

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:	1211	Paré č.:
Obec: Třeboň			Datum:	01/2025	
Stavba: Stavební úpravv MK ul. Sídliště v úseku od silnice III/15512 po REPROGEN v Třeboni			Formát:	A4	
			Měřítko:		
			Stupeň:	ZDS / PDPS	
Příloha: Technická zpráva			Číslo arch.: 02/24	Číslo přílohy: D.1.1.1	

TECHNICKÁ ZPRÁVA

A. identifikační údaje objektu:

Název stavby:	„Stavební úpravy MK ul. Sídliště v úseku od silnice III/15512 po REPROGEN v Třeboni“
Stavební objekt:	SO 101 –Místní komunikace
Stavebník:	Město Třeboň Palackého nám. 46/II, 379 01 Třeboň IČ: 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 místní komunikace
Zahájení stavby:	předpoklad - 2025
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 stávající místní komunikace ulice Sídliště v úseku od areálu fy REPROGEN po silnici III/15512 ve městě Třeboň.

Začátek stavebních úprav v km 0,002 10 je v křižovatce s místní komunikací ulicí Daskabát. Konec stavebních úprav v km 0,383 34 je v křižovatce s místní komunikací (obytná zóna) u řadových garáží. Od km 0,383 34 do křižovatky se silnicí III/15512 je navržena oprava krytu vozovky po výměně vodovodu. Oprava krytu bude ukončena v místě stávající spáry v okraji silnice III/15512. Celková délka stavebních úprav místní komunikace je 381,24 m.

Místní komunikace je navržena jako dvoupruhová obousměrná obslužná místní komunikace s vozovkou šířky min. 5,50 m. Od ZÚ do km 0,335 50 je navržen podél vozovky vpravo chodník. Od km 0,335 50 do KÚ je chodník navržen vlevo podél vozovky, kde navazuje na stávající chodník podél garáží.

Oprava krytu po výměně vodovodu je navržena ve stávající šířce min. 4 m.

Stávající stav:

Jedná se o místní komunikaci, která má ve své trase i s ohledem na složení odlišnou genezi s lokálními rozdíly v opravách či zásazích do vozovky. Komunikace v prostoru řadových garáží je starší částí trasy s krytem z AC vrstev a podkladní stmelovou vrstvou PM, která byla historickou obrusnou vrstvou. Na zbylém úseku se jedná o novější část trasy s krytem z AC vrstev a podkladními nestmelovanými vrstvami. Komunikace je směrově nerozdělená s obousměrným provozem a s ohledem na šířkové uspořádání příčného profilu cca 3,5-4,5 m se jedná o jednopruhovou vozovku s obousměrným provozem bez zřízených výhyben. Z konstrukčního hlediska se jedná o netuhou vozovku. Integrita konstrukce vozovky však byla lokálně v minulosti narušena zásahy do komunikace v rámci výstavby či opravy inženýrských sítí. Stav porušení u nekvalitně provedených oprav rýh překopů rovněž přispívá k celkovému stavu porušení krytu vozovky. Na vozovce byly v minulosti prováděny lokální údržbové opravy obrusné vrstvy z AC vrstev a tryskové technologie dle TP 96 MD ČR realizované pro zlepšení nevyhovujícího stavu vozovky.

Podél vozovky vlevo ve směru staničení jsou umístěny vzrostlé stromy. Z druhé strany je podél vozovky příkop a náletové dřeviny. Po obou stranách jsou samostatné sjezdy ke stávajícím nemovitostem.

V prostoru a podél vozovky místní komunikace jsou uloženy sítě technické infrastruktury. Podél vozovky jsou umístěny stožáry veřejného osvětlení.

Cíle navržených úprav:

Cílem navržených úprav je rozšíření stávající komunikace na dvoupruhovou obousměrnou místní komunikaci včetně chodníku po jedné straně a kompletní výměnu konstrukce vozovky pro plynulý a bezpečný provoz silničních vozidel a bezpečný pohyb chodců.

