

## OBSAH:

A)	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU.....	1
B)	STRUČNÝ TECHICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ .....	2
C)	VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI .....	2
D)	VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY .....	2
E)	NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ .....	2
	E.1.1. Konstrukce komunikací:.....	3
	E.1.2. Konstrukce zvýšených prahů a ostrůvků:.....	3
	E.1.3. Konstrukce parkovacích stání:.....	4
	E.1.4. Konstrukce sjezdů:.....	4
F)	REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE.....	5
	F.1. VÝPOČET NÁVRHOVÝCH PARAMETRŮ VSAKOVACÍCH OBJEKTŮ DLE ČSN 75 9010 .....	5
	F.1.1. ODVODŇOVANÁ PLOCHA .....	5
	F.1.2. VSAKOVACÍ PLOCHA .....	5
	F.1.3. RETENČNÍ OBJEM VSAKOVACÍHO ZAŘÍZENÍ.....	6
	F.1.4. DOBA PRÁZDNĚNÍ VSAKOVACÍHO ZAŘÍZENÍ.....	6
	F.1.5. VÝPOČET NÁVRHOVÝCH PRVKŮ .....	6
	F.1.6. NÁVRH VSAKOVACÍCH ZAŘÍZENÍ.....	7
G)	NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU .....	7
H)	ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU .....	8
I)	VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ.....	9
J)	PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ PRŮŘEZU .....	9
K)	ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENÍŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE .....	9

## A) IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU

<b>Název stavby:</b>	Výstavba místní komunikace a veřejného osvětlení „U Skály“ v Budiměřicích
<b>Stavebník (objednatel):</b>	Obec Budiměřice Budiměřice 7 288 02 Nymburk Tel: +420 325 546 080 e-mail: obec@budimerice.cz
<b>Vypracovala:</b>	Jana Pavelková Oškobrh 7 289 06 Opolany tel.: +420 739 719 776 e-mail: projekce@atlas.cz
<b>Odpovědný projektant:</b>	Ing. Ondřej Pavelka Oškobrh 7 289 06 Opolany v seznamu ČKAIT veden pod číslem 0013394
<b>Katastrální území:</b>	Budiměřice [615404]
<b>Kraj:</b>	středočeský
<b>Místo stavby:</b>	na pozemku parc. č. 131/23, 131/54, 149/82, 149/225, 334/1
<b>Stupeň PD:</b>	dokumentace ke společnému územnímu a stavebnímu řízení (DUR+DSP)
<b>Způsob provádění stavby:</b>	Dodavatelsky – bude vypsáno výběrové řízení
<b>Datum a místo vypracování:</b>	leden 2021, Oškobrh 7, 289 06 Opolany

**B) STRUČNÝ TECHICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ**

Projektová dokumentace se zabývá výstavbou místní komunikace – obytné zóny na p.č. 131/23, 131/54, 149/82, 149/225, 334/1 v obci Budiměřice. Stavba se nachází v jihovýchodní části obce na stávající orné půdě. Výstavbou místní komunikace – obytné zóny bude zabezpečena obsluha nově vznikající rodinné zástavby. Rozsah výstavby je patrný z jednotlivých příloh projektové dokumentace. Stavba je v souladu se schváleným územním plánem obce Budiměřice.

**C) VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI**

Pro vypracování projektové dokumentace bylo zpracováno polohopisné zaměření v systému S-JTSK a výškopisné zaměření v systému Bpv zpracované firmou předané zastupitelstvem obce Budiměřice.

Před zahájením projektových prací byl zpracován Hydrogeologický posudek a inženýrskogeologické posouzení základové půdy pro výstavbu komunikace zpracované Geologickou službou s.r.o. z 02/2020. Posudky byly zohledněny a výsledky zpracovány do projektové dokumentace.

**D) VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY**

Výstavba místní komunikace a zpevněných ploch zlepší a zajistí dopravní obslužnost zájmového území. Dále je nutné zvážit stav veškerých inženýrských sítí v zamezení pozdějšího zásahu do nově vybudovaných komunikací a zpevněných ploch.

