

101

D

OBJEDNATEL	BRNĚNSKÉ KOMUNIKACE a.s. RENNESKÁ TŘ. 787/1a, 639 00 BRNO - ŠTÝŘICE	
------------	---	---

ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	ING. IVO FISCHER	 PROJEKČNÍ A INŽENÝRSKÁ KANCELÁŘ VODNÍ 13, 602 00 BRNO		
VYPRACOVAL	ING. JAKUB VOLNÝ			
KONTROLOVAL	ING. JACEK WENDRINSKI			
OKRES:	BRNO - MĚSTO		KRAJ:	JIHOMORAVSKÝ
KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ: ŽIDENICE				
NÁZEV AKCE: VĚSTONICKÁ - OPRAVA KOMUNIKACE A CHODNÍKŮ ÚSEK ČEJKOVICKÁ - PÁLAVSKÉ NÁMĚSTÍ			DATUM	LEDEN 2025
			FORMÁT	A4
			MĚŘÍTKO	-
			STUPEŇ	PDPS
			Č. ZAKÁZKY	2565-01
NÁZEV OBJEKTU: 101 OPRAVA KOMUNIKACÍ			ARCHIVNÍ Č.	2565-01
NÁZEV PŘÍLOHY: TECHNICKÁ ZPRÁVA			Č. SOUPRAVY	Č. PŘÍLOHY
				1

a) Identifikační údaje

Název stavby: **Věstonická – oprava komunikace a chodníků.
Úsek Čejkovická – Pálavské náměstí**

Název objektu: **SO 101 Oprava komunikací**

Území stavby: Brno-město, kraj Jihomoravský

Katastrální území: Židenice [611115]

Objednatel/stavebník: Brněnské komunikace a.s.
Renneská třída 787/1a
639 00 Brno - Štýřice
IČ 607 330 98

Stupeň dokumentace: Dokumentace pro provádění stavby (**PDPS**)

Zpracovatel: Viapont, s.r.o.
Vodní 13, 602 00 Brno
IČ 469 95 447

Hlavní inženýr projektu: Ing. Ivo Fischer ČKAIT 1003822

b) Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

Předmětná dokumentace řeší opravu stávající místní komunikace ul. Věstonická v úseku Čejkovická – Pálavské náměstí. V rámci opravy dojde k obnově asfaltových vrstev vozovky, výměně stávajících betonových obrubníků lemuujících komunikaci, rekonstrukci stávajících zastávek MHD včetně nástupišť a navazujících chodníků. V zastávkových zálivech bude provedena kompletní výměna stávající vozovky za novou betonovou. Bude provedena výšková úprava přístřešků pro cestující, přístřešek pro cestující v zastávce Mutěnická směrem Pálavské náměstí bude přesunut do nové polohy. V křižovatkových úsecích budou opraveny i části navazujících komunikací. Dle požadavku PČR a B-kom bude upravena dispozice napojení ul. Bořetické na Věstonickou v km 0,585 tak, aby se zmenšila jeho šířka a zajistilo se tím bezpečné místo pro přecházení. Úprava si vyžádá i posun uliční vpusti.

Dále budou opraveny všechny stávající sjezdy z Věstonické ulice. V celé délce bude rekonstruován stávající chodník po pravé straně. Mezi tímto chodníkem a komunikací bude obnoven stávající travnatý pás. Budou zachovány všechny přechody pro chodce i místa pro přecházení, kromě místa pro přecházení v km 0,570 to bude zrušeno.

Systém odvodnění povrchové vody z vozovky zůstane zachovaný stávajícími uličními vpustmi a stávající dešťovou kanalizací. Pouze v místech autobusových zálivů, kde je sklon vozovky směrem k nástupní hraně budou stávající vpusti vybourány a nahrazeny šterbinovým žlabem podél nástupní hrany.

Stavbou nebudou dotčeny stávající IS, Kromě rekonstrukce UV a jejich přípojek. Budování nových IS se nepředpokládá.

Na závěr bude provedena obnova vodorovného dopravního značení.

Celá stavba se nachází na pozemcích investora, města Brna.

