



# **Nymburk – levobřežní cyklostezka s přemostěním Starého Labe**

SO 101 Komunikace

## **PROJEKTOVÁ DOKUMENTACE PRO PROVEDENÍ STAVBY**

### **D.1.1. Technická zpráva**

PRAHA  
07/2023

## 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.....	7
d) Vztah pozemní komunikace k ostatním objektům stavby .....	7
e) Návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů.....	7
f) Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace .....	10
g) Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku .....	10
h) Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu.....	10
i) Vazba na případné technologické vybavení .....	10
j) Přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů.....	10
k) Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace .....	10

### a) Identifikační údaje objektu

Název stavby:	„Nymburk – levobřežní cyklostezka s přemostěním Starého Labe“
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro provedení stavby
Stavební objekt:	SO 101 Komunikace
Místo stavby:	Nymburk
Katastrální území	Nymburk [708232]
Kraj:	Středočeský
Objednatel:	Město Nymburk Náměstí Přemyslovců 163 288 28 Nymburk IČ: 00239500 DIČ: CZ00239500
Zhotovitel:	NDCon s. r.o. Zlatnická 10/1582 110 00 Praha 1 IČ: 64939511 DIČ: CZ64939511
Odpovědný projektant:	Ing. Pavel Ibl, autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby ČKAIT 0012886

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

Navrhovaná stezka začíná napojením na místní komunikaci u ul. Na Bělidlech u „Hrabalova posezení“, konec se nachází na hranici katastrálních území Nymburk / Kovanice, kde dále pokračuje stávající stezka. Celková délka stezky je 2,08854 km a šířka stezky je navržena v rozmezí 2,5 – 3,5m dle územních podmínek. Součástí stavby stezky je novostavba lávky přes Staré Labe délky 11,5m.

Stavba je rozdělena na 9 úseků resp. etap, které je možné realizovat najednou nebo postupně:

#### **Popis podle jednotlivých etap:**

##### **Etapa 1 ZÚ – km 0,19134**

Tento úsek tvoří stávající místní komunikace se zákazem vjezdu motorových vozidel. V rámci tohoto úseku bude pouze odfrézován stávající asfaltový kryt a následně zřízeny nové vrstvy z asfaltobetonu a doplněny krajnice š. 0,25m ze štěrkodrtě fr.0-32. Na obou koncích bude výškově navázáno na stávající povrchy. Šířka vozovky je zachována stávající 3,0m. Za tímto úsekem navazuje prostor řešený v rámci stavby lávky přes Labe.

### Etapa 2 km 0,22388 – km 0,76203

Druhá etapa navazuje na prostor řešený v rámci stavby lávky přes Labe a její součástí je stavba lávky přes Staré Labe. Od začátku úseku do staničení km 0,290 je stezka vedena mezi plotem resp. opěrnou zdí a břehovou hranou. Povrch je z asfaltobetonu. V části úseku bude rozebráno stávající břehové opevnění, provedeno násypové těleso na projektovanou niveletu a provedeno nové břehové opevnění. Část opevnění se předpokládá, že je pod nánosy, které budou odtěženy. Dále stezka pokračuje k lávce dlážděným povrchem z betonové dlažby šedé barvy, obdélníkového tvaru, bez fazet. Zde bude třeba stejných stavebních prací jako v předchozím části úseku. Úsek je navržen v šíři 3,0m resp. 2,0m z důvodu stísněných poměrů z jedné strany korytem Labe a z druhé soukromými pozemky. V následující části za lávkou pokračuje asfaltobetonový povrch. Ze začátku se nachází stávající břehové opevnění, které bude opět třeba rozebrat a zřídit nové dle umístění stezky a lávky. Dále do km cca 0,525 bude břehové opevnění rozebráno již jen v místě stezky a nahrazeno konstrukcí stezky. Stezka zde kopíruje výškově břehovou hranu. Důvodem pro rozsáhlejší úpravy břehového opevnění v okolí lávky je, že oproti stávajícímu stavu bude terén navýšen z důvodu získání dostatečné výšky lávky nad hladinou starého Labe. V úseku se nachází původní kamenná dlažba, která je pod značnou vrstvou usazenin. Usazeniny budou odtěženy a dlažba bude v potřebném rozsahu rozebrána a vybuduje se násyp a nové kamenné opevnění břehu z kamenné dlažby. Terén bude navýšen a zadlážděn až k přilehlé opěrné zdi. Za starým Labem je navržena po pravé straně stezky plocha z dlažby pro uložení a ukotvení lávky v případě její demontáže.

