

Zápis z výrobního výboru ke zpracování projektové dokumentace**III/210 Modernizace silnice Iom-Podstrání**

ze dne **22.3.2016** v **10:00** na SÚS Karlovarského kraje

Přítomni:

Viz prezenční listina

Na výrobním výboru byla zúčastněným předložena k posouzení rozpracovaná projektová dokumentace tj. byl prezentován rozpracovaný návrh modernizace silniční komunikace včetně mostu ev. č. 210-022 a upřesněny základní návrhové parametry komunikace.

Přílohou zápisu jsou podmínky návrhu nábrežních zdí zaslané zástupcem správcem vodního toku (Lobezského potoka) Povodí Ohře s.p. Ing. Kojnokem, který se ze zdravotních důvodů nemohl VV zúčastnit.

Závěry výrobního výboru:

- Upraveno bylo staničení jednotlivých úseku stavby s ohledem na optimální členění stavby. S ohledem na nutnost vyrovnání krytu vozovky před mostem byl sledovaný úsek komunikace posunut o 50,0 m směrem k Podstrání.
- Investor upřesní dopravní zatížení sledovaného úseku silniční komunikace.

Na základě dostupných údajů (sčítání dopravy 2010) je dle zápisu z VV 4.2.2016 uvažováno z TDZ III. Vzhledem k tomu, že se dle našeho názoru jedná o zkrácení vlivem započtení nákladní dopravy do kamenolomu, která uvedeným úsekem nemůže projíždět, navrhujeme TDZ IV (ušetříme jednu asfaltovou vrstvu vozovky).

- Provedeno bude vložení výsledků měření a vyhodnocení diagnostiky vozovky provedené VARS v grafické podobě (červené úseky vozovky hodnocené jako kritické) do situace stavby a v uvedených úsecích bude zvážena nutnost výměny celé konstrukce vozovky (bude předmětem příštího VV).
- Ve dvou úsecích silniční komunikace, tam kde se nachází vrcholový oblouk malého poloměru, bude s ohledem na rozhledovou vzdálenost pro zastavení upravena niveleta komunikace tj. proveden poloměr vrcholového oblouku min. 500 m, snížena niveleta komunikace cca o 25 cm a provedena nová konstrukce vozovky.
- V místě navrhovaného rozšíření stávající konstrukce vozovky bude nová konstrukce vozovky provedena v šířce min. 1,50 m a v místě podélného napojení nové konstrukce vozovky na stávající budou asfaltové vrstvy napojeny s přesahy 0,5 m a do ložné asfaltové vrstvy vozovky bude vložena geomříž šířky 2,0 m.
- Zástupcem investora bylo konstatováno, že ve sledovaném úseku nejsou v současné době zásadní problémy s odvodněním komunikace, v nedávné době provedené propustky budou zachovány
- Nové příkopy a upravené stávající příkopy budou pokud možno provedeny tak, aby splňovaly požadavky ČSN (krajnice šířky 0,50 m, sklony a hloubka příkopu) což znamená, že budou zpevněny žlabovými prefabrikáty a na vytypovaných místech bude doplněna podélná drenáž (bude upřesněno)
- V místech, kde s prostorových důvodů nebude možno příkop umístit, bude proveden rigol z žulových kostek a krajníků šířky 0,50 m
- Opěrné (nábrežní) zdi na souběhu s Lobezským potokem budou v souladu s požadavky správce toku provedeny jako tížné s lícem s lomového kamene.

- Opěrné zdi umístěné v místě krajnice na svahu násypu budou provedeny ze železobetonu a založeny na mikropilotách.

Most ev.č. 210-022

Volná šířka mostu po rekonstrukci bude 7,0 m mezi obrubami a svodidly (S7,0). Osa mostu a komunikace je posunuta (provedena bude stejná šířka římsy na vtokové i výtokové straně mostu), na výtokové straně mostu bude proveden přechod mezi standardním šířkovým uspořádáním S6,5 silniční komunikace a šířkovým uspořádáním S7,0 na mostě (včetně svodidel).

