

SO 01 - Komunikace a chodníky

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. Karel Drobil	Kontroloval: Josef Šedivý	Zodp. projektant: Ing. Lubomír Hlom			
Stavebník: Město Pelhřimov			Č. zakázky:	836	Paré č.:
Obec: Pelhřimov			Datum:	09/2015	
Stavba: Průmyslová zóna Ke Skrýšovu, Pelhřimov - IV. etapa			Formát:	A4	
			Měřítko:		
			Stupeň:	DSP, PDPS	
Příloha: Technická zpráva			Číslo arch.: 09/09	Číslo přílohy: D 1.1	

TECHNICKÁ ZPRÁVA

A. identifikační údaje objektu:

Název stavby: „Průmyslová zóna Ke Skrýšovu, Pelhřimov – IV. etapa“
Stavební objekt: SO 01 – Komunikace a chodníky
Stavebník: Město Pelhřimov
Masarykovo nám. 1, 393 01 Pelhřimov
IČO: 00248801
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. Pelhřimov
Kraj: Vysočina
Obec: Pelhřimov
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 místních komunikací, které budou sloužit pro zajištění dopravní obslužnosti nové průmyslové zóny, stavební objekt SO 01 – Komunikace a chodníky.

Stavební objekt tvoří čtyři větve:

Přístupová MK – navazuje na již zbudovanou část a propojuje ji zpět na silnici III/1333, z níž jsou obsluhovány přilehlé parcely. Osa vozovky je vedena severovýchodním směrem k silnici III/1333. Začátek úpravy km 0,700 00 je v konci již vybudované vozovky. Konec úpravce v km 1,228 32.

Příčná MK1 – propojuje příčně přístupovou MK z km 0,231 64 do km 1,000 62. Osa vozovky je vedena východním směrem. Začátek úpravy km 0,007 43 je v okraji již vybudované vozovky přístupové MK. Konec úpravy je v km 0,145 95 v okraji přístupové MK.

Příčná MK2 – propojuje příčně přístupovou MK z km 0,328 35 do km 0,742 08. Osa vozovky je vedena jižním směrem. Začátek úpravy km 0,003 67 je v okraji již vybudované vozovky přístupové MK. Konec úpravy je v km 0,155 18 v okraji přístupové MK.

Parkoviště – propojuje příčně přístupovou MK z km 0,404 98 do km 0,540 00. Osa vozovky je vedena jihozápadním směrem. Začátek úpravy v km 0,019 78 navazuje na již vybudovanou křižovatku na přístupové MK. Konec úpravy je v km 0,117 30 a napojuje se na již vybudovanou křižovatku na přístupové MK.

Stávající stav:

Uvažovaná komunikace se zřídí na zemědělsky využívané ploše.

Cíle navržených úprav:

Cílem navržených úprav je vybudování nové komunikace s bezprašným krytem, pro pohodlný přístup a příjezd k nově připravované výstavbě průmyslové zóny. Součástí příčných komunikací jsou i parkovací stání pro osobní i nákladní automobily. Součástí těchto úprav je i odvodnění navrhovaných zpevněných ploch (vpusti s přípojkami). Přípojky uličních vpustí, nejsou součástí tohoto stavebního objektu.

Komunikace lze ve smyslu ČSN 736110 zařadit do funkční třídy C (obslužná místní komunikace).

Směrové řešení:

Přístupová MK: Osa komunikace je od ZÚ km 0,700 00 v přechodnici levostranného oblouku s přechodnicemi o poloměru $R=90\text{m}$ a délce přechodnic 50m (KP km 0,67019; PT km 0,72019). Na oblouk navazuje přímá dl. 84,41m. Dále navazuje levostranný oblouk s přechodnicemi o poloměru $R=200\text{m}$ a délce přechodnic 50m (TP km 0,804 60; PK km 0,854 60; KP km 0,986 44; PT km 1,036 44). Navazuje přímá, která končí v KÚ km 1,228 32.

Příčná MK1: Osa komunikace je přímá. Na začátku a konci je obloukem o poloměru $R=50\text{m}$ napojena kolmo k přístupové MK (ZÚ km 0,007 43; TK km 0,011 29; KT km 0,033 86; TK km 0,138 71; KT km 0,144 03; KÚ km 0,145 95).

Příčná MK2: Osa komunikace je přímá. Na začátku a konci je obloukem o poloměru $R=50\text{m}$ napojena kolmo k přístupové MK (ZÚ km 0,003 67; TK km 0,014 07; KT km 0,023 56; TK km 0,140 96; KT km 0,149 23; KÚ km 0,155 18).

