

D.1 Technická zpráva

Název stavby: Most ev.č. M1 U hasičské zbrojnice Všelibice
Zpracoval: ABM Kontrol s.r.o.
Gorkého 658/15, 460 01 Liberec

Stupeň PD: stavební povolení
Investor: Obec Všelibice, čp. 65, 463 48 Všelibice

Obsah

OBSAH.....	2
1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU	3
2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O OBJEKTU	3
2.1. Charakteristika objektu	3
3. ZDŮVODNĚNÍ OBJEKTU A JEHO UMÍSTĚNÍ	4
3.1. Účel propustku a požadavky na jeho řešení	4
3.2. Charakter překážky a převáděné komunikace	4
3.3. Územní podmínky	5
3.4. Geotechnické podmínky	5
3.5. Požadavky orgánů životního prostředí a památkové péče	5
3.6. Hydrotechnické posouzení	5
3.7. Vybavení objektu	5
4. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ.....	5
4.1. Popis konstrukce propustku	5
4.1.1. Přípravné práce	5
4.1.2. Zemní práce a demolice	6
4.1.3. Konstrukce mostu	6
4.2. Vybavení objektu	7
4.2.1. Vozovkové vrstvy	7
4.2.2. Odvodnění	8
4.2.3. Zábradlí	8
4.2.4. Odláždění svahů a úprava terénu	8
4.2.5. Dopravní značení	8
4.2.6. Letopočet výstavby	8
4.3. Statické a hydrotechnické posouzení.....	8
4.4. Cizí zařízení na objektu.....	8
4.5. Řešení protikoroze ochrany a bludné proudy	8
4.6. Požadavky na kvalitu, údržbu, kontrolu a zkoušky.....	9
5. VÝSTAVBA PROPUSTKU.....	10
5.1. Postup a technologie přípravy.....	10
5.1.1. Přístup k objektu.....	10
5.1.2. Provádění objektu.....	10
5.1.3. Přehled fází výstavby	10
5.2. Specifické požadavky pro předpokládanou technologii stavby	11
5.3. Související objekty stavby	11
5.4. Vztah k území.....	11
5.5. Omezení provozu	11
5.6. Doklady a závěr.....	11

1. identifikační údaje objektu

1.1.	Stavba	Most ev.č. M1 U hasičské zbrojnice Všelibice
1.2.	Název objektu	Most ev.č. M1
1.3.	Katastrální území, obec	Všelibice [787159]; Všelibice [564532]
1.4.	Kraj	Liberecký
1.5.	Objednatel	Obec Všelibice, čp. 65, 463 48 Všelibice
1.6.	Investor	Obec Všelibice, čp. 65, 463 48 Všelibice
1.7.	Uvažovaný správce objektu	Obec Všelibice, čp. 65, 463 48 Všelibice
1.8.	Zpracovatel projektové dokumentace	ABM Kontrol s.r.o. Gorkého 658/15, 460 01 Liberec
1.9.	Pozemní komunikace	místní komunikace
1.10.	Bod křížení s vodotečí	50°38'54.564"N, 14°56'59.362"E
1.11.	Staničení na hlavní trase	neznámé
1.12.	Staničení na vodoteči	neznámé
1.13.	Úhel křížení	90°

2. Základní údaje o objektu

2.1. Charakteristika objektu

Stávající objekt: Stávající železobetonová konstrukce, profil dle zaměření 1,0*2,45m. Rovnoběžná žb čela. Havarijní stav.

Nový objekt: IZM rám 2500*1000/1500; rovnoběžná kamenná čela s žb římsou

2.2.	Délka objektu	6,0 m
2.3.	Profil objektu	1,0*2,5 m (světlost)
2.4.	Podélný sklon	1 %
2.5.	Výška nad dnem vodoteče	1,87 m na vtoku; 1,97 na výtoku
2.6.	Návrhový průtok	nestanoven
2.7.	Volná šířka komunikace	5,20 m mezi římsami
2.8.	Zatížení objektu	Dle ČSN EN 1991-2, skupina pozemních komunikací
2.9.	Důležitá upozornění	návrh kce respektuje stávající průtokové poměry

