



Město Úvaly

Zásady a technické podmínky pro zásahy do povrchů komunikací a provádění výkopů a zásypů rýh

Obsah:

- 1. Základní ustanovení**
- 2. Názvosloví**
- 3. Technologicko-organizační opatření**
- 4. Provádění rýh a výkopů**
- 5. Hutnění**
- 6. Provádění oprav konstrukce vozovky/
chodníku**
- 7. Kontrola kvality**
- 8. Převzetí konečných úprav**
- 9. Záruční doba**

Příloha č. 1- charakteristický příčný řez

1. Základní ustanovení

Zásady a technické podmínky pro zásahy do povrchů komunikací a provádění výkopů a zásypů rýh pro inženýrské sítě (dále jen ZTP)

- definují způsob provádění výkopů rýh pro inženýrské sítě včetně havárií, jejich zpětných zásypů a obnov konstrukcí a krytů komunikací ve správě nebo v majetku města Úvaly.

- definují požadavky na kontrolu prováděných prací, jejichž dodržování má zajistit požadovanou kvalitu prací při obnově komunikací.

Souhlas s užíváním veřejného prostranství, resp. komunikace, vydá vlastník.

Za užívání veřejného prostranství bude účtován místní poplatek.

Hlavní zhotovitel je povinen provádět práce v souladu s vydaným rozhodnutím o zvláštním užívání komunikace dle ustanovení § 25, při haváriích i § 36 zákona č.13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších změn a doplňků.

Tyto ZTP budou vlastníkem, tj. městem Úvaly uplatňovány v rámci všech právních vztahů s právníckými i fyzickými osobami zúčastněnými na provádění zásypů rýh a výkopů v prostoru komunikací.

2. Názvosloví

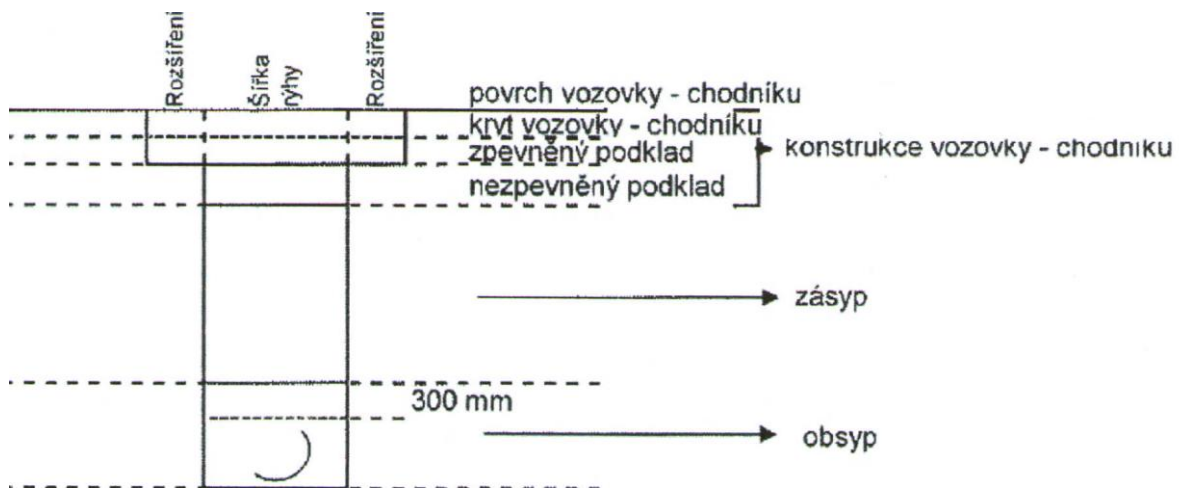
Základní termíny z oblasti pozemních komunikací jsou uvedeny v ČSN 73 0020, ČSN 73 6100-1, ČSN 73 6114, Z1, ČSN 73 6133 a TP 87 a v dalších citovaných a souvisejících normách a předpisech.