Směrové řešení:

Směrové řešení místní komunikace ulice Sídliště vychází z polohy stávajících komunikací, stávajících sjezdů a poloze pozemku stavebníka. Osa místní komunikace je tvořena tečnovým polygonem, do kterého jsou vloženy prosté kružnicové směrové oblouky:

- TK 0,185 32 KT 0,199 88 levostranný o poloměru $R=2\,000$ m a délce 14,55 m,
- TK 0,341 39 KT 0,356 30 levostranný o poloměru $R=1\,000$ m a délce 14,91 m,

Sklonové poměry:

Sklonové poměry jsou dány stávající niveletou pozemních komunikací, poloze stávajících vjezdů do nemovitostí a okolním terénem. Průběh nivelety je patrný z podélného profilu, který je veden osou vozovky:

Niveleta místní komunikace od ZÚ klesá sklonem 0,50 % do km 0,029 94, klesá sklonem 2,14 % do km 0,129 54, klesá sklonem 0,80 % do km 0,231 66, stoupá sklonem 1,40 % do km 0,280 00, klesá sklonem 0,50 % do km 0,369 00, ve vodorovná do km 0,383 34, klesá sklonem 0,70 % do km 0,412 46 a klesá sklonem 0,90 % do km 0,427 87.

Ulice Daskabát v křižovatce na ZÚ:

Niveleta místní komunikace od ZÚ klesá sklonem 2,30 % do km 0,016 93 a stoupá sklonem 3,20 % do KÚ.

Lomy sklonového polygonu jsou zaobleny parabolickými oblouky o poloměru min. $r = 250$ m (vyduté) a $r = 180$ m (vypuklé).

Uspořádání příčného profilu:

Uspořádání příčného profilu je navrženo dle ČSN 736110 s ohledem na polohu stávající vzrostlých stromů a na hranici pozemku pro místní komunikaci.

Vozovka místní komunikace ulice Sídliště je navržena šířky min. 5,50 m. Vozovka se skládá ze dvou protisměrných jízdních pruhů šířky 2,75 m.

V místě chodníku navazuje na vozovku silniční betonový obrubník osazený s převýšením 120 mm nad povrchem vozovky, chodník šířky 2,00 m ohraničený parkovým betonovým obrubníkem osazeným s převýšením min. 60 mm nad povrchem chodníku a terénní úpravy se svahem o sklonu 1:1,5. V místě nedostatečné šířky pozemku pro komunikaci je navržen strmější svah až do sklonu 1:1. V tomto úseku bude svah násypu zpevněn geotextilií 500 g/m².

V místě nezpevněné krajnice navazuje na vozovku nezpevněná krajnice šířky 0,50 m a svah zemního tělesa v násypu ve sklonu 1:2. V místě příkopu navazuje na nezpevněnou krajnici trojúhelníkový příkop ve sklonu svahu 1:3 minimální hloubky 0,25 m. Začátek příkopu za místem pro přecházení bude zpevněn dlažbou z lomového kamene v délce 1 m včetně krajnice.

Příčný sklon vozovky v místě stavebních úprav je navržen jednostranný 2,5 % směrem k nezpevněné krajnici. V místě opravy krytu je příčný sklon vozovky navržen 2,00 % vlevo. Příčný sklon chodníku je navržen 2,0 % směrem k vozovce.

Betonový obrubník se použije silniční o rozměru 250x150x1000 mm a parkový o rozměru 250x80x1000 mm. Obrubníky se osadí do betonového lože s boční opěrou z betonu C20/25n XF3. Půdorysně zakřivené tvary do poloměru 2 m se vytvoří obloukovými dílci (koutovými, nárožními), oblouky větší než 2 m lze vytvořit z přímých segmentů jako polygonální.

V místech vjezdů do nemovitostí se obrubníky osadí s převýšením nad povrchem vozovky 0 mm – 50 mm dle příčných řezů. Snížení obrub se provede plynule.

Křižovatky, rozjezdy, chodníkové přejezdy:

Stávající křižovatka s ulicí Daskabát na ZÚ je zachována jako úrovněová styková křižovatka. V prostoru křižovatky jsou nově navržena nároží o poloměru 5 m a 6,5 m včetně chodníku a místa pro přecházení na ulici Sídliště. Před budovou fy REPROGEN na podél vozovky navržena zpevněná plocha šířky 2,00 m s krytem z betonové dlažby pro oddělení vozovky a ostatní plochy. Rozhledy a přednost vozidel v křižovatce je zachována dle stávajícího stavu – přednost zprava. Rozhledy místa pro přecházení jsou dostatečná dovolené rychlosti vozidel 50 km/h a mezní dovolené rychlosti v křižovatce 15 km/h.

V místě ukončení chodníku vpravo km 0,333 80 je navrženo místo pro přecházení šířky 4,00 m. Rozhledy místa pro přecházení vyhovují dovolené rychlosti 50 km/h.

Křižovatka s místní komunikací v km 0,369 je zachována jako výjezd z obytné zóny. Rozhledy v křižovatce vyhovují dovolené rychlosti 50 km/h.

