

	Ing. Jan Rusňák – AGROBAU, Projektový ateliér zemědělských a dopravních staveb Husova ul. 3288/ 59, 430 03 Chomutov tel. 474 686 081, E-MAIL : agrobau@email.cz IČ 40262847, DIČ : CZ-6002061252			Zakázkové číslo 412/021912018	
	Objednatel Statutární město Chomutov			List číslo: 1	
Název stavby Stupeň dokumentace	„REKONSTRUKCE LÁVKY PŘES CHOMUTOVKU U TENISOVÝCH KURTŮ, CHOMUTOV“ Dokumentace pro společné povolení stavby			Počet listů 29	
				Datum	
				Leden 2019	
Název svazku SO 101 -KOMUNIKACE					
Archivní číslo	Pořad. číslo	Název	Počet A4		
			Text	Výkr.	
	D 1.1.1	TECHNICKÁ ZPRÁVA	13		
	Jméno	Podpis	Nahrazuje	Výtisk	
Vypracoval	Ing. Pavel Dvořák				
Zodp. projektant	Ing. Jan Rusňák		Doplňuje		
Kontroloval	DTTO				
Poznámka: Veškerá autorská práva jsou ve smyslu příslušných ustanovení Obchodního zákoníku vyhrazena zpracovateli projektové dokumentace.					

OBSAH

- 1. Identifikační údaje**
- 2. Stručný technický popis**
- 3. Přehled výchozích podkladů a průzkumů**
- 4. Vztahy poz. komunikace k ostatním objektům stavby**
- 5. Návrh zpevněných ploch**
- 6. Zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace**
- 7. Návrh dopravních značek, dopravních zařízení**
- 8. Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby**
- 9. Technologické vybavení**
- 10. Přehled výpočtů**
- 11. Zajištění přístupu a podmínek pro užívání stavby - veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností pohybu a orientace,**
 - 12. požární bezpečnost**

1. Identifikační údaje

REKONSTRUKCE LÁVKY U TENISOVÝCH KURTŮ, CHOMUTOV

b) stavebník nebo objednatel stavby, jeho sídlo nebo místo podnikání,

Statutární město Chomutov , Zborovská 4602, Chomutov 430 28

c) projektant nebo zhotovitel projektové dokumentace, jeho sídlo nebo místo podnikání, údaje o živnostenském oprávnění a autorizaci osob, IČ a jeho podzhotovitelé s identifikačními údaji.

Ing. Jan Rusňák – AGROBAU, Projektový ateliér zemědělských a dopravních staveb

Husova ul. 3288/ 59 , 430 03 Chomutov

tel. 474 686 081, E-MAIL : agrobau@email.cz

IČ 40262847, DIČ : CZ-6002 061252

Zodp. projektant- Ing. Jan Rusňák - AI - obor dopravní stavby , číslo autorizace 301042

2. Stručný technický popis

V rámci PD je navržena úprava stávajících komunikací přímo navazující na konstrukci lávky. Směrové uspořádání komunikací zůstává v původních trasách, pouze dojde k úpravě konstrukcí a nivelety tak, aby komunikace navázaly v souladu s vyhl. č. 398/2009 Sb. na pochůzí část mostovky bezbariérově a v podélných profilech v hodnotách do 8%. Chodníky jsou rozděleny na trasu "A" a trasu "B". Trasa A je vedena od staničení m 00 (v ose chodníku u tenis. kurtů) v podélném spádu 1% do staničení 1,5m poté jako samostatný nájezd do staničení 4,1m v podélném spádu 8% zde navazuje chodník bezbariérově na mostní konstrukci. Šířka chodníku v místě napojení činí 2m. Ve staničení m 22,6 navazuje lávka bezbariérově na trasu B, která je vedena pod úhlem 85° v podélném spádu 7% a ve staničení m 29,7 se v KÚ napojuje na ul. Bezručova. Šířka trasy B je 2m v místě napojení na most a 2,5m v místě KÚ

