**TECHNICKÁ ZPRÁVA**

**II/328 Ovčáry – D11 remix +**

|  |
| --- |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |

|  |
| --- |
| **Název stavby:**  **silnice II/328 Ovčáry – D11 remix +**  **Zadavatel: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace** |

**Stav:**

V celé délce úseku výše uvedené komunikací vykazuje silnice zvyšující se počet trhlin a na několika menších místech se projevuje rozpad obrusu s místy mírně poškozenou ložnou vrstvou. S ohledem na poměrně vysoké zatížení, které sice představuje jen cca 5000 vozidel, vysoký, téměž 25% podíl ovšem tvoří TNV a při započtení všech nákladních vozidel dosahuje zatížení téměř poloviny z celkového počtu.

Trasa je tedy silně zatížena nákladní dopravou a silnici je nezbytné zachovat ve vyhovujícím stavu jako přímou spojku Kolína a okolních aglomerací s D11.

Výsledky měření z r. 2016 vykazují havarijní stav v úseku km 0,000 – 6,100, zbylý úsek je kombinací vyhovujícího stavu a stavu dobrého – za poslední rok se však situace zhoršila a i tento úsek se v kvalitě posunul z dobrého na vyhovující.

Především obrusná vrstva ukazuje, že ponechat sil. II/328 bez zásahu suvnou údržbou by vedlo ke vzniku projetých kolejí, zmnožení vznikajících poruch, jejichž odstranění by bylo násobně dražší a s ohledem na dosud nepoškozené spodní vrstvy vozovky je nezbytné tento stav zachovat a obnovit obrusnou vrstvu.

Současně se na zhruba polovina trasy ukazuje omezená funkčnost odvodnění, zejména krajnic, které místy neumožňují plynulý odtok srážkových vod do příkopů.

Stávající VDZ je za hranicí životnosti, jeho obnova s ohledem na stav obrusu by nebyla ekonomicky přijatelná.

**Opatření:**

Původně uvažované použití tenkovrstvé technologie (kalové zákryty, mikrokoberce) jsme byli s ohledem na razantní zhoršení stavu opustit a byli jsme přinuceni volit mezi prostou výměnou obrusné vrstvy, zesílením konstrukce nebo recyklační technologií.

Zvítězilo použití technologie remix plus s tím, že relativně levná technologie, využívající v maximální možné míře zabudovaný materiál k obnově vlastností obrusné vrstvy splní požadavky na neporušenost obrusné vrstvy a protože zásah je uskutečněn sice na hranici životnosti ale dostatečně včas pro ochránění spodních konstrukčních vrstev, lze jej úspěšně použít.

Pro vlastní provedení bude nejprve nutno projednat a následně označit objížďku pro nákladní dopravu, kterou je vhodné po dobu opravy z trasy vyloučit.

Následně bude označeno pracoviště pro bezpečný pohyb a práci obsluhy strojů a dalších pracovníku dodavatele (laboratoř, dozor atd).

Celá plocha vozovky v úseku km 0,000 – 8,886 bude odfrézována v tl. 15 mm pro odstranění zbytků VDZ s nevhodným chemizmem a odstranění pružných zálivek, kterých v dotčené trase je značné množství.

Následně bude nasazena recyklační souprava, která provede recyklaci s přidáním 50 kg/m2 ACo11 a nově upravenou obrus předepsaným způsobem zhutní.

Vozovka bude nakonec opatřena novým vodorovným dopravním značením, které bude odpovídat původně schválenému a stanovenému značení, jako materiál bude použita certifikovaná silniční barva.

K obnově bezproblémového odvodnění bude na cca 50 = délky trasy seříznuta krajnice v tl. 50 mm s naložením a odvozem na skládku a v celé trase bude povrch krajnice upraven položením cca 30 mm recykláž se zhutněním k omezení růstu travin a tím zajištění dobré funkce odvodnění.

Práce budou prováděny v technologicky vhodném počasí, odhadovaná doba provádění činí cca 4 týdny.

Zadavatel nestanoví požadované počty pracovníků ani další podobné podmínky, vyžaduje však dodržení všech předpisů, plynoucích z Politiky jakosti pozemních komunikací MD ČR.