Pro potřeby těchto ZTP bude užíváno především následující názvosloví:

- **výkop** → zemní objekt, který se tvaruje rozpojováním horniny, jejím odebráním a odhozením nebo naložením na dopravní prostředek se současným vytvářením svahů a dna a s jejich případným urovnáním a roubením.
- **rýha** → hloubený výkop, který není šachtou (plocha půdorysu je větší jak 36 m² a největší rozměr není hloubka) a jehož půdorys má šířku do 2 m.
- **aktivní zóna** (ČSN 73 6133) → horní vrstva zemního tělesa (v tomto případě zasypu) o tloušťce zpravidla 0,5 m, do níž zasahují vlivy zatížení a klimatu. Pro tuto vrstvu se požadují přísnější kvalitativní parametry oproti ostatním částem zemního tělesa.
- **zemní pláň** (z ČSN 73 6133) → plocha uzavírající zemní těleso ve styku s vozovkou - chodníkem. Tvoří horní líc aktivní zóny.
- **kryt vozovky** → horní jednovrstvá nebo dvouvrstvá část vozovky vystavená svislým a tangenciálním účinkům pojíždějících nebo stojících vozidel, které přenáší do podkladních vrstev. Skládá se obvykle z obrusné a ložní vrstvy. Je vystaven bezprostřednímu působení atmosférických a klimatických vlivů.
- **otevírání rýh a výkopů** → rozebrání konstrukce vozovky - chodníku vč. přípravných prací (vytýčení - vyznačení trasy)

- **rozdělení prostoru rýhy v příčném řezu :**
- *obsyp* (ode dna výkopu do úrovně 30 cm nad temeno vedení inženýrské sítě nebo jeho ochrany)
- *zásyp* (od horní úrovně obsypu po spodní úroveň konstrukce vozovky - chodníku)
- *konstrukce vozovky - chodníku* (zpravidla podkladní a krytové vrstvy)
- *šířka výkopu - rýhy*, která musí být minimalizována s ohledem na užitou technologii výkopových prací a vlastní ukládání vedení inženýrské sítě
- *rozšíření* - první fáze opravy zpevněných vrstev konstrukce vozovky – chodníku (dodatečné zaříznutí a odbourání pruhu stmelěných vrstev po zhotovení zásypu a nezpevněného podkladu - viz dále - význam je zřejmý ze schématu na obr.1.)

Obr. 1 :



- **hlavní zhotovitel** → právnická nebo fyzická osoba, která zajišťuje opravu resp. výstavbu inženýrské sítě pro kterou byla otevřena rýha (může být totožná se zhotovitelem výkopových prací, zásypu resp. opravy vozovky).

- *zhotovitel výkopových prací* → podzhotovitel, který je ve smluvním vztahu s hlavním zhotovitelem
- *zhotovitel zásypu* → podzhotovitel, který je ve smluvním vztahu s hlavním zhotovitelem
- *zhotovitel opravy vozovky - chodníku* → podzhotovitel, který je ve smluvním vztahu s hlavním zhotovitelem.

Převod označení vybraných asfaltových vrstev:

Nové označení vrstvy

Staré označení vrstvy

<i>ACO 8</i>	<i>ABJ</i>
<i>ACO 11</i>	<i>ABS</i>
<i>ACO 16 / ACL 16</i>	<i>ABH</i>
<i>ACL 22</i>	<i>ABVH</i>
<i>ACP 16</i>	<i>OKS</i>
<i>ACP 22</i>	<i>OKH</i>
<i>BBTM</i>	<i>AKM</i>

3. Technologicko-organizační opatření.

Veškeré práce v komunikaci musí být provedeny odbornou firmou, odbornost zhotovitele zásypu a oprav vozovkových nebo chodníkových vrstev posoudí odbor investic a dopravy města Úvaly.

Termínové omezení:

Výkopové práce v prostoru komunikací nesmí být prováděny **v období od 1. listopadu do 15. března včetně.**

Toto omezení se netýká havárií na vedení inženýrských sítí. V případě naléhavé potřeby podléhá provádění výkopových prací a zejména provádění zásypu rýh a následná oprava konstrukce vozovky - chodníku zvláštnímu souhlasu správce komunikace se stanovením podmínek pro toto období.