Tento stavební objekt zahrnuje opravu povrchu samotné Věstonické ulice a navazujících křižovatkových úseků, včetně rekonstrukce zastávkových zálivů. Objekt zahrnuje rovněž výměnu všech silničních obrubníků a nových obrubníků podél nástupních hran zastávkových zálivů. Technické řešení zastávky, zálivu, nástupiště bude dle požadavků a standardů DPMB.

- nástupní hrana bude tvořena kaselským obrubníkem s výškou 160mm
- tvar a rozměry zálivů zůstanou zachovány (Mutěnická směr Pálavské nám. s délkou nástupní hrany 20m+2*1m přechodový obrubník, ostatní zastávky 18m+2*1m přechodový obrubník), s jednotnou šířkou 3,0m
- celá nástupní hrana bude v přímé
- u zálivů, kde je příčný sklon vozovky směrem k nástupní hraně, bude doplněn šterbinový žlab v celé délce nástupní hrany.
- barva VDZ bude bílá

Podél obrubníků na Věstonické ulici je v současné době osazena přídlažba, ta se v rámci opravy komunikace odstraní a již se nebude obnovovat.

Součástí parkovacích stání podél vozovky bude i pás z betonových zatravnovacích tvárnic šířky 0,45-0,50m v místech za obrubníkem v travnatém páse. Usnadňující vystupování ze zaparkovaného vozidla směrem do travnatého pásu.

V rámci stavby budou rovněž vyměněny všechny stávající uliční vpusti ve vozovce včetně jejich přípojek. Přípojky UV17, UV18, UV19 zůstanou stávající. Uliční vpusti budou vzor Brno, bez sifonu. Přípojky budou z KT DN150 bez obetonování, jelikož se nacházejí v travnatém páse. Pokud bude část přípojky pod vozovkou, obetonuje se.

Začátek úpravy je u místa pro přecházení blízko Pálavského náměstí, konec pak u křižovatky s ulicí Čejkovickou. Délka trasy je cca 790 m. Průběh směrového řešení plně respektuje stávající trasu místní komunikace ul. Věstonická a přilehlých komunikací.

Výškové řešení je přizpůsobeno stávajícímu stavu s ohledem na odvodnění povrchu. Výškové řešení je provedeno tak, aby byly všechny zpevněné plochy řádně odvodněny. Na začátku i na konci úpravy se výškově připojuje niveleta na současný stav.

Základní návrhová rychlost pro tuto stavbu je 50 km/h.

Tvary křižovatek, poloměry a šířky jednotlivých jízdních pruhů jsou zachovány původní.

Stávající místní komunikace ul. Věstonická má jízdní pruh široký 3,25m a vodící proužek 0,25m. Po obou stranách je zřízen parkovací pruh šířky 2 m. Ostatní komunikace se šířkově přizpůsobují komunikacím, na které se napojují. V místech zastávkových zálivů je parkovací pruh pouze na odvrácené straně. Šířka zastávkového zálivu je 3 m.

Příčné uspořádání komunikace v intravilánu:

Jízdní pruhy	2x 3,25 m = 6,50 m
Vodící proužek	2x 0,25 m = 0,50 m
Parkovací pruh	2x 2,00 m = 4,00 m
Bezpečnostní odstup	2x 0,50 m = 1,00 m
Volná šířka	12,00 m

Rozšíření vozovky ve směrových obloucích je dodrženo stávající.

Po opravě vozovky budou zachovány stávající příčné sklony. V místech zastávek, kde budujeme kompletní novou vozovku bude příčný sklon zálivu 2 %.

c) Vyhodnocení průzkumů a podkladů

Podkladem pro zpracování projektové dokumentace, poskytnutým objednatelem, jsou níže uvedené průzkumy a jejich závěry:

- Geodetické zaměření (Bkom, 03/2024)
- Diagnostika vozovky a návrh opravy (Silniční vývoj a laboratoř, s.r.o. 12/2023)
- Diagnostika chodníků (Silniční vývoj a laboratoř, s.r.o. 4/2024)
- Diagnostika stávajících UV (Bkom)
- Podklady o stávajících přístřešcích (EUROAWK)
- Projekt nových kabelů DPMB „Nové kabely ul. Žarošická a Věstonická“
- Rešerše IS v prostoru stavby (Viapont s.r.o. 07/2024)

d) Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby

Na tento objekt přímo navazuje objekt 102 Oprava chodníků v prostoru zastávek MHD a SO 103 Oprava chodníků.

