









ČÁST D.1.200



VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv


SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK

<i>Investor:</i>  © ŘSD ČR	ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4	<i>Objednatel:</i>  © ŘSD ČR	ŘSD ČR, Správa Plzeň Hřímálého 2464/37, 320 25 Plzeň
---	--	--	---




<i>Zhotovitel:</i> SUDOP GROUP VĚTŠÍ PROJEKTY RS se sídlem Olšanská 2643/1a, 130 80 Praha 3
--

					
---	---	---	--	---	---

<i>Hlavní inženýr projektu:</i>  ING. JIŘÍ ŘEHOŘ	<i>Koordinátor stavby:</i>  ING. MAREK STÁDNÍK
---	---

<i>Vedoucí sdružení:</i> 	SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 tel.: +420 267 094 111 e-mail: praha@sudop.cz
---	---

<i>Středisko:</i> SILNIC A DÁLNIC

<i>Vedoucí střediska:</i>  ING. LUKÁŠ JEŽEK	<i>Odpovědný projektant SO, IO, PS:</i>  ING. JAN BAŽIL	<i>Vypracoval:</i>  ING. JAN BAŽIL	<i>Kontroloval:</i> ING. DANIEL ŠINDLER, PhD.
--	--	---	--

<i>Název akce:</i> I/20 PLZEŇ, JATEČNÍ - NA ROUDNÉ	<i>Číslo smlouvy:</i> 19 009 202
<i>Část:</i> MOSTNÍ OBJEKTY A ZDI	<i>Projektový stupeň:</i> DÚR
<i>Název přílohy:</i> SO 202 MOST NA I/20 PŘES BEROUNKU TECHNICKÁ ZPRÁVA	<i>Datum:</i> 08/2022
	<i>Číslo části:</i> D.1.200
	<i>Měřítko:</i>
	<i>Počet formátů:</i>
	<i>Číslo přílohy:</i> 1

SO 202 Most na I/20 přes Berounku

Obsah

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE MOSTU	2
2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTU.....	3
3. ZDŮVODNĚNÍ MOSTU A JEHO UMÍSTĚNÍ.....	3
3.1. ÚČEL MOSTU A POŽADAVKY NA JEHO ŘEŠENÍ	3
3.2. GEOTECHNICKÉ PODMÍNKY	3
4. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ.....	4
4.1. ZALOŽENÍ	4
4.2. SPODNÍ STAVBA.....	4
4.3. NOSNÁ KONSTRUKCE.....	4
4.4. VYBAVENÍ MOSTU	4
4.4.1. Vozovka a izolace.....	4
4.4.2. Krajiní římsy	4
4.4.3. Vnitřní římsy	4
4.4.4. Odvodnění.....	4
4.4.5. Úpravy pod a kolem mostu.....	5
4.4.6. Další vybavení mostu	5
4.5. CIZÍ ZAŘÍZENÍ NA MOSTU	5
5. PODMIŇUJÍCÍ PŘEDPOKLADY	5
5.1. PROVÁDĚNÍ MOSTU.....	5
5.2. DOPORUČENÍ PRO DALŠÍ STUPEŇ PD	5

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE MOSTU

<i>Název stavby</i>	I/20 Plzeň, Jateční – Na Roudné
<i>Objekt č.</i>	202
<i>Název objektu</i>	Most na I/20 přes Berounku
<i>Obec</i>	Plzeň
<i>Kraj</i>	Plzeňský
<i>Investor</i>	Ředitelství silnic a dálnic České republiky
<i>Nadřízený orgán</i>	Ministerstvo dopravy České republiky
<i>Uvažovaný správce mostu</i>	Ředitelství silnic a dálnic České republiky, Správa Plzeň
<i>Projektant (zpracovatel dokumentace)</i>	SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
<i>Hlavní inženýr projektu</i>	Ing. Jiří Řehoř
<i>Zodpovědný projektant objektu</i>	Ing. Jan Bažil
<i>Druh převáděné komunikace</i>	Hlavní trasa I/20 – SO 101
<i>Druh přemostované překážky</i>	Řeka Berounka a její záplavové území
<i>Volná výška</i>	Není omezena