4. Provádění rýh a výkopů

Před vlastním zahájením výkopových prací je nutno prověřit umístění stávajících inženýrských sítí, které by mohly být dotčeny nově připravovanými výkopovými pracemi a podle jejich umístění zvolit odpovídající technologii výkopových prací.

4.a. Dlážděné kryty vozovek a chodníků

Dlážděné kryty je nutno rozebrat tak, aby byla dlažba minimálně poškozena. Jednotlivé dlažební prvky musí být řádně očištěny a uloženy odděleně od ostatního výkopového materiálu tak, aby bylo zajištěno jejich opětovné použití a řádně zajištěny proti vandalismu a krádežím.

4.b. Asfaltové kryty vozovek a chodníků

Asfaltové vrstvy vozovky nebo chodníků budou odstraněny odfrézováním, nebo provedením souvislého řezu a následného vybourání běžnými prostředky. Hrany asfaltových vrstev budou po odstranění vždy zaříznuty. Odfrézovaný materiál, dlažby, žulové kostky (jakožto majetek města Úvaly) bude dle pokynu investičního oddělení odvezen na určenou deponii nebo skládku.

4.c. Zemní práce

Při provádění výkopu rýhy, tj. při rozpojování podkladních vrstev konstrukce vozovky - chodníku, podloží a rozpojování horniny, odebírání výkopku s jeho odhozením nebo naložením na dopravní prostředek musí být dodržovány zásady ČSN 73 6133 Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací a TKP 4 - Zemní práce.

Práce musí být prováděny tak, aby doba omezení provozu a obtěžování okolí byla snížena na minimum. Při zjištění existence dlažebních kostek, kamenných obrub pod asfaltovým povrchem,

které jsou majetkem města Úvaly, budou očištěny a odvezeny na skládku správce komunikace, neurčí-li odbor investic a dopravy jinak.

Při provádění veškerých výkopových prací je nutno respektovat podzemní a nadzemní inženýrské sítě, Před zahájením prací je nutno nechat jednotlivé inženýrské sítě vytyčit svými správci.

4.d. Zásypy výkopů a rýh

Při provádění zásypů a zejména pak při jeho hutnění je nutné dbát opatření na ochranu vedení, která jsou v rýze položena. Zhotovitel dále zodpovídá za zajištění soustavného odvodnění výkopu, za řádné zabezpečení stability výkopů (např. pažením) a za případné škody na křížujícím vedení všech inženýrských sítí.

Jako obsyp inženýrských sítí je vhodné použít štěrkopísek frakce 0-22, případně vhodný materiál dle ČSN EN 1610, ale jenom se souhlasem odboru investic a dopravy.

5. Hutnění

Materiál se ukládá po vrstvách, jejichž tloušťka a vlhkost je přizpůsobena hutnicí technice, šířce rýhy a zhutnitelnosti zásypového materiálu. Tloušťka hutnicí vrstvy je max. 300 mm.

Hutnění musí být prováděno strojně tak, aby byly splněny požadavky tab. 2, 3 nebo 5. Hutnění zásypu musí být prováděna po vrstvách.

Kontrolu hutnění statickou zatěžovací zkouškou je nutno provést u hlubokých překopů (např.kanalizace). U běžných překopů – pokládka kabelovodů - lze k informativní kontrole hutnění použít rázové zkoušky lehkou dynamickou deskou (provedené podle ČSN 72 1006) aby byla v souladu s požadavky uvedenými v tabulce 3, pokud to u jednotlivých technologií není stanoveno jinak.

Při převzetí zásypu bude správcem komunikace požadován protokol o provedené zkoušce hutnění od akreditované zkušební laboratoře.

Kritériem pro ověření je modul přetvárnosti $E_{def,2}$ respektive orientační rázový modul M_{vd} .