**E) NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ**

Celková délka výstavby činí 239,347 m (komunikace 220,197 m + obratiště 19,15 m – vnější poloměr 11,00 m). Nově navržená komunikace navazuje na stávající místní komunikaci v obci a je navržena jako obousměrná komunikace o dvou jízdnicích pruzích š. 2,75 m v režimu obytné zóny – Komunikace je umístěna v již existující obytné zóně. V trase komunikace jsou pro dodržování rychlosti navrženy zpomalovací prvky (zpomalovací práh, šikany, zvýšené ostrůvky). Komunikace budou ukončeny betonovými obrubníky 150/250/1000 mm, které budou uloženy v betonovém loži C<sub>20/25</sub> XF1. Na tyto obrubníky dále navazuje nezpevněná krajnice ze štěrkodrti š. 0,50 m – krajnice musí být dostatečně zhutněna pro bezproblémový odtok dešťových vod do navržených průlehu a vsakovací rýhy.

Z důvodu intenzity dopravy ≤500 vozidel/24 h v obou směrech není navržen chodník v souladu s ČSN 73 6110 odst. 10.1.2.2.

V rámci výstavby komunikace bude provedeno vysazení 15 ks nových stromů – Lípa malolistá /Tilia cordata-OK 12-14 cm.

Parkovací a odstavné plochy jsou navrženy z odlišného krytu (betonová vegetační dlažba) o celkovém počtu 8-mi míst. Rozměry jednotlivých stání vychází z ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy. Od komunikace budou stání oddělena betonovými obrubníky 150/150/1000 mm.

Součástí návrhu zpevněných ploch je jejich odvodnění. Pro odvedení dešťových vod byla navržena kombinace průlehu a vsakovací rýhy. Vsakovací rýha musí být opláštěna speciální netkanou textilií – NTRF z porézních a hydrofobních vláken s velkým povrchem (0,6 m<sup>2</sup>/g). Materiál vodopropustný, ropné látky zachycující sorpcí na povrchu. Atestováno pro zachyt ropných látek z vodního prostředí.

Návrh vychází z hydrogeologického posudku zpracovaného firmou Geologická služba s.r.o. výpočet je uveden níže v PD.

Detailní uspořádání prostoru místní komunikace je patrné z výkresu č. D.1.2 Situace stavby. Příčný sklon je projektován jako jednostranný se základním sklonem 2,5 %. Bližší rozmístění příčných a podélných sklonů uvádí samostatný výkres D.1.3 Podélný profil stavby.

**Konstrukce zpevněných ploch je provedena dle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací.**

#### E.1.1. Konstrukce komunikací:

- ❖ návrhová rychlost: 20 km/h
- ❖ návrhové období: 25 let
- ❖ návrhová úroveň porušení: D1
- ❖ třída dopravního zatížení: V
- ❖ typ podloží vozovky: PIII

**Dopravního zatížení vybrané návrhové úrovně:**

TNV <sub>1</sub> (TNV/24 h)	TNV <sub>k</sub> (TNV/24 h)	TNV <sub>cd</sub> (mil. TNV)	N <sub>cd</sub> (mil. 10 t náprav)
90	100	0,46	0,16

**Konstrukce vozovky dle TP 170 – katalogový list – D1-D-3**

① Betonová dlažba – šedá	200/165	80 mm	ČSN 73 6131
② Ložná vrstva	DK <sub>4/8</sub>	40 mm	ČSN 73 6126-1
③ Mechanicky zp. kamenivo	MZK <sub>0/32</sub>	200 mm	ČSN 73 6126-1
④ Štěrkodrt'	ŠDA	200 mm	ČSN 73 6126-1
<b>Celkem</b>		<b>520 mm</b>	

Dle TP 170 se při pomalé (nižší než 50 km/h) a zastavující dopravě dopravní zatížení zdvojnásobuje. Účinek této dopravy má zvýšený vliv na porušování vozovek. Komunikace budou ukončeny betonovými obrubníky 150/250/1000 mm, které budou uloženy v betonovém loži C<sub>20/25</sub> XF1. Dále na obrubníky bude navazovat krajnice tl. 150 mm ze štěrkodrti fr. 0-32 š. 0,50 m – její rozmístění je patrné z výkresu D.1.2 Situace stavby.