Parkoviště: Osa komunikace je přímá. Na začátku a konci je obloukem o poloměru $R=50\text{m}$ napojena kolmo k přístupové MK (ZÚ km 0,019 78; TK km 0,006 13; KT km 0,031 62; TK km 0,103 71; KÚ km 0,117 30).

Sklonové poměry:

Navrhované nivelety jsou vedeny souběžně se stávajícím povrchem pole, na koncích se napojují na již zbudované komunikace, nebo na jiné větve projektu.

Lomy sklonového polygonu jsou zaobleny parabolickými oblouky. Průběh nivelety je patrný z podélného profilu, který je veden osou vozovky.

Přístupová MK: Niveleta od ZÚ km 0,700 00 do km 0,708 16 klesá sklonem - 0,97 %. Dále stoupá do km 0,81657 sklonem +0,70 %. Dále stoupá do km 1,023 35 sklonem +4,47 %. Dále stoupá do KÚ km 1,228 33 sklonem 0,71 %.

Lomy sklonového polygonu jsou zaobleny parabolickými oblouky o poloměru min. $r = 700$ m (vyduté) a $r = 1000$ m (vypuklé).

Příčná MK1: Niveleta od ZÚ km 0,007 43 do km 0,011 95 stoupá sklonem +2,95 %. Dále stoupá do km 0,13961 sklonem +3,03 %. Dále stoupá do KÚ km 0,145 95 sklonem 2,57 %.

Lomy sklonového polygonu jsou zaobleny parabolickými oblouky o poloměru min. $r = 1000$ m (vyduté) a $r = 1000$ m (vypuklé).

Příčná MK2: Niveleta od ZÚ km 0,003 67 do km 0,009 44 stoupá sklonem +1,95 %. Dále klesá do km 0,14916 sklonem -2,75 %. Dále stoupá do KÚ km 0,155 18 sklonem 2,48 %.

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

Parkoviště: Niveleta od ZÚ km 0,019 78 do KÚ km 0,117 30 klesá sklonem -1,15 %.

Uspořádání příčného profilu:

Přístupová MK: Je navržena obousměrná dvoupruhová vozovka odpovídající návrhové kategorii M02 12,0/8,0/30 dle ČSN 736110 – Projektování místních komunikací. Volná šířka komunikace je v tomto úseku využita pro dva jízdní pruhy šířky po 3,00 m lemované vodíciemi a odvodňovacími proužky šířky 0,50 m. Vozovka má základní jednostranný příčný sklon 2,5 % k levému okraji. Na obou stranách za vodícím a odvodňovacím proužkem přiléhá chodníková obruba se základním převýšením 120 mm nad povrchem vozovky. Vzhledem k provizorní konstrukci se obrubníky provedou s převýšením 220 mm nad provizorním povrchem vozovky (-100mm). Po pravé straně vozovky je chodník v celé délce. Chodník je šířky 2,00 m. Od ZÚ km 0,700 00 do KÚ km 0,1228 32 je na levé straně odrazný proužek šířky 2,50 m včetně obruby. V místech křižovatek je z této strany přiveden chodník, který končí za místem pro přecházení. Na tento odrazný proužek navazují nezbytné terénní úpravy. Chodník i odrazný proužek mají základní příčný sklon 2,0 % směrem k vozovce.

Příčná MK1 a příčná MK2: Je navržena obousměrná dvoupruhová vozovka odpovídající návrhové kategorii M02 17,5/8,0/30 dle ČSN 736110 – Projektování místních komunikací. Volná šířka komunikace je v tomto úseku využita pro dva jízdní pruhy šířky po 3,00 m lemované vodíciemi a odvodňovacími proužky šířky 0,50 m. Vozovka má základní jednostranný příčný sklon 2,5 % k pravému okraji.

Po pravé straně za vodícím a odvodňovacím proužkem přiléhá parková obruba se základním převýšením 0 mm nad povrchem vozovky. Vzhledem k provizorní konstrukci, se obrubníky provedou až s definitivním povrchem vozovky. Za touto obrubou navazuje parkovací pruh pro nákladní vozidla šířky 3,5m. Parkovací pruh má základní příčný sklon 2,5% směrem k vozovce. K parkovacímu pruhu přiléhá chodníková obruba se základním převýšením 120 mm nad povrchem vozovky. Vzhledem k provizorní konstrukci, se obrubníky provedou s převýšením 220 mm nad provizorním povrchem vozovky (-100mm).

