

2. Sdružený objekt a odtokové potrubí

Bude vybourán stávající požerák a odtokové potrubí od něj, včetně části navazující návodní stěny z lomového kamene na maltu cementovou a zábradlí. V šířce 4 metrů bude vyříznut a vybourán asfaltový kryt vozovky. Stávající lomová betonová šachta bude vybourána. Nová revizní šachta bude mít vnitřní průměr 1000 mm a bude složena ze standardních betonových skruží o tloušťce stěny 120 mm. Dno bude monolitické, z betonu třídy C 30/37 XF3, boční bermy budou do poloviny DN potrubí se sklonem 2 %. Vnitřek dna bude opatřen abrazi odolným nátěrem. Stupadla ve skružích budou kramlová, poplastovaná, v konusu bude kapsové stupadlo. Do spár mezi skružemi budou vložena pryžová těsnění. Poklop šachty bude BEGU, třídy zatížení D 400, odvětraný. Rýha pro nové odtokové potrubí bude proti sesutí zajištěna ocelovými pažicemi boxy.

Nové odtokové potrubí bude z materiálu PP DN 600 s obetonováním. Způsob provedení obetonování a uložení potrubí je patrný z příslušného detailu. Na zhutněné a technickým dozorem odsouhlasené dno rýhy bude provedena podkladní vrstva z betonu třídy C 30/37 XF3. Po jeho vyzrání na něj bude na podkladky vodorovně uložena KARI síť pr. 8 mm s oky 100 x 100 mm. K síti budou připevněny předem naohýbané pruty pr. 10 mm, které budou sloužit k zajištění potrubí proti posunutí při betonáži. Podkladky pod potrubí budou rozmístěné v osové vzdálenosti 1300 mm a na každý podkladek připadají dva páry prutů. Po zabetonování a vytvrdnutí betonové desky (beton C 30/37 XF3) na ní budou ukládány předem připravené betonové podkladky o rozměru 300 x 300 x 300 mm. Volný prostor mezi nimi bude 1000 mm. Na tyto podkladky se uloží odtokové potrubí z materiálu polypropylen o vnitřním průměru DN 600 mm. Potrubí bude korugované nebo žebrované o třídě pevnosti minimálně SN 8. Toto potrubí bude proti vztlaku a posunu zajištěno předem osazenými pruty, které se přehnou přes potrubí a na vrcholu svážou. K těmto prutům bude přivázána ohnutá KARI síť pr. 6 mm s oky 150 x 150 mm. Poté se provede zabednění pasů a potrubí se zalije betonem C 30/37 XF3. K eliminaci průsaku vody mezi touto obetonávkou a tělesem sdruženého objektu bude sloužit bentonitový pásek, který bude před vlastní betonáží připevněn ke stěně kašny okolo potrubí.

Po obetonování odtokového potrubí proběhne zásyp rýhy. K zásypu bude použita vytěžená zemina, pokud ji geotechnik uzná jako vhodnou. Zemina bude hutněna po vrstvách maximální tloušťky 25 cm vhodným hutnicím prostředkem (vibrační pěch, ježkový váleček). Obnovená komunikace bude mít tuto skladbu:

- ACO 11 asfaltový beton – tl. 40 mm
- Spojovací postřik
- ACP 16 + asfaltový beton ložný – tl. 70 mm
- Infiltrační postřik
- KSC I - tl. 120 mm
- ŠDB štěrkodrt' fr. 0/63 – tl. 200 mm
- Modul přetvárnosti podloží při E_{def2} – min. 45 MPa

Spáry mezi původním a novým živičným krytem budou proříznuty a opatřeny zálivkou za tepla. Okraje vozovky budou zpevněny krajnicí ze štěrkodrti fr. 0/32 šířky 0,5 m. Zelené pásy budou zpětně ohumusovány a osety trávou.

Nově bude pro převádění vody ze zdrže vybudován sdružený objekt, který v sobě kombinuje kašnový bezpečnostní přeliv a otevřený dvoudlužový požerák. Sdružený objekt je navržen jako železobetonový, z betonu třídy C 30/37 XF3 a výztuží z KARI sítě 100/100/8 mm. Krytí výztuže bude 30 mm.

Přelivná hrana bude mít celkovou délku 6 metrů. Úroveň maximální hladiny je v projektu stanovena dle současné kapacity zatrubněné vodoteče DN 600. V současné době je pro investora z hlediska finanční nákladnosti neúnosné vybudovat nové potrubí, které by mělo větší kapacitu. Z toho důvodu bude dle požadavků investora zachováno převádění vod stávajícím potrubím DN 600. Odstraněním stávajícího požeráku, který svou krátkou přelivnou