#### E.1.2. Konstrukce zvýšených prahů a ostrůvků:

- ❖ návrhová rychlost: 20 km/h
- ❖ návrhové období: 25 let
- ❖ návrhová úroveň porušení: D1
- ❖ třída dopravního zatížení: V
- ❖ typ podloží vozovky: PIII

**Dopravního zatížení vybrané návrhové úrovně:**

TNV <sub>1</sub> (TNV/24h)	TNV <sub>k</sub> (TNV/24h)	TNV <sub>cd</sub> (mil. TNV)	N <sub>cd</sub> (mil. 10 t náprav)
90	100	0,46	0,16

**Konstrukce vozovky dle TP 170 – katalogový list – D1-D-3**

① Kamenná dlažba – Kostka šedá	10/10	100 mm	ČSN 73 6131
② Ložná vrstva	DK <sub>4/8</sub>	40 mm	ČSN 73 6126-1
③ Mechanicky zp. kamenivo	MZK <sub>0/32</sub>	200 mm	ČSN 73 6126-1
④ Štěrkodrt'	ŠDA	260 mm	ČSN 73 6126-1
<b>Celkem</b>		<b>600 mm</b>	

Výše uvedená konstrukce není navržena dle TP 170 jedná se o zesílenou konstrukci D1-D-3. Nájezdy ke zpomalovacím prahům budou provedeny z kamenné dlažby v barvě červenošedá. Zpomalovací práh bude od komunikace oddělen betonovými obrubníky 100/250/1000 mm, které budou uloženy v betonovém loži C<sub>20/25</sub> XF1. Zvýšené ostrůvky z důvodu bezpečnosti budou ukončeny nájezdovými obrubníky 500/300/300 mm, které se používají ke středovému ostrovu okružních křižovatek a budou uloženy do betonového lože C<sub>20/25</sub> XF1.

### E.1.3. Konstrukce parkovacích stání:

- ❖ návrhová rychlost: ---
- ❖ návrhové období: 25 let
- ❖ návrhová úroveň porušení: D1
- ❖ třída dopravního zatížení: VI
- ❖ typ podloží vozovky: PIII

#### Dopravního zatížení vybrané návrhové úrovně:

TNV <sub>1</sub> (TNV/24h)	TNV <sub>k</sub> (TNV/24h)	TNV <sub>cd</sub> (tis. TNV)	N <sub>cd</sub> (tis. 10 t náprav)
15	15	70	25

### Konstrukce vozovky dle TP 170 – katalogový list – D1-D-3

① Vegetační bet. dlažba – šedá	200/200	80 mm	ČSN 73 6131
② Ložná vrstva	DK <sub>4/8</sub>	40 mm	ČSN 73 6126-1
③ Mechanicky zp. kamenivo	MZK <sub>0/32</sub>	150 mm	ČSN 73 6126-1
④ Štěrkodrt'	ŠDA	230 mm	ČSN 73 6126-1
<b>Celkem</b>		<b>500 mm</b>	

Výše uvedená konstrukce není navržena dle TP 170 jedná se o zesílenou konstrukci D1-D-3. Parkovací stání a komunikace budou odděleny 150/150/1000 mm, které budou uloženy v betonovém loži C<sub>20/25</sub> XF1 a osazeny s převýšením +20 mm nad přilehlou komunikací.

### E.1.4. Konstrukce sjezdů:

- ❖ návrhová rychlost: ---
- ❖ období: 25 let
- ❖ návrhová úroveň porušení: D1
- ❖ třída dopravního zatížení: VI
- ❖ typ podloží vozovky: PIII

#### Dopravního zatížení vybrané návrhové úrovně:

TNV <sub>1</sub> (TNV/24h)	TNV <sub>k</sub> (TNV/24h)	TNV <sub>cd</sub> (tis. TNV)	N <sub>cd</sub> (tis. 10 t náprav)
15	15	70	25

**Konstrukce vozovky dle TP 170 – katalogový list – D1-D-3****Konstrukce vozovky dle TP 170 – katalogový list – D2-D-2**

① Betonová dlažba – hnědá	200/100	80 mm	ČSN 73 6131
② Ložná vrstva	DK <sub>4/8</sub>	40 mm	ČSN 73 6126-1
③ Mechanicky zp. kamenivo	MZK <sub>0/32</sub>	150 mm	ČSN 73 6126-1
④ Štěrkodrt'	ŠDA	180 mm	ČSN 73 6126-1
<b>Celkem</b>		<b>450 mm</b>	

Výše uvedená konstrukce není navržena dle TP 170 jedná se o zesílenou konstrukci D1-D-3. Sjezdy a komunikace budou odděleny 150/150/1000 mm, které budou uloženy v betonovém loži C<sub>20/25</sub> XF1 a osazeny s převýšením +20 mm nad přilehlou komunikací.