Konstrukce	Zemina	Minimální hodnota modulu přetvárnosti $E_{def,2}$ resp. orientačního rázového modulu pružnosti M_{vd} ¹⁾ v MPa	
		na parapláni	na zemní pláni
Vozovka	jemnozrnná	45 (30)	60 (35)
	hrubozrnná	80 (40)	100 (45)
Chodník	jemnozrnná	45 (25)	45 (30)
	hrubozrnná	60 (30)	60 (35)

Poznámka :
¹⁾ Hodnoty v závorkách platí pro rázové moduly pružnosti M_{vd} stanovené zařízením skupiny C (LDD) ve smyslu ČSN 73 6192 a ČSN 72 1006.

6. Oprava konstrukce vozovky / chodníku

Konstrukce (zejména kryt), uzavírající rýhu, má mít obdobnou skladbu jako konstrukce původní. U dlážděných povrchů s totožným typem dlažby včetně kladecí vrstvy. Není-li možné z časových, resp. technologických důvodů původní konstrukci realizovat, je možné po dohodě se správcem komunikace použít přiměřenou konstrukci .

Konečnou opravu konstrukce zpevněných vrstev vozovky je možné provádět v období od 16.3. do 31.10. příslušného roku.

V případě, že si souvislosti vyžádají opravu mimo výše uvedené období, provede se **prozatímní oprava krytu**. Konečná oprava krytu se provede až v klimaticky vhodném období.

6.a. Prozatímní oprava krytu

Prozatímní oprava krytu musí být provedena před obnovením provozu. Postačuje ji provést v původní šířce rýhy, jak byla před výkopovými pracemi.

Stav prozatímní opravy musí být zhotovitelem pravidelně kontrolován v četnosti min. 1 x týdně.

U vozovek se provede pokládkou asfaltové vrstvy v tl. 6 cm na dobře zhutněný podklad, nebo lze jako provizorního krytu užít kostek velkých žulových (10x10cm) do lože z drti.

U chodníků postačuje asfaltová vrstva v tl. 3 cm, anebo dlažba jakýchkoliv rozměrů.

6.b. Konečná oprava krytu

Konečná úprava musí zajistit, aby původní vlastnosti vozovky nebo chodníku jak z hlediska únosnosti, tak z hlediska povrchových vlastností (rovnost, drsnost) byly opět dlouhodobě dosaženy.

Vzhledem k tomu, že výkopovými pracemi je porušena celistvost a stabilita stěn výkopu a zejména nezpevněných podkladních vrstev a podloží, může docházet k pozdějšímu propadání konstrukce vozovky (chodníku) s vážnými závadami na krytu. Z toho důvodu je nutné:

- před zahájením konečné opravy krytu (ale po dokončení opravy nezpevněné podkladní vrstvy) provést rozšíření šířky rýhy v celé tloušťce zpevněných konstrukčních vrstev se zařízením ohraničující svislé plochy. Šířka rozšíření musí být minimálně taková, aby opravou byly překryty všechny poruchy vzniklé v nestmelených vrstvách a podloží (kaverny, poklesy apod.) Minimální šířka rozšíření je 300 mm a to po obou stranách rýhy v případě, že jde o překop vozovky. U chodníků činí minimální rozšíření 150 mm.

-konstrukci vozovky (chodníku) uzavírající rýhu vč. rozšíření provést v obdobné skladbě, jako byla konstrukce původní. Není-li to z jakéhokoliv důvodu možné, je po dohodě se správcem komunikace možné např. použít konstrukci, převzatou z následujících katalogových listů - viz příloha B.

- opravy živičných krytů musí být prováděny výhradně strojní pokládkou, neurčí-li správce komunikace jinak

-svislé napojení na sousední kryt musí být řádně utěsněno vhodnou technologií

- po provedení povrchových prací a konečné úpravě povrchů bude též obnoven původní stav vč. součástí a příslušenství komunikace neurčí-li správce jinak.

- při samotné realizaci výkopových prací může být dle skutečného zásahu do komunikace nebo chodníků upřesněn rozsah konečné úpravy povrchu vozovky, chodníku. Správce komunikací může při provádění konečné úpravy povrchu vozovky a komunikace změnit technologii a typ prováděné konečné úpravy povrchu, oproti původní skladbě.

