INVESTOR:	(1) PARDUBICKÝ KRAJ, KOMENSKÉHO NÁM. 125, 532 11 PARDUBICE		Royal HaskoningDHV Sokolovská 100/94 Praha 8, rhdhv.cz tel. 236 080 555 email: dhvcr@rhdhv.com
STUPEŇ PD:	**PDPS - DOKUMENTACE PRO PROVÁDĚNÍ STAVBY**		
VEDOUCÍ PROJEKTU:	ING. M. JONÁŠ	ARCHIV. Č. CA 1745	
STAVEB.ČÁST:	SO 101 - POZEMNÍ KOMUNIKACE, VĚTEV A		ZPRACOVATEL DOKUMENTACE: HaskoningDHV Czech Republic Kancelář: Černopolní 39, Brno tel. 545 425 230
ZODP. PROJEKTANT:	ING. V. STARÝ		
VYPRACOVAL:	ING. M. JONÁŠ		
NÁZEV STAVBY:	III/312 27 DOLNÍ MORAVA, PRODLOUŽENÍ A ZOKRUHOVÁNÍ SILNICE, ETAPA 1	FORMÁT: 11xA4 MĚŘÍTKO: -	DATUM: 3/2019
VÝKRES:	**TECHNICKÁ ZPRÁVA**	Č. PARÉ:	Č. VÝKRESU: B.101.1

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVEBNÍHO OBJEKTU

Název stavby: **III/312 27 Dolní Morava, prodloužení a zokruhování silnice, Etapa 1**

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

Datum: **3/2019**

Stavební objekt:

SO 101 Pozemní komunikace, Větev A

Investor stavebního objektu:

(1) Pardubický kraj, Komenského nám. 125, 532 11 Pardubice

Příloha:

B 101.1 Technická zpráva

Projektant:	HaskoningDHV CZ, Černopolní 39, 603 00 Brno
Zodpovědný projektant:	Ing. Václav Starý, tel. 545 425 237, vaclav.stary@dhv.com
Projektanti:	Ing. Michal Jonáš, tel. 545 425 233, michal.jonas@dhv.com

2 STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Stavební objekt řeší přestavbu stávající místní komunikace v délce 1,071 74 km na průjezdný úsek silnice III/312 27 v kategorii **MO2 7,0/30**. Komunikace označena Větev A.

Začátek Větve A je ve stykové křižovatce se stávající silnicí III/312 77 mezi parkovišti u dolní stanice lanové dráhy „U Slona“, konec za stávajícím založením stykové křižovatky pod hotelem Vista. Komunikace je vedena ve stopě stávající místní komunikace šířky 4,5 m, výškově bez větších úprav, směrově je provedeno rozšíření na jednu nebo druhou stranu dle potřeby a konkrétních prostorových možností s ohledem na minimalizaci nákladů.

Nová vozovka je navržena základní šířky 6 m se zvýšenými obrubami. V úseku 0,026 – 0,745 je doplněna o chodník šířky 3 m v přidruženém dopravním prostoru, odpovídá tak kategorii MO2 10,0/30. Chodník je řešeno SO 111. V obloucích je navrženo rozšíření vozovky s ohledem na jejich poloměr.

Výškové řešení kopíruje stávající stav, kdy v úseku km 0,065–0,368 je silnice vedena v maximálním možném sklonu 12 %.

Příčný sklon silnice vychází ze stávajícího řešení, tedy jednostranného sklonu 2,5 % směrem od svahu. V oblouku ve staničení km 0,085– 0,180 je navrženo jeho překlopení (i oproti stávajícímu stavu) na dostředný příčný sklon 4%.

Vozovka je navržena s krytem z asfaltobetonu. Konstrukce původní vozovky vyhovuje návrhovému zatížení navržené silnice, bude tak v maximální možné míře využito. Nová konstrukce bude na původní napojena zazubením na původní nosné vrstvy vozovky. Obrusná vrstva (4 cm) a podkladní vrstva krytu (min. 6 cm) budou provedeny v celé ploše.

Silniční obruby jsou navrženy žulové OP6 a OP7. Odvodňovací linie bude provedena z žulových kostek drobných a voda svedena uličními vpustmi do dešťové kanalizace (SO 301). Na straně ke svahu bude proveden betonový žlab svedený do horských vpustí.

