

Ing. Pavel Ježek	Bedřich Kratochvíl	Ing. Pavel Ježek		Č..PARÉ	
VED. PROJEKTU	ZODP. PROJEKTANT	VYPRACOVAL	KONTROLOVAL		
INVESTOR	Kraj Vysočina, Žižkova 1882/57, 586 01 Jihlava				
MÍSTO STAVBY	parc. č. 2390/1, k. ú. Třebíč				
AKCE	SŠ STAVEBNÍ TŘEBÍČ		DATUM		12/2023
STAVBA	OPRAVA POVRCHU NÁDVOŘÍ		STUPEŇ		DPS
KATEGORIE	UDRŽOVACÍ PRÁCE				
OBJEKT	STAVEBNÍ ČÁST				
PŘÍLOHA	TECHNICKÁ ZPRÁVA		Č.PŘÍLOHY D.1.1.1		

## OBSAH:

a) Identifikační údaje objektu.....	3
b) Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení.....	3
c) Vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci.....	3
d) Technické řešení stavby.....	5
e) Požadavky na další stupeň projektové přípravy.....	9
f) Požadavky na kontrolu provádění prací.....	9

### a) *Identifikační údaje objektu*

Stavbou není členěna na samostatné objekty.

### b) *Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení*

Stavbou je generální oprava zpevněné plochy nádvoří ve dvorním traktu budov Střední školy stavební v Třebíči. Zpevněná plocha je ze tří stran ohraničena budovami.

Zpevněná plocha byla realizována společně se stavbou školy v 70. letech 20. století, tedy před cca 50-í lety. V průběhu užívání plochy tato byla několikrát narušena opravami sítí technické infrastruktury (překopy) a provedením nových konstrukcí v její ploše (zašterkovaná plocha s umístěním zařízení TZB, jímka pro kontejner).

S ohledem na stáří konstrukce, dispozici zpevněné plochy a výše popsané narušení plochy se vlastník rozhodl plochu opravit a využít pro parkování osobních aut zaměstnanců školy.

Součástí stavby je i odstranění starého nevyužívaného parovodu a rekonstrukce sítí technické infrastruktury uložených v předmětné ploše. Důvodem je předejití havarijnímu stavu, který by znamenal stavební zásah do opravené zpevněné plochy.

V souladu se závěry diagnostického průzkumu vozovky, bylo rozhodnuto, že k opravě zpevněné plochy bude přistupováno jako k opravě krytu vozovky.

Základní myšlenkou je při opravě krytu ponechat konsolidované podkladní vrstvy vozovky bez dotčení. V ideálním případě, kdyby nebylo nutné plochu reprofilovat, by to znamenalo odfrézování části krytu vozovky (-70 mm) a provedení nového krytu vozovky ve stejné tloušťce.

Zároveň byl ale v návrhu opravy zpevněné plochy revidován nevyhovující systém odvodnění zpevněné plochy. Je navrženo liniové odvodnění u obruby zvýšeného okapového chodníku. Toto řešení umožňuje provedení reprofilace plochy bez zásahu do původních podkladních vrstev vozovky a tedy bez požadavku na lokální rekonstrukci celého souvrství vozovky. Zároveň umožňuje docílit výsledný spád plochy v technologicky bezpečném sklonu min. okolo 2% a vytvoří harmonickou plochu přátelskou pro daný způsob využití.

Součástí stavby je:

- odstranění stávajícího betonového zvýšeného záhonu
- odstranění betonové opěrné zídky
- rekonstrukce vodovodu v rekonstruované zpevněné ploše
- přeložka vodovodní přípojky
- odstranění starého nevyužívaného podzemního parovodu uloženého v betonovém kolektoru
- výstavba nové opěrné zídky
- provedení nových zvýšených okapových chodníků
- provedení nového odvodnění zpevněné plochy
- oprava krytu vozovky

### c) *Vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci*

V rámci přípravy stavby byly kromě místního šetření a vizuální prohlídky provedeny i kompletní podrobné průzkumné práce.

#### **Diagnostický průzkum vozovky**

Byl proveden diagnostický průzkum vozovky odbornou osobou, firmou ESLAB, spol. s r.o.