V prostoru stavby se nachází množství stávajících inženýrských sítí. IS jsou zakresleny v koordinační situaci. V rámci stavby budou vyměněny všechny stávající uliční vpusti ve vozovce včetně jejich přípojek. Dále se upraví dvě přípojky pro napojení šterbinových žlabů. V prostoru stavby se nachází stávající kanalizační a vodovodní poklopy, hydranty. Pokud bude potřeba, provede se jejich výšková rektifikace. Zásah do dalších IS se nepředpokládá.

Dle požadavku DpmB je nutná koordinace opravy Věstonické s projektem „DPMB, a.s. – Nové kabely ul. Žarošická a Věstonická“ – průběh těchto kabelů je zakreslen v koordinační situaci.

Rozsah inženýrských sítí je patrný z výkresové přílohy C.2 Koordinační situační výkres.

e) Návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů

Stávající zpevněné plochy

Na stávajících asfaltových plochách byl proveden diagnostický průzkum pro zjištění mocnosti vozovkových vrstev a stanovení návrhu opravy (Silniční vývoj a laboratoř, s.r.o. 12/2023):

Návrh opravy:

Je navržena obnova hutnějších asfaltových vrstev, lokální sanace vrstvy SC. Detailněji viz projekt diagnostiky vozovky.

Technologický postup:

- Frézování/odstranění vrstev do hloubky 150 mm s odvozem materiálu pro jeho další využití
- Očištění povrchu
- Odborná kontrola stavu povrchu po frézování a upřesnění ploch k lokálním sanacím
- Lokální sanace podkladní vrstvy SC v místech jejího rozpadu či absence: Odstranění stávajících porušených či nestmelených vrstev v tl. min. 150 mm, řádné dohutnění podkladu a pokládka podkladní vrstvy stmelené cementem SC 0/32; C8/10; tl. 150 mm podle ČSN 73 6124-1 a ČSN EN 14227-1; odhad rozsahu lokálních oprav cca 20 – 40 % plochy
- Pokládka podkladní vrstvy z asfaltového betonu pro podkladní vrstvy ACP 16+ tl. 50 mm podle ČSN EN 13108-1 a ČSN 73 6121 a TKP Kap. 7
- Spojovací postřík z kationaktivní asfaltové emulze určené pro spojovací postříky v množství zbytkového asfaltu 0,3 kg/m²
- Pokládka ložní vrstvy z asfaltového betonu pro ložní vrstvy ACL 16+ tl. 60 mm podle ČSN EN 13108-1 a ČSN 73 6121 a TKP Kap. 7
- Spojovací postřík z kationaktivní asfaltové emulze určené pro spojovací postříky v množství zbytkového asfaltu 0,3 kg/m²
- Pokládka obrusné vrstvy z SMA 11 tl. 40 mm podle ČSN EN 13108-1 (-5) a ČSN 73 6121 a TKP Kap. 7.

Konstrukce asfaltové vozovky je navržena ve složení:

asfaltový koberec mastixový modifikovaný	SMA 11S	40 mm
s posypem předobaleným kamenivem fr. 2/4		1.50 kg/m ²
spojovací postřík modif. kation.em.	PS-CP	0.3 kg/m ²
asfaltový beton pro ložnou vrstvu modif.	ACL 16+	60 mm
spojovací postřík modif. kation.em.	PS-CP	0.3 kg/m ²
asfaltový beton pro podkladní vrstvy modif.	ACP 16+	50 mm
<u>spojovací postřík modif. kation.em.</u>	<u>PS-CP</u>	<u>0.60 kg/m²</u>
celkem min		150 mm

Lokální sanace podkladní vrstvy SC v místech jejího rozpadu či absence, směs z kameniva stmelená cementem SC 0/32, C8/10 v tl. 150 mm, předpoklad 20-40% plochy.

V prostoru rekonstrukce stávajících UV bude potřebné doplnit v minimálním rozsahu celou kci vozovky.