Nová lávka, která bude zřízena přes Staré Labe. Lávka je navržena z kompozitního materiálu a je délky 11,5m a šířky 2,0 m. Jedná se o jednopolovou lávku s horní mostovkou, řešenou jako vzepřený plochý oblouk se vzepětím 0,37m. Lávka umožňuje demontáž zábradlí i nosné konstrukce v případě požadavku Povodí Labe na vplutí do koryta Starého Labe. Základ lávky tvoří železobetonová konstrukce tvaru U.

Za lávkou navazující asfaltobetonový úsek pokračuje podél břehové hrany až do km 0,630, kde se odklání a směřuje k panelovému parkovišti. V km 0,385 je stezka vychýlena a obchází vzrostlý javor, který zůstane zachován. V části vedení stezky se nachází již zmiňované stávající břehové opevnění, které bude v místě stezky rozebráno a nahrazeno konstrukcí stezky.

Po panelovém parkovišti stezka vede při jeho severní straně, kde bude demontována řada panelů a zřízena nová konstrukce stezky. Stezka od parkujících vozidel bude oddělena řadou sloupků. Místa stávajících vjezdů do areálu Povodí zůstanou zachována. Podél parkoviště je navržen varovný pás a ve vjezdech k areálu Povodí Labe je navržena vodící linie. Etapa dvě končí napojením na stávající komunikaci Na Ostrově.

### Etapa 3 km 0,76203- km 0,86379

Tento úsek tvoří stávající místní komunikace se zákazem vjezdu motorových vozidel. V rámci tohoto úseku bude pouze odfrézován stávající asfaltový kryt a následně zřízeny nové vrstvy z asfaltobetonu a doplněny krajnice š. 0,25 m ze šterkodrtě fr.0-32. Na obou koncích bude výškově navázáno na stávající povrchy. Šířka vozovky je zachována stávající cca 3,2 m.

### Dílčí Etapa 3.1 km 0,77207

V rámci této etapy bude vybudován chodník ke schodišti k lávce přes plavební komory. Chodník bude na stezku napojen v km 0,77207. Délka chodníku je cca 24m m a šířka 2,0 m. Povrch je navržen asfaltobetonový.

#### Etapa 4 km 0,86379- km 1,13929

Tento úsek tvoří stávající pobřežní stezka. V rámci tohoto úseku bude odfrézován stávající asfaltový kryt a následně zřízeny nové vrstvy z asfaltobetonu a doplněny krajnice š. 0,25m ze štěrkodrtě fr.0-32. V začátku úseku bude směrem ke komorám směrově a výškově navázáno na rampu k nové lávce přes plavební komory. Šířka vozovky je zachována stávající cca 3,5 m.

Začátek etapy 4 tvoří dílčí etapa 4.1, která spočívá ve vybudování zpevněného propojení stávajících komunikací na ostrově, délka propojení je 17,52 m. Povrch asfaltobeton.

#### Etapa 5 km 1,13929 – km 1,29021

Pátá etapa je tvořena novostavbou zpevněné stezky v místě pěšiny s lokálními zbytky břehového opevnění, které bude odstraněno. Šířka stezky je zde navržena 2,5 m z důvodu omezeného prostoru, lokálně lze i zúžit z důvodu zachování vzrostlých stromů. Povrch asfaltobeton. Na konci bude úsek napojen na stávající stav. V této etapě se předpokládá potřeba sanace podloží a břehu, sanace bude provedena v tl. 0,3m výměnou materiálu za kamenivo fr.0-63, separace od podloží geotextilií. Pata stezky na straně k vodě bude sanována lomovým kamenem v tl. 0,6m.