V rámci diagnostického průzkumu byly 4. 10. 2023 provedeny 3 jádrové vývrty.

Technická interpretace zprávy z diagnostického průzkumu vozovky č. P187/2023, která je součástí podkladů dokumentace stavby:

- stávající vozovka je povrchově nehomogenní, je tvořena kromě původního povrchu z asfaltového betonu i plošně nezanedbatelnými plochami po rekonstrukci kanalizace apod., které mají kryt z betonu

- původní vozovka z asfaltového betonu má solidní konstrukci krytu tvořenou vrstvami stmelenými asfaltem v tl. nad 100 mm (v S1 141 mm, v S2 107 mm)
- původní vozovka z asfaltového betonu má podkladní nestmelené konstrukční vrstvy vozovky v nejednotné tloušťce a z dnešního pohledu i nedostatečné kvality
- vozovka v ploše po rekonstrukci kanalizace má solidní betonocementový kryt tl. cca 150 mm
- vozovka v ploše po rekonstrukci kanalizace má podkladní nestmelené konstrukční vrstvy vozovky tvořeny pouze vrstvou vibrovaného štěrku
- podkladní vrstvy vozovky i pláň jsou konsolidovány a nevykazují zásadní problémy
- ve vozovce je značné množství neošetřených pracovních spár na rozhraní ploch s krytem z asfaltového betonu a s betonocementovým krytem
- rekonstrukci vozovky lze realizovat buď jako opravu krytu, anebo jako kompletní rekonstrukci vozovky, tedy odebrání stávajících vrstev vozovky a provedení nové vozovky

Po důkladném zvážení všech aspektů bylo v kolektivu tvořeném vlastníkem, provozovatelem a projektantem rozhodnuto provést opravu krytu. Toto řešení umožňuje ponechat a využít stabilní a konsolidované podkladní vrstvy původní vozovky, část stmelených a tuhých vrstev krytu původní vozovky a provést kvalitní opravu (doplnění) krytu z asfaltového betonu. Diagnostický průzkum předpokládá použití kvalitních modifikovaných pojiv v krytu vozovky. Jako preventivní opatření pro omezení a oddálení šíření reflexních poruch – trhlin z původní vozovky je doporučeno provedení výztužení obrusné vrstvy formou rozptýlené výztuže.

#### **Odborné posouzení stavu stávající kanalizace**

Byly provedeny kamerové zkoušky kanalizace a kontrolní prohlídka revizních šachet na kanalizaci.

Kamerové zkoušky byly provedeny 4. 10. 2023 správcem kanalizace, firmou Vodárenská akciová společnost, a.s..

Odborné posouzení bylo provedeno na základě podkladů a kontrolní prohlídky provedeno odbornou osobou, Ing. Vítězslavem Prušou, autorizovaná osoba v oboru stavby vodního hospodářství a krajinného inženýrství.

Technická interpretace odborného posouzení stavu stávající kanalizace, která je součástí podkladů dokumentace stavby:

- kanalizace je po rekonstrukci – kanalizace byla provedená v roce 2012
- kanalizace je z kameninového potrubí, revizní šachty mají šachtová dna s kynetou
- kanalizace je v dobrém stavu a není třeba ji opravovat ani rekonstruovat

V kolektivu tvořeného vlastníkem, provozovatelem a projektantem bylo rozhodnuto kanalizaci ponechat ve stávajícím stavu. Posouzení předpokládá a doporučuje povrchové prvky kanalizace - poklopy na revizních šachtách, zakomponovat řádně do nové zpevněné plochy.

#### **Odborné posouzení stavu stávajícího vodovodu**

Byly provedeny kopané sondy na vodovodu a vodovodní přípojce s kontrolní prohlídkou projektantem a provozovatelem vodovodu, pracovníky Vodárenská akciová společnost, a.s., divize Třebíč.

Odborné posouzení bylo provedeno na základě podkladů provedeno odbornou osobou, Ing. Vítězslavem Prušou, autorizovaná osoba v oboru stavby vodního hospodářství a krajinného inženýrství.