Za obrubou je na pravé straně navazuje odrazný proužek šířky 2,50 m včetně obruby. Odrazný proužek má základní příčný sklon 2,0 % směrem k vozovce.

Po levé straně za vodícím a odvodňovacím proužkem přiléhá parková obruba se základním převýšením 0 mm nad povrchem vozovky. Vzhledem k provizorní konstrukci, se obrubníky provedou až s definitivním povrchem vozovky. Za touto obrubou navazuje parkovací pruh pro osobní vozidla šířky 2,0m. Parkovací pruh má základní příčný sklon 2,5% směrem k vozovce. K parkovacímu pruhu přiléhá chodníková obruba se základním převýšením 120 mm nad povrchem vozovky. Vzhledem k provizorní konstrukci, se obrubníky provedou s převýšením 220 mm nad provizorním povrchem vozovky (-100mm). Za obrubou je na levé straně navazuje chodník šířky 2,00 m včetně obruby. Chodník má základní příčný sklon 2,0 % směrem k vozovce.

Parkoviště: Je navržena obousměrná dvoupruhová vozovka odpovídající návrhové kategorii M02p 21,0/8,0/30 dle ČSN 736110 – Projektování místních komunikací. Volná šířka komunikace je v tomto úseku využita pro dva jízdní pruhy šířky po 3,00 m lemované vodícími a odvodňovacími proužky šířky 0,50 m. Vozovka má základní jednostranný příčný sklon 2,5 % k pravému okraji.

Po obou stranách vozovky za vodícím a odvodňovacím proužkem přiléhá parková obruba se základním převýšením 0 mm nad povrchem vozovky. Vzhledem k provizorní konstrukci, se obrubníky provedou až s definitivním povrchem vozovky. Za touto obrubou navazuje parkovací pás pro osobní vozidla šířky 4,5m. Parkovací pás má základní příčný sklon 2,5% směrem k vozovce. K parkovacímu pásu přiléhá chodníková obruba se základním převýšením 120 mm nad povrchem vozovky. Vzhledem k provizorní konstrukci, se obrubníky provedou s převýšením 220 mm nad provizorním povrchem vozovky (-100mm). Za obrubou je na levé straně navazuje chodník šířky 2,00 m včetně obruby. Za obrubou je na pravé straně navazuje odrazný proužek šířky 2,50 m včetně obruby. Odrazný proužek i chodník mají základní příčný sklon 2,0 % směrem k vozovce.

Základní výška obrub je 120 mm (provizorní 220 mm), v místech přístupu pěších na vozovku je 20 mm. Snížení nebo zvýšení obrub je nutno provést plynule o maximálním sklonu 12,50 % za podmínky dodržení průchozího prostoru o min. šířce 0.90m o příčném sklonu max. 2.0%. Jsou navrženy betonové chodníkové obruby typu ABO 1-15 o rozměru 150x300x1000 mm osazené do betonového lože tl. 100 mm s boční opěrou z betonu C 20/25n XF3. Místa, kde budou provedeny snížené obruby k snížené niveletě je nutné při navýšení nivelety upravit.

K ohraničení chodníku na vnější straně jsou navrženy parkové obrubníky o rozměru 80x250x1000 mm osazené do betonového lože tl. 100 mm s boční opěrou z betonu C 20/25nXF3. Z důvodu chybějících podezdívek plotů se tyto obrubníky osadí s převýšením 80 mm nad povrch chodníku tak, aby tvořily vodící linii pro nevidomé.

Křižovatky, rozjezdy, chodníkové přejezdy:

Připojení na začátku přístupové komunikace na silnici III/1333 je již vybudováno. Nové napojení na silnici III/1333 na jejím konci vytvoří křižovatku tvaru „T“. Poloměr zaoblení R=12m. Křižovatka se osadí DZ P4 ve směru z průmyslové zóny a před tuto znaku se osadí DZ P3. DZ P3 se doplní i do stávající křižovatky na začátku přístupové komunikace. Na silnici III/1333 se před novou křižovatkou osadí DZ P2 ve směru od centra města.

Příčné komunikace MK1 a MK2 vytvoří na přístupové komunikaci také křižovatky tvaru „T“. Poloměr zaoblení $R=15\text{m}$.

Příčná komunikace – parkoviště vytvoří na přístupové komunikaci také křižovatky tvaru „T“. Poloměr zaoblení $R=6\text{m}$.