3. Přehled výchozích podkladů a průzkumů

Výčet podkladů a průzkumů použitých pro vypracování projektové dokumentace

a) dokumentace záměru k žádosti o vydání rozhodnutí o umístění stavby nebo k oznámení záměru pro získání územního souhlasu nebo rozhodnutí o změně stavby,

viz průvodní zpráva

b) regulační plány, územní plán, případně územně plánovací informace,

Plánovaná stavba není v rozporu s územ. plánem města Chomutova

c) mapové podklady, zaměření území a další geodetické podklady,

V zájmovém území bylo před zahájením projektových prací provedeno polohopisné a výškopisné zaměření geodetickou kanceláří Ing. Jana Sasová, Chomutov. Výstupy v podobě geodetických a katastrálních map a seznamu souřadnic zaměřeného bodového pole byly předány jako projekční podklad.

d) dopravní průzkum (studie, dopravní údaje),

vzhledem k charakteru stavby nebyly realizovány

e) geotechnický a hydrogeologický průzkum, základní korozní průzkum,

-pro úpravu chodníků není nutno.

f) diagnostický průzkum konstrukcí,

vzhledem k charakteru stavby nebyly realizovány

g) hydrometeorologické a hydrologické údaje, plavební podmínky, inundace, kvalita vody v recipientech,

Zájmové území se nachází v inundačním pásmu vodního toku. Průměrné roční srážky podle dlouhodobého sledování se pohybují okolo 500 mm (HMS).

h) klimatologické údaje (převládající směr větru, výskyt mlh a přízemních mrazů, extrémní teploty vzduchu, index mrazu, smogové oblasti),

Klimaticky spadá lokalita do dešťového stínu Krušných hor, který vyznívá směrem k východu a do výše položených částí Českého středohoří.

Průměrná roční teplota činí 7-8°C.

Σ teplot nad 10°C 2200-2500

Výškové pásmo (m n.m.)	Index mrazu I_m (°C) pro střední dobu návratu		
	4 (roky)	7 (roků)	10 (roků)
Nad 300 do 400	297	380	424

i) stavebně historický průzkum u stavby, která je kulturní památkou, je v památkové rezervaci nebo jev památkové zóně.

vzhledem k charakteru stavby nebyly realizovány

4. Vztahy poz. komunikace k ostatním objektům stavby

Stavba se skládá ze dvou objektů, které tvoří jeden ucelený soubor.

5. Návrh zpevněných ploch

Trasa A bude z důvodu výškové úpravy provedeno lokální odstranění původní konstrukce a nahrazeno novou konstrukcí s **krytem- ACO 11 –**

Trasa B bude provedeno odstranění původní konstrukce a nahrazeno novou konstrukcí s **krytem- ACO 11**

trasa A+B- Navržená konstrukční skladba vozovky dle TP 170 pro návrhovou úroveň porušení vozovky D-2, očekávaná třída dopravního zatížení VI.

Katalog. list D2-N -3 -VI **TL 300mm pro E_{def,2} 45 Mpa**
umožňuje pojezd -15 TNV/24hod

asfaltový beton ACO 11 (ABS II)	50mm	ČSN EN 13108-1
postřík spoj. z kationaktivní asfalt. emulze -PS,EA		(ČSN 736129)
R- mat	50mm	
Štěrkodrt'- ŠD _B	200mm	ČSN EN 13108-1 -

Obrubníky

OBRUBNÍK CHODNÍKOVÝ	100./8/25	betonový (80 mm) do bet. lože s opěrou
---------------------	-----------	--

Zelené plochy (pásy)

Tyto plochy budou ohumusovány tl.100 mm a zatravněny. Možno doplnit o vhodné keřovité dřeviny.

V místě napojení na původní konstrukce bude místo styku proříznuto a opatřeno asfaltovou zálivkou za horka!!