3. Zdůvodnění objektu a jeho umístění

3.1. Účel propustku a požadavky na jeho řešení

Obsahem projektu je návrh náhrady stávajícího mostu za most nový, včetně nezbytných úprav v místech napojení na přilehlou komunikaci a terén. Stávající most je v havarijním stavu. Základy mostních opěr a křídel jsou nepřístupné. Paty betonových mostních opěr jsou silně vymleté, v betonu se nacházejí kaverny až do hloubky 0,20m. Na vtoku je v betonu pravobřežní opěry šikmá trhlinka. Křídla jsou dělená vodorovnými a svislými spárami. Horní části křídel spolu s římsami na nich vykazují pohyby. Spodní hrany betonové desky nosné konstrukce na obou okrajích jsou odpadlé vlivem malého krytí výztuže a zatékání na okraje desky, odhalená výztuž silně koroduje. Na výtoku vlevo je za uložením desky dutina bez zjevných příčin. Na mostě byla provedena nedávno pokládka živičných vrstev, které spolu s původními vrstvami zvedají niveletu vozovky až na o 16cm nad niveletu říms. Vozovka na mostě je provedena pouze v šíři 2,85m a její povrch není před mostem odvodněn tak, aby voda nestékala z vozovky na okraje mostu. Živičné vrstvy zvyšují na konstrukci stálé zatížení a tím snižují její únosnost a životnost. Hydroizolace na konstrukci je neznámá. Konstrukce vykazuje průsaky vody pouze na okrajích, kde dochází k zatékání vody z povrchu vozovky na boky desky mostovky. Beton říms je povrchově otevřený, místy porostlý mechem. Lokálně jsou části betonu odpadlé. V betonu říms jsou svislé trhlinky v místech přechodu římsy na křídlo. Odřezané trubky původního zábradlí jsou pouze zapěněny montážní pěnou. Záchytný systém nesplňuje podmínky ČSN 73 6201 na kotvení prvků. Kotvení je nedostatečné. Výška zábradlí v místě nadvýšení vozovky neodpovídá platné legislativě. Koryto potoka je odlážděno lomovým kamenem. Kamenné kvádry dlažby místy chybí, případně jsou posunuty. Z velké části je opevnění koryta kryto nánosem.

Nový most je navržen tak, aby nebyly zhoršeny průtokové poměry a aby konstrukce mostu měla minimální nároky na údržbu.

Nový most je tvořen rámovými prefabrikáty IZM 2500*1000/1500 s rovnoběžnými kamennými čely a železobetonovými římsami. Nově budované konstrukce budou splňovat požadavky ČSN EN 1991-2 na skupinu pozemních komunikací 1, s návrhovou dobou životnosti 100 let.

3.2. Charakter překážky a převáděné komunikace

Překážky

Překonávanou překážku tvoří koryto vodoteče s názvem Malá Mohelka. Vodoteč kříží místní komunikace po úhlem cca 90°.

V rámci stavby nedojde k úpravě směrového ani výškového vedení komunikace. Na vtoku bude upraven profil terénu dle dispozice křídel. Podélný spád koryta je v současnosti vzhledem k míře nánosů nezjistitelný, předpokládá se cca konstantní do 0,5%.

Převáděná komunikace

Místní komunikace

Šířka:	2,7 m (asfaltová vozovka)
Směrové poměry:	přímá
Výškové poměry:	podélný spád v místě křížení 3,2%
Příčný sklon:	cca 0,5%

3.3. Územní podmínky

Most je situován v intravilánu obce Všelibice, okr. Liberec, na místní komunikaci. Pozemní komunikace vede v místě propustku na původním rostlém terénu až násypu do průměrné výšky 0,75m.

3.4. Geotechnické podmínky

Vzhledem k charakteru konstrukce nebyl v rámci projekčních prací zpracován podrobný IGP průzkum. Konstrukce mostu je jednoduchou konstrukcí nevyžadující zvláštní posouzení z hlediska namáhání podloží, a to rovněž z důvodu umístění v pozici stávajícího mostu, s minimálním zásahem pod konstrukční vrstvy komunikace. Lze předpokládat, že směrem do hloubky budou pravděpodobné hlinité zeminy nepravidelně přecházet do štěrků. Geologické a základové poměry nebyly v místě stávajících křídel dodatečně ověřovány.

Navržená hloubka založení spolu se štěrkovým polštářem a řádným zhutněním zásypů po vrstvách max. 0,3 m stavební jámy zajistí trvalé rovnoměrné namáhání základové spáry.

V průběhu realizace zemní prací na objektu je třeba provést odborné posouzení základové spáry a hodnocení promítnout do dokumentace.

