rozebrané asfaltové vrstvy se odvezou na řízenou skládku odpadu. Nepředpokládá se, že by asfaltové vrstvy obsahovaly dehet. Pokud by obsah dehtu byl zjištěn, je nutno vybouranou suť z těchto vrstev jako nebezpečný odpad předat k likvidaci oprávněné firmě.

Násypy pokud budou prováděny se provedou ze zemin odpovídající kvality, s ohledem na sklon svahů. Zhutnění násypů se navrhuje nejméně 97 % PS. Zemina v podloží násypů musí být zhutněna nejméně na 92% PS, v aktivní zóně pod plání vozovek a ploch na nejméně 100% PS. Na plání vozovky musí být dosaženy hodnoty předepsané v ČSN 736133, $E_{\text{def},2}=30$ Mpa (CBR 15 %). Míry zhutnění jsou navrženy podle ČSN 736133. Je nutné je upřesnit podle skutečně použité zeminy. Násypy musí být budovány v souladu s ustanoveními ČSN 736133 – Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací.

V projektové dokumentaci je uvažována výměna zeminy v aktivní zóně vozovky o mocnosti 0,3 m. Výměna bude provedena na základě výsledků zkoušek únosnosti pláně geotechnikem, se souhlasem stavebníka. Do aktivní zóny je možné využít odtěžené štěrkové a kamenité vrstvy původní konstrukce vozovky.

Veškerá vytěžená **vhodná** zemina se použije v rámci stavby pro násypy, dodatečné násypy, obsypy a zásypy. Dodatečné násypy (podél obrub) se provedou ze sypaniny získané na stavbě, v případě malého objemu spolu s ohumusováním.

Přebytečná nevhodná zemina, suť z vybouraných konstrukcí se odveze na řízenou skládku. Náklady na odvoz a na poplatky za uložení na skládku zahrne dodavatel do prací stavby. Znovu použitelné materiály (obruby, dlažby atd.) budou uloženy skládku dle určení objednatele, předpokládaná vzdálenost do 2 km.

Smýcení vzrostlých stromů a keřů se neuvažuje. V místě zelených ostrůvků bude osazen jeřáb muk „Magnifica“ v počtu 4 ks o obvodu kmínku v 1 m 12/14 cm.

Stromy budou opatřeny třemi impregnovanými kůly průměru 8 cm o výšce 2,50 m se třemi příčkami v horní části a devíti příčkami při bázi kmene a budou k nim připevněny třemi úvazky. Kmeny stromů budou jako ochrana proti korní spále opatřeny ochranným nátěrem arboflex. V zelených ostrůvcích bude provedena 50 % výměna zeminy do hloubky 1 m. Stromy budou vysazeny uprostřed ostrůvků. Všechny výsadby budou opatřeny závlahovými miskami, vytvářenými tak, aby voda stékala k dřevině. Výsadba bude rovnoměrně zamulčována (př. kůrou) ve vrstvě tl. 15 cm. Výsadba bude provedena v souladu s normou ČSN 83 9021 Technologie vegetačních úprav v krajině - Rostliny a výsadba. Podsadba stromů bude vysazena z kakost oddenkatý (*Geranium macrorrhizum*) v trojsponu 30 cm.

I. vazba na případné technologické vybavení

V rámci této stavby se žádné technologické zařízení nenavrhuje ani neuvažuje.

J. přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů

Konstrukce vozovek byly navrženy podle typových podkladů. Statické výpočty se neprováděly.

K. řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Stavba je v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

V obytné zóně se obrubníky osadí s převýšením do 20 mm nad povrchem vozovky.

Na vjezdu do obytné zóny je navržen chodníkový přejezd a nájezdová rampa. Od vozovky ul. Jablonského bude oddělen silničním obrubníkem s převýšením 20 mm nad povrchem vozovky a varovným pásem šířky 0,40 m. Mezi chodníkovým přejezdem a obytnou zónou bude signální pás šířky 0,80 m dle situace stavby. Mezi nájezdovou rampou a obytnou zónou bude varovný pás šířky 0,40 m dle situace stavby. Mezi chodníkem a obytnou zónou bude signální pás šířky 0,80 m dle situace stavby. V místech varovných a signálních pásů se použijí speciální dlažební prvky s výstupky „dlažba pro nevidomé“. Způsob provedení varovných a signálních pásů je uveden v příloze Výkresy detailů. Požadavek na materiálové řešení těchto pásů je definován vládním nařízením č. 163/2002 Sb.

Snížení obrub se provede plynule, podélný sklon sešikmení je max. 12,5%.