

Změna	Číslo/rok	Vypracoval
	01/2017	Ing. Michal Šedivý

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 Nová Bystřice				Č. zakázky:	895	Paré č.:
Obec: Nová Bystřice				Datum:	11/2017	
Stavba: Chodník podél silnice III/1511 a III/1512 Hůrky				Formát:	A4	
				Měřítko:		
				Stupeň:	DSP, PDPS	
Příloha: Technická zpráva				Číslo arch.: 28/16	Číslo přílohy: C 1	

TECHNICKÁ ZPRÁVA

A. identifikační údaje objektu:

Název stavby: „Chodník podél silnice III/1511 a III/1512 Hůrky“
Stavební objekt: SO 101 – Chodníky
Stavebník: Město Nová Bystřice
Mírové nám. 58
IČO: 00247138
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. Hůrky
Kraj: Jihočeský
Charakter stavby: novostavba
Zahájení stavby: předpoklad - 2016
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 novostavbu dvou úseků chodníku podél silnice III/1511 a III/1512 v obci Hůrky. Začátek stavby je před stávající autobusovou zastávkou podél silnice III/1512 a konec stavby je před křižovatkou silnice III/1511 a III/12856. Celková délka chodníku je 155,57 m.

Stávající stav:

V současné době je v místě stavby vozovka silnice šířky 5,00 až 5,50 m. Na vozovku silnice III/1511 navazuje travnatá plocha. Na silnici III/1512 navazuje příkop a v místě autobusové zastávky krátké nezvýšené nástupiště s betonovou plochou pro přístřešek. Stávající chodníky začínají za křižovatkou silnic III/1511 a III/1512 směrem na Senotín.

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

Cíle navržených úprav:

Cílem navržených úprav je výstavba nového chodníku pro bezpečný a pohodlný pohyb chodců podél silnice. Ohraničením vozovky silnice se předpokládá zpřehlednění provozu vozidel.

Směrové řešení:

Směrový návrh kopíruje okraj vozovky silnice a zachovává současný stav. Průběh osy vozovky je dán stávající vozovkou a přilehlou zástavbou. Byl navržen tak, aby osa zůstala v co největší délce přímá. Do tras stávajících silnic byly vloženy tečnové polygony, do kterých jsou vloženy prosté kružnicové směrové oblouky:

osa „A“ (osa vozovky silnice III/1511):

- TK1 0,018 20 KT1 0,032 18 pravostranný o poloměru $R=35$ m, délce 13,98 m,
- TK2 0,048 78 KT2 0,065 16 levostranný o poloměru $R=100$ m, délce 16,38 m,
- TK3 0,099 86 KT3 0,126 03 levostranný o poloměru $R=100$ m, délce 26,17 m.

osa „B“ (kraj vozovky silnice III/1512):

- TK1 0,017 67 KT1 0,019 72 levostranný o poloměru $R=50$ m, délce 2,05 m,
- TK2 0,024 22 KT2 0,037 16 levostranný o poloměru $R=8$ m, délce 12,94 m,
- TK3 0,045 52 KT3 0,067 80 levostranný o poloměru $R=150$ m, délce 22,28 m.

Sklonové poměry:

Jsou dány niveletou stávající vozovky a jsou přizpůsobeny, spolu s úpravami příčného sklonu vozovky, okolní zástavbě. Průběh nivelety je patrný z podélného profilu, který je veden osou vozovky (osa „A“) a krajem vozovky (osa „B“):

osa „A“ (osa vozovky silnice III/1511):

Niveleta od ZÚ stoupá sklonem 0,98% do km 0,025 50,
klesá sklonem -1,17% do km 0,044 92, klesá sklonem -1,56% do km 0,056 98,
klesá sklonem -2,08% do km 0,073 76, klesá sklonem -1,25% do km 0,100 01,
a klesá sklonem -0,74% do KÚ.

Lomy sklonového polygonu jsou zaobleny parabolickými oblouky o poloměru min. $r = 300$ m (vyduté) a $r = 300$ m (vypuklé).

osa „B“ (kraj vozovky silnice III/1512):

Niveleta je od ZÚ vodorovná do km 0,024 22,
klesá sklonem -0,70% do km 0,030 93, stoupá sklonem 1,66% do km 0,045 52,
a stoupá sklonem 1,55% do KÚ.

