


Souřadnicový systém: JTSK  
Výškový systém: Bpv

Číslo zakázky: 17 818 00	HIP: Ing. Václav HONZÍK	 STŘEDISKO PLZEŇ Plzeň, Plánská 5, 301 00 tel. 377259512 fax. 377259426

Objednatel: Státní Pozemkový úřad Plzeň		Obec: Vlčice u Blovic	Kraj: Plzeňský	
Akce:	Stavba polní cesty C1 v k.ú. Vlčice u Blovic		Datum	Stupeň
Objekt:	S0.201 Mostek přes Chocenický potok		05/2018	DSP/PDPS
Příloha:	TECHNICKÁ ZPRÁVA		Souprava	Č. přílohy
				C.3.1

Stavební akce: **Stavba polní cesty C 1 v k.ú. Vlčice u Blovic**  
Stavební objekt: **SO. 201 Most v km 0,430 74**  
Kraj: **Plzeňský**  
Katastrální území: **Vlčice u Blovic**  
Objednatel: **Státní pozemkový úřad, Krajský pozemkový úřad pro Plzeňský kraj,  
Pobočka Plzeň**  
Zhotovitel dokumentace: **Pontex, spol. s r. o., středisko Plzeň**  
Zhotovitel stavby: **Bude určen na základě výběrového řízení**  
Číslo zakázky: **17 818 00**

## Obsah

<b>1.</b>	<b>Všeobecné údaje.....</b>	<b>2</b>
1.1.	Identifikační údaje stavby.....	2
1.2.	Úvod, zdůvodnění stavby .....	2
1.3.	Základní údaje .....	3
1.4.	Základní údaje o mostu.....	3
1.5.	Členění stavby .....	4
1.6.	Přehled správců a uživatelů .....	4
<b>2.</b>	<b>Geotechnické podmínky .....</b>	<b>4</b>
<b>3.</b>	<b>Technické řešení.....</b>	<b>5</b>
3.1.	Inženýrské sítě a cizí zařízení.....	5
3.2.	Kácení stromů.....	5
3.3.	Demolice stávajících konstrukcí.....	5
3.4.	Popis stávající konstrukce: .....	5
3.5.	Technické řešení nových částí.....	7
3.6.	Materiál.....	11

# TECHNICKÁ ZPRÁVA

## 1. Všeobecné údaje

### 1.1. Identifikační údaje stavby

Název objektu:	Most přes Chocenický potok
Staničení ve směru:	Polní cesta Vlčice u Blovic (km 0,430 754)
Kraj:	Plzeňský
Obec:	Blovice
Katastrální území:	Vlčice u Blovic
Obec s rozšířenou působností:	Blovice
Pověřený obecní úřad:	Blovice
Druh stavby:	rekonstrukce
Stupeň PD:	DSP/PDPS
Investor / správce mostu:	Státní pozemkový úřad, Krajský pozemkový úřad pro Plzeňský kraj, Pobočka Plzeň Správce – město Blovice
Projektant:	Pontex, spol. s r. o., středisko Plzeň

Hydrologické pořadí 1-06-02-029

### 1.2. Úvod, zdůvodnění stavby

Jedná se o stávající jednopolový most s nosnou konstrukcí tvořenou železobetonovou deskou, která je uložena na betonové opěry. Nosná konstrukce není vybavena zádržným systémem (zábradlí, svodidlo). Kolmá světlost otvoru je cca 3,40m.

Spodní stavbu tvoří dvě nízké betonové opěry, které v současné době vykazují značné množství poruch. Obě opěry jsou pokleslé a částečně i vykloněné. Konstrukce železobetonové desky je částečně porušena. Na betonovém povrchu nejsou uloženy žádné asfaltové vrstvy. Vzhledem k současnému stavu je zde omezení hmotnosti vozidel dopravní značkou 1,5t.

Stav nosné konstrukce i spodní stavby VI- velmi špatný.

Zatížitelnost normální  $V_n = 1,5t$  zatížitelnost výhradní  $V_r = 2t$ .

Šířkové upořádání nevyhovuje požadované kategorii P 4,5/30. Most není vybaven žádným záchytným systémem.

*Vzhledem k výše uvedeným nedostatkům je jediným vhodným řešením k zajištění dlouhodobé spolehlivosti mostu a parametrů odpovídající současným předpisům kompletní odstranění stávajícího mostu a jeho nahrazení novou konstrukcí.*

Projekt předpokládá vybudování nového mostu s nosnou konstrukcí tvořenou uzavřeným železobetonovým rámem. Průtočný profil bude cca o 40 % větší než je u stávajícího mostu. Šířkové uspořádání na mostě bude odpovídat kategorii P 6,5 v intravilánovém uspořádání.