Všechny křižovatky v areálu průmyslové zóny se vyznačí shodně. Na výjezdu na přístupovou komunikaci se osadí DZ P4. Na přístupové komunikaci se před křižovatkou ve směru proti staničení osadí DZ P2. Vjezd na parkoviště se navíc osadí dopravní značkou IP11b.

Vytýčení:

Pro vytýčení je zpracován geodetický koordinační výkres. Souřadnicový systém s-JTSK. Výškový systém: B. p. v.

Objekty typové:

Typovým objektem jsou dešťové uliční vpusti, lapač splavenin a řešení míst 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.

Poloha inženýrských sítí byla generálním projektantem zjišťována pro stavbu jako celek, v rámci stavebního objektu SO 01 – Komunikace a chodníky se neuvádí.

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.

Dotčení podzemních vedení z důvodu realizace tohoto objektu se nepředpokládá.

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

Návrh konstrukce chodníku byl proveden podle TP 170. Konstrukce vozovky je navržena dle požadavku investora.

D. geotechnický průzkum atd.

Geotechnický průzkum byl prováděn. Pro potřebu návrhu konstrukce vozovky poskytl generální projektant výtah ze závěrečné zprávy geotechnického průzkumu, popis sond.

Jako mapový podklad bylo použito polohopisné a výškopisné zaměření poskytnuté generálním projektantem v digitální formě.

E. vztahy PK k ostatním objektům stavby

Stavební objekt SO 01 – Komunikace a chodníky je tvořen jedním úsekem komunikace, jednou osou. Poloha nové vozovky a chodníků vychází z předchozího stupně projektové dokumentace (DÚR). Odvodnění ploch komunikace je řešeno po uliční vpusti. Odbočky pro připojení přípojek do kanalizace jsou součástí SO kanalizace.

F. návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů

Nová konstrukce vozovky:

Navrhuje se skladba vrstev (shora):

- předpokládané navýšení nivelety, (100 mm),
- nátěr dvouvrstvý živičný uzavírací z asfaltu, DV-A 20 mm, ČSN736129,
horní vrstva 1,25kg/m² s posypem kameniva 2-4 mm (7kg/m²) a zaválcováním
spodní vrstva 1,5kg/m² s posypem kameniva 4-8 mm (7kg/m²) a zaválcováním
- penetrační makadam hrubý, PMH, 100 mm, ČSN 736127-2,
- mechanicky zpevněné kamenivo, MZK, 200 mm, ČSN 736126-1,
- šterkodrt' ŠD_B 0-32 mm, min. tl. 150 mm, ČSN 736126-1,
celkem min. tl. 470 mm (570 mm)

Konstrukce vozovky je navržena dle požadavku investora. Konstrukce neodpovídá typovým konstrukcím dle TP 170. Konstrukce není zařazena do třídy dopravního zatížení.

Konstrukce chodníků:

Navrhuje se skladba vrstev (shora):

- dlažba z vibrolisovaného betonu DL,L, 60 mm, ČSN 736131-1
- lože z kameniva drceného 4-8 mm L, 30 mm,
- šterkodrt' ŠD_A 0-32 mm, min. tl. 200 mm, ČSN 736126-1
celkem min. tl. 290 mm

Konstrukce chodníku je navržena dle TP 170, konstrukce D2-D-1-CH-PIII. Konstrukce vyhovuje pro chodník a pro návrhovou úroveň porušení D2.

Šterkodrt' použitá do ochranné vrstvy vozovky a chodníku musí vyhovovat infiltračnímu kritériu s ohledem na vlastnosti podloží - nutno před stavbou ověřit! Násyp a podloží pod vozovkou včetně aktivní zóny musí vyhovovat požadavkům ČSN 736133, 733050 a TP 170.

Podle údajů geotechnického průzkumu je navržena výměna zeminy v podloží v tloušťce 0.50m. Pro výměnu zeminy se použije vhodná nakupovaná zemina odpovídající pro zatřídění jako G1, G2, G3, S1. Na parapláň se rozprostře separační geotextilie. Po odkrytí pláň je nutné přizvat geotechnika a po posouzení zemin v podloží přímo na místě, upravit rozsah výměny zeminy v podloží vozovky.

Minimální požadovaná hodnota modulu přetvárnosti podložní zeminy pod konstrukcí vozovky je $E_{\text{def},2} = 45 \text{ MPa}$, pod konstrukcí chodníku je $E_{\text{def},2} = 30 \text{ MPa}$.

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

Protože jsou konstrukce navrženy dle požadavku investora (vozovka) a podle TP 170 (chodník) další výpočty se neprovádějí.

G. režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana PK.

Odvodnění:

Pro odvodnění vozovky a chodníku je využit jejich příčný a podélný sklon. Srážková voda je sváděna k obrubě a dále k uličním vpustem.

Nové uliční dešťové vpusti jsou rozmístěny podle odvodňované plochy vozovky. Osadí se tak, aby mříž vpusti lícovala s lícem chodníkového obrubníku na okraji vozovky, štěrby mříže kolmo k obrubě. 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 D400.

Nové uliční vpusti se zaústí přes nové přípojky do nově navrhované dešťové kanalizace (kanalizace ani přípojky vpustí nejsou součástí SO 01). Použité trouby musí vyhovovat pro uložení ve vozovkách při uvažování malého krytí! Při provádění přípojek je nutno neustále nivelací kontrolovat spád přípojek.

Odvodnění pláň vozovky a chodníku se navrhuje sklonem pláň 3% k podélným drenážím situovaným v okraji vozovky. Drenáže se navrhují z trativodek z HD-PE průměru 100 mm, vyústí se do těles uličních vpustí, nad stálou hladinu vody ve vpustí. Vzhledem k hloubce drenáží (cca 0.80m) se nepředpokládá podchycení podzemních pramenů a tedy ani trvalý přítok do kanalizace.

Součástí stavby je případná výšková úprava všech vnějších znaků podzemních vedení (krycí hrnce šoupat, mříže uličních dešťových vpustí, poklopy vstupních šachet).

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

Ochranná zařízení, dopravní značení:

Jako ochranné zařízení se navrhují zvýšené obruby se základním převýšením 120 mm nad povrch vozovky. Provizorně s převýšením 220 mm na požadavek investora.

Vodorovné dopravní značení – střední dělicí čára (V1a, V2b (3/1,5/0,125)) a vodící proužky (V4) a vodící linie pro nevidomé je možné realizovat až po provedení finálního krytu vozovky.

Svislé dopravní značení je navrženo. Navrhuje se odstranění stávající svislé dopravní značky IP10a a doplnění svislého dopravního značení podle situace stavby. Jsou použity tyto svislé dopravní značky (nové):

- | | | | |
|---|--------|-------------------------------------|---------|
| o | IP 11b | Parkoviště kolmé | 2 kusy, |
| o | E9 | se symbolem osobního automobilu | 2 kusy, |
| o | IP 12 | Vyhrazené parkoviště se symbolem O1 | 2 kusy, |
| o | E 7b | Směrová šipka | 1 kus, |
| o | P 2 | Hlavní pozemní komunikace | 7 kusů, |
| o | P 3 | Konec hlavní pozemní komunikace | 2 kusy, |
| o | P 4 | Dej přednost v jízdě! | 7 kus, |

Svislé dopravní značky se použijí velikosti základní, v provedení reflexním, z ocelového plechu pozinkovaného, osazené na ocelové pozinkované sloupky s patkami. Použije se celkem 20 kusů 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.

I. 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 odhumusování, z výkopu pro novou konstrukci vozovky a chodníků, výkopu pro výměnu zeminy v podloží, výkopu šachet pro vpusti a případně z dosypání násypových těles, z dodatečných násypů a z odhumusování v místech terénních úprav. Výkopy se uvažují v zemině třídy těžitelnosti 3.

V rámci zemních prací se provede skryvka ornice příslušných ploch. Odhumusování se navrhuje v tloušťce 300 mm. Nové zelené plochy a svahy násypů se ohumusují ornici v tloušťce 100 mm a osejí se travou.

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 pláni vozovky a parkovacích pásů musí být dosaženy hodnoty předepsané v ČSN 736133, $E_{\text{def},2}=45$ MPa, (CBR 15 %). Na pláni chodníku 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.

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 se odveze na deponii dle určení stavebníka. Hospodaření se zeminami a s ornici je řešeno pro celou stavbu jako celek. V SO 01 – Komunikace a chodníky se podrobně neřeší.

Vznik odpadů – stavebních sutí se nepředpokládá. Výskyt znovu použitelných materiálů se nepředpokládá. Kovové dále nepoužitelné materiály a odpady se předají do sběru.

V projektové dokumentaci je na základě geologického průzkumu uvažována výměna zeminy v aktivní zóně vozovek o mocnosti 0,5 m. Mocnost a rozsah výměny zeminy v podloží bude upřesněna při stavbě po zřízení navrhované pláně.

Stavba nevyžaduje kácení vzrostlých stromů ani keřů.

J. vazba na případné technologické vybavení

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

K. 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.