Technická interpretace odborného posouzení stavu stávající kanalizace, která je součástí podkladů dokumentace stavby:

- vodovod i vodovodní přípojka byly provedeny v době realizace školy tedy v 70. letech 20. století
- samotné trubní rozvody jsou v solidním stavu
- trubní rozvody nemají řádně provedený ochranný zásyp, resp. ochranný zásyp absentuje

- vzhledem k absenci ochranného zásypu nelze zodpovědně předvídat životnost trubních rozvodů, a proto je vhodné je rekonstruovat

V kolektivu tvořeného vlastníkem, provozovatelem a projektantem bylo rozhodnuto rekonstruovat vodovodní přípojku a část vodovodu v předmětné ploše.

Projektant předběžně zprostředkoval dohodu o rekonstrukci části vodovodu v předmětné ploše mezi vlastníkem a investorem rekonstrukce zpevněné plochy a provozovatelem vodovodu.

Předběžná dohoda je, že zemní práce zajistí investor rekonstrukce zpevněné plochy a rekonstrukci trubního vedení zajistí vlastník, případně provozovatel, vodovodu.

#### d) *Technické řešení stavby*

##### **Odstranění stávajícího betonového zvýšeného záhonu**

Předpokládá se, že betonová konstrukce zvýšeného záhonu je konstrukčně vyztužena betonářskou ocelí.

Z vnitřního prostoru zvýšeného záhonu bude po odstranění stávajících křovin odebrána zemina.

Následně bude odbourána nadzemní část betonové konstrukce záhonu.

Po odfrézování vrstev krytu vozovky bude odbourána, začistěna, konstrukce záhonu pod povrchem tak, aby byla horní hrana 25 cm pod úroveň nivelety nové vozovky – betonová konstrukce bude ponechána pod podkladní vrstvou štěrkodrti.

##### **Odstranění betonové opěrné zídky**

Předpokládá se, že betonová konstrukce opěrné zídky je konstrukčně vyztužena betonářskou ocelí.

Bude odbourána nadzemní část (z pohledu zpevněné plochy) betonové konstrukce opěrné zídky.

Po odfrézování vrstev krytu vozovky bude odbourána, začistěna, konstrukce opěrné zídky tak, aby byla horní hrana 30 cm pod úroveň nivelety nové vozovky.

Dále bude část konstrukce opěrné zídky odbourána ze strany chodníku na nižší úrovni až po úroveň chodníku.

Následně budou provedeny 3 sondy pro ověření hloubky základové spáry opěrné zídky.

Předpokládá se, že bude v malé hloubce. Pokud toto bude sondami ověřeno, tak bude rozebrána dlažba chodníku přiléhající k opěrné zídce a bude ze strany chodníku odbourána část konstrukce opěrné zídky pod úroveň chodníku.

Opěrní zídka má šířku cca 70 cm. Část opěrné zídky pod úrovní zpevněné plochy bude zachována, aby byl minimalizován zásah do zpevněné plochy.

##### **Rekonstrukce vodovodu v rekonstruované zpevněné ploše**

Po odfrézování vrstev krytu vozovky bude vytyčena trasa vodovodu v rekonstruované zpevněné ploše.

Bude proveden výkop s ručním dokopáním, obnažením stávajícího vodovodu a vyčištěním výkopu.

Následně bude vedle stávajícího vodovodu na podkladní lože ze štěrkodrti f 0-4 uloženo potrubí rekonstruovaného vodovodu včetně odbočky pro přípojku objektu školy.

Na začátku a na konci rekonstruovaného úseku vodovodu bude provedeno přepojení na nové potrubí. Odpojené původní potrubí bude odstraněno.

Nakonec bude proveden ochranný zásyp potrubí ze štěrkodrti f 0-4 a hutněný zásyp výkopu do úrovně - 60 cm pod niveletu zpevněné plochy.

Na připravené pracovní rovině bude ověřena únosnost podkladu statickou zatěžovací zkouškou.