Lomy sklonového polygonu jsou zaobleny parabolickými oblouky o poloměru min. $r = 180$ m (vyduté) a $r = 450$ m (vypuklé).

Uspořádání příčného profilu:

Je dáno směrovým řešením stávající silnice a přilehlé zástavby. Silniční betonový obrubník je navržen tak, aby bylo možné vozovku silnice III/1511 v budoucnu rozšířit na šířku min. 5,50 m.

Podél silnice III/1511 navazuje na stávající okraj vozovky silniční betonový obrubník se základním převýšením 120 mm nad povrchem vozovky. Na silniční

obrubník navazuje chodník šířky 2,00 m, parkový betonový obrubník s převýšením 60 mm nad povrchem chodníku a zatravněná lavička šířky 0,50 m. V místě s nedostatečnou šířkou vozovky silnice je silniční obrubník odsazen od stávajícího okraje vozovky o cca 0,50 m. Jedná se o úsek dlouhý 62 m (km 0,056 32 až KÚ). Prostor mezi novým chodníkem a stávajícím okrajem vozovky bude doplněn novou konstrukcí s krytem z frézované staré asfaltové směsi.

Podél silnice III/1512 je navržen chodník od stávající autobusové zastávky. V místě autobusové zastávky je navrženo nástupiště délky 12,0 m s obrubníkem převýšeným 200 mm nad povrchem vozovky silnice. Nástupiště je navrženo šířky dle stávající betonové plochy pod přístřeškem. Mimo nástupiště je silniční obrubník navržen s převýšením 120 mm nad povrchem vozovky, chodník šířky 2,00 m, parkový obrubník s převýšením 60 mm nad povrchem chodníku a zatravněná lavička šířky 0,50 m. Chodník podél silnice III/1512 je navržen v prostoru stávajícího příkopu. Z tohoto důvodu je na začátku stavby navržen vtokový objekt, ze které je vedeno drenážní a odvodňovací potrubí DN300. Potrubí bude zaústěno do stávajícího propustku pod silnicí III/1511.

Podél nových silničních obrubníků je navržena povrchová úprava krytu vozovky. Úprava spočívá v opravě krytu po pokládce silničních obrubníků a je navržena v šířce 0,25 m a tl. 40 mm z asfaltového betonu ACO11.

V místě napojení stávající polní účelové komunikace je navržen chodníkový přejezd. Chodník je zde ohraničen silničním betonovým obrubníkem s převýšením 20 mm nad povrchem vozovky. Pro plynulý nájezd na chodník ze strany účelové komunikace je navržena nová konstrukce této komunikace v délce 3,00 m. Konstrukce této úpravy je navržena s krytem z frézované staré asfaltové směsi.

Na silnici III/1511 je navrženo místo pro přecházení šířky 3,00 m.

V místě chodníkového přejezdu a v místě pro přecházení se obrubníky osadí s převýšením nad povrchem vozovky 20 mm. Snížení obrub se provede plynule, podélný sklon sešikmení je max. 12,5%.

Křižovatky, rozjezdy, chodníkové přejezdy:

- Křižovatka silnice III/1511 a III/1512 – je navrženo místo pro přecházení. Svislé DZ se nemění.
- Sjezd na polní ÚK – je navržen chodníkový přejezd přes nový chodník. Budou zde osazeny směrové sloupky Z11c a Z11d.

Vytýčení:

Samostatný geodetický koordinační výkres ani vytyčovací protokol nebyl zpracován. Body nutné pro směrové vytýčení jsou uvedeny v této zprávě.

Č. bodu	Y	X	Z	Popis
1	706831.80	1164218.04	671.25	OSA "A", PF1"
2	706839.83	1164223.37	671.32	PF2
3	706848.66	1164226.68	671.22	PF3
4	706861.53	1164229.85	671.05	PF4
5	706869.61	1164232.19	670.92	PF5
6	706877.47	1164235.18	670.75	PF6