#### Etapa 6 km 1,32980 – km 1,54319

Jedná se o úsek dnes tvořený cca 2 m- 2,5 m širokou stezkou z asfaltovým povrchem. Úsek vykazuje poškození a není zde dostatečná konstrukce stezky, proto budou veškeré stávající konstrukce odstraněny a celá konstrukce stezky bude nově zřízeny. Navržená šířka je 3,0 m. Povrch asfaltobeton. Začátek i konec úseku bude napojen na stávající stav. V této etapě se předpokládá potřeba sanace podloží a břehu, sanace bude provedena v tl. 0,3m výměnou materiálu za kamenivo fr.0-63, separace od podloží geotextilií. Pata stezky na straně k vodě bude sanována lomovým kamenem v tl. 0,6m.

#### Etapa 7 km 1,54319 – 1,93462

Tento úsek tvoří stávající místní komunikace s omezeným vjezdem motorových vozidel. V rámci tohoto úseku bude pouze odfrézován stávající asfaltový kryt a následně zřízeny nové vrstvy z asfaltobetonu.

#### Etapa 8 km 1,93462– km 2,00000

Jedná se o úsek dnes tvořený cca 2 m- 2,5 m širokou stezkou z asfaltovým povrchem. Úsek vykazuje poškození a není zde dostatečná konstrukce stezky, proto budou veškeré stávající konstrukce odstraněny a celá konstrukce stezky bude nově zřízeny. Navržená šířka je 2,5 m. Povrch asfaltobeton. Začátek i konec úseku bude napojen na stávající stav. Úsek končí na konci katastrálního území Nymburk. V této etapě se předpokládá potřeba sanace podloží a břehu, sanace bude provedena v tl. 0,3m výměnou materiálu za kamenivo fr.0-63, separace od podloží geotextilií. Pata stezky na straně k vodě bude sanována lomovým kamenem v tl. 0,6m.

### **Provádění břehových opevnění**

#### **1. Příprava podkladu a zhutněného lože**

Před samotnou realizací betonových základů je nezbytné provést přípravu podkladu. Tato fáze zahrnuje odstranění veškeré vegetace, volných částic a nerovností, které by mohly ovlivnit stabilitu konstrukce.

Pro zajištění pevného a stabilního podkladu se vyhloubí výkop o hloubce 200 mm. V tento výkop se následně vloží geotextilie 500 g/m<sup>2</sup>, která slouží jako ochrana proti růstu plevelů a oddělení podkladu od zhutněného lože.

Do připraveného výkopu se následně nasype a rovnoměrně rozprostře zhutněné šterkové lože o frakci 0-63 s tloušťkou 200 mm. Tato vrstva je důležitá pro vytvoření pevného a rovnoměrného podkladu pro dlažbu.

Zhutnění zhutněného lože se provede pomocí vibrační desky nebo jiného vhodného zařízení. Cílem je dosáhnout pevného a stabilního zhutnění, které zajistí trvanlivost a odolnost dlažby.

#### **2. Beton**

Pro dosažení pevné a stabilní podpory pro kamennou dlažbu se používá beton o pevnosti C 12/15 a tloušťce 150 mm. Betonová směs se připravuje podle normy ČSN EN 206-1 a ČSN 73 1324.

Poměry betonové směsi závisí na konkrétních podmínkách a požadavcích, a proto by měly být specifikovány výrobcem betonu. Obvykle se používá poměr 1:2:4 (cement:písek:šterk).

Beton se bude vylívat do bednění ze třech stran. Celá konstrukce bude opřena o stávající kamenný zához. Po vylití se beton zarovná na požadovanou tloušťku a bude ošetřen vibrátorem.

Následnou demontáž bednění je možné provést jakmile beton dosáhne pevnosti zachovávající tvar konstrukce.

Dilatační spáry budou provedeny po 20 metrech s maximální šířkou spáry 5 mm. Dilatační spáry budou vyplněny pružným tmelem.