Požadavek na únosnost na hutněném zásypu rýhy je  $E_{DEF,2} > 45$  MPa. Konstrukce vozovky na překopech má navrženou celkovou tl. 40 cm, která bude z důvodu omezení sedání ještě zesílena o podkladní vrstvu ze štěrkodrti f 0-63 v tl. 20 cm. Tímto postupem bude na pláni vozovky na úrovni -40 cm pod niveletou zpevněné plochy docílena únosnost s požadavkem  $E_{DEF,2} > 60$  MPa.

##### **Přeložka vodovodní přípojky**

Po odfrézování vrstev krytu vozovky bude vytyčena trasa stávající vodovodní přípojky.

Zároveň bude vytyčena i trasa přeložky vodovodní přípojky.

Bude proveden výkop rýhy přeložky vodovodní přípojky. V koncovém úseku před vstupem do objektu, v délce cca 10 m, kde se trasa stávající vodovodní přípojky a přeložky vodovodní přípojky bude překrývat, bude proveden výkop s ručním dokopáním, obnažením stávající vodovodní přípojky a vyčištěním výkopu.

Následně bude na podkladní lože ze štěrkodrti f 0-4 uloženo potrubí přeložky vodovodní přípojky.

Na začátku bude potrubí napojeno na odbočku s uzavíracím šoupětem a na konci před vstupem do budovy bude přepojeno na stávající potrubí vodovodní přípojky. Odpojené původní potrubí bude ve výkopu přeložky vodovodní přípojky odstraněno.

Nakonec bude proveden ochranný zásyp potrubí ze štěrkodrti f 0-4 a hutněný zásyp výkopu do úrovně - 60 cm pod niveletu zpevněné plochy.

Na připravené pracovní rovině bude ověřena únosnost podkladu statickou zatěžovací zkouškou. Požadavek na únosnost na hutněném zásypu rýhy je  $E_{DEF,2} > 45$  MPa. Konstrukce vozovky na překopech má navrženou celkovou tl. 40 cm, která bude z důvodu omezení sedání ještě zesílena o podkladní vrstvu ze štěrkodrti f 0-63 v tl. 20 cm. Tímto postupem bude na pláni vozovky na úrovni -40 cm pod niveletou zpevněné plochy docílena únosnost s požadavkem  $E_{DEF,2} > 60$  MPa.

### **Odstranění starého nevyužívaného podzemního parovodu uloženého v betonovém kolektoru**

Po odfrézování vrstev krytu vozovky bude proveden výkop a bude obnažena horní část betonového kolektoru. S výkopem bude postupováno od revizních šachet u budovy směrem od budovy.

Po obnažení horní části kolektoru bude odbourán betonový strop kolektoru (případně budou odebrány prefabrikované desky tvořící strop).

Následně budou odstraněny ocelová potrubí nevyužívaného parovodu vedeného v kolektoru.

Dále budou provedeny na koncové části kolektoru u budovy, který bude ponechán z revizních důvodů jako vstupní šachta na ponechané části kolektoru pod budovou školy, uzavírací stěny z bednicí tvárnice zalitých betonem C16/20.

Nakonec bude proveden zásyp výkopu do úrovně - 60 cm pod niveletu zpevněné plochy.

Na připravené pracovní rovině bude ověřena únosnost podkladu statickou zatěžovací zkouškou. Požadavek na únosnost na hutněném zásypu rýhy je  $E_{DEF,2} > 45$  MPa. Konstrukce vozovky na překopech má navrženou celkovou tl. 40 cm, která bude z důvodu omezení sedání ještě zesílena o podkladní vrstvu ze štěrkodrti f 0-63 v tl. 20 cm. Tímto postupem bude na pláni vozovky na úrovni -40 cm pod niveletou zpevněné plochy docílena únosnost s požadavkem  $E_{DEF,2} > 60$  MPa.

### **Výstavba nové opěrné zídky**

Po odstranění betonové opěrné zídky bude proveden výkop rýhy základového pásu nové opěrné zídky.

Do připraveného výkopu bude vybetonován základový pás z betonu C 16/20 s horní úrovní pod úrovní přiléhajícího chodníku a odpovídající výškovému modulu plotových tvárnic.

