


00	09/2019	Čistopis	dle příloh	Ing. Cichra
Č.	Datum	Popis	Vypracoval	Schválil
REVIZE				

Souřadnicový systém S-JTSK, Výškový systém Bpv

Objednatel:	<p><b>Středočeský kraj</b>  <b>Zborovská 81/11,</b>  <b>150 21 Praha 5</b></p> <div>  </div>
-------------	--

Navrhl/vypracoval: Ing. Daniela Vičanová	Zodpovědný projektant: Ing. Dárius Bolješik	Zhotovitel: Mott MacDonald CZ, spol. s.r.o.
Technická kontrola: Ing. Dušan Cichra	Hlavní inženýr projektu: Ing. Jan Bajer	 <p>Národní 984/15  110 00 Praha 1  +420 221412800</p>

Kraj: Středočeský	Čís.sm.obj.:	
Katastrální území: Vlašim, Dub u Kondrace, Kondrac, Louňovice pod Blaníkem	Čís.akce:	355722
Akce:	Datum:	09/2019
II/125 Vlašim - příčná spára u mostu 125-012	Formát:	A4
	Měřítko:	
	Stupeň:	Číslo kopie:
	PDPS	
Část:	Číslo přílohy:	
Záznamy z jednání	2	

<b>Název akce</b>	<b>II/125 Vlašim – příčná spára u mostu 125 – 012</b>
<b>Věc</b>	1. Výrobní výbor
<b>Místo konání</b>	Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, Žižkova 263/1, Říčany
<b>Datum</b>	6. 6. 2019
<b>Číslo projektu</b>	355722
<b>Zaznamenal</b>	MM CZ
<b>Rozdělovník</b>	Všem přítomným

Zhotovitel projektové dokumentace (dále jen projektanti) svolal jednání za účelem projednání postupu projektových prací u obou akcí.

V úvodu projektanti seznámili přítomné s průběhem projektové přípravy, s provedenou diagnostikou vozovek a z toho vyplývajících doporučenými technologiemi opravy či údržby vozovek. Dále pak projektanti informovali o majetkoprávních poměrech u obou akcí.

Zástupci KSÚS SK potvrdili požadavek, aby technologie opravy vozovek byly navrženy s maximálním prodloužením životností vozovek, tj. 20-25 let (*jako nutnou podmínku pro dosažení dotačních titulů*)

### **II/125 Vlašim**

Po diskusi byla jako nejvhodnější odsouhlasena technologie opravy vozovky *recyklace za studena dle TP 208* (podkladních vrstev vozovky) – Varianta B doporučená na základě *Zprávy z diagnostického průzkumu vozovky* (zpracováno fa. ESLAB, spol. s r.o., 2019 – dále jen diagnostika vozovky) v maximální možné délce opravy řešených úseků. Tato technologie opravy vozovky dle diagnostiky zajišťuje prodloužení životnosti vozovky o zmiňovaných 20 – 25 let. Dle závěrů diagnostiky je v extravilánových úsecích reálné opravu takto řešit za předpokladu mírného zvýšení stávající nivelety silnice.

Vzhledem k prokázané přítomnosti PAU (dehtu) projektant přislíbil ověření podmínek použitelnosti technologie studené recyklace vozovky v místech s výskytem PAU (dehtu) ve vrstvách vozovky – viz příloha 1.

Přítomní se shodli, že akce bude rozdělena na stavební objekty (či stavby) na základě optimální použité technologie opravy / rekonstrukce, vycházející z provedené diagnostiky vozovky.

Z této diagnostiky jednoznačně vyplývá, že v intravilánu obce *Kondrac* nelze použít technologii recyklace za studena, neboť z provedených sond vozovky a z jejich hodnocení je zřejmé, že ve stávajícím stavu je vozovka značně heterogenní, tzn. vyskytuje se velké množství různých skladeb vozovky z titulu jejího stáří (obsaženy štětové podkladní vrstvy, balvanité podklady, dlažební kostky, na které byl v pozdějších letech proveden asfaltový kryt atd.). Velký obsah těchto nesourodých podkladních vrstev znemožňuje použití technologie studené recyklace na opravu vozovky a vozovkové vrstvy by měly být kompletně vyměněny.

