

Z Á Z N A M

z výrobního výboru projednání projektové dokumentace akce „II/126 – Propojení D1 se silnicí I/2 akt. PD – 1.část“ konaného 3. července 2018 v sídle společnosti Atelier projektových staveb s.r.o. v Praze 4, Ohradní 24b.

Přítomni: dle připojené prezenční listiny

K věci:

Úvodem podal zástupce projektanta p. Ing. Štěpán podrobný technický výklad k rozpracované projektové dokumentaci. Další diskuze se týkala konkrétních technických problémů:

Diagnostika vozovky provedená v prvním čtvrtletí roku 2018 po vyhodnocení výsledků navrhuje způsob rekonstrukce vozovky na základě provedených rázových zkoušek a provedených odvrtní asfaltových vrstev. Pro ověření vlastností podloží a konstrukčních vrstev byl dále doplněn inženýrskogeologickým průzkumem a provedením jádrových odvrtní v kraji vozovky (cca 0,8m od kraje zpevnění) do hloubky 2 m s provedením laboratorních zkoušek, které stanoví vlastnosti zemin v podloží, jejich únosnost, namrzavost a vhodnost k použití do podložních vrstev vozovky (aktivní zóna) nebo do silničního násypu.

Inženýrskogeologickým průzkumem bylo zjištěno, že ve většině odvrtní v podloží vozovky byly zastíženy horniny charakteru jemnozrnných písků a písků hlinitých, v některých pak jíly a jíly písčité. Všechny typy těchto materiálů jsou namrzavé, jíly nebezpečně namrzavé a navíc objemově nestálé při saturaci vodou. U všech typů hornin v podloží (v aktivní zóně) se vzhledem k obsahu jemnozrnné složky nedá zaručit poměr únosnosti CBR větší než 15% a požadavek na únosnost zemní plně $E_{def,2} = \min. 45 \text{ Mp}$ prostým zhutněním pro podloží typu P III. Na základě jeho doporučení by bylo nutné provést celoplošnou úplnou rekonstrukci vozovky silnice II/126 v celém rozsahu. Takový způsob řešení by znamenal nejen neúměrně vysoké stavební náklady, ale také dlouhodobý necitlivý zásah do provozu na této komunikaci včetně autobusových linek, ale i života obcí a jejich obyvatel. Při současném respektování závěrů návrhu opravy podle provedené diagnostiky vozovky výměnou stávajících asfaltových vrstev a případně recyklací podkladních vrstev s novým souvrstvím krytu vozovky s předpokládanou životností 25 let projektant navrhuje omezit úplnou rekonstrukci v celé šíři vozovky úsek v nejhorším stavu (úsek 3) za obcí Slavošov. V ostatních úsecích bude střed vozovky rekonstruován podle závěrů diagnostiky, kraje vozovky budou upraveny dle závěrů inženýrskogeologického průzkumu při rozšíření na šířkovou kategorii S 7,5. Vychází se tak ze zkušeností při obdobných typech oprav, kdy vozovky byly v minulosti rozšiřovány do krajů méně únosnými konstrukcemi.

Provádění úplné rekonstrukce vozovky v úseku 3 za provozu po polovinách znamená problém pro kvalitní provedení stavebních prací a bezpečnost provozu při stavbě. Účastníci jednání se shodují na potřebě prověření možnosti objízdné trasy, která musí respektovat také potřeby autobusových linek. V případě, že úplné vyloučení provozu nebude možné, projektant navrhuje v tomto úseku pro snížení potřebného výkopu provést úpravu zemin v aktivní zóně pomocí směsného hydraulického pojiva (nehašené vápno + cement) s promísením frézou. Neprováděl by se tak odkop pro výměnu zemin v aktivní zóně a bylo by tak možné lépe využít prostor v majetku investora pro bezpečné současné vedení dopravy a provádění stavby.

Dále bylo dohodnuto:

- v úseku 1 v lese bude odkop zeminy v aktivní zóně upraven až na hranici silniční parcely.

- v případě požadavků správců sítí na zřízení rezervních chrániček pro vedení sítí provádět tyto zásadně podvrtem pod silnicí. Stejně tak podchod pro drenáž v začátku 3.úseku u obce Slavošov.
- rozjezdy všech silnic a cest napojených na silnici II/126 po odfrézování starého krytu plynule napojit obalovými materiály do vzdálenosti max. 3-5m od hrany vozovky. Stejně budou upraveny i návazné plochy v průtahu obcemi.
- zálivy zastávek veřejné dopravy nebo plochy pro nástup cestujících budou po odfrézování stávajícího krytu nově pokryty souvrstvím jako průběžná vozovka.
- sjezdy na pole budou rekonstruovány a opatřeny plastovou rourou DN 500, boky sjezdů zkoseny ve sklonu 1:1, vtok a výtok bude odlážděn lomovým kamenem v délce 2 m od roury, vč. horního okraje vjezdu v šířce 0,4 m. Délka sjezdu bude na max. na hranici parcely silnice, šířka 5 m + 0,5 m krajnice. Konstrukce vozovky ze štěrkodri (recyklát z betonu), asfaltový recyklát prolitý asfaltem s podrcením kamenivem frakce 4 – 8 mm v tl. 20 mm.

V další části jednání bylo konstatováno, že při zpracování 2. části předmětné zakázky (průtahy obcemi a úseky s majetkoprávními problémy) bude postupováno podle Dodatku č.1 Prováděcí smlouvy. V průběhu projektové přípravy bude případně rozhodnuto a upřesněno další členění a způsob financování stavby.

Zapsal: Ing. Štěpán