Zelené plochy (pásy)

Tyto plochy budou ohumusovány tl.100 mm a zatravněny. Možno doplnit o vhodné keřovité dřeviny

6. Zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace

8.2.3. Stavba neprodukuje splaškové vody. Produkce dešťových vod s ohledem na přirozené svedení do stáv. terénu a příkopů podél komunikací.

Vzhledem k tomu , že bude zasakováno místně, nebudou srážkové vody této lokality zatěžovat místní stávající odvodňovací systém.

7. Návrh dopravních značek, dopravních zařízení

Svislé a vodorovné dopravní značení:

– původní dopravní značení zůstává beze změny

8. Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby

Technologické postupy prací

Okraje všech vozovkových vrstev musí být zkoseny v předepsaném sklonu

Před pokládkou vrstev vozovky se kontroluje modul přetvárnosti statickou zatěžovací deskou podle ČSN 72 1006. Nejmenší přípustná hodnota modulu přetvárnosti z druhého zatěžovacího cyklu je pro:

- zemní pláň $E_{def,2} = 45 \text{ MPa}$,
- vrstva ze štěrkodrtě $E_{def,2} = 70 \text{ MPa}$,

Před pokládkou jednotlivých vrstev musí být předcházející vrstva vždy zaměřena geodetem stavby a převzata zástupcem TDI včetně všech protokolů o vykonaných zkouškách.

Rozprostírání

Po pláni smí jezdit jen technologická doprava a mechanismy bezprostředně související se zřizováním následné vrstvy a to pouze po nahrubo navrstvené části zhotovované vrstvy. Tuto dopravu je třeba rozložit stejnoměrně po celé šířce vrstvy, aby se zajistila neporušenost podkladu (vyjždění kolejí či jiné poškození). Po „nahrubování“ celistvého úseku bude vrstva dokončena načisto na projektovanou výšku (odlišný technologický postup je nutno projednat a odsouhlasit s geotechnikem a technickým dozorem stavby).

Nestmelené vrstvy budou rozprostírány ve dvou vrstvách finišery, nebo gradery.

Vrstvy se pokládají s takovým nadvýšením, aby po zhutnění tloušťka vrstvy odpovídala tloušťce projektové. Nadvýšení stanoví stavbyvedoucí na základě zkušebního hutnění.

Hutnění

Při rozprostírání směsi na celou šířku vozovky s oboustranným příčným sklonem se zahajuje hutnění od vnějších okrajů a postupuje se směrem ke středu vozovky.

Při stavbě vozovky s jednostranným příčným sklonem a v obloucích se válcuje vždy od níže položeného okraje a postupně v pruzích směrem k okraji výše položenému.

Při hutnění nutno postupovat tak, aby únosnost vrstvy a její zhutnění bylo co nejrovnoměrnější.

.

Ošetřování a ochrana povrchu

Pokládka se nesmí provádět při silném nebo dlouhotrvajícím dešti a při teplotách nižších než 0 °C.

Nejsou-li mezery mezi zrny na povrchu ŠD vyplněny, je nutno provést jejich vyplnění rozprostřením a zaválcováním vhodného kameniva, nebo lokální výměnu vrstvy.

Nestmelená vrstva musí být překryta navazující vrstvou v technologicky nejkratší možné době.

Údržba nestmelené vrstvy musí být až do doby jejího překrytí průběžná. Sestává se z opravy poškozených míst stejným materiálem, jeho urovnáním a zhutněním.

Pro ochranu povrchu před vysycháním a účinky nutné technologické dopravy se u ŠD provede asfaltový infiltrační postřik z kationaktivní emulze v množství 1,0 kg/m². Postřik nelze provádět na vlhký povrch bezprostředně po položení vrstvy. Pokud se vrstva ŠD překryje další vrstvou v technologicky dostatečně krátkém čase, postřik se nemusí provádět.

Před pokládkou asfaltových směsí je nutno povrch R-mat opatřit spojovacím postříkem podle ČSN 73 6129.

Přejímací zkoušky

Pro zajištění požadované kvality prací je třeba pečlivě provádět veškeré mezioperační kontroly v četnostech předepsaných v KZP stavby. V případě zjištění neshody se o dalším postupu dohodne zhotovitel se zástupcem investora.