3.5. Požadavky orgánů životního prostředí a památkové péče

Z hlediska životního prostředí lze konstatovat, že se lokalita stavby na pozemní komunikace nenachází v zájmu orgánů životního prostředí a památkové péče.

3.6. Hydrotechnické posouzení

Návrhová kapacita nového mostu vyhovuje doporučení TP 83 a ČSN 75 6101 na min. profil.

3.7. Vybavení objektu

Objekt je situován v obci, v úseku s maximální povolenou rychlostí 50 km/h (skutečná reálná rychlost 30 km/h). Dle platných předpisů není nutné navrhnout zachytné zařízení ve formě svodidel. Vzhledem k výšce a sklonu terénu je třeba umístit bezpečnostní zařízení – bude umístěno dopravně bezpečnostní zábradlí (se svislou výplní) dle TP 186.

Další podrobnosti o navrženém vybavení viz kapitola 4.2 této TZ.

4. Technické řešení

4.1. Popis konstrukce propustku

4.1.1. Přípravné práce

Před započítáním prací budou realizována dopravní opatření a bude vytýčen a ohraničen prostor stavby.

V dotčeném úseku komunikace budou odstraněny vozovkové vrstvy a silniční příslušenství. Dále bude provedeno vyčištění prostoru dočasného záboru vč. smýcení drobných křovin.

Bude nutné provést provizorní úpravu vodoteče převedením mimo. Vodoteč bude převedena trubkami DN600, případně pomocí otevřeného koryta z fošen, či jiným vhodným způsobem.

Pro osazení těchto prvků a usměrnění vodoteče bude nutné zřídit sypanou či pytlovanou

těsněnou hrázku před a za prostorem úpravy koryta. Volba materiálu trubek či hrázek záleží na konkrétním návrhu zhotovitele, který předloží příslušný technologický předpis ke schválení před započítáním prací.

Zatrubnění slouží k převedení cca 90% stávající kapacity. Případné vyšší přítoky resp. Boční přítoky budou převedeny čerpáním. Při vyšším průtoku bude postupováno dle Povodňového a havarijního plánu, který zpracuje zhotovitel před zahájením prací.

4.1.2. Zemní práce a demolice

Zemní práce budou prováděny v nezbytně nutném rozsahu daném požadavkem na výstavbu jednotlivých konstrukcí. Zastíženy budou pravděpodobně zeminy 3. – 5. třídy těžitelnosti dle ČSN 73 3050.

Stavební jámy budou provedeny jako svahované. Provádění svahových výkopů se předpokládá ve sklonech cca 2:1.

Před zahájením výkopových prací musí být vytýčeny všechny inženýrské sítě v místě výkopu a po odkrytí musí být přizván odpovědný pracovník provozovatele sítě.

Základová spára respektuje podélný spád prefabrikátů, tj. sklon 1,0%. Základová spára bude upravena položením vrstvy podkladního betonu C 25/30 XA2 v tl. 0,20 m na roznášecí vrstvu ŠD 0/63 tl. 0,15 m se zhutněním na $I_D=0,8$, 100%PS, s $E_{def,2} = \min 30 \text{ MPa}$ (prefabrikáty, kamenná křídla).

Pro zajištění vhodných parametrů podloží bude základová spára přehloubena o cca 0,85 m a takto vzniklý prostor bude upraven zhutněným štěrkovým polštářem ŠD 0/63 a ŠD 0/250.

Základová spára (její parametry) bude převzata a odsouhlasena odpovědným geotechnikem. Výkopy prováděné ve sklonu větším jak 1:1 budou rovněž odsouhlaseny odpovědným geotechnikem, případně bude navržena úprava jejich zajištění.

Současně s výkopovými pracemi bude probíhat i demolice stávajícího objektu.

Bourací práce budou prováděny v rozsahu odstranění stávajících křídel, nosné konstrukce, opěr vč. základů a přilehlých dlažeb v korytě – tedy kompletní odstranění stávajícího objektu.

Podrobný návrh technologie demolic je věcí zhotovitele stavby a jeho technologických možností. Zvolený způsob musí respektovat zásady zasahování do dotčeného území a ochranných pásem inženýrských sítí.

Použitelné kameny a kamenné bloky budou dále využity při výstavbě nového objektu. Jejich využití podléhá schválení TDI.