Rekonstrukce bude prováděna **za úplné uzavírky komunikace** v předmětném úseku. Doprava k jednotlivým nemovitostem bude vedena s využitím lokálních objízdných tras.

### 1.3. Základní údaje

Most je situován v extravilánu obce Vlčice u Blovic na stávající polní cestě v katastrálním území Vlčice u Blovic.

Rok postavení stávajícího mostu není v dokladech uveden.

Komunikace na mostě je v přímé. Příčný sklon je navržen jednostranný 2,5% (následuje pravý oblouk). Podélný sklon nového mostu je v celé délce 1% (stoupá ve směru staničení). Stávající příčný sklon je téměř 0,5% a podélný cca 1,2%.

#### 1.3.1. Převáděná komunikace

Silnice:	polní cesta v katastrální území Vlčice u Blovic
Šířka silnice stávající:	šířka vozovky je cca 3,3 m
Kategorie silnice po rekonstrukci:	P 4,5, na mostě řešeno jako rozšíření na výhybnu, kde je uspořádání P 6,5
Staničení mostu:	km 0,430 754
Záchytné zařízení stávající:	žádné
Záchytné zařízení po rekonstrukci:	zvýšené obrubníky, ocelové zábradlí se svislou výplní
Přemostřovaná překážka:	Chocenický potok
Říční km:	nezjištěn
Úhel křížení:	100,00 gr

### 1.4. Základní údaje o mostu

Délka přemostění:	stávající:	3,40 m
	po rekonstrukci:	4,00 m
Volná šířka mostu:	stávající:	5,50 m
	po rekonstrukci:	6,50 m
Šířka mostu:	stávající:	3,95 m
	po rekonstrukci:	7,10 m
Plocha mostu (po rekonstrukci) <sup>1</sup> :	6,50 x 4,0 =	26,00 m <sup>2</sup>
Světlá výška n. k. nad dnem:	stávající:	1,60 m
	po rekonstrukci:	2,15 m

<sup>1</sup> volná šířka x délka přemostění

Šířka nosné konstrukce:	stávající:	3,95 m
	po rekonstrukci:	6,50 m III. třídy
Délka nosné konstrukce:	stávající:	cca 4,40 m
	po rekonstrukci:	5,00 m
Šikmost:	stávající:	100,0 gr
	po rekonstrukci:	100,00 gr
Plocha nosné konstrukce:	stávající:	13,43m <sup>2</sup>
	po rekonstrukci:	26,00 m <sup>2</sup>
Charakteristika mostu (po rekonstrukci):	trvalý silniční most o jednom poli, bez přesypávky, nosná konstrukce – uzavřený železobetonový rám.	
Zatížitelnost mostu:	navržen na zatížení dle ČSN EN 1990 a 1991-2 pro skupinu 1 pozemních komunikací se zatížením zvláštními vozidly pro komunikace II a III.třídy	

## 1.5. Členění stavby

Projektová dokumentace je členěna na následující stavební objekty:

SO. 101	POLNÍ CESTA C1
SO. 102	POLNÍ CESTA C12
SO. 201	MOST v km 0,430 74 PŘES CHOCENICKÝ POTOK
SO. 401	PŘELOŽKA NADZEMNÍHO VEDENÍ ČEZ a.s. – NENÍ SOUČÁSTÍ PD
SO. 451	PŘELOŽKA KABELU CETIN a.s.
SO. 501	ÚPRAVA VTL PLYNOVODU - GasNet s.r.o.

Stavba neobsahuje provozní soubory.

## 1.6. Přehled správců a uživatelů

Silnice – polní cesta:	Státní pozemkový úřad, Krajský pozemkový úřad pro Plzeňský kraj, pobočka Plzeň Nerudova 2672/35, Plzeň 301 00
Správce toku:	Povodí Vltavy s. p.
Správce povodí:	Povodí Vltavy s. p.

## 2. Geotechnické podmínky

V rámci projektu byl proveden geotechnický výzkum - samostatná příloha PD.

### **3. Technické řešení**

#### **3.1. Inženýrské sítě a cizí zařízení**

Vyjádření správců inženýrských sítí jsou uvedena ve zvláštní příloze projektu.