Podrobný výčet požadovaných kontrolních zkoušek a jimi prokázaných hodnot je uveden v následujících tabulkách.

V rámci přejímacích zkoušek se zjišťují parametry ucelených částí konstrukce (jednotlivá konstrukční vrstva). Výsledky zkoušek musí charakterizovat kontrolovaný úsek a současně postihnout místa s případně nedostatečnou kvalitou zpracování. Proto rozsah přejímacích zkoušek a požadavky na dosažené hodnoty jsou totožné s požadavky na kontrolní zkoušky.

Parametr		Požadavek na podkladní vrstvu (není-li v projektové dokumentaci určeno jinak)					Četnost
		MZK	ŠV	ŠD	ŠP	MZ	
Tloušťka vrstvy h min [mm] ¹⁾	h _{průměrná}	0,9 h					po 100 m ⁸⁾
	h _{minimální}	0,8 h					
Nerovnost povrchu max [mm] ²⁾	podélná	30 ³⁾					Průběžně
	příčná	20					po 100 m
Odchylka od příčného sklonu max [%] ⁴⁾		±0,5	±1,0				po 100 m ⁸⁾
Míra zhutnění min [%] ⁵⁾		¹³⁾ 98	vizuálně ⁶⁾		¹³⁾ 97	¹³⁾ 97	min 1x denně 1x 1000m ² ⁹⁾ (1x1500m ² ⁹⁾) ¹⁰⁾
Zavibrování výplně ⁷⁾		-	+	-	-	-	1 x denně
Dodržení projektové výšky horních podkladních vrstev [mm] ¹⁴⁾	průměrně	±5					V příčných řezech po 40 m ⁸⁾
	maximálně	±20 (+10,-20) ¹¹⁾					
Modul přetvárnosti E _{def2} ČSN [1] [Mpa] ⁹⁾	při uložení na aktivní zóně z hrubozrnných zemin	¹³⁾ min. 120					1x 6000m ² (1x 12000m ²) ¹⁰⁾
	při uložení na aktivní zóně z jemnozrnných zemin	¹³⁾ min. 120	¹³⁾ min. 80	¹³⁾ min. 80	¹³⁾ ¹²⁾ min. 60	¹³⁾ min. 80	

¹⁾ Tloušťka vrstvy se měří sondami nebo nivelací.

²⁾ Rovnost povrchu v podélném směru se měří latí o délce 4 m a v příčném směru latí o délce 2 m v ose každého jízdního pruhu.

³⁾ Je-li vrstva MZK pokládána finišerem snižuje se hloubka nerovností na hodnotu max 20 mm.

⁴⁾ Odchylka od příčného sklonu se měří nivelací, lze použít i jiné vhodné zařízení; musí být vždy zajištěno dobré odvodnění povrchu.

⁵⁾ Míra zhutnění se stanoví Proktorovou zkouškou, metoda D podle ČSN 72 1015 [5]. Jako zkoušky mohou sloužit i jiné metody podle ČSN 72 1006 [1].

⁶⁾ Je-li možno provést Prostorovou modifikovanou zkoušku s prokazatelným výsledkem i u vrstvy ŠV nebo ŠD, lze i pro tyto technologie provádět kontrolu míry zhutnění.

⁷⁾ Zavibrování výplně se kontroluje vizuálně u vrstvy ŠV. Výplňový materiál nesmí vytvářet na povrchu vrstvy shluky.

⁸⁾ Je-li u staveb prováděných dle TKP měření prováděno geodeticky, a je-li na stavbu zpracována projektová dokumentace, měří se v profilech dle projektové dokumentace.

- Dodržení stanovených výšek však nejméně po 40 bm ve 3 bodech jízdního pásu u vícepruhových komunikací, příp. ve 3 bodech šířky vozovky u dvoupruhové komunikace, není-li stanoveno jinak.