4.1.3. Konstrukce mostu

Vlastní konstrukce mostu bude tvořena 4 ks prefabrikovaných dílů IZM 2500*1000/1500. Čela a rovnoběžná mostní křídla budou vyzděna nasucho pískovcovými kvádry 400*400/600. Čela a křídla budou osazena železobetonovou římsou š. 0,55. Římsa bude kotvena shora do koruny kamenné zdi.

4.1.4. Zásypy a izolace

Zásyp výkopu bude proveden ze štěrkodrti fr. 0/32 dle ČSN 73 6133 po vrstvách max 0,30m, zhutněných dostatečně účinným vibračním zařízením na $I_d = 0,9$.

Poslední vrstva zásypu musí na silniční pláni splňovat $E_{\text{def},2\text{min.}} 45\text{MPa}$ dle TP77, stanovený z 2. cyklu zatěžování podle přílohy A ČSN 72 1006. Hutnění bud probíhat na $E_{\text{def},2} = 45\text{ MPa}$, při dodržení poměru $E_{\text{def},2}/E_{\text{def},1} = \max 2,5$.

Zásyp výkopu mimo vozovku a svahové kužely budou provedeny ze zeminy vhodné do násypu dle ČSN 73 6133. Použití probraného materiálu z výkopu se nepředpokládá.

Všechny betonové konstrukce v kontaktu se zemínou se opatří izolačním nátěrovým systémem proti zemní vlhkosti a ochranou geotextilií o plošné hmotnosti min. 600g/m^2 .

4.2. Vybavení objektu

4.2.1. Vozovkové vrstvy

V rámci stavby bude odfrézována obrusná vrstva vozovky v celé šířce na délku 15 m. Kompletní konstrukce pak bude zcela odstraněna pouze v místě výkopové jámy.

Nově vybudované povrchy vozovky budou plynule navázány na povrchy stávající.

Plné vozovkové souvrství v místě výkopů je navrženo pro vozovku typu D1-N-2, TDZ VI

Asfaltový beton	ACO 11	40 mm
Spojovací postřik	PS-E	$0,25\text{kg/m}^2$
Asfaltový beton	ACP 16+	50 mm
Spojovací postřik	PI-E	$1,00\text{kg/m}^2$
Štěrkodrt' 0/32	ŠDa	150 mm
Štěrkodrt' 0/63	ŠDb	150 mm
Celkem		390 mm

Vozovka mimo oblast výkopu a v napojení na vozovku stávající je navržena:

Asfaltový beton	ACO 11	40 mm
Spojovací postřik	PS-E	$0,25\text{kg/m}^2$
Celkem		40 mm

Mimo oblast výkopu a v napojení na vozovku stávající budou podkladní konstrukční vrstvy ŠD vynechány. Přesahy (zazubení) konstrukčních vrstev vozovky u hrany výkopu se předpokládá dodatečně po provedení zásypů po úroveň pláň vozovky.

V rámci obnovy vozovky bude rovněž provedeno dosypání krajnic ŠD fr. 0/32 v tl. 100mm. Krajnice budou v rozsahu upravované komunikace dle možností upraveny do 8% sklonu směrem vně komunikace a budou zahloubeny o 300mm vůči zpevněnému povrchu.

Spáry styku vozovky s římsou a spáry v místě napojení nové vozovky na stávající a podél obrub budou proříznuty a zalaty asfaltovou zálivkou z modifikovaného asfaltu č. 12mm.

Zpevněná krajnice š. 1,5m na mostě vpravo, která dále pokračuje podél komunikace v délce 5,0m a je napojena na stávající terén, bude provedena z kamenné dlažby, žula, kostka 100*100mm do bet. lože. Mezi vozovkou a krajnicí bude vložen jako opora konstrukce betonový krajník š. 150mm v 250mm (do bet. lože).

Zpevněná krajnice je navržena:

Dlažba kamenná	DL	100 mm
Lože bet.		40 mm
Štěrkodrt'	ŠDa fr.0/32	150 mm
Celkem		290 mm

4.2.2. Odvodnění

Odvodnění srážkové vody z povrchu vozovky je zajištěno příčným a podélným spádem odtokem do silničního příkopu a do vodoteče.

4.2.3. Zábradlí

Na žb římsy bude kotveno mostní dopravně bezpečností zábradlí dle TP 186. Zábradlí bude ocelové, opatřené PKO dle kap. 4.5 a reflexními odrazkami. Sloupky zábradlí budou dodatečně kotveny do římsy.

Zhotovitelem bude doložena VTD.