V blízkosti stavby se nachází vedení NN (ČEZ). Vedení bude dotčeno stavbou polní cesta a investorem požádá správce o jeho přeložku – SO. 401. Před zahájením stavebních prací je nutno zajistit aktualizaci inž. sítí a provést vytýčení v předmětné části v terénu.

#### **3.2. Kácení stromů**

Kácení stromů se nepředpokládá.

#### **3.3. Demolice stávajících konstrukcí**

Projektová dokumentace stávajícího mostu není k dispozici. Veškerá níže popsaná opatření a práce, které se týkají nepřístupných stávajících konstrukcí, budou upřesněna až po zjištění jejich stavu při výstavbě.

Objemy položek týkající se demolice stávajících konstrukcí uváděné v soupisu prací jsou jen odhady dle dostupných podkladů a zkušeností zpracovatele. Uvedené položky je možno čerpat jen v rozsahu zastiženém na stavbě a odsouhlaseném TDI.

Stávající most bude kompletně odstraněn.

Při provádění demolice je třeba postupovat tak, aby byla zajištěna stabilita jednotlivých částí při odstraňování konstrukce.

##### **3.3.1. Preambule**

V projektu bylo možno vycházet pouze ze zaměření, doměření přístupných částí stávajícího mostu a náčrtu v mostním listu.

Všechny kubatury u položek souvisejících s tvarem stávajících konstrukcí jsou v soupisu prací označeny jako odhady, jejich čerpání je možné jen dle skutečnosti zastižené na stavbě a v rozsahu odsouhlaseném TDI.

#### **3.4. Popis stávající konstrukce:**

##### **3.4.1. Založení**

Založení je pravděpodobně plošné, přesně jej nebylo možno ověřit.

##### **3.4.2. Spodní stavba**

###### *Opěry*

Opěry jsou z betonu.

### *Křídla*

Stávající most nemá žádná křídla.

### *Přechodová oblast*

Provedení nebylo možno ověřit, pravděpodobně vyplněna pouze zeminou.

### 3.4.3. Nosná konstrukce

Nosnou konstrukci tvoří železobetonová deska, u které není znám rozsah armatury.

### 3.4.4. Příslušenství

#### *Izolace*

Nosná konstrukce je bez izolace.

#### *Římsy*

Stávající mostní konstrukce není vybavena římsami.

#### *Odvodnění*

Odvodňovací prvky nebyly nezjištěny.

#### *Skladba vozovky*

Na nosné konstrukci se nenalézají žádné asfaltové vrstvy.

#### *Mostní závěry*

Nejsou.

#### *Zábradlí*

Není.

### 3.4.5. Odstranění

Předpokládá se, že most bude odstraněn klasickými metodami, během prací bude bráněno znečištění vodního toku. Konstrukce opěr bude odstraněna až do úrovně, která umožní provedení nového mostu.

Zahájení demoličních prací se musí uskutečnit jen na základě písemného příkazu odpovědného pracovníka dodavatele stavebních prací a po vybavení pracoviště pomocnými konstrukcemi, materiálem a pomůckami určenými v technologickém postupu prací. Demoliční práce mohou provádět pouze kvalifikovaní pracovníci pod stálým dozorem odpovědného pracovníka. Veškeré práce na demolici mostu musí probíhat tak, aby za žádných okolností nemohlo dojít k ohrožení zdraví pracovníků. Materiál z demolovaného objektu se musí odstraňovat tak, aby nedošlo k přetížení pomocných konstrukcí a skladovat tak, aby neomezoval průběh demolice. Bourání nesmí být zahájeno, popř. přerušeno, pokud není zajištěna stabilita bourané konstrukce. Tento požadavek platí i v případě nutného přerušování prací z důvodu náhlého zhoršení povětrnostních podmínek.

Nezbytný podkladem pro provedení demoličních prací je technologický postup bourání, který v sobě zahrne všechny technologické postupy podle možností zhotovitele. Během demoličních prací je potřeba v návaznosti na zvolenou technologii osadit pomocné konstrukce pro zajištění stability mostní konstrukce. Není přípustný pohyb pracovníků pod konstrukcí během demolice.

#### 3.4.6. Odstranění vozovky

Nepřichází v úvahu, protože na mostě se nenalézají žádné asfaltové vrstvy. Navázání úpravy je součástí SO. 101.