3 VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI

Pro stavbu byly použity následující podklady, všechny byly zohledněny:

- Vyhláška č. 146/2008Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací vč. Změny Z1
- ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na silničních komunikacích vč. Změny Z1
- ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy vč. Změny Z1
- ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení vč. Změn Z1–4
- ČSN 75 6101 Stokové sítě a kanalizační přípojky
- Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) ve znění pozdějších předpisů včetně příslušných prováděcích vyhlášek v platném znění
- Předpis č. 347/2009 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů včetně prováděcí vyhlášky k tomuto zákonu v platném znění
- Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů ČR č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích v platném znění
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj ČR č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
- Vyhláška č. 268/2009Sb. o technických požadavcích na stavby
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích (CDV Brno, 2. vydání)
- TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 148 Hutněné asf. vrstvy s asf. modifikovaným pryžovým granulátem z pneumatik
- TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací
- fotodokumentace
- vlastní průzkumy terénu.

4 VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Na objekt SO 101 bezprostředně navazuje SO 111 „Chodník na větvi A“. V křižovatkách se napojují objekty větve C (SO 103 vozovka a SO 112 chodník) a větev B (SO 102).

Dále opěrné zdi pro SO 101 řeší SO 201. Odvodnění dešťovou kanalizací SO 301. Veřejné osvětlení větve A je řešeno SO 401.

V souvislosti s větví A jsou řešeny přeložky sítí: Přeložky areálových kabelů jsou řešeny SO 432. Přeložka stožáru VN dle SO 411 je řešena smluvní dokumentací.

Vegetační úpravy jsou řešeny SO 801.

Návaznost na sousední SO 102 Větev B a SO 102 Větev C při etapizaci

Etapizace výstavby je předpokládána taková, že bude realizována první větev A (SO 101 a SO 111) a větve B a C se budou realizovány se zpožděním i několika let.

Větev B

Křižovatka větví A–B je navržena v místě, kde zárodek vedlejší větve byl v minulosti již proveden. Napojení tak bude provedeno bezprostředně pouze s přesahem živičných vrstev 1m do větve B, na kterém budou vyrovnány i drobné výškové rozdíly.

Větev C bude založena v dl. 1,5 m od okraje vozovky větve A a bude ukončena betonovými silničními obrubníky (1000/150-120/250) osazených s nášlapem min. 12 cm.

5 NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH

Prostorové řešení

Stavební objekt řeší přestavbu stávající místní komunikace v délce 1,071 74 km na průjezdný úsek silnice III/312 27 v kategorii **MO2 7,0/30**. Komunikace označena Větev A.

Začátek Větve A je ve stykové křižovatce se stávající silnicí III/312 77 mezi parkovišti u dolní stanice lanové dráhy „U Slona“, konec za stávajícím založením stykové křižovatky pod hotelem Vista. Komunikace je vedena ve stopě stávající místní komunikace šířky 4,5 m, výškově bez větších úprav, směrově je provedeno rozšíření na jednu nebo druhou stranu dle potřeby a konkrétních prostorových možností s ohledem na minimalizaci nákladů.

Nová vozovka je navržena základní šířky 6 m se zvýšenými obrubami. V úseku 0,026 – 0,745 je doplněna o chodník šířky 3 m v přidruženém dopravním prostoru, odpovídá tak kategorii MO2 10,0/30. Chodník je řešen SO 111. V obloucích je navrženo rozšíření vozovky s ohledem na jejich poloměr:

staničení oblouku	poloměr (m)	rozšíření jízdního pruhu (m)
KM 0,009 41 - 0,052 99	21	1,05
KM 0,084 27 - 0,186 97	180	0,35
KM 0,270 65 - 0,332 17	108	0,50
KM 0,649 32 - 0,716 55	130	0,60

Výškové řešení kopíruje stávající stav, kdy v úseku km 0,065–0,368 je silnice vedena v maximálním možném sklonu 12 %. Dále pokračuje v mírnějším sklonu 5–9 % až po křižovatku s větví C, kde ve staničení km 0,733 73 překovává horizont a klesá v 1 % až po křižovatku s větví B. Od lokálního minima ve st. km 1,011 pak zase stoupá v cca 6,08 %, nicméně etapa 1 větve A je ukončena v km 1,071 74.