U všech komunikací pojížděných automobilovou dopravou bude jako horní podkladní vrstva vyžadována vrstva ŠCM (šterkodrt' stabilizovaná cementovou maltou) v tl. 200 mm !

6.b.1. Asfaltové kryty chodníků

a) do 3 m šíře :

budou obnoveny v celé jejich šíři a v celé délce narušení krytu při rozšíření délkového přesahu min. o 500 mm na každou stranu (pokud je to možné). V případě narušení menším než je šířka chodníku (příčný překop, lokální zásah), budou obnoveny v délce minimálně rovnající se šířce chodníku při rozšíření délkového přesahu min. o 500 mm na každou stranu (pokud je to možné). Obnova bude provedena včetně znovu-položení nebo výškového vyrovnání obrub, neurčí-li správce komunikace jinak.

V případě, že budou prováděny dva a více příčných překopů, jejichž hrany jsou ve vzdálenosti do 10m od sebe, bude kryt obnoven v celé šíři a délce vymezené krajními překopy při rozšíření délkového přesahu min. o 500 mm na každou stranu (pokud je to možné) neurčí-li správce komunikace jinak.

Veškeré vodorovné plochy musí být před pokládkou krytu ošetřeny asfaltovým infiltračním nátěrem. Svislé napojení na sousední kryt musí být řádně utěsněno.

Těsnění musí být provedeno vhodnou zálivkovou hmotou, která zajistí dostatečnou vodo-nepropustnost.

b) nad 3 m šíře, pěší zóny a náměstí bude požadovaný rozsah oprav krytů určen správcem komunikace.

6.b.2. Dlážděné kryty chodníků

a) do 3 m šíře:

budou předdlážděny v celé jejich šíři a v celé délce narušení krytu při rozšíření délkového přesahu min. o 500 mm na každou stranu (pokud je to možné). V případě narušení menším než je šířka chodníku (příčný překop, lokální zásah), budou předdlážděny v délce minimálně rovnající se šířce chodníku při rozšíření délkového přesahu min. o 500 mm na každou stranu (pokud je to možné).

Současně je nutné zachovat typ, vzor a barevnost dlažby. Obnova bude provedena včetně kladecí vrstvy a znovu-položení nebo výškového vyrovnání obrub, neurčí-li správce komunikace jinak.

V případě, že budou prováděny dva a více příčných překopů, jejichž hrany jsou ve vzdálenosti do 10m od sebe, bude kryt obnoven v celé šíři a délce vymezené krajní překopy při rozšíření délkového přesahu min. o 500 mm na každou stranu (pokud je to možné) neurčí-li správce komunikace jinak.

V případě, že nebude možno doplnit stávající typ dlažebního materiálu z důvodů narušení jednotlivých kostek vlivem stárí, bude dlažební materiál doplněn materiálem novým stejné barevnosti a typu dlažební kostky.

V případě dláždění jednotlivých vzorů bude přesah dlažby proveden vždy do konce vzoru (kraje vzoru).

b) nad 3 m šíře, pěší zóny a náměstí bude požadovaný rozsah oprav krytů určen správcem komunikace.

6.b.3. Asfaltové kryty vozovek

budou obnoveny v celé šíři jízdního pruhu vozovky (jízdním pruhem je pruh vozovky o min. šířce 3 m) na jednu podélnou pracovní spáru zpravidla souběžnou s osou komunikace a v celé délce narušení krytu při rozšíření délkového přesahu min. o 1000 mm na každou stranu (pokud je to možné).

V případě narušení menším než je šířka jízdního pruhu vozovky (příčný překop, lokální zásah), bude kryt obnoven v délce minimálně rovnající se šířce jízdního pruhu vozovky při rozšíření délkového přesahu min. o 1000 mm na každou stranu (pokud je to možné), neurčí-li správce komunikace jinak.