### 3.5. Technické řešení nových částí

V rámci rekonstrukce bude vybudována zcela nová mostní konstrukce. Nosná konstrukce nového mostu bude tvořena uzavřeným železobetonovým rámem. Nově navržený rám byl prověřen hydrotechnickým výpočtem na  $Q_{100} \text{ (KNP)} = 24.2 \text{ m}^3/\text{s}$ . Nad výše uvedenou hladinou je vždy zachována minimální volná výška 0,5m v souladu s ČSN 73 6201. Most je navržen ve 3. kategorii dle výše uvedené ČSN.

#### Provizorní obtok:

Vodoteč pod mostem má průměrný průtok 0,11m<sup>3</sup>/s při ploše povodí 25,7km<sup>2</sup>, délka toku 10,6km.

Na boku stavební jámy bude vybudován **provizorní obtok** – otevřené koryto za OP 2.

#### 3.5.1. Založení:

Objekt bude založen plošně. Zatížení v základové spáře je vzhledem k charakteru nosné konstrukce (uzavřený rám) srovnatelné se zatížením podloží sousedním tělesem silniční komunikace.

Plošné založení bude realizováno ve vrstvě charakterizované geotechnickým průzkumem jako hlína písčitá, pevné konzistence – dle ČSN 731001 třída F3, MS. Lokálně může být zastižena vrstva písčité hlíny – F3 MS.

Ihned po odkrytí základové spáry bude provedena její přejímka geologem a na základě této přejímky bude rozhodnuto o případné úpravě ZS (např. vápněním). Základovou spáru je však třeba řádně ošetřit, zejména zabránit degradaci základové půdy případným zatopením srážkovými či podzemními vodami (nutnost vybudování dostatečného množství čerpacích jímek a zajistit čerpání vody). Ihned po otevření základové jámy do úrovně základové spáry je nutno provést její převzetí a tuto zakrýt, aby se zamezilo rozbředání základové spáry.

Kvalitu základové spáry a soulad s předpokládanými výše uvedenými charakteristikami posoudí geolog stavby.



### 3.5.2. Spodní stavba:

Nosná konstrukce je tvořena uzavřeným rámem. Funkci opěr zajišťují stěny rámu, které jsou součástí nosné konstrukce, která bude popsána v následující kapitole.

Do rámu jsou vetknuta krátká zavěšená křídla, většinou rovnoběžná s osou komunikace.

### 3.5.3. Nosná konstrukce:

Nosná konstrukce je navržena jako uzavřený monolitický železobetonový rám. Tloušťka stěn je 500 mm, spodní deska v tloušťce 400 mm, horní deska v proměnné tloušťce 350 – 645 mm, horní povrch je proveden ve sklonu zajišťujícím odvodnění izolace do přechodových oblastí.

Horní deska má spodní povrch v příčném směru 2,5%, v podélném směru sleduje sklon komunikace, tj. 1%. Horní povrch je v příčném směru v pokračování pravostranného oblouku 2,5%, pod pravou římsou je navržen protispád 6%. U levé římsy je spád ve sklonu 4%

### 3.5.4. Přechodová oblast:

Za rubem rámu bude osazena drenáž Ø150mm ve sklonu min. 3%, která bude vyústěna skrz stěnu rámu do vodoteče. Drenáž bude osazena na podkladní blok z prostého betonu. Zbytek základové jámy bude vyplněn hutněným zásypem. Hutněný zásyp bude proveden minimálně ze zeminy vhodné, bude hutněn po vrstvách max. tl. 30 cm. Zásyp bude prováděn symetricky s ohledem na snížení vodorovných zatížení objektu.

Použité zeminy a nejmenší míra jejich zhutnění dle přílohy A k ČSN 73 6244 uvedeny v následující tabulce. Značky zemin jsou dle ČSN 73 6133.

Oblast	Hrubozrné zeminy	I <sub>D</sub>	Směsné hrubozrné a jemnozrné zeminy	D%
zásyp základu	GW, GP, G-F SW, SP, S-F	0,75 0,80	G-F, S-F, GM, GCMG, MS, CG, CS, SM, SC, MLMI, CL, CI	95

Vzhledem k malému rozsahu je navržena výplň zbylé části přechodové oblasti nad úrovní drenáže ze stejnozrného mezerovitého betonu.

### 3.5.5. Příslušenství

#### *Izolace*

Nosná konstrukce bude opatřena hydroizolací z natavovaných pásů z modifikovaného asfaltu na kotevně impregnační nátěr (v případě provádění stavby v nepříznivých klimatických podmínkách, nebo nutnosti urychlení stavby je možno použít pečetící vrstvu s vhodnými vlastnostmi). Izolační pásy budou zataženy i na rub stěn konstrukce až k drenáži.