Příčný sklon je navržen 3,0 % a vychází ze stávajícího řešení jednostranného sklonu 2,5 % směrem od svahu. Mírné zvýšení příčného spádu souvisí se změnou způsobu odvodnění, kdy oproti původnímu odvodnění na terén je nově komunikace odvodněna uličními vpustmi. Nepříznivá kombinace velkého podélného spádu a mírného spádu příčného vede k dlouhým spádnicím po zpevněné ploše vozovky.

V oblouku ve staničení km 0,085 – 0,180 je navrženo jeho překlopení (i oproti stávajícímu stavu) na dostředný příčný sklon 4%.

Technické provedení – vozovka

Stávající živičný kryt vozovky bude v celém úseku odfrézován o tloušťce 20 – 120 mm na výšku 100 mm pod navrženou niveletu. Stávající konstrukce vozovky budou plně vybourány v místech, kde nově bude zeleň nebo v místech, kde je nová niveleta snížena o více než 4 cm.

Nová vozovka je navržena s krytem z asfaltobetonu. Konstrukce původní vozovky vyhovuje návrhovému zatížení navržené silnice, bude tak v maximální možné míře využito.

Nová konstrukce bude na původní napojena zazubením na původní nosné vrstvy vozovky. Obrusná vrstva (4 cm) a podkladní vrstva krytu (min. 6 cm) budou provedeny v celé ploše.

Napojení nové plné konstrukce na stávající konstrukce bude provedeno zazubením s minimálním ložným přesahem min. 0,25 m. Podélné napojení na stávající stav bude na asfaltových vrstvách provedeno s ložným přesahem 0,50 m na každé vrstvě. Pracovní spára bude v obrusné vrstvě proříznuta a zapravena pružnou modifikovanou asfaltovou zálivkou za tepla.

Technické provedení – obruby a proužky

Vozovka bude upnuta v celé délce do kamenných obrub. Silniční obruby na rozhraní s chodníkem budou OP7 (2000-800/š.120/v.250) osazené s nášlapem +12 cm (součástí SO 111 Chodník A). Obruby na straně do otevřeného svahu budou OP6 (2000-800/š.150/v.250) s nášlapem +15 cm (SO 101). Stejně tak budou obruby OP6 +15 cm osazené v úseku KM 0,753 - 1,075 vpravo, kde k nim budou z vnější strany přisazeny žlabové tvarovky.

Kamenné obrubníky pro poloměry oblouků R=10 m a menší budou použity obloukové obrubníky o příslušném poloměru. U snížených hran budou kamenné obrubníky zapuštěny – u sjezdů na +5cm, u chodníků a u sjezdu st. km 0,187 na +3cm. V dalších 13 úsecích délky 10-15 m budou obruby směrem od svahu snížené na +3cm pro zajištění volného přetékání dešťové vody při vysokých spadech.

Obrubníky budou uložené do betonového lože C20/25 n XF3 s boční opěrou.

Na straně s odvodňovací linií bude proveden odvodňovací proužek ze 4 linií žulových kostek drobných (100/100/100) uložených do betonového lože C20/25 n XF3.

V úžlabích přilehlých svahů bude proveden zpevněný rigol tvořený betonovými tvarovkami žlabu se svislými bočními hranami orientačních rozměrů (330/670/250) uloženými do betonového lože C20/25 n XF3. Tyto budou v rámci SO 101 provedeny ve staničení KM 0,251 - 0,315 vlevo a KM 0,753 - 1,076 vpravo.

Technické provedení – betonové obruby

Úprava menších ploch u parkovišť u nástupní stanice LD „U Slona“ je rovněž zahrnuta do SO 101. Podél parkovišť budou použity běžné silniční betonové obruby se zkosenou hranou (1000/150-120/250) uložených do betonového lože C20/25 n XF3. V místech snížených obrub budou použity obruby nájezdové (1000/150/150) s přechodovými prefabrikáty dl. 1 m. Podél snížených obruby budou provedeny varovné pásy.