- Tloušťka vrstvy v profilech dle proj. dok., jinak se měří v profilech po 100 bm v bodech šířkového profilu, vzdálených od sebe max. 5 m.

⁹⁾ Platí pro stavby prováděné dle TKP

¹⁰⁾ Při stejnorodém materiálu a stejné hutnící technologii

¹¹⁾ Platí pokud je u staveb prováděných dle TKP nestmelený podklad použit jako horní podkladní

- vrstva pod cementobetonový kryt
- 12) Prokázání není požadováno, pokud je na ní zřízena další podkladní vrstva bez pojiva, na které bude modul přetvárnosti zjišťován
- 13) - Pokud soubor zkoušek jedné vrstvy stavby nebo určitého hodnoceného úseku stavby obsahuje méně než 5 hodnot, musí všechny hodnoty dosáhnout nebo překročit stanovenou hodnotu.
 - Pokud soubor zkoušek jedné vrstvy stavby nebo určitého hodnoceného úseku stavby obsahuje 5 a více hodnot, potom žádná z jednotlivých hodnot modulu přetvárnosti nesmí být menší o více než 10% a žádná z jednotlivých hodnot zkoušek míry zhutnění nesmí být menší o více než 3% než je stanovená minimální hodnota. V tomto povoleném rozpětí (do – 10% modulu přetvárnosti a do - 3% hodnoty míry zhutnění) se však může pohybovat pouze 1 hodnota měření z pěti vedle sebe ležících zkušebních míst.
- 14) U staveb prováděných dle TKP platí pro všechny nestmelené podkladní vrstvy

Pokládka asfalt. vrstev

Asfaltové směsi se smí klást na ložní nebo podkladní vrstvu až po uplynutí technologické přestávky nutné k jejich konsolidaci. Pokládka na asfaltové vrstvy čerstvě položené je možná ihned po jejich ochlazení (doporučená teplota nižší než 40 °C), u podkladů stmelovaných cementem postačuje dosažení alespoň 80 % požadované pevnosti v tlaku.

Před zahájením pokládky musí být opraveny všechny trhliny a spáry, opravena všechna vadná místa podkladu, výtluky, vyrovnány nerovnosti větší než 20 mm a provedeny příp. změny příčného a podélného sklonu. Tyto práce je třeba provést jako samostatnou pracovní operaci tak, aby tloušťka následně prováděné asfaltové vrstvy nevybočila z mezí dovolených tloušťek pro příslušný druh směsi.

Styčné plochy dříve provedených asfaltových vrstev, obrubníků, žlábků, rigolů, dešťových vpustí apod. se opatří tlustou rovnoměrnou vrstvou asfaltového pojiva, těsnícím zálivkovým páskem nebo asfaltovou zálivkou.

Pro zajištění dokonalého spojení asfaltových vrstev s podkladem bude použit spojovací postřík.

Spojovací postřík se nemusí provádět před pokládkou vrstvy o tloušťce větší než 40 mm na čerstvě zhotovenou vrstvu z asfaltové směsi, nebo v jiných odůvodněných případech (např. chodníky).

Postříky je možno provádět při teplotě ovzduší nejméně +5°C za posledních 24 hod před postříkem.

Postříky se provádí na čistý a suchý (při použití emulzí i navlhlý) podklad vždy za vyloučeného provozu.

Pro spojovací postříky budou použity k tomu určené kationaktivní asfaltové emulze podle ČSN EN 13808 [18] nebo speciální asfaltová lepidla ověřená zkouškami. Dávkované množství postříku je závislé na textuře a mezerovitosti spodní vrstvy, množství pojiva na povrchu spodní vrstvy a na množství pojiva a mezerovitosti následně pokládané vrstvy.

Postřík musí být proveden rovnoměrně po celé ploše. Místa, na nichž se asfalt do 24 hod nevsákl, se posypou kamenivem do velikosti zrna 4 mm, a to v množství nezbytném k vázání přebytečného asfaltu. Nepřilnuté kamenivo se před pokládkou asfaltové směsi musí odstranit.