Na opěrnou zídku budou použity betonové plotové tvárnice a zákrytové desky (stříšky) rozměrově, barevně a systémově stejné, jako byly použity na stávající opěrnou zídku u schodiště mezi chodníkem a zpevněnou plochou, která byla vystavěna v blízké minulosti. Provedení opěrné zídky bude taktéž stejné jako u této stávající zídky. Z této stávající zídky bude taktéž převzata a dodržena výšková úroveň hlavy zídky. Opěrná zídka může v oblasti stávající jímky pro kontejner výškově sestoupit na úroveň zpevněné plochy (bude upřesněno RDS nebo dohodou při realizaci stavby).

Na připravený základ bude založena první vrstva zdiva z betonových plotových tvárnic. Před jejím zalitím betonem budou do základu navrtány po cca 50 cm smykové propojující trny z betonářské oceli –  $\varnothing R 12$  dl. 500 mm, zapuštěné 20 cm do základu. Následně bude první vrstva zalita betonem C 16/20.

Postupným způsobem bude vystavěna celá opěrná zídka. Zídka bude konstrukčně vyztužena betonářskou výztuží  $\varnothing R 10$ . Tvárnice budou skládány na sraz bez styčných a ložných spár.

Na poslední horní vrstvu zdiva bude po jeho zalití betonem C 16/20 osazena na flexibilní cementové lepidlo zákrytová deska (stříška). Styčné spáry mezi jednotlivými dílci budou vyspárovány.

Nakonec bude prostor mezi nově vystavěnou opěrnou zídou a při bourání ponechanou částí konstrukce původní opěrné zídky zalit betonem C 16/20.

#### **Provedení nových zvýšených okapových chodníků**

Po odstranění dlažeb a obrubníků stávajících okapových chodníků, odfrézování vrstev krytu vozovky a dokončení výstavby opěrných zídek bude proveden výkop pro osazení obrub nových zvýšených okapových chodníků.

Bude proveden výkop rýhy se začištěním do hloubky 30 cm pod úroveň nivelety rekonstruované zpevněné plochy.

Následně budou do připraveného výkopu do betonového lože osazeny obruby a bude provedeno jejich zaparkování.

Prostor mezi osazenou převýšenou obrubou a budovou, případně opěrnou zídou, bude vyčištěn a budou dosypány nerovnosti šterkodrtí f 0-32. Takto připravená pláň bude zahutněna.

Na zhutněnou pláň bude uložena a zahutněna podkladní vrstva ze šterkodrti f 0-32. Na ni bude již rozprostřeno kladačské lože ze šterku f 4-8 a do něj bude položena betonová dlažba.

V rámci okapových chodníků budou v úrovni dlažby provedeny nové poklopy revizních šachet na stávajících přípojkách na kanalizaci (prodloužení potrubních PVC šachet DN 400 pomocí přesuvky a potrubí a osazení litinového poklopu šachet DN 400) a nové poklopy 600x600 mm na stávající šachtě podzemního kolektoru (podbetonování a usazení litinových poklopů). Nakonec bude dlažba plošně zatlučena a vyspárována křemičitým pískem.

#### **Provedení nového odvodnění zpevněné plochy**

Po odfrézování vrstev krytu vozovky a osazení obrub budou odstraněny stávající uliční vpustě. V místech odstraněných vpustí bude proveden výkop jámy v geometrickém tvaru tak, aby bylo možné provést bezpečně hutněný zásyp.

Zároveň budou provedeny výkopy rýh pro nové přípojky vpustí liniového odvodnění.

Do betonového lože vedle obrubníků budou osazeny odvodňovací žlaby liniového odvodnění včetně vpustí liniového odvodnění a budu zaparkovány. Žlaby i vpustě liniového odvodnění budou osazeny k obrubám tak, aby mezi obrubníkem a dílcem liniového odvodnění vznikla spára šířky 1 až 2 cm, kterou bude možné následně vyplnit cementovou maltou a v niveletě vozovky vodotěsně utěsnit asfaltovou zálivkou.

Následně bude do rýh na podkladní lože ze šterkodrti f 0-4 uloženo kanalizační potrubí z PVC DN110 přípojek vpustí liniového odvodnění.