V případě realizace za mokra bude nutno vybudovat jímku ze štetových stěn a voda z ní bude odčerpána. V tom případě jímka bude založená na pevném podloží a utěsněná u dna. Realizace bude probíhat strojně z vody případně se součinností potápěčů.

#### **3. Pokládka kamenné dlažby**

Kámen musí být před položením čistý bez mechanických nečistot a poškození. Kamenné dlažební desky se pokládají přímo na vlhký betonový podklad a následně se doklepává gumovým kladivem do betonu. Je důležité dodržovat požadovaný vzor pokládky a správně umisťovat dlažební kameny, aby byl vytvořen rovný a rovnoměrný povrch. Kámen k použití bude předem odsouhlasen zástupcem Povodí Labe.

#### **4. Spárování**

Při spárování dlažby za sucha se používá spárovací hmotu připravenou ze směsi písku frakce 0/2 a cementu v poměru 2:1. Tato spárovací směs je vhodná pro vytvoření pevných a trvanlivých spár mezi dlaždicemi.

Proces spárování začíná aplikací připravené spárovací hmoty na dlažbu. Směs se rovnoměrně nasype na povrch dlažby a důkladně se vmete do spár mezi jednotlivými dlaždicemi. Při této fázi je zásadní zajistit, aby spáry byly plněny a vyplněny spárovací hmotou, což přispívá k vytvoření jednotné a pevné struktury spár.

Po aplikaci spárovací hmoty se přebytečná hmota odstraní z povrchu dlažby, aby bylo zajištěno, že spáry jsou na stejné úrovni jako dlažební kostky. Následně se spáry vhodně zvlhčí pomocí vodní mlhoviny, například pomocí vysokotlakého čistícího stroje "WAP" nebo zahradního jemného rozstřikovače. Po zvlhčení spár se dlažba nechá asi 15-20 minut proschnout. Poté se proces zavlhčení opakuje a čeká se dalších 15-20 minut, než se dlažba dočistí pomocí smetáku. Na závěr se dlažba opět vydatně zakropí vodou, čímž se zajistí řádné zvlhčení spár a lepší vytvrzení spárovací hmoty. Maximální velikost spáry činí 2 cm dle velikosti jednotlivých dlaždic.

Etapy spočívající jen v opravě povrchu není třeba realizovat ihned s novými úseky, opravy lze provádět postupně. Tento postup nebude mít negativní vliv na funkčnost díla.

V rámci stavby se předpokládá kácení patnácti až dvaceti vzrostlých stromů.

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

Podkladem pro vypracování projektové dokumentace bylo zaměření skutečného stavu zájmového území (geodetické zaměření bylo použito pro vytvoření prostorového modelu zájmového území), prohlídka v terénu, inženýrsko-geologický průzkum, požadavky investora a dotčených subjektů a vyjádření správců inženýrských sítí.

Trasa stezky kříží v km 0,663 stávající podzemní sdělovací vedení společností CETIN a Vodafone. Vedení bude uloženo do chrániček. Dále dochází k mimoúrovňovému křížení sdělovacích vedení CETIN a Vodafone, kdy tato vedení vedou na mostních objektech, pod kterými stezka prochází. Ke stejnému druhu křížení dochází s STL plynovodem (GasNet) a vodovodem (VAK NYMBURK). V km 1,410 kříží stezka nadzemní vedení VN (ČEZ).

### d) Vztah pozemní komunikace k ostatním objektům stavby

Objekt SO 201 Lávka, řeší převedení stezky přes Staré Labe.