Izolace bude na nosné konstrukci natavena plně a na svislých plochách pouze konstrukčně proti stékající vodě. Pod římsami bude provedena ochrana izolace další vrstvou izolačních pásů s kovovou vložkou. Na svislých plochách bude ochráněna ochrannou geotextilií.

Izolace i podklad pro izolaci musí splňovat požadavky ČSN 73 6242. Povrch betonu musí být řádně očištěn a povrchová vrstva musí vykazovat pevnost v odtrhu min. 1,5 MPa. Rovinatost povrchu platí dle výše uvedené ČSN a dle TKP, kap. 18.

### Římsy

Na mostě jsou navrženy železobetonové monolitické římsy, výška nášlapu bude 0,15 m.

Kotvení k nosné konstrukci bude provedeno pomocí ocelových kotev říms do vývrtu v nosné konstrukci. Na křídlech tl. 0,5m bude kotvicí výztuž vytažena z horní plochy křídel. V římsě budou provedeny smršťovací spáry ve vzdálenosti max. 6m.

Římsa se v místě styku s vozovkovými vrstvami natře pro zvýšení přilnavosti penetračním nátěrem. Nad tímto nátěrem bude pokračovat až na horní povrch římsy do vzdálenosti min. 150 mm od lícové hrany římsy ochranný nátěr typu OS-C.

Osazení chrániček do říms není požadováno.

### Vozovka

Vozovka v místě mostu bude mít příčný sklon střešovitý 2,5%, podélný sklon v délce úpravy mostního objektu je 1%

V podstatné části úpravy bude stávající vozovka kompletně odstraněna z důvodu výstavby nové mostní konstrukce. Proto je v celé délce úpravy vyjma koncových částí navrženo provedení kompletně nové vozovky. Navázání horních dvou vrstev na stávající stav bude provedeno na posledních 2m.

Skladba vozovky na mostě je následující:

– asfaltový beton střednězrný (ABS I)	ACO 11 50/70	40 mm
– postřik spojovací emulzí	PSE modif.	0,30 kg/m <sup>2</sup>
– litý asfalt střednězrný	MA 11 IV	45 mm
– <u>izolační pásy</u>	AIP	5 mm
– celkem		90 mm

Skladba vozovky vně mostu je řešena v rámci SO. 101.

:

### Odvodnění

Odvodnění vozovky bude zajištěno podélným a příčným sklonem vozovky. Za koncem mostu a za gabionovou zdí proti směru staničení bud vybudován skluz s následným odvedení do vodoteče.

Odvodnění povrchu izolace bude zajištěno podélným a příčným sklonem do prostoru za koncem nosné konstrukce.

### *Mostní závěry*

Na mostě nejsou navrženy klasické dilatační zvěry. V místě přechodu vozovky mezi nosnou konstrukcí a přechodovou oblastí budou vrstvy vozovky proříznuty a vzniklá spára bude zalita pružnou asfaltovou zálivkou.

### *Zádržný systém*

Vzhledem k umístění mostu na polní cestě a umístěním dopravní značky s dovolenou rychlostí 30 km/h. Hlavním zádržným systémem je v daném případě zvýšený obrubník v kombinaci se zábradlím na okraji říms.

### *Zábradlí*

Zábradlí tvoří společně se zvýšenou obrubou výšky 150mm zádržný systém na mostě v souladu s ČSN 73 6201. Po obou stranách mostu bude osazeno ocelové zábradlí z otevřených profilů výšky 1,30 m se svislou výplní. Do římsy bude kotveno šrouby přes patní plechy. Šrouby budou do římsy osazeny do dodatečně vrtaných otvorů. Sloupky zábradlí budou osazovány svisle na plastmaltu tl. min. 10 mm.

### *Letopočet výstavby a označení mostu*

Na vhodném místě bude proveden vlis s vyznačením letopočtu výstavby nového mostu.

Na mostě budou osazeny nové tabulky s evidenčním číslem mostu.

### *Úpravy pod mostem*

Pod novým mostem bude vydlážděna kyneta z lomového kamene do betonového lože. Na vtoku pod most a za mostem bude odláždění ochráněno proti podemletí betonovými prahy. Navázání na stávající koryto vně prahů bude řešeno původním materiálem.

### *Terénní úpravy*

Okolní terén poškozený stavebními pracemi bude upraven do původního stavu. Povrch bude včetně upravených svahů zemního tělesa ohumusován v tl. min. 10 cm a zatravněn.