7	706888.36	1164239.84	670.53	PF7
8	706898.47	1164244.18	670.39	PF8
9	706909.36	1164248.86	670.39	PF7
10	706916.61	1164252.22	670.34	PF10
11	706925.54	1164256.88	670.20	KÚ, PF11
12	706827.69	1164223.56	671.37	OSA "B", PF1"
13	706831.38	1164226.26	671.37	PF2
14	706835.10	1164228.79	471.37	PF3
15	706838.48	1164234.11	671.35	PF4, UV
16	706836.97	1164240.22	671.48	PF5
17	706831.94	1164246.89	671.62	PF6
18	706828.07	1164251.80	671.72	PF7
19	706824.16	1164256.36	671.81	PF8
20	706820.08	1164260.75	671.90	PF9
21	706816.61	1164264.24	671.98	KÚ, PF10
22	706814.20	1164264.42	0.00	LAPAČ SPLAVENIN
23	706868.42	1164232.06	0.00	STŘED UV
24	706837.04	1164234.29	0.00	REVIZNÍ ŠACHTA DN600
25	706828.25	1164249.99	0.00	REVIZNÍ ŠACHTA DN400
26	706921.66	1164253.94	0.00	REVIZNÍ ŠACHTA DN400
27	706905.41	1164246.20	0.00	REVIZNÍ ŠACHTA DN400
4004	706921.72	1164255.22	670.26	STANOVISKO, HŘEBÍK
4005	706848.04	1164226.29	671.25	STANOVISKO, HŘEBÍK

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

Polohově bylo zaměření připojeno na ZHB 325, 205 a 202 a ZB2 202.3. Výškově bylo zaměření připojeno na kamenný křížek v prostoru stavby o výšce 672,57 m.

Objekty typové:

Typové objekty jsou dešťové uliční vpusti, uložení potrubí, chodníkové přejezdy a místa pro přecházení.

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:

Stávající kanalizace bude dotčena zaústěním nových přípojek uličních vpustí.

Sdělovací kabel (CETIN) bude provedeno stranové přeložení kabelu dle polohy nového obrubníku v délce 70,7 m.

Po provedení 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. 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

Návrh konstrukce chodníku a vozovky byl proveden podle TP 170 a katalogu vozovek polních cest.

Vyjádření správců podzemních vedení byla pořízena v červnu 2016. 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 ve správě E.ON ČR s.r.o.
- Silové nadzemní vedení NN ve správě E.ON ČR s.r.o.
- Veřejné osvětlení ve správě Technické služby Nová Bystřice, s.r.o.
- Vodovod ve správě ČEVAK a.s.
- Kanalizace nezjištěného správce.

Jako mapový podklad bylo použito polohopisné a výškopisné zaměření provedené firmou **WAY** project s.r.o. 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.

E. návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů

Nová konstrukce chodníků:

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 přírodní, tvar klasiko)
- lože z kameniva drceného 4-8 mm L; tl. **30 mm**,

- štěrkodrt'; ŠDA 0/32; min. tl. **200 mm**, ČSN 736126-1
celkem min. tl. **290 mm**

Použitá štěrkodrt' 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 se zesílenou vrstvou štěrkodrti pro pojezd mechanizace zimní údržby. 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 vozovky s krytem ze staré frézované asf. směsi:

Nová konstrukce vozovky s krytem ze staré frézované asf. směsi se navrhuje v prostoru mezi novým silničním obrubníkem a stávajícím okrajem silnice III/1511 a v místě chodníkového přejezdu na polní ÚK ve skladbě vrstev (shora):

- stará asf. směs získaná frézováním R-mat., ŠDRM, tl. **100 mm**, TP 111
- štěrkodrt'; ŠDA 0/32; min. tl. **300 mm**, ČSN 736126-1
celkem min. tl. **400 mm**

Použitá štěrkodrt' musí vyhovovat infiltračnímu kritériu s ohledem na vlastnosti podloží - nutno před stavbou ověřit! Konstrukce vozovky je odvozena dle katalogu vozovek polních cest, typ PN 612. Konstrukce vyhovuje pro návrhovou úroveň porušení vozovky D2 a třídu dopravního zatížení VI. 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:

Konstrukce chodníkového přejezdu je navržena s krytem z betonové dlažby. Navrhuje se skladba vrstev (shora):

- dlažba z vibrolisovaného betonu, DL, I, tl. **80 mm**; ČSN 736131-1
- lože z kameniva dreného 4-8 mm L, tl. **40 mm**,
- mezerovitý beton, MCB, tl. **120 mm**, ČSN 736124-2
- štěrkodrt'; ŠDA 0/32; min. tl. **150 mm**, ČSN 736126-1
celkem min. tl. **390 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 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 $E_{\text{def},2} = 30 \text{ MPa}$.