2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTU

Délka přemostění LM:	339,50 m
Délka přemostění PM:	346,50 m
Délka nosné konstrukce LM:	344,60 m
Délka nosné konstrukce PM:	351,60 m
Délka mostu LM:	360,90 m
Délka mostu PM:	365,90 m
Rozpětí polí LM:	39,0 + 60,0 + 75,5 + 91,5 + 75,5 m
Rozpětí polí PM:	44,0 + 60,0 + 75,5 + 91,5 + 77,5 m
Konstrukční výška nosné konstrukce:	2,95 m – 4,65 m
Šikmost mostu:	90° kolmý
Šířka mezi svodidly:	7,50 m
Šířka mostu LM:	11,75 m
Šířka mostu PM:	9,25 m
Volná výška pod mostem:	21,80 m
Plocha nosné konstrukce LM:	$344,6 \times 11,65 = 3962,9 \text{ m}^2$
Plocha nosné konstrukce PM:	$351,6 \times 9,15 = 3217,1 \text{ m}^2$

3. ZDŮVODNĚNÍ MOSTU A JEHO UMÍSTĚNÍ

3.1. Účel mostu a požadavky na jeho řešení

Most SO 202 převádí silnici I/20 přes řeku Berounku s přilehlým záplavovým územím a místní komunikaci. Návrh konstrukce zohledňuje následující faktory:

- Rychlost výstavby
- Ekonomickou výhodnost
- Prostorové možnosti pro umístění podpěr mostu v záplavovém území
- Koordinaci postupu výstavby s ostatními SO a sousedními objekty – nutnost zprovoznění estakády pro zajištění spojení mezi oběma břehy Berounky
- Statickou a estetickou jednoduchost a čistotu
- Jednoduchou následnou správu a údržbu, možnost provádět prohlídky všech míst konstrukce

Po zvážení všech výše uvedených faktorů se jako nejvhodnější jeví návrh sprážená ocelobetonová konstrukce. Navržena je nosná konstrukce samostatná pro každý jízdní směr.

3.2. Geotechnické podmínky

Popis geotechnických podmínek vychází z Předběžného GTP (SUDOP Praha, 09/2017).

Z regionálně-geologického hlediska je zájmové území součástí Českého masívu budovaného horninami svrchního proterozoika a svrchního paleozoika. Severní okrajová část zájmového území je součástí svrchnopaleozoické permokarbonské pánve – Plzeňská pánev. Jedná se o tektonicky založený sedimentační prostor vyplněný převážně jezerními, při okrajích i jezerně-říčními diageneticky zpevněnými sedimenty. Stupeň diagenese je proměnlivý. Z horninových typů převládají arkózové pískovce. V menší míře se vyskytují i pískovce, slepence, prachovce a jílovce. Dané horniny se v rámci vrstevního sledu cyklicky střídají. Součástí sledu výše uvedených hornin jsou pak i nepravidelné sloje a slojky černého uhlí. Průzkumnými vrty v prostoru mostní estakády až konec stavby byly zastiženy arkózové pískovce, s nižším stupněm diagenetického zpevnění, středně zrnité až hrubozrnité. Zvětrávání proběhlo do značné hloubky a probíhalo nerovnoměrně v závislosti na diagenetickém zpevnění, charakteru cementačního tmelu v hornině. Je také do značné míry závislé na morfologii terénu a na rozpukání a tektonickém porušení podložních hornin. Horniny svrchního proterozoika tvoří skalní podklad v převážné části zájmového území. Jedná se o horniny kralupsko-zbraslavské skupiny, která je budována drobami, prachovci a břidlicemi. Svrchní partie hornin jsou převážně zcela až silně zvětralé, zvětralinová zóna dosahuje i do několikametrových hloubek - zejména v blízkosti zlomů. Směrem do hloubky pevnost hornin všeobecně narůstá. Horniny jsou kamenité až kusovité rozpadavé, provrášněné, lokálně silicifikované. Dané horninové typy se v rámci vrstevního sledu nepravidelně střídají. Zvětralinové části byly často oderodovány vodními toky nebo byly odstraněny při urbanizaci zájmového území. Dále byly archivními sondami zastiženy velmi

