Projektové dokumentace řeší vybourání části stávající opěrné zdi, která v současné době odděluje vyvýšený prostor parkoviště pro osobní automobily od okolního terénu.

Příprava stavby :

V rámci přípravy této části stavby je nutno provést přeložení jednoho úseku stávajícího sdělovacího kabelu.
Před zahájením výkopových a bouracích prací je nutno přesně vytyčit trasu plynovodu a také vyznačit jeho ochranné pásmo - viz v.č. 101.

Bourací práce

Před zahájením bourání opěrné zdi bude nutno demontovat automatickou závoru vjezdu na parkoviště a jednu stávající dopravní značku. Obě tato zařízení budou pak opětovně použita.
Vlastní zeď je monolitická betonová konstrukce o předpokládané tl. cca 600 mm, která má tvarované, rozšířené zhlaví. Zeď je vyztužená svislými sloupky z ocelových I nosníků, které jsou umístěny zhruba uprostřed zdi ve vzdálenostech po cca 1500 mm. Základová spára nebyla zjišťována - předpokládá se v úrovni cca 900 mm pod okolním terénem. Na zhlaví zdi je umístěno zábradlí tvořené ocelovými sloupky kruhového tvaru, které jsou kotveny shora do betonové stěny. Výplň je z ocelových tenkostěnných profilů. Toto zábradlí bude demontováno nejen z bourané části opěrné zdi, ale rovněž v úsek až po lom zdi - viz výkresová část.
Pro možnost následného vybudování nové opěrné zdi, dojde rovněž k odbourání části asfaltové plochy parkoviště a k odkopu stávající zeminy. Vlastní konstrukce zpevněné plochy parkoviště není v současné době známa.
Upozornění :
Vzhledem k velké blízkosti stávajícího obytného domu od místa stavby, bude nutno bourací práce provádět velmi opatrně a bez možnosti využití rozměrných a těžkých technických prostředků.

Nový stav

Nová železobetonová zeď je navržena z betonu min **C25/30** – XA2, XF3, zeď bude vyztužena v tahové oblasti – použitá ocel 10 505 (R), krytí hlavní výztuže **40 mm!** Hlavní tahová výztuž je doplněna rozdělovací výztuži min R10 dle konstrukčních zásad - viz v.č.201.
Základová spára bude provedena v místě napojení na úrovni spáry stávající zdi, min. však v hloubce 900 mm pod úrovni okolního upraveného terénu.
Pod vlastní ŽB konstrukci zdi bude provedena podbetonávka z prostého betonu tl. 50 mm a zhutněný štěrkový podsyp tl. 150 mm.
Zhlaví zdi bude tvarováno dle stávající zdi, na kterou nová navazuje - viz v.č. 102 a v.č. 103 (fotodokumentace)
Ke stávající zdi bude nová přikotvena pomocí prutů betonářské výztuže – použitá ocel 10 505 (R) min R16 – 4 ks/1 bm stávající stěny. Prut min dl. 400 mm bude vlepen do předvrtaného otvoru ϕ 18 mm ve stávající stěně pomocí vysokopevnostní polymercementové malty.
Viditelné (vnější) plochy nové části opěrné zdi budou opatřeny ochranou betonovou stěrkou, odolnou proti působení atmosferických vlivů (mrazu, dešti). Pomocí této stěrky bude rovněž vyrovnána a vyspravena plocha stávající zdi, až k místu lomu, kde se povrch stávající zdi mění na kamenný obklad.
Zhlaví zdi (stávající části až po lom) bude dle potřeby vyspraveno a celá zeď bude opatřena ocelovým zábradlím.

Nové zábradlí se provede v přesně stejném tvaru a rozměru, jako zábradlí stávající - viz v.č. 103 (fotodokumentace).
Osazeno bude na nově vybudované zdi a rovněž na části stávající opěrné zdi - až k bodu zlomu - viz v.č. 101. Zde bude navazovat na zábradlí stávající.
Na stávajícím zábradlí budou vyspravena drobná poškození a nakonec budou stávající i nová část zábradlí opatřeny sjednocujícím nátěrem.
Dále bude rovněž nutno doplnit zpevněnou plochu stávajícího parkoviště v ploše kolem nově vybudované opěrné zdi. Skladba této konstrukce je popsána v části komunikace.
Nakonec bude na nové místo zpětně osazena původní automatická závora a původní dopravní značka.

17.02.2013 Vypracoval : Ing. Provazník