### e) Návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů

*Skladba vozovky ZÚ – km 0,19134 (oprava krytu):*

ASFALTOVÝ BETON PRO OBRUSNOU VRSTVU	ACO 8CH;	50 mm;	ČSN EN 13108-1
POSTŘIK SPOJOVACÍ ASF. PS.A;	0,30 kg/m <sup>2</sup> ;		ČSN 73 6129
ASFALTOVÝ BETON PRO PODKLADNÍ VRSTVU	ACP 11;	50 mm;	ČSN EN 13108-1
POSTŘIK INFILTRAČNÍ ASF. PI.A;	0,50 kg/m <sup>2</sup> ;		ČSN 73 6129
STÁVAJÍCÍ KONSTRUKČNÍ VRSTVY			
CELKEM			100 mm

*Skladba vozovky km 0,22388 – km 0,29000:*

ASFALTOVÝ BETON PRO OBRUSNOU VRSTVU	ACO 8CH;	50 mm;	ČSN EN 13108-1
POSTŘIK SPOJOVACÍ ASF. PS.A;	0,30 kg/m <sup>2</sup> ;		ČSN 73 6129
ASFALTOVÝ BETON PRO PODKLADNÍ VRSTVU	ACP 11;	50 mm;	ČSN EN 13108-1
POSTŘIK INFILTRAČNÍ ASF. PI,A;	0,50 kg/m <sup>2</sup> ;		ČSN 73 6129
ŠTĚRKODRŤ ŠD fr. 0-63;		250 mm;	ČSN 73 6126-1 Edef2=70 MPa
CELKEM		350 mm	

*Skladba vozovky km 0,29000 – km 0,30195:*

DLAŽBA BETONOVÁ BEZ FAZET DL;		80 mm;	ČSN 73 6131
LOŽE 4-8	L	40 mm;	ČSN 73 6131
ŠTĚRKODRŤ fr. 0-63	ŠD	250 mm;	ČSN 73 6126-1
CELKEM		370 mm	

*Skladba vozovky km 0,31345 – km 0,71373:*

ASFALTOVÝ BETON PRO OBRUSNOU VRSTVU	ACO 8CH;	50 mm;	ČSN EN 13108-1
POSTŘIK SPOJOVACÍ ASF. PS.A;	0,30 kg/m <sup>2</sup>		ČSN 73 6129
ASFALTOVÝ BETON PRO PODKLADNÍ VRSTVU	ACP 11;	50 mm;	ČSN EN 13108-1
POSTŘIK INFILTRAČNÍ ASF. PI,A;	0,50 kg/m <sup>2</sup> ;		ČSN 73 6129
STABILIZACE CEMENTEM SC 0-32; C/8/10		180 mm;	ČSN 73 6124-1
ŠTĚRKODRŤ ŠD fr. 0-63		200 mm;	ČSN 73 6126-1 E/def2=60 MPa
CELKEM		480 mm	

*Skladba vozovky km 0,71373 – km 0,76203:*

ASFALTOVÝ BETON PRO OBRUSNOU VRSTVU	ACO 8CH;	50 mm;	ČSN EN 13108-1
POSTŘIK SPOJOVACÍ ASF. PS.A;	0,30 kg/m <sup>2</sup> ;		ČSN 73 6129
ASFALTOVÝ BETON PRO PODKLADNÍ VRSTVU	ACP 11;	50 mm;	ČSN EN 13108-1
POSTŘIK INFILTRAČNÍ ASF. PI,A;	0,50 kg/m <sup>2</sup> ;		ČSN 73 6129
ŠTĚRKODRŤ ŠD fr. 0-63;		250 mm;	ČSN 73 6126-1 E/def2=70 MPa
CELKEM		350 mm	

*Skladba vozovky km 0,76203 – km 0,86379 (oprava krytu):*

ASFALTOVÝ BETON PRO OBRUSNOU VRSTVU	ACO 8CH;	50 mm;	ČSN EN 13108-1
POSTŘIK SPOJOVACÍ ASF. PS.A;	0,30 kg/m <sup>2</sup> ;		ČSN 73 6129
ASFALTOVÝ BETON PRO PODKLADNÍ VRSTVU	ACP 11;	50 mm;	ČSN EN 13108-1
POSTŘIK INFILTRAČNÍ ASF. PI,A;	0,50 kg/m <sup>2</sup> ;		ČSN 73 6129
STÁVAJÍCÍ KONSTRUKČNÍ VRSTVY			
CELKEM		100 mm	