Pokud byl spojovací postřík proveden asfaltovou emulzí, provádí se pokládka s časovým odstupem od provedení postříku potřebným k vyštěpení emulze a po tuto dobu je nutno zabránit poježdění postříkané konstrukční vrstvy.

Asfaltové směsi nesmějí být pokládány za deště a je-li na podkladu souvislý vodní film, sníh nebo led. Obrusná a ložní vrstva může být kladena na suchý nebo mírně zavlhlý povrch. Minimální teploty vzduchu musí odpovídat hodnotám v následující tabulce :

Vrstva	Při pokládce (°C)	Za posledních 24 h (°C)
Podkladní	0	–
Ložní s nemodifikovaným pojivem	□3	–
Obrusná; ložní s modifikovaným pojivem	□5	□3
Obrusná do 30 mm; vrstvy PA	□10	□5

V průběhu pokládky a hutnění musí být prováděny předepsané mezioperační kontroly (viz příloha č.2) v potřebném rozsahu. Teplota směsi a tloušťka vrstvy se minimálně 1x za hodinu zaznamenává.

Druhy zkoušek asfaltové směsi dle ČSN 73 6121[1]

	Zkušební norma	Druh směsi			
		AC	BBTM	SMA	PA AKO
Základní zkoušky					
Obsah pojiva	ČSN EN 12697-1	☐	☐	☐	☐
Zrnitost	ČSN EN 12697-2				
Doplňkové zkoušky					
Mezerovitost směsi	ČSN EN 12697-8	☐	☐	☐	☐
Odolnost proti vzniku trvalých deformací ^{1) 2)}	ČSN EN 12697-22	ACO S, ☐ ACL S, ☐	–	SMA S, ☐	–
¹⁾ Nejedná se o kontrolní zkoušku v rámci systému řízení výroby na obalovně. Pro zkoušku je proveden odběr směsi na obalovně tak, aby výsledky zkoušek sloužily k dokladování při přejímacím řízení pro různé stavby za období výroby 15 000 t směsi. Pro zkoušku platí podmínky uvedené ve čtvrtém odstavci článku C.4 ČSN 73 6121.					
²⁾ Stanovuje se na vozovkách TDZ S a I; pro TDZ II se stanovuje v případě pomalé a zastavující dopravy při použití nemodifikovaného asfaltu. U směsi typu + se jedná do shromáždění dostatečného množství výsledků o informativní hodnoty.					

Četnosti zkoušek hotové vrstvy dle ČN 73 6121 [1]

Druh zkoušky	Minimální četnost
Mezerovitost vrstvy –nedestruktivně ¹⁾	1krát na 500 m ² , na hodnocený celek min. 2krát
Mezerovitost vrstvy – na vývrtech ¹⁾	1krát na 1 500 m ² , na hodnocený celek min. 2krát
Míra zhutnění – nedestruktivně ¹⁾	1krát na 500 m ² , na hodnocený celek min. 2krát
Míra zhutnění – na vývrtech ¹⁾	1krát na 1 500 m ² , na hodnocený celek min. 2krát
Tloušťka vrstvy	Z vývrtnu – 1krát na 1 500 m ² , na hodnocený celek min. 2krát. Lze stanovit i z rozdílů geodetického zaměření jednotlivých vrstev. Na plochách, kde nelze provést vývrty, se tloušťka vypočte z dodaného množství příslušné směsi, její objemové hmotnosti a velikosti položené plochy.
Spojení vrstev ²⁾	1krát na 1 500 m ² , na hodnocený celek min. 2krát