Problémovým úsekem je tedy hlavně intravilán obce Kondrac, který bez navýšení nivelety a tedy následně komplexní i výškové úpravy navazujících chodníků, vjezdů změny stávajících poměrů odvodnění a ostatních souvisejících úprav ploch a vazeb, neumožňuje provedení recyklace za studena na místě s požadovaným navýšením životnosti konstrukce na 20-25 let.

Možným řešením intravilánu je tedy celková rekonstrukce uličního profilu pomocí výměny celé skladby komunikace a homogenizací aktivní zóny komunikace, ale za předpokladu odvezení velké části objemu kontaminovaných vrstev s PAU na skládku nebezpečného odpadu, což je ve však nad rámec rozsahu zadání projektových činností akce a mimo předpokládané limity objednatele.

Druhým možným řešením je výměna krytových vrstev s lokální sanací podkladních vrstev (viz. diagnostika vozovky), Tato technologie prodlouží životnost vozovky o cca 5 – 8 let (případně se zvýšením odolnosti asf. vrstev proti deformacím a trhlinám (např. použití aramidových vláken).

Následně během doby životnosti připravit projektové dokumentace na komplexní rekonstrukci průtahu silnice II. třídy obcí s důležitou návazností na plochy chodníků, místních komunikací a sjezdů a dešťové kanalizace (v rámci předpokládané investice obce) spolu s přeložkami inženýrských sítí (měly by být investicí vlastníků sítí).

Zástupci KSÚS SK diskutovali problematiku mostu v obci Kondrac, u kterého jeho stavební stav vyžaduje opravu římsy a výměnu svodidla a zábradlí. Tato částečná rekonstrukce mostu je však mimo rozsah zadání stavby a znamenala by řešení v rámci samostatné akce, která by měla být navíc zvážena z pohledu vhodnosti celkové rekonstrukce mostu. V rozsahu sledovaného řešení v rámci zadání je tak pouze výměna obrusné vrstvy v rozsahu mostního objektu bez sanací vlastních konstrukcí a zařízení mostu.

Zástupci KSÚS SK dále doporučili použití výstražných systémů pro zvěř, jejíž výskyt je v lokalitě běžný (užití speciálních sloupků – odražeče proti zvěři dle TP 130).

Obecně není stanoven požadavek na změnu stávající šířkové kategorie nebo na šířkovou homogenizaci trasy na S 7,5. Technické řešení bude maximálně v souladu s novým zněním normy ČSN 736101, 9/2018. Vzhledem k tomu, že se nejedná o úseky silnice se zvýšenou nehodovostí, není v souladu s uvedenou normou nutné řešit opatření na odstranění zásadních bezpečnostních závad.

V rámci aktuálního zpracování technického řešení akce bude koncepčně prověřena možnost úpravy šířkového uspořádání stávající silnice na kategorii S 7,5 ve vybraných úsecích. Tedy pouze za podmínky minimální přijatelné úpravy stávajícího rozsahu silničního tělesa, kde to umožňují majetkoprávní vztahy a není vyžadováno zásadní kácení dřevin a následná náhradní výsadba. Zástupci KSÚS SK upozornili v této souvislosti na velmi problematické projednávání a žádání o kácení zeleně podél silnice, která by na některých místech musela být z důvodu rozšíření vozovky odstraněna.

Projektant otevřel problematiku objízdných tras, neboť aplikace technologie *recyklace za studena* vyžaduje realizaci v celé šířce vozovky za plné uzavírky komunikace. Po krátké diskusi byla zvoleny dvě objízdné trasy :

- 1) Těžká nákladní vozidla (TNV) po silnici II/127 a po té II/112 do Vlašimi
- 2) Osobní automobily po silnicích III. Třídy přes obce Veliš (popř. Ostrov na Kondrac), Ovčiny do Vlašimi

Zapsal : Ing. Jan Bajer

Příloha 1

**Upřesnění podmínek pro možnost využití vrstev s PAU:**

*Technologii recyklace vozovky za studena na místě lze použít v místech s výskytem dehtu (PAU) v podkladních vrstvách vozovky (využití stávajících vrstev v místě stavby s obsahem PAU vyplývá z TP 150 a současně využití ohrubných a ložných odfrézovaných vrstev asfaltových směsí nově upravuje aktuální vyhláška č. 130/2019). Možnost využití recyklace za studena umožňuje zpětné využití vyzískaných asf. směsí i ostatních vozovkových vrstev za předpokladu pasivace PAU zpěněným asfaltem nebo jeho kombinací s cementem.*