Skladby konstrukcí

(1) Plná konstrukce vozovky – dle D1-N-1IV

Asfaltový beton pro obr. vrstvy	ACO 11+ 50/70	40 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací asfaltový postřik	P	0,7 kg/m2	ČSN 73 61 29
Asfaltový beton pro podklad. vrst.	ACP 16+ 40/60	80 mm	ČSN EN 13108-1
Infiltrační postřik	P	1,5 kg/m2	ČSN 73 61 29
Kamenivo zpevněné cementem	SC C8/10	150 mm ▼ 80 MPa	ČSN 73 61 24-1
Štěrkodrť	ŠD 0/32	220 mm ▼ 45 MPa	ČSN 73 61 26-1
Celkem		490 mm	

(2) Částečná konstrukce vozovky

Asfaltový beton pro obr. vrstvy	ACO 11+ 50/70	40 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací asfaltový postřik	P	0,7 kg/m2	ČSN 73 61 29
Asfaltový beton pro podklad. vrst.	ACP 16+ 40/60	60-150 mm	ČSN EN 13108-1
Infiltrační postřik	P	1,5 kg/m2	ČSN 73 61 29
stávající konstrukce		*min. 400 mm*	
Celkem		min. 500 mm	

(3) Konstrukce parkoviště, vjezd

Asfaltový beton pro obr. vrstvy	ACO 11+ 50/70	40 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací asfaltový postřik	P	0,7 kg/m2	ČSN 73 61 29
Asfaltový beton pro podklad. vrst.	ACP 16+ 40/60	80 mm	ČSN EN 13108-1
Infiltrační postřik	P	1,5 kg/m2	ČSN 73 61 29
Kamenivo zpevněné cementem	SC C8/10	120 mm ▼ 80 MPa	ČSN 73 61 24-1
Štěrkodrť	ŠD 0/32	200 mm ▼ 45 MPa	ČSN 73 61 26-1
Celkem		440 mm	

Skrývka

Na pozemcích s půdami ZPF bude provedena skrývka humózních vrstev v mocnosti 0,1 m a podorniční v mocnosti 0,4 m. V rámci tohoto objektu bude tato provedena pro celou větev A.

Zemní pláň, sanace

Konstrukce komunikací bude provedena za předpokladu zhutnění pláně na předepsaný modul přetvárnosti E_{def}. Pro chodníky 30 MPa, pro pojížděné konstrukce 45 MPa. Dosažení této únosnosti na povrchu násypu je nutno ověřit zatěžovacími zkouškami. Míry zhutnění jsou předepsány u jednotlivých částí vrstev.

V případě že na pláni nebude dosaženo potřebné míry zhutnění, bude provedena sanace aktivní vrstvy komunikace jejím nahrazení štěrkodrtí fr. 0–300 v mocnosti dle potřeby (min. 300 mm). Na základě provedených sond se předpokládá, že toto bude třeba provést na cca 30 % plochy pláně.

Zemní pláň u navržených zpevněných ploch bude v příčném sklonu 3,0%. Odvodnění zemní pláně bude provedeno jejím protažením a vyústěním na terén; na straně svahu pak trativodem.

Svahy

Rozšíření komunikace si vyžádá úpravu zemního tělesa komunikace. Nové zářezové i násypové svahy jsou svahovány ve sklonu 1:2. Nové svahy komunikace budou ohumusovány a osety travním semenem, dle SO 801.

Odřezy svahů budou provedeny po lavicích šířky 2,5–3,5 m v příčném sklonu 3 % se svahy 2:1 do max. výšky 1,5 m. Pro dosyp svahů a náspy budou použity vytěžené zeminy, kde se předpokládá částečná potřeba zlepšení kvality zeminy promísením s vápnem (v rozpočtu

předpokládáno 65 % objemu zeminy). Poměr příměsi vápna bude ověřen statickou zatěžovací zkouškou.

Svodidlo

Ve staničení KM 0,038 - 0,160 L větve A bude na vnější straně oblouku nad opěrnou zdí osazeno svodidlo typu JSNH4/N2, úroveň zadržení N2, pracovní šířka W4. Ve směru jízdy v přilehlém pruhu bude náběh svodidla délky 4 m, v protisměru 2 m. Celková délka svodidla je 122 m.

