

ZÁPIS Z JEDNÁNÍ

II/610 Tuřice-Kbel (Benátky nad Jizerou průtah)

Zakázkové číslo:	20-PH11-022
Místo jednání:	Kancelář firmy Valbek, spol. s r.o., V Olšinách 2300/75, 100 00, Praha 10
Datum:	06. 04. 2021
Čas:	11:00-12:30
Účastníci:	Milan Beck, DiS., Ing. Martin Máša, Ing. Michala Novotná
Rozdělovník:	
Přílohy:	Příloha č. 1 – Schéma částí dle technologie opravy vozovky Příloha č. 2 – Diagnostický průzkum

Předmětem jednání byl návrh opravy vozovky v rámci projektu „**II/610 Tuřice-Kbel (Benátky nad Jizerou průtah)**“ s cílem konkretizovat technologie a skladbu nové vozovky.

Z jednání vyplynuly následující body zápisu:

1. Stavbu lze rozdělit na 3 části dle použité technologie opravy vozovky.
První část (Schéma – zelená barva) zahrnuje úsek silnice II/610 (ulice Pražské) od ZÚ k nové křižovatce se silnicí II/272 (ulicí Bratří Bendů) (tj. úsek km 24,787 – 25,491) a úsek silnice II/272 (ulice Bratří Bendů) od ZÚ ke křižovatce se silnicí III/27212 – ulicí Mladskou (tj. km 25,100 – 25,370).
Druhá část (Schéma – modrá barva) zahrnuje úsek silnice II/610 (ulice Pražská) od nové okružní křižovatky Na Burse do KÚ (, kde se napojuje na již dokončenou stavbu ulice Pražská) a úsek silnice II/272 (ulice Bratří Bendů a Třídy Osvobozených politických vězňů) od začátku křižovatky se silnicí III/27212 (ulicí Mladskou) přes novou stykovou křižovatku se silnicí II/610 (ulicí Pražskou) a novou okružní křižovatku Na Burse a končí před okružní křižovatkou u Penny marketu (tj. km 25,370 – 25,815).
Třetí část (Schéma – fialová barva) zahrnuje okružní křižovatku u Penny marketu a úsek silnice II/272 (Třidu Osvobozených politických vězňů) od této křižovatky do KÚ.
2. Technologie opravy vozovky první části spočívá v odfrézování 12 cm asfaltového krytu a odvezení. Následuje rozfrézování dalších 30 cm, z toho 5 cm je nutné odvést a u zbylé vrstvy provést předrcení a rozrytí na frakci 0/63 a tuto vrstvu lze následně zrecyklovat za studena na místě. Před recyklací musí proběhnout vizuální prohlídka ke stanovení míst, kde bude nutné provést hloubkovou sanaci. Po recyklaci následuje pokládka asfaltových vrstev ACP 16+ tloušťky 70 mm, ACL 16+ tloušťky 60 mm, ACO 11+ modifikovaný tloušťky 40 mm včetně spojovacích postřiků. Mezi vrstvu ACP a ACL se na kraje položí skelná mříž šířky minimálně 2 m.
3. Technologie opravy vozovky druhé části spočívá v kompletní výměně vozovkových vrstev včetně výměny aktivní zóny (lze využít některé odstraněné vrstvy). Důvodem je nedostatečná tloušťka asfaltových vrstev a částečně chybějící nestmelené vrstvy vozovky. Navíc v úseku silnice II/272 mezi křižovatkou se silnicí III/27212 byly pod asfaltovým krytem nalezeny kostky a v celém úseku je velká pravděpodobnost výskytu

ZÁPIS Z JEDNÁNÍ

štetu z důvodu, že silnice vede ve stopě původní historické cesty. Nová konstrukce vozovky je navrhována dle TP 170 dle D1-N-8 na podloží P III a třídu dopravního zatížení III:

ACO 11+ modifikovaný	40 mm
PS-CP	0,35 kg/m ²
ACL 16+	60 mm
PS-C	0,35 kg/m ²
ACP 16+	70 mm
PI-C	0,7 kg/m ²
S posypem kamenivem fr. 2/4	
SC C _{3/4}	150 mm
ŠDA	min. 220 mm
Celková tloušťka	min. 540 mm

4. Technologie opravy vozovky třetí části spočívá v odfrézování asfaltových vrstev tloušťky 17 cm a položení nových asfaltových vrstev VMT 16 tloušťky 70 mm, ACL 16+ tloušťky 60 mm a ACO 11+ modifikovaný tloušťky 40 mm včetně spojovacích postřiků. Po odfrézování se provede vizuální prohlídka a případně dojde k sanaci poruch.
5. K diagnostickému průzkumu budou doplněny dvě sondy v horizontu cca 14 dnů. Sonda na začátku úseku silnice II/610 před je doplněna k potvrzení homogenity stávající konstrukce vozovky a sonda na silnici II/272 je doplněna k odhalení poruchy na pravé straně vozovky.
6. Při likvidaci asfaltových materiálů s předpokládaným nadlimitním obsahem PAU odvozem na skládku je nezbytné ověření vlastností odpadu dle vyhl. 294/2004 Sb. ve znění pozdějších předpisů minimálně výluhem dle přílohy 2 eventuálně dalšími požadovanými zkouškami v rámci stavby případně místa skládky.

vypracováno: v Praze, dne 6. dubna 2021

Ing. Michala Novotná