Protismykové vlastnosti ³⁾		Prokazují se v rozsahu stanoveném smlouvou u vzletových a přistávacích drah a pojezdových drah letišť, pokud nejsou opatřeny další povrchovou úpravou. U dálnic, rychlostních silnic a rychlostních místních komunikací v každém jízdním pruhu. U ostatních letištních ploch a pozemních komunikací se prokazují, pokud je toto měření včetně zkušebního postupu požadováno ve smlouvě.
Hodnota IRI		
Nerovnost povrchu	podélná	Měří se průběžně ve vzdálenosti 0,75 m od vodičího (dělicího) proužku ve směru jízdy (v pravé jízdní stopě) všech jízdních pruhů, u letištních provozních drah ve vzdálenosti 5 m od osového značení po obou stranách, u ostatních letištních ploch podle ustanovení ve smlouvě.
	příčná	U dálnic, rychlostních silnic, rychlostních místních komunikací v příčných řezech po 20 m, u ostatních komunikací v příčných řezech po 40 m nebo podle dokumentace stavby, u letištních drah v příčných řezech po 50 m.
Odchylky od projektových výšek		U letištních drah, dálnic, rychlostních silnic a rychlostních místních komunikací v příčných řezech po 10 m, ve vzdálenosti 25 m před a za mosty, na mostech a v místech překlápění jízdního pásu (v přechodnici) v příčných řezech po 5 m. U ostatních komunikací v příčných řezech po 40 m nebo podle dokumentace stavby.
Příčný sklon ⁴⁾		

¹⁾ Požadované parametry se stanovují na vývrtech; nedestruktivně lze stanovit parametry při pokládce vrstvy a po domluvě zhotovitele s objednatelem i při kontrolních zkouškách hotové vrstvy; u vozovek mostních objektů se provádí stanovení nedestruktivně.

²⁾ Pro tloušťky vrstvy větší jak 25 mm. Platí pro letištní plochy a vozovky TDZ III a vyšší.

³⁾ Měří se v celém úseku kontinuálně při rychlosti 60 km/hod a při použití stejné směsi v ohrubné vrstvě jednoho zhotovitele v jednom vybraném úseku stavby v celé škále rychlostí až do rychlosti 120 km/hod.

⁴⁾ Odchylka od příčného sklonu se měří nivelací; musí být vždy zajištěno dobré odvodnění povrchu. Je možno použít i jiné zařízení, poskytující shodné výsledky.

9. Technologické vybavení

Součástí uvedené stavby není technologické vybavení.

10. Přehled výpočtů

Vzhledem k tomu, že konstrukční skladby komunikací jsou navrženy dle TP 170 pro návrhovou úroveň porušení komunikace D2, nebylo nutno navržené konstrukce ověřovat výpočty.

11. Zajištění přístupu a podmínek pro užívání stavby - veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností pohybu a orientace,

- Obrubníky, které oddělují novou skladbu chodníku od terénu, jsou o 0,06m výše než chodník, tvoří tak přirozenou vodící linii pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Chodníky budou příčně vypádovány do 2%.
- Při výkopových pracích v blízkosti veřejných komunikací budou případné výkopy zajištěny ve výši 1100 mm pevnou ochrannou tyčí a ve výši 100-250 mm zárazkou pro slepeckou hůl. Zárazka bude sledovat půdorysný průmět výkopu, případně odsunout zárazku od hrany výkopu o max. 200 mm

12. požární bezpečnost (umožnění zásahu jednotek požární ochrany, únikové cesty pro osoby apod.),

Stručný popis koncepce požární bezpečnosti z hlediska předpokládaného stavebního řešení a způsobu využití stavby v souladu s § 41 vyhl. č. 246/2001 sb.:

Stavba bude využívána jako místní cyklotrasa a komunikace pro motorová vozidla.

Minimální šířka vozovky činí 3 m

Komunikace po své rekonstrukci umožní pojezd a přesun vozidel a mechanismů IZS.

Při zřizování nových zpevněných ploch a ploch zeleně budou veškeré zjištěné podzemní hydranty a vodovodní uzávěry výškově přizpůsobeny vzhledem k niveletě nově realizovaných ploch. Bude zachována jejich úplná funkčnost a přístupnost. **Uvedená zařízení nebudou v žádném případě zakryta novými konstrukčními vrstvami !**

zpracoval Rusňák