**F) REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE**

Během výstavby se nepředpokládá zastižení hladiny spodní vody dle posudku se hladina podzemní vody nachází v hloubce  $\geq 5,0$  m. Povrchové odvodnění zpevněných ploch a komunikací je zajištěno podélnými a příčnými sklonů vyspádovanými k navrženým průlehům a vsakovací rýze. Při výpočtu bylo uvažováno s koeficientem vsaku  $2 \cdot 10^{-4}$  (dle hydrogeologického posudku). Dno vsakovací rýhy je nutné umístit v hloubce 1,50 – 1,70 m pod terénem viz výkresová část PD. Z důvodu podélného sklonu komunikace je nutné vytvořit v průlehu zahrazovací hrázky š. 1,0 m – viz výkresové PD. Příčné a podélné sklonů jsou patrné z výkresové dokumentace. Je nutné, aby byl dodržen minimální výsledný sklon 0,5 % jako dostatečný odtok povrchových vod.

**F.1.Výpočet návrhových parametrů vsakovacích objektů dle ČSN 75 9010**

Výpočet vsakovacích objektů je proveden dle ČSN 75 9010 – Vsakovací zařízení srážkových vod.

**F.1.1. Odvodňovaná plocha**

$$A_{red} = \sum_{i=1}^n A_i \cdot \psi_i$$

kde je

$A_i$  – půdorysný průmět odvodňované plochy určitého druhu, v m<sup>2</sup>

$\psi_i$  – součinitel odtoku srážkových povrchových vod pro odvodňovanou určitý druhu

$n$  – počet odvodňovaných ploch určitého druhu

**F.1.2. Vsakovací plocha**

$$A_{vsak} = L \cdot b' = L \cdot \left( \frac{h_{vz}}{2} + b \right)$$

kde je

$L$  – délka podzemního prostoru, v m

$b$  – šířka podzemního prostoru, v m

$b'$  – šířka vsakovací plochy podzemního prostoru, v m  
 $h_{vz}$  – výška propustných stěn, v m

### F.1.3. Retenční objem vsakovacího zařízení

$$V_{vz} = \frac{h_d}{1000} \cdot (A_{red} + A_{vz}) - \frac{1}{f} \cdot k_v \cdot A_{vsak} \cdot t_c \cdot 60$$

kde je

$h_d$  – návrhový úhrn srážek podle přílohy A normy ČSN 75 9010 s odpovídající dobou trvání  $t_c$  a stanovenou periodicitou dle ČSN 75 9010, v mm

$A_{red}$  – redukovaný půdorysný průmět odvodňované plochy, v m<sup>2</sup>

$f$  – součinitel bezpečnosti vsaku dle ČSN 75 9010

$k_v$  – koeficient vsaku, v m·s<sup>-1</sup>

$A_{vsak}$  – vsakovací plocha vsakovacího zařízení, v m<sup>2</sup>

$A_{vz}$  – plocha hladiny vsakovacího zařízení (jen u povrchových vsakovacích zařízení), v m<sup>2</sup>

$t_c$  – doba trvání srážky určité periodicity dle přílohy A ČSN 75 9010 nebo přesnějších místě platných hydrologických údajů ‰

### F.1.4. Doba prázdnění vsakovacího zařízení

$$T_{pr} = \frac{V_{vz}}{Q_{vsak}}$$

kde je

$V_{vz}$  – největší vypočtený retenční objem (návrhový objem) vsakovacího zařízení, v m<sup>3</sup>

$Q_{vsak}$  – vsakovací odtok, v m<sup>3</sup>·s<sup>-1</sup>

### F.1.5. Výpočet návrhových prvků

Rozsah	Kryt	A	A <sub>red</sub>	p	k <sub>v</sub>	A <sub>vsak</sub>	V <sub>vz</sub>	T <sub>pr</sub>
0,00 – 29,48 m	dlažba s písk. spárami zatravnovací dlažba	225 m <sup>2</sup> ---	135 m <sup>2</sup> ---	0,1 rok <sup>-1</sup> ---	2·10 <sup>-4</sup> ---	7,8 m <sup>2</sup>	2,5 m <sup>3</sup>	0,9 hod
29,48 – 220,197 m + obratiště	dlažba s písk. spárami zatravnovací dlažba	1550 m <sup>2</sup> 100 m <sup>2</sup>	930 m <sup>2</sup> 30 m <sup>2</sup>	0,1 rok <sup>-1</sup> 0,1 rok <sup>-1</sup>	2·10 <sup>-4</sup> 2·10 <sup>-4</sup>	55,3 m <sup>2</sup>	17,7m <sup>3</sup>	0,9 hod