*Skladba vozovky km 0,86379 – km 0,88131:*

ASFALTOVÝ BETON PRO OBRUSNOU VRSTVU	ACO 8CH;	50 mm;	ČSN EN 13108-1
POSTŘIK SPOJOVACÍ ASF. PS.A;	0,30 kg/m <sup>2</sup>		ČSN 73 6129
ASFALTOVÝ BETON PRO PODKLADNÍ VRSTVU	ACP 11;	50 mm;	ČSN EN 13108-1
POSTŘIK INFILTRAČNÍ ASF. PI,A;	0,50 kg/m <sup>2</sup> ;		ČSN 73 6129
STABILIZACE CEMENTEM SC 0-32; C/8/10		180 mm;	ČSN 73 6124-1
ŠTĚRKODRŤ ŠD fr. 0-63		200 mm;	ČSN 73 6126-1 E/def2=60 MPa
CELKEM		480 mm	



**Skladba vozovky km 0,88131– km 1,13929 (oprava krytu):**

ASFALTOVÝ BETON PRO OBRUSNOU VRSTVU ACO 8CH;	50 mm;	ČSN EN 13108-1
POSTŘÍK SPOJOVACÍ ASF. PS.A; 0,30 kg/m <sup>2</sup> ;		ČSN 73 6129
VÝZTUŽNÉ GEOSYNTETIKUM VHODNÉ DO ASFALTU		
ASFALTOVÝ BETON PRO PODKLADNÍ VRSTVU ACP 11;	50 mm;	ČSN EN 13108-1
POSTŘÍK INFILTRAČNÍ ASF. PI,A; 0,50 kg/m <sup>2</sup> ;		ČSN 73 6129
STÁVAJÍCÍ BETONOVÉ PANELE		
CELKEM	100 mm	

**Skladba vozovky km 1,13929 – km 1,29021:**

ASFALTOVÝ BETON PRO OBRUSNOU VRSTVU ACO 8CH;	50 mm;	ČSN EN 13108-1
POSTŘÍK SPOJOVACÍ ASF. PS.A; 0,30 kg/m <sup>2</sup> ;		ČSN 73 6129
ASFALTOVÝ BETON PRO PODKLADNÍ VRSTVU ACP 11;	50 mm;	ČSN EN 13108-1
POSTŘÍK INFILTRAČNÍ ASF. PI,A; 0,50 kg/m <sup>2</sup> ;		ČSN 73 6129
ŠTĚRKODRŤ ŠD fr. 0-63;	250 mm;	ČSN 73 6126-1 E/def2=70 MPa
CELKEM	350 mm	

**Skladba vozovky km 1,32980– km 1,54319:**

ASFALTOVÝ BETON PRO OBRUSNOU VRSTVU ACO 8CH;	50 mm;	ČSN EN 13108-1
POSTŘÍK SPOJOVACÍ ASF. PS.A; 0,30 kg/m <sup>2</sup> ;		ČSN 73 6129
ASFALTOVÝ BETON PRO PODKLADNÍ VRSTVU ACP 11;	50 mm;	ČSN EN 13108-1
POSTŘÍK INFILTRAČNÍ ASF. PI,A; 0,50 kg/m <sup>2</sup> ;		ČSN 73 6129
ŠTĚRKODRŤ ŠD fr. 0-63;	250 mm;	ČSN 73 6126-1 E/def2=70 MPa
CELKEM	350 mm	

**Skladba vozovky 1,54319 – km 1,93462 (oprava krytu):**

ASFALTOVÝ BETON PRO OBRUSNOU VRSTVU ACO 8CH;	50 mm;	ČSN EN 13108-1
POSTŘÍK SPOJOVACÍ ASF. PS.A; 0,30 kg/m <sup>2</sup> ;		ČSN 73 6129
ASFALTOVÝ BETON PRO PODKLADNÍ VRSTVU ACP 11;	50 mm;	ČSN EN 13108-1
POSTŘÍK INFILTRAČNÍ ASF. PI,A; 0,50 kg/m <sup>2</sup> ;		ČSN 73 6129
STÁVAJÍCÍ KONSTRUKČNÍ VRSTVY		
CELKEM	100 mm	