Stávající samostatné sjezdy jsou zachovány. Rozhledy vyhovují dovolené rychlosti 50 km/h nebo mezní dovolené rychlosti v křižovatce na ZÚ. U samostatného sjezdu v km 0,200 zasahuje do rozhledu pilíř NN.

Vytýčení:

Pro vytýčení je zpracován Vytyčovací protokol. Souřadnicový systém s - JTSK. Výškový systém: B. p. v.

Objekty typové:

Typový objekt jsou dešťové uliční vpusti a provedení varovných a signálních pásů.

Objekty netypové:

Netypový objekt není navržen.

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.

V průběhu realizace stavby místní komunikace se předpokládá dotčení stávající technické infrastruktury. Jedná se o stranovou překládku a doplnění mechanické ochrany kabelu NN (EG.D) a sdělovacího kabelu (CETIN). Stávající kanalizace, vodovod a veřejné osvětlení bude dotčeno v místě napojení nových sítí.

Všechny překládky a úpravy stávající technické infrastruktury 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. Poznamenáváme, 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 šoupat a hydrantů, poklopů šachet, mříží vpustí do úrovně nového povrchu vozovky.

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

V prostoru stavby byl proveden diagnostický průzkum vozovky včetně odebrání materiálů stávající konstrukce vozovky a vyhodnocení PAU (fy ESLAB, spol. s r.o.) a geotechnický průzkum (fy GeoTec-GS, a.s.). Výsledky průzkumů jsou uvedeny v samostatných zprávách jako samostatná příloha.

Byly zajištěny vyjádření od správců inženýrských sítí k existenci podzemních a nadzemních vedení v zájmovém území. V prostoru stavby nebo v její blízkosti se podle zjištění nacházejí tato podzemní a nadzemní vedení:

- Sdělovací kabely ve vlastnictví a správě fy CETIN a.s.
- Plynovod STL ve správě EG.D, a.s.
- Pozemní vedení NN a VN a nadzemní vedení VN ve správě EG.D, a.s.
- Vodovod a kanalizace ve správě fy Městská Vodohospodářská s.r.o.
- Kanalizace ve správě jiného provozovatele.
- Veřejné osvětlení ve správě fy Technické služby Třeboň, s.r.o.

- STL plynovod ve správě fy BIOPLYN Třeboň spol. s r.o.

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

D. vztahy PK k ostatním objektům stavby

Stavební objekt SO 101 zahrnuje veškeré potřebné stavební práce pro novou konstrukci místní komunikace a chodníky. Současní stavby jsou další stavební objekty zahrnující nový vodovodu, splaškovou a dešťovou kanalizaci včetně přípojek a veřejné osvětlení.

E. návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů

Nová konstrukce vozovky místní komunikace:

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 z asfaltového pojiva 50/70
- postřík spojovací z kationaktivní asf. emulze; PS, C, (0,40 kg/m²); ČSN 736129
- asfaltový beton pro podkladní vrstvu; ACP 22 +; tl. **90 mm**, ČSN EN 13108-1 z asfaltového pojiva 50/70
- štěrkodrt'; Š_{DA} 0/32; tl. **200 mm**, ČSN 736126-1
- štěrkodrt'; Š_{DA} 0/63; min. tl. **150 mm**, ČSN 736126-1

celkem min. tl. **480 mm**

Použitá štěrkodrt' musí vyhovovat infiltračnímu kritériu s ohledem na vlastnosti podloží - nutno před stavbou ověřit! Konstrukce vozovky je navržena dle TP 170, konstrukce D1-A-2-V-PIII. Konstrukce vyhovuje pro dopravní zatížení třídy V 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 $E_{def,2} = 45$ MPa.

Nová konstrukce zpevněné plochy před REPROGENEM:

Konstrukce parkovací plochy s krytem z betonové dlažby. Navrhuje se skladba vrstev (shora):

- dlažba z vibrolisovaného betonu; DL I tl. **80 mm**, ČSN 736131-1 (barva přírodní, tvar obdélník)
- lože z kameniva drceného 4-8 mm L, tl. **40 mm**
- mezerovitý beton, MCB, tl. **140 mm**, ČSN 736124-2
- štěrkodrt'; Š_{DA} 0/32; min. tl. **200 mm**, ČSN 736126-1

celkem min. tl. **460 mm**

Použitá štěrkodrt' 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 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 chodníků a samostatných sjezdů:

Nová konstrukce chodníků a samostatných sjezdů s krytem z betonové dlažby se navrhuje ve skladbě vrstev (shora):

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

celkem min. tl. **320 mm**

Použitá šterkodrt' 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 $E_{\text{def},2} = 30 \text{ MPa}$.