V případě vedení výkopu středem vozovky, bude kryt obnoven v celé šíři vozovky.

Veškeré vodorovné plochy musí být před pokládkou krytu ošetřeny asfaltovým infiltračním nátěrem. Svislé napojení na sousední kryt musí být řádně utěsněno.

Těsnění musí být provedeno vhodnou zálivkovou hmotou, která zajistí dostatečnou vodo-nepropustnost.

b) nad 3 m šíře, pěší zóny a náměstí bude požadovaný rozsah oprav krytů určen správcem komunikace.

6.b.4. Dlážděné kryty chodníků

a) do 3 m šíře:

budou předlážděny v celé jejich šíři a v celé délce narušení krytu při rozšíření délkového přesahu min. o 500 mm na každou stranu (pokud je to možné).

V případě narušení menším než je šířka chodníku (příčný překop, lokální zásah), budou předlážděny v délce minimálně rovnající se šířce chodníku při rozšíření délkového přesahu min. o 500 mm na každou stranu (pokud je to možné). Současně je nutné zachovat typ, vzor a barevnost dlažby. Obnova bude provedena včetně kladečí vrstvy a znovu-položení nebo výškového vyrovnání obrub, neurčí-li správce komunikace jinak.

V případě, že budou prováděny dva a více příčných překopů, jejichž hrany jsou ve vzdálenosti do 10m od sebe, bude kryt obnoven v celé šíři a délce vymezené krajní překopy při rozšíření délkového přesahu min. o 500 mm na každou stranu (pokud je to možné) neurčí-li správce komunikace jinak.

V případě, že nebude možno doplnit stávající typ dlažebního materiálu z důvodů narušení jednotlivých kostek vlivem stárí, bude dlažební materiál doplněn materiálem novým stejné barevnosti a typu dlažební kostky.

V případě dláždění jednotlivých vzorů bude přesah dlažby proveden vždy do konce vzoru (kraje vzoru).

b) nad 3 m šíře, pěší zóny a náměstí bude požadovaný rozsah oprav krytů určen správcem komunikace.

6.b.5. Asfaltové kryty vozovek

budou obnoveny v celé šíři jízdního pruhu vozovky (jízdním pruhem je pruh vozovky o min. šířce 3 m) na jednu podélnou pracovní spáru zpravidla souběžnou s osou komunikace a v celé délce narušení krytu při rozšíření délkového přesahu min. o 1000 mm na každou stranu (pokud je to možné).

V případě narušení menším než je šířka jízdního pruhu vozovky (příčný překop, lokální zásah), bude kryt obnoven v délce minimálně rovnající se šířce jízdního pruhu vozovky při rozšíření délkového přesahu min. o 1000 mm na každou stranu (pokud je to možné), neurčí-li správce komunikace jinak.

V případě vedení výkopu středem vozovky, bude kryt obnoven v celé šíři vozovky, neurčí-li správce komunikace jinak.

V případě, že budou prováděny dva a více příčných překopů, jejichž hrany jsou ve vzdálenosti do 20m od sebe, bude kryt obnoven v celé šíři vozovky a délce vymezené krajními překopy při rozšíření délkového přesahu min. o 1000 mm na každou stranu (pokud je to možné), neurčí-li správce komunikace jinak.

Veškeré vodorovné plochy musí být před pokládkou krytu ošetřeny asfaltovým infiltračním nátěrem. Svislé napojení na sousední kryt musí být řádně utěsněno. Těsnění musí být provedeno vhodnou zálivkovou hmotou, která zajistí dostatečnou vodo-nepropustnost.

6.b.6. Dlážděné kryty vozovek

V případě, že výkop rýhy bude širší než polovina šíře jízdního pruhu, bude povrch opraven v celé šíři jízdního pruhu vozovky (jízdním pruhem je pruh vozovky o min. šířce 3 m) a v celé délce narušení krytu při rozšíření délkového přesahu min. o 1000 mm na každou stranu (pokud je to možné).

Je nutné zachovat původní typ dlažby.

Obnova bude provedena včetně kladečí vrstvy, neurčí-li správce komunikace jinak.