Investor v zásadě souhlasí s navrhovaným technickým řešením rekonstrukce mostu (spřažená žb deska, monolitické žb římsy, zábradelní svodidlo, sanace líce stávajících opěr a prefabrikátů mostovky, dlažba svahových kuželů, zajištění paty opěr atd.) s těmito změnami:

- Spřažená deska (spádový beton) bude na podélných okrajích provedena s protispádem, odvodnění izolace bude zajištěno drenážním proužkem z plastbetonu bez nutnosti provedení odvodňovací trubičky (vrtání do prefabrikátů)
- Římsy budou provedeny z monolitického žb bez použití lícových prefabrikátů
- Spodní hrana římsy bude překrývat pracovní spáru mezi stávající nosnou konstrukcí (prefabrikáty) a spřaženou deskou
- Souběžně s příčnou hranou spřažené desky bude na římsách a dobetonávkách křídel provedena dilatační spára
- Skluzy odvodnění budou provedeny z kamenné dlažby

S ohledem na velký rozsah a složitost celé zakázky (zjištěno při podrobném rozpracování jednotlivých úseků stavby) projektant s předstihem upozorňuje na nutnost úpravy termínu jejího dokončení.

Projektant se zavazuje, že do nejpozději do 15.4.2016 vyhotoví přehlednou tabulku jednotlivých stavebních objektů stavby s odhadem stavebních nákladů a předběžný záborový elaborát na zjištění rozsahu nutných záborů pozemků

Zapsal: Ing. Komárek Martin

Podmínky návrhu nábřežních zdí Lobežského potoka - Povodí Ohře s.p.:

1. Doporučujeme stabilizaci silnice řešit zdí: betonovou, příp. obloženou kamenem; kamennou, případně kombinovanou, kde spodní část a základy budou z betonu (kamene) a na ní bude posazena gabionová zeď. Nedoporučujeme gabionovou v doteku s vodou. Upozorňuji, že se jedná o doporučení, vycházíme ze zkušeností, kde jsme řešili poškození gabionových košů. I když se může zdát, že gabion bude finančně výhodnější, časem se ukazuje, že údržba tohoto zařízení vyžaduje pozornost, na rozdíl od klasických betonových nebo kamenných zdí, které jsou stabilnější a vhodnější.
2. Založení zdí by mělo být min. 0,5 m pode dnem (pevným dnem, ne nánosů) koryta
3. Stabilizace hotové zdi může mít opevnění z kamenného záhozu, ten ovšem musí splňovat určitý kompromis, jde o to, aby byl dostatečně stabilní a přitom nebyl odplaven první větším průtokem, ale rovněž by neměl omezovat kapacitu koryta a tím zvyšovat

nebezpečí vylití vody z koryta (nebezpečí poškození nemovitostí třetích osob)

4. Zeď by měla respektovat hranice pozemku stavebníka. Jsem si vědom, že to už teď nemusí platit a silnice i potok tečou mimo pozemky zakreslené na katastrální mapě. V projektu by měly být jasně zakreslené pozemky podle katastru a v této mapě pak zdi a vlastně všechna zařízení, co budou v rámci stavby realizovaná. Naší prioritou je, aby se na pozemky, ke kterým máme právo hospodařit, dostalo co možná nejméně objektů realizovaných v rámci stavby. Jedná se o komplikaci, která vznikla v rámci nového občanského zákona, kdy se stává stavba součástí pozemku. Povodí Ohře nebude do svého majetku přebírat žádný majetek vzniklý stavbou.

5. Výstavba zdí by neměla snižovat průtočnou kapacitu koryta Lobežského p. Je možné při určitých podmínkách toto připustit (v menší míře), pokud se jedná o extravilán a vybřežení nebude představovat závažné zhoršení stávajícího stavu. V intravilánu, kde jsou budovy a objekty ovšem tuto možnost nelze připustit. Pokud by hrozilo omezení kapacity koryta v intravilánu obce, bude nutné udělat si hydrotechnické posouzení, zda dojde ke zvýšení povodňového rizika v důsledku snížení kapacity koryta. Máme v dispozici studii Lobežského potoka v ř.km 0,000 - 4,000, ale to je úsek zřejmě mimo stavbu (od soutoku s Ohří proti proudu 4 km)