Oprava krytu po výměně vodovodu:

Oprava stávajícího krytu místní komunikace je navržena s krytem z asfaltového betonu. Navrhuje se ve skladbě vrstev (shora):

- asfaltový beton pro obrusnou vrstvu, ACO 11+; tl. **40 mm**; ČSN EN 13108-1 z asfaltového pojiva 50/70
- postřík spojovací z kationaktivní asf. emulze; PS, C, (0,40 kg/m²); ČSN 736129
- asfaltový beton pro ložní vrstvu; ACL 16 +; tl. **50 mm**, ČSN EN 13108-1 z asfaltového pojiva 50/70
- postřík spojovací z modifikované kationaktivní asf. emulze; PS, CP, (0,50 kg/m²); ČSN 736129
- výstužný skelný kompozit s nosnou tkaninou ve zbytkovém množství PS CP 0,5-0,7 kg/m² dle instalačních pokynů výrobce kompozita

celkem min. tl. **90 mm**

Oprava krytu vozovky je navržena dle zprávy z diagnostického posouzení konstrukce vozovky.

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

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

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

Pro odvodnění všech zpevněných ploch je využit příčný a podélný sklon vozovky a chodníků. Srážková voda je svedena převážně k okraji vozovky a dále přes nezpevněnou krajnici a svah zemního tělesa na okolní travnatý terén nebo do příkopu.

V křižovatce s ulicí Daskabát je navržena nová uliční dešťová vpust. Osadí se tak, aby mříž vpustí lícovala s lícem obrubníku na okraji vozovky. Vpust se navrhuje typová, vnitřního průměru 500 mm, z betonových dílců, s litinovými mřížemi pro vozovky, s rámem, nálevkou a košem na bláto. Mříže uličních vpustí se použijí litinové pro použití ve vozovce, pro zatížení D.

Nová přípojka od uliční vpustí se provede dle podmínek určených správcem kanalizace, navrhuje se z trub z PVC UR2, SN12 pro kanalizaci DN 200 mm. 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 přípojky je nutno neustále nivelaci kontrolovat spád přípojek. Spád přípojek by měl být min. 2 %. Nová přípojka bude připojena do nové dešťové kanalizace pomocí odbočky, která je součástí vodohospodářského objektu.

Stávající uliční dešťové vpustí, 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 vpustí se vybourají pokud možno i s přípojkami. Přípojky se zaslepí. Výkopy se zasypou a zhutní. Pokud nebude možné vpustí zrušit, doporučujeme upravit je doplněním těžkých litinových poklopů na šachty.

Odvodnění pláně se navrhuje sklonem pláně 3 % k podélným drenážím situovaným převážně v okraji vozovky. Dle skutečné polohy stávající technické infrastruktury je možné polohu drenáže upřesnit při realizaci. Drenážní potrubí se navrhuje z trub z HD-PE průměru 100 mm obsypané kamenivem drceným frakce 8/16. Potrubí se vyústí do tělesa uliční vpustí (nad stálou hladinu vody) nebo přes drenážní šachty DN600 do dešťové nebo splaškové kanalizace. Vzhledem hloubce drenáží (cca 0,80 m) se nepředpokládá podchycení podzemních pramenů a tedy ani trvalý přítok do kanalizace.

G. návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku**Ochranná zařízení, dopravní značení:**

Funkci ochranného zařízení zastávají zvýšené silniční betonové.

Nové vodorovné a úprava svislého dopravního značení je navrženo a zakresleno v Situacích pozemních komunikací.

Je navrženo vyznačení těchto VDZ:

- Místo pro přecházení značkou V 7b,
- Sdružený přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty V 8c (obnova stávající VDZ).

Vodorovné dopravní značení se provede nástřikem bílou barvou s reflexní úpravou dle TP 133 a TP 70.

Svislé dopravní značení je upraveno zrušením stávajících DZ:

- P 2 Hlavní pozemní komunikace 2 kusy,
- B 20a Nejvyšší dovolená rychlost 1 kus.

Úpravu dopravního značení 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

Stavební činnosti v blízkosti stávajících stromů budou realizovány dle podmínek ČSN 839061. V okolí stromů ve vzdálenosti 5 metrů na každou stranu budou stavební práce probíhat co nejšetrněji pod dohledem arboristy. Výkopy v blízkosti stromů budou probíhat s ohledem na kořenový systém.