5.1 Křižovatky

Křižovatky s parkovišti KM 0,01787 vlevo a 0,02265 vpravo

Jde o stávající křižovatky, které budou upravovány pouze minimálně v souvislosti s rozšířením hlavní komunikace za druhou z popisovaných křižovatek.

V obou případech budou upraveny poloměry severních nároží. Severní nároží západního parkoviště bude upraveno poloměrem R=3 m. Z části budou použity betonové obruby, v návaznosti na hlavní komunikaci pak kamenné OP6.

Severní nároží východní křižovatky bude zaobleno poloměrem R=5 m, který bude proveden z kamenné silniční obruby OP7.

5.2 Sjezd km 0,187 L

Ve staničení 0,187 vlevo větve A je navržen sjezd na parc. č. 5630.

Sjezd šířky 4,5 m bude proveden v délce 5 m v podélném sklonu 15 %. Bude proveden přes snížené obruby + 2cm na délce 14,5 m. Asfaltový povrch bude upnut do betonových silničních obrub (1000/150-120/250) uložených do betonového lože C20/25 n XF3 s boční opěrou s nášlapem +12 cm. Nárožní obruby budou zaobleny v poloměru 5 m.

Skladby konstrukcí

(3) Konstrukce parkoviště, vjezd

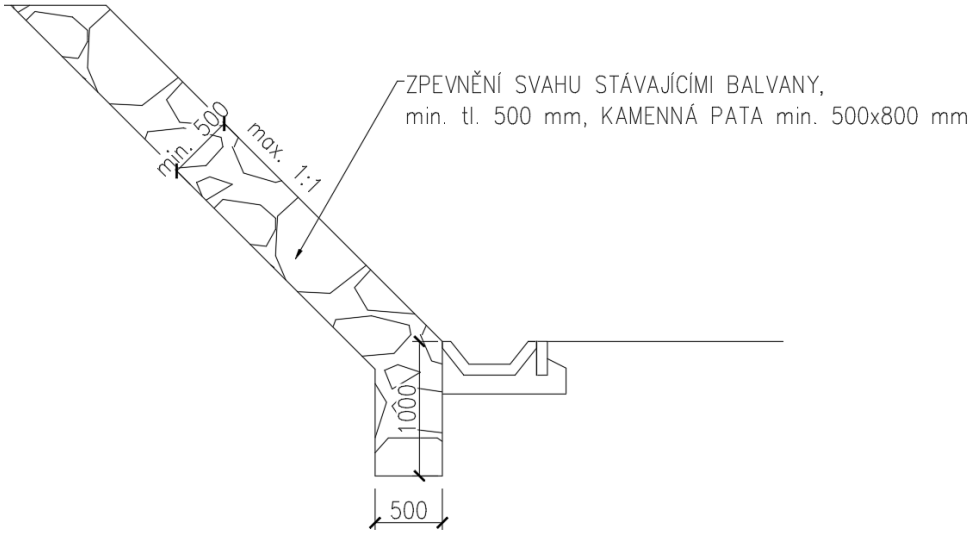
Asfaltový beton pro obr. vrstvy	ACO 11+ 50/70	40 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací asfaltový postřik	P	0,7 kg/m2	ČSN 73 61 29
Asfaltový beton pro podklad. vrst.	ACP 16+ 40/60	80 mm	ČSN EN 13108-1
Infiltrační postřik	P	1,5 kg/m2	ČSN 73 61 29
Kamenivo zpevněné cementem	SC C8/10	120 mm ▼ 80 MPa	ČSN 73 61 24-1
Štěrkodrť	ŠD 0/32	200 mm ▼ 45 MPa	ČSN 73 61 26-1
Celkem		440 mm	

Zemní pláň, sanace

Konstrukce komunikací bude provedena za předpokladu zhutnění pláně na předepsaný modul přetvárnosti E_{def}, pro pojížděné konstrukce 45 MPa. Dosažení této únosnosti na povrchu násypu je nutno ověřit zatěžovacími zkouškami. Míry zhutnění jsou předepsány u jednotlivých částí vrstev.

Zpevnění svahu u slona kamenným záhozem

Po odtěžení svahu bude vytvořena kamenná pata svahu s min. rozměry 500x1000 mm. Dále bude postupně vyskládána lícní strana svahu a zasypávána tak, aby výsledný sklon svahu nebyl větší než 1:1.