V případě, že výkop rýhy bude užší než polovina šíře jízdního pruhu, pak bude oprava provedena v celé délce narušení se šířkovým a délkovým rozšířením min 1000 mm (pokud je to možné). Současně je nutné zachování původního typu dlažby.

Obnova bude provedena včetně kladečí vrstvy. Pokud k vnějšímu kraji vozovky bude zbývat méně než 500 mm, je nutno provést předlažbu až ke kraji vozovky, neurčí-li správce komunikace jinak.

V případě narušení menším než je šíře jízdního pruhu (příčný překop, lokální zásah), bude povrch předlážděn v délce minimálně rovnající se šířce jízdního pruhu při rozšíření délkového přesahu min. o 1 000 mm na každou stranu (pokud je to možné).

V případě, že budou prováděny dva a více příčné překopy vozovky (jízdního pruhu), jejichž hrany jsou ve vzdálenosti do 20m od sebe, bude kryt obnoven v celé šíři vozovky (jízdního pruhu) a délce vymezené krajními překopy při rozšíření délkového přesahu min. o 1000 mm na každou stranu (pokud je to možné) neurčí-li správce komunikace jinak.

V případě, že nebude možno doplnit stávající dlažební materiál z důvodů narušení jednotlivých kostek vlivem stárí, bude dlažební materiál doplněn materiálem novým o stejné barevnosti a typu dlažební kostky.

6.b.7. Betonové povrchy

Musí být obnovena všechna narušená betonová pole v celé ploše od spáry ke spáře, včetně stávajících konstrukčních vrstev podloží, nestanoví-li správce komunikace jinak.

Svislé napojení na sousední kryt musí být řádně utěsněno. Těsnění musí být provedeno vhodnou zálivkovou hmotou, která zajistí dostatečnou vodo-nepropustnost.

7. Kontrola kvality

Před zahájením prací musí zhotovitel prokázat způsobilost pro zajištění jakosti při provádění zemních prací, při provádění ochranných, podkladních a krytových vrstev konstrukce vozovky.

Kontrola kvality se řídí požadavky uvedenými v „TP 146 – Povolování a provádění výkopů a zásypů rýh pro inženýrské sítě ve vozovkách pozemních komunikací“.

7.1. Kontrola kvality zásypu

Řádné zasypání vhodným materiálem se prokazuje:

-před zahájením prací zatříděním zásypového materiálu a prokázáním, že splňuje požadavky shrnuté do kapitoly 6 (včetně namrzavosti u materiálů do aktivní zóny). V případě použití více druhů materiálů musí být průkaz proveden pro všechny použité druhy.

-v průběhu prací zkouškami míry zhutnění resp. únosnosti. Těmito zkouškami se zjišťuje, zda vlastnosti zhutněného zásypu splňují požadavky shrnuté do tabulek 2, 3 nebo 6.

Četnost prováděných zkoušek je předepsána v tabulce, nestanoví-li správce komunikace jinak.

Způsob kontroly	max.počet vrstev na 1 zkoušku (celková kontrolovaná tloušťka v m)	minimální počet zkoušek na každých započatých 100 m délky
Statickou zatěžovací deskou	2 (0,5 m)	1
Lehkou dynamickou deskou	2 (0,5 m)	5
Jamkou	1 (0,3 m)	1

* U příčných překopů vozovek je nutné provedení 1 zkoušky na 3m překopu.
* Poznámka: výše uvedené četnosti platí pro zhotovitele, kteří jsou držitelé certifikátu systému jakosti v rámci RSJ-PK. Pro ostatní zhotovitele platí zpřísněný režim kontroly kvality dle požadavků správce komunikace.

7.1.a. Zemní pláň

Zemní pláň musí být upravena tak, aby její hodnota modulu přetvárnosti $E_{def,2}$ byly v souladu s požadavky uvedenými v příloze č.1 – vzorový řez.