Na začátku bude potrubí napojeno na vpust' liniového odvodnění a na konci bude provedeno napojení na stávající přípojky původních uličních vpustí, případně na jiné přípojky z PVC potrubí.

Nevyužitá přípojka původní uliční vpustí bude zasklepna obetonováním (OZN. 6).

Využitá přípojky původních uličních vpustí budou propojeny s novými přípojkami vpustí liniového odvodnění (OZN. 4, 5).

Nakonec bude proveden ochranný zásyp potrubí ze šterkodrti f 0-4 a hutněný zásyp výkopu do úrovně - 60 cm pod niveletu zpevněné plochy.

Na připravené pracovní rovině bude ověřena únosnost podkladu statickou zatěžovací zkouškou. Požadavek na únosnost na hutněném zásypu rýhy je  $E_{DEF,2} > 45$  MPa. Konstrukce vozovky na překopech má navrženou celkovou tl. 40 cm, která bude z důvodu omezení sedání ještě zesílena o podkladní vrstvu ze šterkodrti f 0-63 v tl. 20 cm. Tímto postupem bude na pláni vozovky na úrovni -40 cm pod niveletou zpevněné plochy docílena únosnost s požadavkem  $E_{DEF,2} > 60$  MPa.

Žlaby liniového odvodnění vč. vpustí liniového odvodnění budou zkompletovány, osazeny, litinovými rošty, do dokončení zpevněné plochy.

#### **Oprava krytu vozovky**

Práce na opravě krytu vozovky začnou úklidem, zametením, předmětné plochy. Bude následovat rozebrání dlažeb stávajících okapových chodníků v úrovni nivelety stávající vozovky, odstranění stávajícího betonového zvýšeného záhonu a odstranění stávající opěrné zídky.

Následně bude v souladu ze závěry diagnostického průzkumu vozovky provedeno celoplošné odfrézování vrchní vrstvy krytu vozovky v tl. 3 cm.

Bude provedeno polohové vytyčení obrub a dlážděné plochy a výškové vytyčení navržené nivelety vozovky. Dle něj bude provedeno postupně lokální odfrézování krytu vozovky v ploše, kde bude rozdíl mezi pracovní rovinou vzniklou po plošném frézování a navrženou niveletou zpevněné plochy menší než 7 cm (projektový předpoklad je frézování hl. 4 cm). V plochách kde budou probíhat výkopy rýh pro obruby, rekonstrukci vodovodu, přeložku vodovodní přípojky, odstranění starého nevyužívaného podzemního parovodu uloženého v betonovém kolektoru a přípojky vpustí liniového odvodnění bude provedeno lokální odfrézování na tloušťku celého původního krytu (projektový předpoklad je frézování hl. 5 cm).

Následně budou provedeny výkopy, práce ve výkopech a hutněné zásypy. Na připravené pláni bude ověřena únosnost podkladu statickou zatěžovací zkouškou. Požadavek na únosnost pláně je  $E_{DEF,2} > 60 \text{ MPa}$ .

Pracovní plocha bude vizuálně zkontrolována.

V případě, že budou odhalena místa masivní degradace zbytkových asfaltobetonových vrstev, tak bude provedena lokální sanace – odfrézování na niveletu -120 mm - spojovací postřik - pokládka lokální sanace ACL 16+ (spojovací postřik a pokládka ACL 16+ bude provedena společně s pokládkou vyrovnávací vrstvy).

Ve vzniklé pracovní ploše bude provedena sanace trhlin a pracovních spár. Předpokládá se ošetření pracovních spár a trhlin s šířkou do 5 mm – úzké trhliny. Trhliny budou profrézovány drážkovací frézou tak, aby vznikla komůrka s šířkou 20 mm (10 až 30 mm) a hloubkou 30 mm (25 až 40 mm). Komůrky budou v závislosti na šířce vyčištěny rotačním ocelovým kartáčem nebo stlačeným vzduchem a bude proveden penetračně adhezni nátěr svislých stěn komůrek. Takto připravené komůrky budou ihned zality pružnou zálivkovou hmotou za horka pomocí zalévacího strojního zařízení. Sanace trhlin musí být provedena v souladu s TP 115 (především čl. 8.1).