6 REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE

Odvodnění intravilánových částí komunikace je vyspádováním do uličních vpustí svedených do dešťové kanalizace. Uliční vpusti jsou ve vyšších spádech navrženy zdvojené. Uliční vpusti včetně přípojek jsou součástí SO 101.

Při návrhu odvodnění bylo zohledněno hydrogeologické posouzení lokality. V rámci HGP byl vyloučen návrh podzemních vsakovacích objektů. Vzhledem k náročným geologickým a svahovým poměrům je v průběhu jednotlivých tras komunikací navrženo nakládat se srážkovými vodami formou retence v podpovrchových objektech. Nicméně pro případ velmi vysokých srážkových úhrnů a potenciálních povodňových situací jsou na komunikaci navržena opatření k zamezení koncentrace vysokých průtoků podél převýšených obrub a jejímu nekontrolovanému rozlití v dolní části komunikace. Podél celé délky komunikace je navrženo celkem 13 úseků dl. 10–15 m se sníženou obrubou na 3 cm, přes které se bude v případě průtoku vyššího než 3 cm nekoncentrovaně přelévat přes obruby, za kterými je navrženo štěrkové pole šířky cca 2 m, tvořeného lomovým kamenem frakce 125–250 a mocnosti cca 500 cm pro zajištění lepšího rozptylu srážkové vody.

Běžné uliční vpusti budou osazeny litinovou mříží s rozměry mříže 50 x 50 cm, s třídou dopravního zatížení D400, umístěné do odvodňovacího proužku těsně k obrubě, mřížováním kolmo na směr jízdy. Nové uliční vpusti budou použity betonové uliční vpusti s kalovým prostorem bez sifonu. Přípojka z trubky z plastu DN 150 ve sklonu min. 2%, max. 40 %. Zdvojené uliční vpusti (UVD) budou osazeny dvěmi litinovými mřížemi s rozměry 50 x 50 cm, s třídou dopravního zatížení D400. Přípojka bude DN 200.

Na větvi A je celkem navrženo 29 uliční vpustí, z toho 14 zdvojených UVD.

Uliční vpust	Výška mříže
UVD1	659,87
UVD2	663,71
UVD3	664,82
UVD4	666,08
UVD5	667,24
UVD6	671,42
UV7	676,11
UVD8	679,61
UV9	683,80
UVD10	688,05
UV11	692,44
UVD12	696,82
UV13	699,69
UVD14	701,48
UV15	703,60

Uliční vpust	Výška mříže
UVD16	706,56
UV17	709,31
UVD18	711,63
UV19	713,96
UV20	716,13
UVD21	718,77
UV22	718,89
UV23	719,44
UV24	719,42
UV25	718,96
UV26	718,43
UV27	717,89
UV28	717,36
UVD29	716,80

Nepředpokládá se potřeba výškových úprav stávajících povrchových zařízení podzemních inženýrských sítí (šoupata, poklopy šachet, hydranty atd.).

Zemní pláň je odvodněna flexibilní trativodní trubkou PVC DN120 na betonovém loži. Trativody jsou zaústěny do uličních vpustí s kalovými koši nebo přes trativodní šachty přímo do kanalizace. Flexibilní trativodní trubka DN 120 bude uložena na betonovém loži se štěrkovým obsypem, do rýhy bude vložena separační geotextilie 200 g/m2.

Původní trativod DN 120 zachycující vodu ze svahu bude zrušen vč. šachet a vyústění. Trativod bude vykopán nebo zalit cementobetonovu směsí. V rámci stavby je navržen trativod nový. Bude proveden na rozhraní vozovka–chodník (KM 0,072 - 0,290 P, KM 0,387 - 0,752 P), nebo vozovka–svah (KM 0,790 - 1,041 P). Trativod bude rovněž proveden v úžlabí pláně v důsledku zářezu vodovky do svahu, KM 0,251 - 0,340 L.

V místě napojení větve A na stávající silnici III/312 27 bude zkapacitněna stávající liniový žlab náhradou za polymerový žlab DN 500 zátěžové třídy D 400 - ŽL1, dl. 8,5 m.