A – půdorysný průmět odvodňované plochy určitého druhu, v m<sup>2</sup>

A<sub>red</sub> – redukovaný půdorysný průmět odvodňované plochy, v m<sup>2</sup>

p – návrhová periodičita srážek, v rok<sup>-1</sup>

k<sub>v</sub> – koeficient vsaku, v m·s<sup>-1</sup>

$A_{vsak}$  – vsakovací plocha vsakovacího zařízení, v m<sup>2</sup>

$V_{vz}$  – retenční objem vsakovacího zařízení, v m<sup>3</sup>

$T_{pr}$  – doba prázdnění vsakovacího zařízení, v hod

#### F.1.6. Návrh vsakovacích zařízení

Název	Rozsah	Technologie	$A_{nav}$	$V_{nav}$	RŠ
Průleh I	0,00 – 29,48 m	DK fr.32-63	15,2 m <sup>2</sup>	3,5 m <sup>3</sup>	1 ks
Průleh II	29,48 – 220,197 m + obratiště	DK fr.32-63	135,9 m <sup>2</sup>	31,7 m <sup>3</sup>	5 ks
<b>celkem</b>	---	---	<b>151,1 m<sup>2</sup></b>	<b>35,2 m<sup>3</sup></b>	<b>6 ks</b>

$A_{nav}$  – návrhový půdorysný průmět odvodňované plochy, v m<sup>2</sup>

$V_{nav}$  – návrhový retenční objem vsakovacího zařízení, v m<sup>3</sup>

RŠ – počet kontrolních prefabrikovaných šachet DN1000

Vsakovací objekty je nutné umístit mimo ochranná pásma veškerých inženýrských sítí po jejich přesném vytyčení, v případě kolize je nutné kontaktovat projektanta.

#### G) NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU

Stávající dopravní značení bude vhodně doplněno – dopravní značení je patrné z výkresové dokumentace. Styková křižovatka na vjezdu donově budované komunikace je navržena s předností zprava. V případech, kdy bude nutné přeložení, bude se postupovat dle technických podmínek Ministerstva dopravy TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích.

Na pozemních komunikacích se smějí užívat jen značky uvedené ve vyhlášce č. 294/2015 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Tvary symbolů značek se nesmějí měnit. To neplatí pro značky se symboly, které mohou být obráceny a se symboly, číslicemi apod., které se uvádějí jen jako vzory.

Nejmenší vodorovná vzdálenost bližšího okraje svislé značky, dopravního zařízení včetně jejich nosné konstrukce od vnějšího okraje zpevněné části krajnice, případně od vozovky (u pozemní komunikace bez zpevněné části krajnice), je 0,50 m; největší vzdálenost je 2,00 m. Ve výjimečných případech je možno v obci (na pozemní komunikaci bez krajnice) nejmenší vzdálenost snížit na 0,30 m.

Spodní okraj nejnižše umístěné standardní stálé značky (včetně dodatkové tabulky) je nejméně 1,20 m nad úrovní vozovky.

Spodní okraj velkoplošné značky je nejméně 1,50 m nad úrovní vozovky.

V místě, kde je v odůvodněném případě nutno značku umístit do průchozího prostoru pro pěší, je spodní okraj nejnižše umístěné značky (včetně dodatkové tabulky) ve výšce nejméně 2,20 m.

V místě, kde je v odůvodněném případě nutno umístit značku do průjezdního prostoru pro cyklisty, je spodní okraj nejnižše umístěné značky (včetně dodatkové tabulky) ve výšce 2,50 m nad úrovní

stezky pro cyklisty nebo stezky pro cyklisty a chodce.

Spodní okraj nejnižší umístěné značky může být nejvýše 2,70 m nad úrovní vozovky, stezky nebo terénu.