**Skladba vozovky km 1,93462– KÚ:**

ASFALTOVÝ BETON PRO OBRUSNOU VRSTVU ACO 8CH;	50 mm;	ČSN EN 13108-1
POSTŘÍK SPOJOVACÍ ASF. PS.A; 0,30 kg/m <sup>2</sup> ;		ČSN 73 6129
ASFALTOVÝ BETON PRO PODKLADNÍ VRSTVU ACP 11;	50 mm;	ČSN EN 13108-1
POSTŘÍK INFILTRAČNÍ ASF. PI,A; 0,50 kg/m <sup>2</sup> ;		ČSN 73 6129
ŠTĚRKODRŤ ŠD fr. 0-63;	250 mm;	ČSN 73 6126-1 E/def2=70 MPa
CELKEM	350 mm	

**Chodník ke schodišti na lávku:**

ASFALTOVÝ BETON PRO OBRUSNOU VRSTVU ACO 8CH;	50 mm;	ČSN EN 13108-1
POSTŘÍK SPOJOVACÍ ASF. PS.A; 0,30 kg/m <sup>2</sup> ;		ČSN 73 6129
ASFALTOVÝ BETON PRO PODKLADNÍ VRSTVU ACP 11;	50 mm;	ČSN EN 13108-1
POSTŘÍK INFILTRAČNÍ ASF. PI,A; 0,50 kg/m <sup>2</sup> ;		ČSN 73 6129
ŠTĚRKODRŤ ŠD fr. 0-63;	200 mm;	ČSN 73 6126-1 E/def2=70 MPa
CELKEM	300 mm	

Plán bude po odkrytí přehutněna. Pokud modul přetvárnosti nedosáhne hodnoty  $E_{def,2} = 30$  MPa, je navržena výměna podloží vozovky v tl. 0,3 m podle ČSN 73 6133 Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací a ČSN 72 1002 Klasifikace zemin pro dopravní stavby. Do aktivní zóny podloží jsou vhodné zeminy objemově stabilní/nenamrzavé, s objemovou hmotností min. 16,0 kN/m<sup>3</sup>, skupina vhodnosti pro podloží nejméně V, hodnota CBR > 15%. Vhodným materiálem pro výměnu je kamenivo fr. 0-63. Vrstva sanace bude od podloží separována geotextilií.

Při provádění zemních prací, zejména při výměně podloží, je nutné vytyčit všechny sítě v prostoru stavby a dbát v jejich blízkosti zvýšené opatrnosti a při zjištění nedostatečné hloubky pro strojní provedení, provádět odkop ručně.

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

Odvodnění komunikace je zajištěno podélným a příčným sklonem do okolního terénu.

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

Stávající svislé dopravní značení zůstane zachováno. Nové úseky a opravované úseky, které nejsou pojižděny motorovou dopravou budou označeny svislým dopravním značením C9a resp. C9b „Stežka pro chodce a cyklisty“ a E13 „Vjezd Povodí Labe povolen“. Ostatní úseky budou označeny stávající sestavou značek B11 a E13 s textem „Mimo Povodí Labe“.

Vodorovné dopravní značení není navrhováno.

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

Stavbu je třeba koordinovat s rekonstrukcí silničního mostu

**i) Vazba na případné technologické vybavení**

Stavba není vázána na technologická zařízení.

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

Návrh lávky včetně potřebných výpočtů a posouzení je uveden v části D.2. SO 201

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

Komunikace je řešena v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Úsek označený jako stežka pro chodce a cyklisty bude ukončen varovným pásem šířky 0,4 m s z hmatově a kontrastně odlišné dlažby. Varovný pás je rovněž navržen v tomto úseku podél stávajícího parkoviště, ve vjezdech k areálu Povodí Labe je navržena vodící linie. Veškeré komunikace jsou navrženy s maximálním příčným

sklonem 2,0%, největší podélný sklon dosahuje hodnoty 6,43%. V úseku navrženém z betonové dlažby budou použity dlažební prvky bez fazet.

V Praze, červenec 2023