## 3.5.6. Dopravní značení:

### *Vodorovné dopravní značení*

Vzhledem k tomu, že se jedná o polní cestu, není uvažováno.

### *Svislé dopravní značení*

Kromě značek omezujících tonáž vozidel na mostě se v místě stavby SDZ nenachází. Tyto značky budou bez náhrady odstraněny.

### 3.6. Materiál

#### 3.6.1. Beton

Pro výstavbu bude použito betonu kvality podle následující tabulky:

<i>Konstrukční část</i>	<i>Třída betonu</i>	<i>Svp</i>
Podkladní beton	C 12/15	X0
Nosná konstrukce	C 30/37	XF2
Římsy	C 30/37	XF4
Betonové prahy	C 25/30	XF3
Betonové lože pro dlažbu	C 16/20n	XF1
Spárovací malta dlažby	MC 25	XF4

#### *Úprava povrchů betonových konstrukcí*

Povrchová úprava betonových konstrukcí bude provedena podle článku 5.6 přílohy P10 kapitoly 18 TKP v kategorii:

- neviditelné plochy Ca nebo Aa – prkna na sraz nebo systémová bednění z tvrzených překližek se šroubovanými spoji a výztuhami
- viditelné plochy C1d – vodovzdorná překližka nebo ocelové bednění bez přiznaných spár v pohledové kvalitě bez dalších úprav
- horní plocha NK bude upravena pro pokládku izolace
- římsy Bd – hoblovaná prkna svisle stykovaná na polodrážku; vystřídání prken obkročmo s jednotnou vzdáleností styků

#### *Ochranné nátěry*

Plochy spodní stavby, které budou ve styku se zemínou, budou opatřeny nátěrem proti zemní vlhkosti ve složení ALP (300g/m<sup>2</sup>) + 2 x ALN (tl. dle vybraného schváleného systému). Tento nátěr bude chráněn ochrannou geotextilií.

Ochranné nátěry betonových konstrukcí jsou navrženy dle tabulky 5 TKP kap. 31 následovně:

- nášlap římsy – nátěr typ S4 (OS-C) nominální tloušťky 80 μm polymerní dispersí, směsným nebo vícesložkovým polymerem PUR;
- hrana nosné konstrukce pod římsou – nátěr typ S2 (OS-B) nominální tloušťky 80 μm polymerní dispersí, směsným nebo vícesložkovým polymerem EP, PUR.

### 3.6.2. Ocelové konstrukce příslušenství (zábradlí)

#### *Použitý materiál*

Zábradlí bude zhotoveno z oceli S235 JR, kotevní materiál bude z oceli 5.6..

#### *Protikorozní ochrana*

PKO příslušenství mají podle TKP 19 / 2008 základní korozní zatížení C4 – vysoká agresivita s požadavkem na životnost povrchové ochrany VV – velmi vysoká. Je požadován certifikovaný nátěrový systém.

Na veškeré povrchové úpravy musí být předložen zhotovitelem technologický postup s definicí jednotlivých konkrétních hmot, jejich materiálovými listy a certifikáty. Ocelové konstrukce budou namontovány s povrchovou úpravou, poškozená místa (při dopravě a montáži) budou po dokončení stavebních prací opravena.

Konečná krycí vrstva bude provedena podle požadavku investora. Každá vrstva PKO se provede odlišným barevným odstínem. Zhotovitel předloží TDI k odsouhlasení technologický postup PKO.

Odstín vrchního nátěru bude určen investorem.

### 3.6.3. Ostatní

- Ochranná geotextilie: netkaná, odolnost proti proražení dle ČSN EN ISO 12236 (CBR) min. 3 kN, tloušťka po stlačení (2 kPa) dle ČSN EN ISO 9863-1 min. 3 mm.
- Separální geotextilie: odolnost proti proražení dle ČSN EN ISO 12236 (CBR) min. 2 kN a propustnost kolmo k rovině textilie dle ČSN EN ISO 11058 min. 10 l/m<sup>2</sup>.s.
- Izolační vrstva z geomembrány: pevnost v tahu min. 20 kN/m a protažení min. 20 % v obou směrech, min. tl. 1 mm.
- Drenážní trubka min. kruhové tuhosti SN 8 kN/m<sup>2</sup>.
- Těsnící trvale pružný silikonový tmel dle ČSN EN ISO 11600 specifikace F-25-HM-M1p v barvě šedé.

Ing. Václav Honzík  
2018