Horské vpusti

Povrchové vody ze svahů jsou zadrženy rigoly tvořenými betonovými tvarovkami žlabu se svislými bočními hranami orientačních rozměrů (330/670/250) uloženými do betonového lože C20/25 n XF3. Tyto budou podchyceny horskými vpustmi zaústěnými do dešťové kanalizace. Rigol podél vozovky i horskými vpusti vč. přípojek jsou součástí SO 101: celkem 4 HUV, HUV54 a HUV62–4. Rigoly umístěné za chodníkem vč. horských vpustí a přípojek jsou součástí SO 111.

V rámci SO 101 bude založena přípojka DN 200 k HUV61 dl. 3 m a zaslepena dočasně do doby výstavby Větve C (SO 103 a 112).

Jsou navrženy prefabrikované betonové horské vpusti 65/217/150 (např. PREFA HBV 65/217/150), opatřené z výroby prostupem DN 200 pro odtokové potrubí a ocelovými stupadly do šachet s polyethylenovým obalem dle DIN19555. Vpusť bude uložena na podkladní beton C16/20 tl. 100 mm, který bude proveden na štěrkopískovém podsypu tl. 150 mm. Vpusť bude opatřena prefabrikovaným betonovým vyrovnávacím prstencem výšky 200 mm (např. PREFA HBV 65/127/20). Vpusti, u kterých hrozí najetí vozidly, budou osazeny horskou vtokovou mříží – litina se žebry, dvojitá litinová mříž s rámem, únosnost C250, výšky 130 mm, okolo mříže bude provedena úprava vytvarováním z betonu C30/37 XC4, XF4, XA1 s napojením na navržený betonový žlab. Vpusti, u kterých nehrozí najetí vozidly, budou osazeny lité kompozitní rošty 44x44x50, uložené do kompozitního rámu z L-profilu 51x51/6 s pracnami pro zabetonování do úpravy kolem vpusti z betonu C30/37 XC4, XF4, XA1 s napojením na navržený betonový žlab. Hutněný zásyp kolem objektu bude proveden vhodnou zeminou.

Zkouška těsnosti

Na kompletně smontovaných kanalizačních potrubích bude provedena v souladu s ČSN zkouška těsnosti, o které vypracuje dodavatel zápis a protokol pro kolaudační řízení.

7 NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVIZORNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU

Úprava dopravního značení je řešena samostatným SO 131.

8 ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU

Zemní práce v ochranných pásmech inženýrských sítí a v blízkosti stromů se budou provádět ručně. **Před zahájením výkopových pracích musí být všechny inženýrské sítě geodeticky zaměřeny a vyznačeny.** Vyznačeny zůstanou po celou dobu stavby. V řešeném území se vyskytují inženýrské sítě, které jsou do výkresů zakresleny dle podkladů jejich správců. Na stavbě se však mohou vyskytovat i sítě, které ve výkresech zaznačeny nejsou (nefunkční vedení apod.), proto je potřeba si při výkopových pracích počínat zvláště obezřetně. Všechny odkryté sítě budou chráněny před jejich poškozením (např. podkopané sítě se podloží apod.). Před záhozem sítí bude přizvat zástupce správce sítě, který odsouhlasí zápisem do stavebního deníku jejich nepoškození.

Další zvláštní podmínky výstavby ani údržby nejsou navrženy.

8.1 Zajištění provozu investora

V rámci stavebního objektu SO 132 jsou v rozpočtu stavby vyčleněny finanční prostředky na provizorní dopravní značení po dobu výstavby.

8.2 Zajištění postupu výstavby

Stavba bude probíhat podle navržených Zásad organizace výstavby ZOV příloha E. Po celou dobu výstavby však bude zajištěn přístup k nemovitostem a občanské vybavenosti.

8.3 Rezervní chráničky

Řešeny v rámci SO veřejného osvětlení. Požadavky na koordinaci při pokládání rezervních chrániček jsou popsány v průvodní zprávě.

9 VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Není vazba na technologické vybavení.

10 PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ

Vzhledem k charakteru stavby nebylo potřeba provádět statické výpočty.

11 UŽÍVÁNÍ KOMUNIKACÍ OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Vozovka není určena k bezprostřednímu užívání těmito osobami.