Konstrukce asfaltové vozovky je navržena ve složení:

asfaltový koberec mastixový modifikovaný	SMA 11S	40 mm
s posypem předobaleným kamenivem fr. 2/4		1.50 kg/m ²
spojovací postřík modif. kation.em.	PS-CP	0.3 kg/m ²
asfaltový beton pro ložnou vrstvu modif.	ACL 16+	60 mm
spojovací postřík modif. kation.em.	PS-CP	0.3 kg/m ²
asfaltový beton pro podkladní vrstvy modif.	ACP 16+	50 mm
směs z kameniva stmelená cementem	SC 0/32, C8/10	150 mm
<u>šterkodrt' fr. 0/32</u>	<u>ŠDA min.</u>	<u>200 mm</u>
celkem min		500 mm

V prostoru nové zastávky MHD bude provedena nová konstrukce vozovky s cementobetonovou deskou tloušťky 0,22 m v celé délce nástupní hrany. Dle požadavku B-kom střediska správy komunikací, cementobetonový kryt u zastávek MHD protažen až do náběhových klínů, tak aby jeho minimální šířka byla 0,5m. Vzdálenost příčných spár zůstane v celé délce 3,0m. Tloušťka konstrukce vozovky min. 600 mm.

Konstrukce betonové vozovky v prostoru zastávky MHD je navržena ve složení:

CB deska s rozptýlenou výztuží (s kompozitovými vlákny + KARI síť 8/150-8/150 nepropustná fólie – infiltrační vrstva směs z kameniva stmelená cementem šterkodrt' fr. 0/32	CB II SC 0/32, C8/10 ŠD min.	220 mm 180 mm 200 mm
celkem min		600 mm

Minimální únosnost pláně pod betonovou vozovkou $E_{\text{def},2} = \text{min. } 80 \text{ MPa}$.

CB deska bude vyztužena a opatřena příčnými spárami po cca 3 m. Tyto spáry budou patřičně ošetřeny. Stejně tak jako spáry na rozhraních stávající a nové vozovky na začátku úpravy budou prořezány a zality trvale plastickým tmelem. Povrch cementobetonového krytu bude upraven taženou jutovinou tak, aby byly zabezpečené jeho normové protismykové vlastnosti.

Spáry

Typ 1: podélná spára mezi CB deskou a asfaltovou vozovkou, podélná spára mezi šterbinovým žlabem a CB deskou a podélná spára mezi šterbinovým žlabem a obrubníkem.

Typ 2: příčná spára mezi CB deskou a asfaltovou vozovkou.

Spáry se opatří poddajnou vložkou z hobry máčené v asfaltu nebo extrudovaného polystyrenu. Šířka vložky je u podélných spár 10 mm, u příčných 20 mm. Vložka se aplikuje na celou výšku CB desky na zaříznutou svislou pracovní spáru. Horní část spáry se zalije pružnou asfaltovou zálivkou.

Typ 3: podélná spára mezi CB deskou a obrubníkem.

Spáry se opatří poddajnou vložkou z hobry máčené v asfaltu nebo extrudovaného polystyrenu. Šířka vložky je 10 mm. Vložka se aplikuje na celou výšku CB desky na zaříznutou svislou pracovní spáru. Horní část spáry se zalije pružnou asfaltovou zálivkou.

Typ 5: smršťovací spáry v CB desce kolmo k okraji vozovky, budou prořezány ve vzdálenosti 4 m do hloubky 70 mm, v šířce 3 mm (nejpozději do 48 hodin po betonáži).

Bezprostředně po prořezání bude ze spár odstraněn kal a budou provedena opatření proti vniknutí nečistot. Horní část spáry bude rozšířena do hloubky 25 mm na šířku 8 mm. Vzniklá komůrka bude opatřena penetračním nátěrem podle požadavků dodavatele následné zálivky. Na dno komůrky se vtlačí těsnící provazec a zalije pružnou zálivkou za horka podle ČSN EN 14188-1.

Výztuž

CB deska bude vyztužena trny v místě smršťovacích spár. Do spár se osadí kluzné trny ve vzdálenosti 0,25 m do hloubky 0,11 m pod povrch desky rovnoběžně s podélnou osou jízdního pruhu (Ø 25 mm, délka trnů 0,50 m).

Při obou površích bude deska vyztužena KARI sítí KY-50, s oky 150/8–150/8, z oceli B500B, s přesahem stykování min. 0,45 m a krytím min. 50 mm. V místě smršťovacích spár musí být síť přerušena.

Detaily výztuže a úpravy jednotlivých typů spár jsou vyznačené v příloze č. 4 Vzorové příčné řezy.