*Zatřídění odfrézovaných vrstev dle obsahu PAU ZAS-T1 až ZAS-T4 – viz uvedená tabulka dle vyhlášky 130.*

*Vyhláška 130/2019 stanovuje zatřídění dle obsahu PAU (dehtu):*

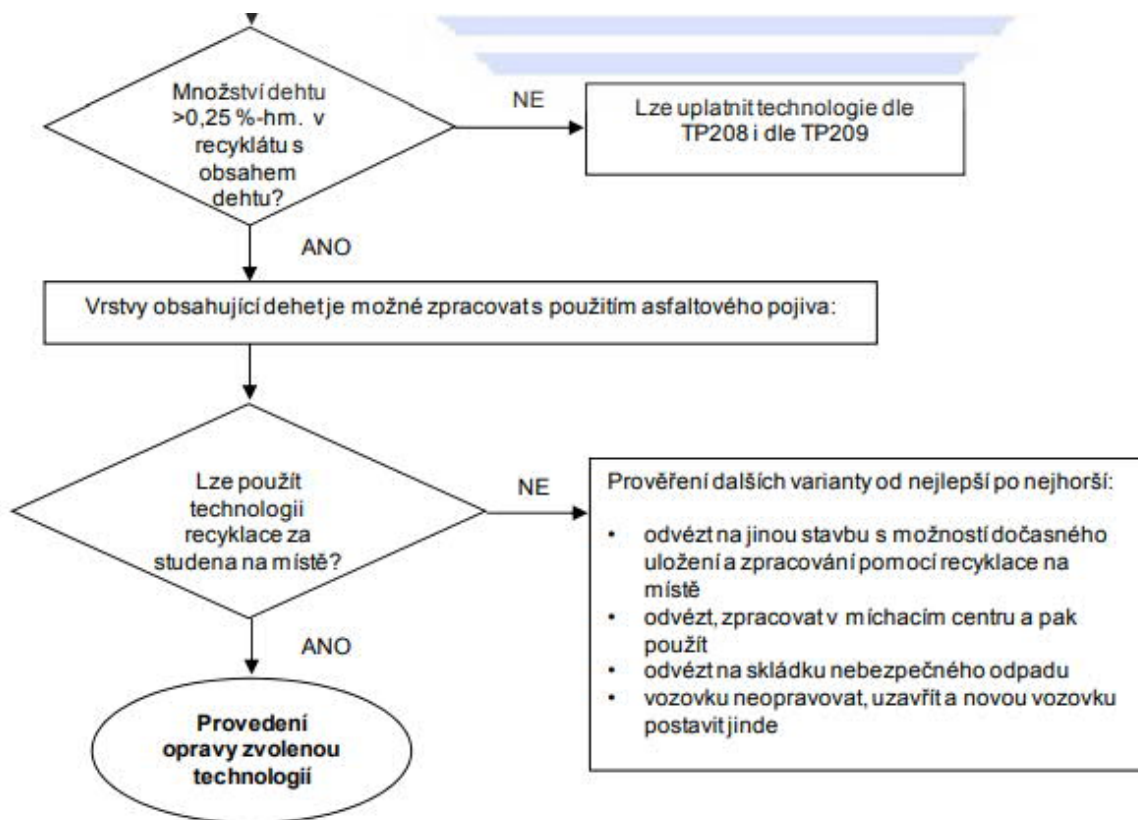
Celkové obsahy parametru	Jednotka	Kvalitativní třída			
		ZAS-T1	ZAS-T2	ZAS-T3	ZAS-T4
Celkové množství polyaromatických uhlovodíků (PAU)	mg/kg suš.	≤12	12 < x ≤25	25 < x ≤300	>300

*Pokud jsou odfrézované vrstvy zatříděny jako ZAS-T1, ZAS-T2 – lze je použít do násypů jako nestmelené nebo stmelené vrstvy, nebo jako R-materiál pro výrobu asf. směsí na obalovně. Problémem je, že dle vyhlášky musí zhotovitel prokázat zkouškami dle nové metodiky zatřídění vrstev dle obsahu PAU. Pokud ho neprokáže nebo nejsou stávající vrstvy prokazatelně položeny po 1.1. 2000 - je materiál vyhláškou č. 130 uvažovaný jako ZAS-T4.*