Dále budou provedeny všechny úpravy, vyrovnávky, na revizních šachtách kanalizace a osazen litinový poklop ventilový na uzavíracím šoupěti vodovodní přípojky.

Pracovní plocha bude tvořená zčásti zbytkovou vrstvou krytu asfaltového betonu nebo betonu cementového na úrovni min. -70 mm a zčásti hutněnou podkladní vrstvou ze štěrkodrti na úrovni -120 mm. Plocha s povrchem tvořeným zbytkovou vrstvou krytu asfaltového betonu nebo betonu cementového bude opatřena spojovacím postřikem v množství min. 0,4 kg/m<sup>2</sup>. Plocha s povrchem tvořeným hutněnou podkladní vrstvou ze štěrkodrti bude opatřena infiltračním postřikem v množství min. 1,2 kg/m<sup>2</sup>. V ploše s povrchem tvořeným zbytkovou vrstvou krytu asfaltového betonu nebo betonu cementového na úrovni větší než -100 mm, na plochách lokální sanace a na plochách s povrchem tvořeným hutněnou podkladní vrstvou ze štěrkodrti bude provedena vyrovnávací vrstva z ACL 16+ do úrovně -70 mm. Vrstva ACL 16+ může být provedena v tl. 32 až 70 mm. V případě, že bude nutné provést vyrovnávku ve větší tloušťce než 70mm, tak bude vyrovnávka provedená ve dvou po sobě následujících hutněných vrstvách.

Následně budou vyrovnávací vrstvy, lokální sanace a podkladní vrstvy z ACL 16+ opatřeny spojovacím postřikem v množství min. 0,4 kg/m<sup>2</sup> a bude na ně položena ložní vrstva z ACO 11+, 50/70 v průměrné tl. 30 mm, kterou zároveň bude provedeno zbytkové jemné vyrovnání a vyrovnání přechodů provedené vyrovnávací vrstvy.

Takto vytvořená plocha bude opatřena spojovacím postřikem v množství min. 0,4 kg/m<sup>2</sup> a bude na ni uložena obrusná vrstva z ACO 11+, 50/70 vyztužená vlákny z polyethyle-terafalátu v tloušťce min. 40 mm. Všechny položené asfaltobetonové vrstvy budou řádně zahutněny.

Nakonec bude provedeno ošetření pracovních spár mezi asfaltovým betonem a betonovým obrubníkem a mezi asfaltovým betonem a žlaby liniového odvodnění. Spáry budou profrézovány drážkovací frézou, vyčištěny stlačeným vzduchem, opatřeny penetračně adhezni nátěrem a ihned zality pružnou zálivkovou hmotou za horka pomocí zalévacího strojního zařízení. Při přelití bude přebytečná zálivková hmota odstraněna. Ošetření pracovních spár musí být provedeno v souladu s TP 115.



Na vyzrálém povrchu zpevněné plochy z asfaltového betonu bude provedeno vodorovné dopravní značení vymezující jednotlivá parkovací stání.

**e) Požadavky na další stupeň projektové přípravy**

Zhotovitel v rámci realizace stavby zpracuje podrobnou realizační dokumentaci na výstavbu opěrné zídky a přeložku vodovodní přípojky.

**f) Požadavky na kontrolu provádění prací**

Navržená stavba obsahuje i práce, které vzniknou v souvislosti se zakrytými konstrukcemi, a které jsou v projektové dokumentaci do jisté míry odborně predikovány a není reálné je dokonale zaznamenat. Z tohoto důvodu je nutné na stavbě provádět řádnou kontrolu výměr provedených prací.

Stavba obsahuje konstrukce, které budou v průběhu prací zakrývány. Tyto konstrukce je nutné kontrolovat a provedené práce postupně přebírat (ochranné zásypy trubních vedení, hutněné zásypy tvořící lokální pláň pro novou konstrukci vozovky atd.)

Rudíkov 31. 1. 2024

Ing. Pavel Ježek