Asfaltové vrstvy budou vyrobeny ze směsí se zvýšenou odolností proti tvorbě trvalých deformací. Postřiky jsou uváděny v množství zbytkového pojiva. Specifikace pojiv bude určena podle ročního období, ve kterém se budou pokládat asfaltové vrstvy.

V místech napojení stávajících a nových asfaltových vrstev budou provedeny podélné odskoky v jednotlivých vrstvách řezanou spárou. Po odfrézování bude pro ošetření pracovních spár použita asfaltová zálivka dle TKP 21, typ N2 dle ČSN EN 1488-1.

V případě neúnosného podloží se provede výměna podloží v tl. 0,4 m – ŠD fr. 0-63.

Zatravnovací dlažba tl. 60 mm v travnatém páse bude uložena ve vrstvě šterkopísku tl. 150 mm fr. 0/16.

Jedná se o stavbu v intravilánu, tudíž všechny zpevněné plochy jsou lemovány betonovými obrubníky. Všechny stávající silniční obrubníky se vybourají a nahradí se novými. Nové silničními obrubníky budou betonové 250/150 výšky 0,12 m nad úrovní vozovky. V místech přechodu pro chodce a místech určených pro přecházení vozovky budou osazeny nájezdové obrubníky 150/150 výšky 0,02 m nad vozovkou.

Nástupní hrana zastávky MHD bude z bezbariérových obrub tzv. Kasselských s výškou 0,16 m nad vozovkou. Za tímto obrubníkem v šířce 0,30 m bude kontrastní pás z hladké antracitové dlažby 10/20/6.

Detailní skladba vozovek viz příloha Vzorové příčné řezy.

f) Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace

Je zachován stávající systém odvodnění. Odvodnění povrchové vody z komunikací je řešeno podélným a příčným sklonem vozovky do uličních vpustí, respektive šterbinových žlabů u zastávek MHD a dále do stávající dešťové kanalizace.

V rámci stavby budou rovněž vyměněny všechny stávající uliční vpusti ve vozovce včetně jejich přípojek. Přípojky UV17, UV18, UV19 zůstanou stávající. Uliční vpusti budou vzor Brno, bez sifonu. Přípojky budou z KT DN150 bez obetonování, jelikož se nacházejí v travnatém páse. Pokud bude část přípojky pod vozovkou, obetonuje se. Přípojky UV, které budou zrušeny bez náhrady budou zaslepeny.

Šterbinový žlab výšky 500 mm a šířky 400/450 mm bude bez vnitřního spádu s přerušovanou šterbinou bude osazen v celé délce nástupní hrany na zastávce Mutěnická směr Pálavské náměstí v délce 20m a na zastávce Bořetická směr Pálavské náměstí v délce 18m. V nejnižším místě bude osazen vpustový kus, na začátku žlabu bude čistící kus. Třída zatížení min. D400. Sestava vpusti pod vpustovým kusem je znázorněna ve vzorovém příčném řezu.

Odvodnění podpovrchové vody v místě zastávek je řešeno příčným a podélným sklonem pláň do podélných drenáží. Drenáže DN100 budou při sklonu přes 1% uloženy do ŠP

lože tl. 50 mm fr. 0/22, při sklonu 0.5-1% uložené do podkladního betonu tloušťky 50 mm. Obsyp a zásyp drenáže bude z HK fr. 8/16. Rýha drenáže bude široká 0,5m, obalena geotextílií. Drenáže budou zaústěny do vpustových kusů žlabu. Základní příčný sklon pláně je navržen 3 %.

Materiály použité do zemního tělesa musí splňovat parametry podle platných ČSN a TKP, především ČSN 733050 Zemní práce, ČSN 736133 Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací, ČSN 721006 Kontrola hutnění zemin a sypanin, TKP a ZTKP staveb pozemních komunikací. Dosypávka zemních krajnic bude z ŠD fr. 0-32.

Zvláštní pozornost je potřeba věnovat odvodnění výkopu v každé etapě jejich budování, aby nedocházelo k infiltrování povrchové vody do podloží s následným snižováním stability pláně. Při kontrolních zkouškách hutnění pláně je nutné dosáhnout požadované Edef2.