*Pokud jsou odfrézované vrstvy zatříděny jako ZAS-T3, ZAS-T4 – mohou být jako materiál použity pouze do spodních vrstev technologií recyklace za studena. Pokud je nelze použít v rámci recyklace, ZAS-T4 se v takovém případě stávají nebezpečným odpadem, který dle TP 150 nelze jednoduše skládkovat nebo využít znovu v obalovně, ale musí se vždy odvézt na řízenou skládku. U ZAS-T3 vzniká v případě odvozu nebezpečný odpad – který lze zpracovat (jen v některých certifikovaných obalovnách) a omezeně použít zpět do směsí, nebo se musí opět odvézt na skládku nebezpečného odpadu.*

*Vyhláška 130 však řeší pouze asfaltové směsi vhodné pro odfrézování – tedy se netýká nestmelených kontaminovaných vrstev ani vrstev penetračního makadamu. Ty řeší pouze TP 150, které umožňuje dle odstavce 4.3.1, že v případě, kdy není možné materiál s obsahem dehtu použít přímo na místě dříve provedených vrstev vozovky, lze vytvořit podmínky pro jeho využití recyklace za studena na téže stavební akci a tedy umožňuje přemístění takového materiálu v rámci obvodu staveniště daným hranicí stavby SP za předpokladu dodržení zvláštních opatření (ochrany před výluhem PAU, odvátím prachu apod. za podmínky souhlasu vodoprávního úřadu a ŽP a hygienické stanice).*

Schéma možných variant využití materiálů s obsahem PAU dle TP 150:



*Pozn: Při přepravě odpadů jsou právnické osoby a fyzické osoby oprávněné k podnikání povinny postupovat v souladu s § 24 zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech /1/. Každá přeprava nebezpečného odpadu musí být ohlášena dle § 40 zákona o odpadech.*

Název projektu	II/125 Vlašim – příčná spára u mostu 125-012, DSP/PDPS
Věc	1. Výrobní výbor
Místo	KSÚS Středočeského kraje, Žižkova 263/1, 251 01 Praha - Říčany
Datum	06.06.2019
Číslo projektu	355722

[illegible]



<b>Název akce</b>	<b>II/125 Vlašim – p í ná spára u mostu 125 – 012</b>
<b>V c</b>	2. výrobní výbor - projednání p ípomínek konceptu
<b>Místo konání</b>	KSÚS St edo eského kraje, Žižkova 263/1, 251 01 Praha - í any
<b>Datum</b>	27.08.2019
<b>íslo projektu</b>	355 722
<b>Rozd lovník</b>	Všem p ítomným

Zhotovitel projektové dokumentace svolal jednání za ú elem vypo ádání p ípomínek investora ke konceptu projektové dokumentace.

Byly diskutovány následující body:

**Zaslané p ípomínky ke konceptu PD:**

/ ern : p ípomínky objednatele – zelen : komentá projektanta /

- J protože sou ástí zatím není výkaz vým r, p ípomínáme, aby v dalším stupni byly zohledn ny náklady na opravu objízdných tras,  
bude zpracováno do ístopisu
- J ve výkazu by se také m ly promítnout náklady na odvozy materiál , kontaminovaných PAU, které (p ípadn ) budou odváženy ze stavby,  
bude zpracováno do ístopisu
- J sou ástí dokumentace není SO 190 Trvalé dopravní zna ení (pouze desky) – v koordina ní situaci 3.3 je použito VDZ V2b i v míst sjezd - nahradit VDZ V4 a navrhnout ervené sm rové sloupky,  
bude zpracováno do ístopisu
- J na b žné sm rové sloupky na trase osadit odrazníky proti p ebíhání zv e.  
bude zpracováno do ístopisu

**Projednání koncepce ešení a technického zpracování konceptu ešení:**

- p ítomní byli seznámeni s problematikou konstrukce vozovky, která vyplynula z diagnostiky vozovky a jejím zpracováním do projektové dokumentace.
- projektant byl obeznámen starostou obce Kondrac se zám rem obce vybudovat splaškovou kanalizaci v trase II/125. Projekt kanalizace není zpracován – probíhá p íprava.
- požadavek na koordinaci akcí byl objednatelem (KSUS) zamítnut z dvodu velkého asového odstupu obou akcí.  
Je možnost slou ení akcí v rámci realizace co závisí na zvážení investora stavby (slou ení by si vyžádalo p erušení DIO a ZOV)
- v prostoru intravilánu jsou ponechány stávající chodníkové plochy a respektovány stávající obrubníky. Stávající stav existujících zastávek však není optimální z hlediska organizace dopravy. Projektant prov í možnosti do ešení - optimalizace tohoto problematického místa a

zkonzultuje řešení DIO a DZ s P. R. Jedná se zejména o stávající umístění autobusové zastávky v obci Kondrac.