Konstrukce vozovky s krytem z asfaltového betonu:

Konstrukce vozovky v místě překopu pro odvodňovací zařízení 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 $E_{\text{def},2} = 30 \text{ MPa}$.

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

Po celou dobu výstavby 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 chodníků a vozovky. 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 PP UR2, SN12 pro kanalizaci DN 200 mm. Pro zaústění přípojek do nové kanalizace budou vyřezány těsné kruhové otvory v horní třetině potrubí kanalizace. Místa zaústění (útesy) se obetonují, aby bylo zabráněno pohybu potrubí vlivem sedání obsypu.

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%.

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.

V místě s malým podélným sklonem na silnici III/1511 je navržen odvodňovací žlab typu PD100 monoblock z polymerbetonu v monolitickém provedení. Jedná se o místo km 0,088 00 až km 0,095 00 vpravo. Odvodňovací žlab se zaústí pomocí přípojky DN100 do stávající kanalizace.

Odvodnění pláně chodníku je navrženo sklonem 3,0% směrem k vozovce. Odvodnění pláně vozovky silnice se nemění. Předpokládá se, že je funkční.

Na začátku stavby podél silnice III/1512 je stávající příkop ukončen vtokovým objektem, ze které je vedeno drenážní potrubí DN300 z perforací 220°. Drenážní potrubí bude zaústěno přes revizní šachty z PP (DN400 a DN600) do stávajícího propustku pod silnicí III/1511. Kóty dna šachet jsou uvedeny v situaci stavby.

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 obruby. Vodorovné dopravní značení je navrženo a je zakresleno v situaci stavby. Proveďte se vyznačení místa pro přecházení značkou V 7b (0,5/0,5/0,25).

Vodorovné dopravní značení se provede nástřikem bílou barvou s reflexní úpravou dle TP 133. V místě pro přecházení se vyznačí vodící pás (pro nevidomé) pomocí profilovaného značení například SPOTFLEX. Vodící pás se provede dle TP 133.

Nové svislé dopravní značení je navrženo značkou IJ 4b – označnick zastávky a směrovým sloupkem Z11c,d. Uvažuje se s přemístěním DZ P2 a E2b za parkový obrubník. Rozmístění DZ je zřejmé ze situace stavby.

Použije se celkem 1 kus ocelového pozinkovaného sloupku 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 a chodníků, z výkopu šachet pro vpusti a přípojky vpustí. Výkopy pro konstrukci vozovky a chodníku se uvažují v zemině I. třídy těžitelnosti dle ČSN 736133. Nové zelené plochy se ohumusují ornici v tloušťce 100 mm a osejí se travou.

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, $E_{\text{def},z}=30$ 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.

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. Uvažovaná vzdálenost skládky je do 15 km. Znovu použitelné materiály (obruby, dlažby atd.) budou uloženy skládku dle určení objednatele, předpokládaná vzdálenost do 5 km.

Smýcení vzrostlých stromů a keřů se neuvažuje.

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 a chodníků byly navrženy podle typových podkladů. Statické výpočty se neprováděly.

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

V místě pro přecházení, ukončení chodníku a v místě chodníkového přejezdu se obrubníky osadí s převýšením nad povrchem vozovky 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 pásů použijí speciální dlažební prvky s výstupky „dlažba pro nevidomé“. Způsob provedení signálních a varovných pásů je uveden v příloze Výkresy detailů. Požadavek na materiálové řešení těchto pásů je definován vládním nařízením č. 163/2002 Sb.

V místě chodníkového přejezdu je navržena umělá vodící linie vytvořená podélnými drážky šířky 0,40 m.

Signální pás označující místo odbočení z vodící linie k místu nástupu do prvních dveří vozidla veřejné dopravy je navržen šířky 0,80 m. Kontrastní pás podél silničního obrubníku v místě nástupiště se navrhuje šířky 0,40 m z hladké červené betonové dlažby. Kontrastní pás vyznačuje bezpečnostní odstup od vozovky.