Na stávajícím travnatém páse bude provedena sejmutí drnu 100 mm, znovu ohumusování v tl. 100 mm a osetí. Na osetých plochách uvažujeme 12-ti měsíční údržbu. 6x posečení, odplevelení a zálivka. Po této době budou plochy předány společnosti Brněnské komunikace.

Stavba nezasahuje do žádného ochranného pásma vodního zdroje.

V průběhu výstavby nesmí docházet k nadměrnému znečišťování povrchových vod a ohrožování kvality podzemních vod.

g) Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku

V opravovaném úseku se nachází svislé i vodorovné dopravní značení. Po opravě vozovky se až na výjimky předpokládá plné obnovení původního vodorovného značení. Svislé značení zůstane zachováno, pokud se v průběhu stavby bude muset některé značení odstranit, po dokončení se vrátí do původní polohy. Zejména žlutý vodící práh + značky Z5b u obou přechodů pro chodce. SDZ budou provedeny v reflexní úpravě min. R1, z ocelového pozinkovaného plechu FeZn. Sloupky FeZn průměr 60 mm.

Při výjezdu z ulice Révové se směrem na Pálavské náměstí prodlouží značení V13 na úkor parkovacích stání z důvodu zajištění řádného rozhledu. V prostoru stávajících míst pro přecházení bude přerušeno VDZ V13

Po prověření rozhledových poměrů v křižovatkových úsecích byly aktualizovány počty parkovacích stání. Došlo k nárustu cca o 7 parkovacích míst. Rozhledy jsou zakresleny v příloze situace dopravního značení.

Vodorovné dopravní značení

Po opravě komunikací bude potřebné na komunikacích doplnit nové vodorovné značení. Na komunikacích budou vyznačeny jednotlivé jízdní pruhy, přechody pro chodce, místa pro přecházení, parkovací pruhy, dopravní stíny, označení zastávky MHD, dopravních stínů apod.

Vodorovné značení bylo provedeno v barvě a do tří měsíců bude na náklady stavby obnoveno plastem s výjimkou stínů V13 (u těch stačí provedení v barvě).

Návrh dopravního značení v duchu platného zákona 361/2000 Sb. a Vyhlášky MDS č. 294/2015 Sb. a platných technických podmínek bude projednán s Policií ČR. Definitivní návrh bude schválen v dostatečném předstihu před uvedením stavby do provozu – po vyjádření P ČR stanoví místní úpravu dopravního značení odbor dopravy.

Během výstavby bude doprava vedena provizorním dopravním značením. Předpokládá se výstavba s částečnou uzavírkou po polovinách s rozdělením na 4 pracovní úseky.

h) Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu

Dle požadavku DpmB je nutná koordinace opravy Věstonické s projektem „DPMB, a.s. – Nové kabely ul. Žarošická a Věstonická“ – průběh těchto kabelů je zakreslen v koordinační situaci.

Před vlastním zahájením zemních prací je zhotovitel stavby povinen ověřit podzemní vedení sítí technické infrastruktury a požádat jednotlivé správce těchto inženýrských sítí o jejich vytyčení. Případné změny projektu vzniklé v průběhu výstavby budou konzultovány se zpracovatelem projektové dokumentace a odsouhlaseny investorem. Zhotovitel stavby zpracuje časový harmonogram provádění stavebních prací, který si nechá odsouhlasit investorem stavby.

Předpokládaný průběh stavby, jeho zahájení a dokončení bude blíže specifikováno po vysoutěžení zhotovitele stavby.

Uvedení do provozu je možno provádět postupně po dokončení a předání jednotlivých stavebních objektů jejich správcům.

Přístup na staveniště bude zajištěn ze stávajících komunikací.

Pro bezpečné užívání nových komunikací bude v zimním období potřeba zajišťovat odstraňování nánosů sněhu. Toto opatření bude v kompetenci vlastníka nebo správce místních komunikací.

i) Vazba na případné technologické vybavení

Technologické vybavení se nevyskytuje.

j) Přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů

U staveb pozemních komunikací není řešeno.

k) Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se staveništěm osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

V rámci stavby je řešena i pěší doprava pomocí chodníků. Navržené úpravy jsou v souladu s požadavky Vyhlášky o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb č. 398/2009 Sb.

Popis chodníků a bezbariérových úprav řeší detailněji SO 102.