- dle požadavku starosti obce bude na autobusovou zastávku v centru obce použitý asfalt vhodnější pro větší zatížení zajišťující menší deformace povrchu. Stávající konstrukce ze žulových kostek bude odstraněna.
- připomínka pana Pohunka vůči starostovi obce Kondrac, aby si řešení dopravní situace v centru obce (např. autobusové zastávky v zálivech, v jízdním pruhu komunikace = rozšíření chodníku, DZ, apod.) obec objednala u projektanta akce,
- pokud naši akci zkomplikuje negativní stanovisko Policie ČR, bude předemtný úsek vyřazen z projektové dokumentace
- projektant obeznámil zástupce investora s výsledky záborového elaborátu upozornil na možnost výkupu pozemků v stavebním objektu SO 105 (km 5,18-5,59), které leží pod celou komunikací. V katastru města Vlašim jsou vedeny jako ostatní plochy / komunikace. Jedná se o 5 pozemků patřících jednomu vlastníkovy o celkové výměře 6434 m<sup>2</sup>.
- rozdělení na stavební objekty ve vazbě na vyhlášení úseku na část řešenou v režimu SP (která bude součástí dokumentace DSP) a doplní část v režimu souvislé údržby, která bude doplněna do
- v případě odstoupení od výkupu pozemků bude objekt SO 105 převeden do režimu úsekové údržby.
- protože se jedná o již oddělené pozemky, zástupce objednatele přislíbil ověření, zda již ze strany správce neprobíhalo nebo neprobíhá jednání o převodu pozemků s ST nebo KSUS.

Parcel. číslo KN	druh pozemku	způsob využití / účel ochrany	Výměra dle KN m <sup>2</sup>	LV	Vlastník	trvalý zábor m <sup>2</sup>	dočasný zábor do 1 roku m <sup>2</sup>	včetně záboru v tržeb. (V7)	včetně záboru tržeb. (V7)	objekt pro VBA dle zák. č. 181/2015 Sb.	opravený pro V7 (spádové SO)
2382/4	ost.pl.	ost.kom.	1 961	6055	Lichtneger Jan Ing., Haštalská 757/21, Staré Město, 11000 Praha 1	1 961					
2382/22	ost.pl.	ost.kom.	821	6055	Lichtneger Jan Ing., Haštalská 757/21, Staré Město, 11000 Praha 1	821					
2382/38	ost.pl.	ost.kom.	774	6055	Lichtneger Jan Ing., Haštalská 757/21, Staré Město, 11000 Praha 1	774					
2382/43	ost.pl.	ost.kom.	2 068	6055	Lichtneger Jan Ing., Haštalská 757/21, Staré Město, 11000 Praha 1	2 068					
2382/44	ost.pl.	ost.kom.	810	6055	Lichtneger Jan Ing., Haštalská 757/21, Staré Město, 11000 Praha 1	810					

- objekty sjezdů budou vyhlášeny do samostatného stavebního objektu. Jedná se o jiného vlastníka nutné související úpravy s hlavním objektem.
- projektant doplní do projektové dokumentace chybějící červené sloupky Z11g, a stávající DZ
- byl odsouhlasen návrh doplnění dvou řádků ze žulové kostky do betonového lože v zářezovém úseku SO 101 v místě stávajícího betonového žlabu. Betonový žlab bude zkrácen a bude vytvořeno navázání nového povrchu vozovky na betonový žlab.



---

***Zápis z jednání se považuje za odsouhlasený, pokud v i n mu do p ti pracovních dn od jeho vydání nevznesou zú astn né strany žádné námitky na E- mail: [darius.boljesik@mottmac.com](mailto:darius.boljesik@mottmac.com) Tento zápis je rozesílán pouze elektronickou formou.***

---

Zapsal:

Ing. Dáriuš Bolješik

Ing. Dušan Cichra

Název projektu	II/125 Vlašim – příčná spára u mostu 125-012, DSP/PDPS
Věc	2. Výrobní výbor
Místo	KSÚS Středočeského kraje, Žižkova 263/1, 251 01 Praha - Říčany
Datum	27.08.2019
Číslo projektu	355722

[illegible]