4.2.4. Odláždění svahů a úprava terénu

Úprava koryta bude provedena v rozsahu dle výkresové dokumentace, tvar koryta bude zachován v maximálním možném rozsahu vzhledem k možnostem realizace a zlepšení průtokových poměrů. Koryto bude zpevněno dlažbou z lomového kamene tl. min. 200mm do betonu C 25/30-XF3 tl. min. 150mm. Spáry budou hloubkově spárovány maltou MC 25.

Kamenné zpevnění bude provedeno tak, že do mokrého betonu budou v rozsahu dle PD uloženy jednotlivé kameny se spárami 20 – 40 mm, přičemž tyto spáry budou následně vyplněny cementovou spárovací maltou na plnou výšku.

Povrch terénu dotčený stavbou bude mimo odláždění uveden do původního stavu, tj. opatřen ohumusováním v tl. 100 mm s osetím travní směsí a do okamžiku uvedení do provozu bude ošetřován.

4.2.5. Dopravní značení

Stavbou nebude dotčeno stávající dopravní značení a tedy není předmětem výstavby.

4.2.6. Letopočet výstavby

Vzhledem k charakteru a rozsahu objektu nebude letopočet výstavby vyznačen.

4.3. Statické a hydrotechnické posouzení

Vzhledem k charakteru a rozsahu objektu není dokladováno. Návrhová kapacita nového mostu vyhovuje doporučení TP 83 a ČSN 75 6101 na min. profil.

4.4. Cizí zařízení na objektu

Žádné cizí zařízení na objektu není uvažováno.

4.5. Řešení protikorozní ochrany a bludné proudy

Ochrana konstrukční oceli proti korozi bude provedena v souladu s TKP kap. 19 příloha 19.B.P5. Pro záchytné systémy – zábradlí – platí stupeň korozní agresivity C4+K8 (speciální,

životnost ochranného systému 15 let, životnost dílce 30 let) podle ČSN EN 12944-2 a Tabulky IIIb – budou opatřeny kombinovaným ochranným povlakem IIIA podle tabulky II TKP 19, příloha 19.B.P5.

Barevné rozlišení vrchního nátěru zábradlí bude RAL 7011 – šedá.

Použité nátěrové hmoty musí mít následující vlastnosti:

- Odolnost vůči mechanickému poškození
- Odolnost ve styku s chemikáliemi
- Odolnost vůči UV záření

K dispozici musí být certifikát české státní zkušebny na jednotlivé materiály a doklad o zdravotní nezávadnosti nátěrů.

Opatření proti účinkům bludných proudů nebudou vzhledem k rozsahu a charakteru objektu prováděna.

4.6. Požadavky na kvalitu, údržbu, kontrolu a zkoušky

Požadavky na výrobu, kontrolu a zkoušky betonu:

- Požadavky na kvalitu betonu a jeho složek, jakož i požadavky na jeho výrobu, dopravu, ukládání a ošetřování, jsou obsaženy v kapitole 18 TKP. Údaje specifikující jak typové, tak předepsané složení jsou uvedeny v ČSN EN 206.
- Vlastnosti betonu musí odpovídat požadavkům TKP kap. 18, ČSN EN 206, ČSN EN 13 670 a ČSN EN 1992

Požadavky na výrobu, kontrolu a zkoušky výztuže:

- Betonářská výztuž uvažována ze sbírkové vysokotažné oceli dle ČSN 42 0139. Podmínky pro dodávku výztuže jsou stanoveny v TKP, kap. 18.
- Shoda vlastností výztuže musí být doložena pro nosnou výztuž dokumentem kontroly 2.3 dle ČSN EN 10204 a pro ostatní výztuž dokumenty kontroly dle TKP kap. 18.
- Veškeré svařování výztuže musí být prováděno pod dohledem odborného pracovníka pro svařování.

Požadavky pro vytýčení:

- Podrobné body jsou vytýčeny v souřadnicovém systému S_JTSK. Nadmořské výšky jsou uvedeny ve výškovém systému Balt po vyrovnání (B. p. V.).

Požadavky na přesnost provádění:

- Tvarové, geometrické a odchylkové parametry a tolerance konstrukcí budou provedeny dle příslušných kapitol TKP – kap. 1 + kap. 8

Požadované zkoušky:

- V rámci výstavby mostu budou prováděny kontrolní zkoušky betonu dle požadavků TKP PK kap. 1 a kap. 18, odst. 18.5. Provádění kontrolních zkoušek je součástí položek jednotlivých betonů pro konstrukce v soupisu prací.