### **Přechodné dopravní značení**

Celková uzavírka místních komunikací není nutná, stavba bude prováděna etapovitě a musí být zajištěn nepřetržitý přístup IZS ke každé nemovitosti v průběhu provádění stavebních prací.

Přechodné dopravní značení bude respektovat TP 66 Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích.

Přechodné dopravní opatření bude umístěno vždy v místech právě prováděných úseků stavby. Návrh dopravního značení bude odsouhlasen Policií ČR.

Před zahájením stavebních prací si vybraný zhotovitel v dostatečném předstihu zažádá o zvláštní užívání komunikace a o stanovení přechodné úpravy provozu.

### **H) ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU**

Před započítím zemních a bouracích prací je nutné zajistit (vybraná zhotovitelská firma) vytyčení veškerých stávajících inženýrských sítí a rozvodů dotčených orgánů.

Veškeré zemní a bourací práce, které budou prováděny v blízkosti podzemních inženýrských sítí, rozvodů a kořenových systémů musí být prováděny po předchozím přesném vytyčení tras sítí jejich správcí s velkou opatrností nejlépe ručně. V projektové dokumentaci jsou sítě zakresleny orientačně.

Při realizaci musí být dodrženy požadované odstupy jednotlivých inženýrských sítí od realizované stavby, specifikace dle ČSN 73 6005.

Zhutnění pláň vozovky, zpevněných a ostatních ploch je nutné provádět za optimálních klimatických podmínek. Při zhutnění pláň je nutné dodržet minimální hodnoty modulu přetvárnosti  $E_{def,2}$ . Modul přetvárnosti je nutné ověřit statickou zatěžovací zkouškou dle ČSN 72 1006 popř. projektant doporučuje provést zkoušku CBR (stavebník byl informován). Zemní pláň musí být provedena v předepsaných příčných a podélných sklonech, musí mít funkční odvodnění a musí mít hladký, rovný a homogenní povrch, který vyhovuje požadavkům rovnosti.

V případě, že po demolici stávajících konstrukčních vrstev budou v aktivní zóně zastíženy nevhodné materiály (zemina, atd...), které nesplňují požadavky ČSN 73 6133, musí se provést jejich úprava nebo odstranění a nahrazení jiným vhodným materiálem.

Dle inženýrskogeologického posouzení základové půdy z 02/2020 s v místě budoucí aktivní zóny vyskytují zeminy s označením F4CS – jíl písčité tuto zeminu je nutné upravit vhodným pojivem a promísením do hl. 0,50 m. Návrh úpravy je nutné provádět za ideálních klimatických podmínek a budoucí pláň vozovky musí být v co nejkratším možném termínu ochráněna konstrukčními vrstvami vozovky. Návrh bude proveden v dalším stupni PD.

V místech nově budovaných rýh pro inženýrské sítě, vybouraných nebo zrušených uličních vpustech, šachet, hrnků a dalších je třeba věnovat maximální pozornost zásypu výše uvedených

položek, aby bylo provedeno zhutnění na požadované hodnoty.

Navržené konstrukční souvrství bude provedeno v souladu s příslušnými ČSN, TP a jinými závaznými předpisy.

#### **I) VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ**

Projektant nenavrhuje technologická zařízení během stavby, ani po jejím dokončení. Taková zařízení nejsou v této úrovni náročnosti stavby nutné a investor ani správce komunikace je nevyžaduje.

#### **J) PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ PRŮŘEZU**

Konstrukce pozemních komunikací a zpevněných ploch vychází ze vzorových skladeb definovaných technickými předpisy schválenými Ministerstvem dopravy, nejsou tak provedeny žádné dodatečné statické posudky. Nejsou současně navrženy žádné náročné konstrukce, které by takové posouzení vyžadovaly. Projektant při návrhu konstrukcí uvažuje s modulem přetvárnosti podloží  $E_{def,2}$  stanovený na povrchu podkladní vrstvy min. hodnoty 45 nebo 30 MPa. V případě, že bude zjištěna jiná hodnota nebo budou v podloží vozovky zjištěny nevhodné zeminy je tuto skutečnost nutné konzultovat s projektantem.

#### **K) ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENÍŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE**

Neřeší se – stavba je navržena bez komunikací pro pěší. V případě návštěvy osoby těžce tělesně nebo jinak postižené je předpoklad parkování této osoby na soukromých pozemcích. U místní komunikace se nenachází žádné cílové objekty pro tyto osoby.