Zemní pláň musí mít rovný povrch a musí zajistit řádné odvodnění. Rovnost povrchu zemní pláně je třeba upravit tak, aby na styku rýhy a původní vozovky v úrovni zemní pláně nebyl výškový rozdíl větší než ± 20 mm.

7.1.b. Hutněné asfaltové vrstvy

V rámci kontrolních zkoušek hotové vrstvy se na hutněných asfaltových vrstvách kontroluje tloušťka vrstvy a míra zhutnění.

Minimální tloušťka vrstvy je 80 % tloušťky projektové.

Minimální míra zhutnění je 96 %.

Četnost zkoušek se řídí ČSN 73 6121.

Rovnost povrchu je třeba upravit tak, aby na styku rýhy a původní vozovky nebyl výškový rozdíl větší než ± 4 mm .

8. Převzetí konečných úprav

Po úplném dokončení všech prací na veřejném prostranství je nutné do 5-ti pracovních dnů písemně vyzvat správce komunikace k převzetí úprav.

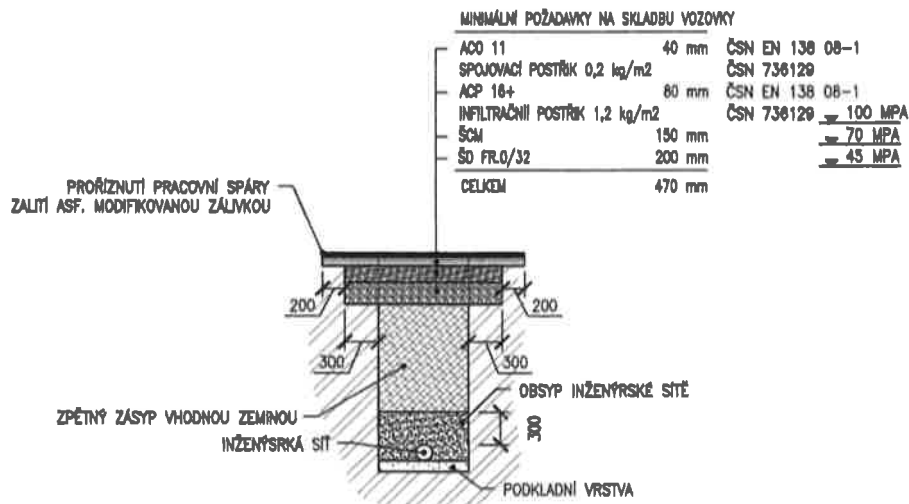
Hlavní zhotovitel při předání konečných úprav předá správci komunikace následující doklady:

- protokoly o provedených zkouškách hutnění
- kontrolní zkoušky asfaltové směsi při obnově asfaltového krytu v délce nad 100 m nebo více než 15t použité asfaltové směsi
- doklad o uložení vybouraného dlažebního materiálu ve skladu, který byl určen správcem komunikace
- doklad o prověření funkčnosti přípojek uličních vpustí, neurčí-li správce komunikace jinak
- fotodokumentace zachycující jednotlivé fáze výkopových prací a konečné úpravy

9. Záruční doba

Požadovaná záruční doba minimálně v délce 5 let, nestanoví-li odbor investic a dopravy jinak.

PŘÍLOHA č.1 CHARAKTERISTICKÝ PŘÍČNÝ ŘEZ PŘEKOPEM VOZOVKY M 1:50



POZNÁMKY:

- ① PŘI STAVEBNÍCH PRACÍCH NUTNO RESPEKTOVAT PODZEMNÍ A NADZEMNÍ INŽENÝRSKÉ SÍTĚ PŘED ZAHÁJENÍM STAVEBNÍCH PRACÍ BUDOU JEDNOTLIVÉ PODZEMNÍ SÍTĚ VYTYČENY SVÝMI SPRÁVCI
- ② PŘI VÝSKYTU KAMENNÝCH OBRUB NEBO KAMENNÝCH DLAŽEBNÍCH KOSTEK, BUDOU TYTO ODVEZENY NA SKLÁDKU SPRÁVCE KOMUNIKACE, NEURČÍ-LI JINAK