Vzhledem k umístění stromů není možné zajistit ochranu celé kořenové zóny – je nutné kmeny stromů obednit do výšky alespoň 2 m. Ochranné zařízení se musí připevnit bez poškození stromů a vůči kmenu vypolštářovat. Nesmí být nasazeno bezprostředně na kořenové náběhy. Korunu je nutno chránit před poškozením stavebními mechanizmy a ohrožené větve se musí vyvázat nahoru. Místa úvazků je nutno vypodložit vhodným materiálem.

Zemní práce:

Před zahájením zemních prací je nutno nechat vytýčit všechna podzemní vedení jejich správci! Zemní práce sestávají z odstranění stávající konstrukce vozovky a sjezdů, z odhumusování, z výkopu pro novou konstrukci vozovky a ostatních zpevněných ploch a pro nové odvodňovací zařízení. Veškeré výkopy se uvažují v zemině I. třídy těžitelnosti dle ČSN 736133. Odhumusování se navrhuje v tloušťce 100 mm. Nové zelené plochy a svahy násypů a zářezů se ohumusují orníci v tloušťce 100 mm a osejí se travou.

S ohledem na požadavek TP 150 a vyhl. 130/2019 Sb. byly provedeny zkoušky na přítomnosti PAU ve stmelených vrstvách (AZL Monitoring s.r.o. Praha). Ve vrstvě PM byl zjištěn nadlimitní obsah PAU. Výsledky jsou uvedeny ve zprávě z diagnostického průzkumu vozovky.

Vrstvy vozovky místní komunikace s nadlimitním obsahem PAU (ZAS-T4) se vyskytují v úseku opravy krytu vozovky. Oprava vozovky je navržena odfrézováním stávajícího krytu tl. 80 mm (ZAS-T1) tak, aby nebylo zasaženo do vrstev ZAS-T4.

Manipulace a využití je vymezeno ve vyhl. 130/2019 Sb, TP 150, vyhl. 294/2005 Sb. v přechodném období či vyhl. 273/2021 Sb. V případě, že nebude možné upotřebení materiálů původní konstrukce ve smyslu vyhl. 130/2019 Sb. bude nezbytná jejich likvidace v souladu s vyhl. 273/2021 Sb.

V projektové dokumentaci je uvažována výměna zeminy v aktivní zóně vozovky o mocnosti 0,5 m. Výměna bude provedena na základě výsledků zkoušek únosnosti pláně geotechnikem, se souhlasem stavebníka. Do aktivní zóny je možné využít odtěžené šterkové a kamenité vrstvy původní konstrukce vozovky nebo jiné vhodné kamenité sypaniny z mírně zvětralých až navětralých hornin frakce cca 0–150 mm, šterkodrt' 0 – 63 mm, drcené kamenivo nebo betonový recyklát.

Sypaninu aktivní zóny doporučujeme v úrovni parapláně od podloží separovat geotextilií.

Násypy budou prováděny 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 místní komunikace musí být dosaženy hodnoty předepsané v ČSN 736133. 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.

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 a 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.

Kácení stromů je navrženo v počtu 3 ks vzrostlých stromů průměru kmene cca 35 cm. Podél vozovky vpravo budou odstraněny stávající náletové dřeviny včetně 8 ks stromů průměru kmene cca 20 cm. Jedná se o pozemek určený pro dopravní a technickou infrastrukturu. Pro náhradní výsadbu podél vozovky na pozemku stavebníka není prostor. Součástí stavby je odstranění větví stromů, které zasahují do průjezdného prostoru pozemní komunikace.

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 a zprávy z diagnostického průzkumu vozovky. Statické výpočty se neprováděly.

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

V místě pro přecházení nebo ukončení chodníku se silniční obrubníky osadí s převýšením nad povrchem vozovky max. 20 mm. Snížení obrub se provede plynule, podélný sklon sešikmení je max. 12,5 %.

U chodníků s krytem z betonové dlažby se v místech varovných a signálních pásů použijí speciální dlažební prvky s výstupky pravidelného tvaru „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.

Signální pásy šířky 0,80 m jsou navrženy u místa pro přecházení v jeho prodloužené ose na chodníku. Mezi varovným a signálním pásem je v místě pro přecházení vynechána mezera šířky 0,30 m z hladké dlažby.

Varovné pásy šířky 0,40 m jsou navrženy v místě, kde je silniční obrubník osazen s převýšením méně než 80 mm nad povrchem vozovky (místo pro přecházení, sjezdy, ukončení chodníku).

Přirozená vodící linie je tvořena parkovým betonovým obrubníkem osazeným s převýšením min. 60 mm nad povrchem chodníku.