- Bude provedena min 1x statická zatěžovací zkouška zásypu základové spáry mostu. V případě nevyhovujícího výsledku bude pro provedení příslušných sanačních opatření provedena zkouška nová.
- Počet, druh a rozmístění zkoušek bude stanoven TDI v průběhu výstavby.
- Vzhledem k rozsahu a konstrukčnímu návrhu objektu nebude zatěžovací zkouška konstrukce jako celku před uvedením do provozu požadována.

5. Výstavba propustku

5.1. Postup a technologie přípravy

5.1.1. Přístup k objektu

Přístup na staveniště je umožněn po stávající místní komunikaci. Výstavba se předpokládá za úplné uzavírky komunikace. Pro zajištění průchodu osob přes místo stavby bude osazena lávka pro pěší min. šířky průchozího prostoru 0,75 m se zábradlím dle ČSN 73 6201 v. 1,1m.

Návrh objízdnych tras a dopravně inženýrských opatření je obsahem samostatné části dokumentace D.8

5.1.2. Provádění objektu

Zařízení staveniště lze zřídit bezprostředně u objektu. Podrobně viz část ZOV – E.9 a situace stavby C.3.

5.1.3. Přehled fází výstavby

- Vymezení a příprava ohraničení staveniště, resp. Dočasněho záboru, příprava území
- Vytýčení všech dotčených stávajících inženýrských sítí
- Provedení dopravních opatření vč. osazení lávky pro pěší
- Odstranění náletové vegetace a vegetace bránící ve výstavbě z blízkosti objektu
- Odstranění konstrukce vozovky a silničního příslušenství
- Provizorní převedení vodoteče v korytě
- Otevření stavební jámy a demolice stávajících konstrukcí
- Provedení sanace podloží, podkladních betonů, výstavba mostu
- Vybudování oblastí za rubem konstrukce, izolace, úprava koryta a svahů
- Výstavba konstrukce vozovky (bez obrusné vrstvy) a zpevněné krajnice, osazení zábradlí
- Provedení obrusné vrstvy vozovky v celé šířce komunikace, dosypání krajnic, asfaltové zálivky, finální úpravy povrchů
- Rekultivace dotčeného území, ohumusování a zatravnění zbývajících ploch dočasněho záboru

Z technického hlediska se jedná o relativně jednoduchou stavbu realizovatelnou na základě standardních a zcela běžných stavebních postupů, náročné či speciální stavební technologie nejsou v rámci navrženého řešení předpokládány.

5.2. Specifické požadavky pro předpokládanou technologii stavby

Pro realizaci konstrukce se použijí standardní prostředky a pomocné konstrukce dle zvolené technologie výstavby a podmínek zhotovitele.

5.3. Související objekty stavby

Nejsou, stavba není rozčleněna na jednotlivé stavební objekty.

5.4. Vztah k území

Stávající poloha a aktuální stav inženýrských sítí jsou zakresleny v situaci stavby. Všechny sítě nacházející se v prostoru staveniště, budou před zahájením prací vytýčeny a po dobu výstavby ochráněny.

Stavbou budou dotčena ochranná pásma níže uvedených inženýrských sítí:

- Komunikační vedení (zákon č. 127/2005 Sb.)
Podzemní vedení 1,0m po stranách krajního vedení
- Energetické vedení (zákon č. 458/2000 Sb.)
Nadzemní vedení NN do 1kV 1 – 7m po obou stranách vedení
- Vodovod a kanalizace
Průměr potrubí do 500mm včetně 1,5m od vnějšího líce

5.5. Omezení provozu

Výstavba bude probíhat za úplné uzavírky místní komunikace.

Předpokládá se s dobou výstavby v délce cca 3 měsíců (uvedené lhůty jsou však závislé na stanovení konkrétního termínu realizace vzhledem ke klimatickým podmínkám v daném období) během stavební sezóny 2021.

5.6. Doklady a závěr

Návrh koncepce byl projednán, doklady jsou v dokladové části dokumentace.

Zpracovaná dokumentace slouží pro získání stavebního povolení a výběr zhotovitele, neslouží pro realizaci stavby. Na tuto dokumentaci bude navazovat realizační dokumentace stavby (RDS) na jejímž základě budou veškeré práce zhotovitelem prováděny.

V Liberci dne 30. 07. 2020

Vypracoval: Ing. Adéla Macháčková