pevné částečně metamorfované vyvřelé horniny – spility, metabazalty. Tyto horniny často v daném území vytváří žilná tělesa až tělesa plošně menšího rozsahu. Horniny byly zastiženy zejména v počátečním úseku stavby (okolí ul. Jateční). V nezvětralém stavu se jedná o velmi obtížně rozpojitelné a těžitelné horniny. Okrajové části žil a těles jsou pak alterované, převážně hrubě písčité, úlomkovitě až kamenitě rozpadavé. Zvětralínové části byly často oderodovány vodními toky nebo byly odstraněny při urbanizaci zájmového území.

Podrobně je geologické stavbě v území pojednáno v Předběžném GTP.

4. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

4.1. Založení

Most je založen hlubinně na vrtaných velkopřůměrových pilotách. Piloty budou vetknuty do monolitických žb. základových bloků. Piloty budou vetknuty do vrstev pískovců třídy R3-R4.

4.2. Spodní stavba

Opěry budou masivní, železobetonové. Křídla budou monolitická, železobetonová a budou rovnoběžná s osou komunikace. Opěry budou zakryty plentami zamezujícími vstup cizích osob do prostoru opěry. Pro vstup do opěry pro povolané pracovníky správce budou zřízeny bezpečnostní dveře. V závěrných zdech budou kapsy pro osazení MZ.

Pilíře jsou monolitické, železobetonové a jsou tvořeny prizmatickými sloupy konstantního průřezu. Na horním povrchu pilířů budou osazena ložiska. Prostor je dostatečný i pro osazení lisů a pomocných konstrukcí při budoucí výměně ložisek.

4.3. Nosná konstrukce

Nosná konstrukce je navržena jako spřažená ocelobetonová. Příčný řez je tvaru komory s příčnickami, které podporují konzoly.

Nosná konstrukce bude uložena na ložiska (hrncová, kalotová) dle ČSN EN 1337. V dalším stupni (DSP) bude prověřeno, zda by nemohlo dojít k pevnému spojení pilířů P3-P5 s nosnou konstrukcí (např. vrubový kloub).

Na obou opěrách budou osazeny ocelové povrchové mostní závěry dle TP 86.

Nosná konstrukce bude postupně montována na provizorních bárkách. Spřažená deska bude vybetonována postupně po jednotlivých polích.

4.4. Vybavení mostu

4.4.1. Vozovka a izolace

Na mostě bude asfaltová vozovka. Její tloušťka a složení jednotlivých vrstev budou určeny v dalším stupni PD. Izolace je celoplošná z natavovaných AIP na pečetici vrstvu.

4.4.2. Krajiní římsy

Na obou okrajích nosné konstrukce budou římsy s odraznou obrubou. Na levé římse bude chodník pro pěší a cyklisty. Podél vozovky bude do římsy zakotveno ocelové mostní svodidlo s úrovní zadržení H2 dle TP 114. Svodidlo bude odpovídat TP 203 a TPV použitého svodidla. Na pravé římse bude na vnějším okraji nouzový chodník. Na obou okrajích bude osazena PHS výšky 2,0 m s pohltivou výplní (např. hliníkové panely).

Krajiní římsy budou lokálně upraveny pro osazení stožárů VO. Kolem stožárů bude PHS vždy provedena atypicky.

4.4.3. Vnitřní římsy

Vnitřní římsy budou monolitické žb. s odraznou obrubou. Do říms bude zakotveno jednostranné ocelové svodidlo s úrovní zadržení H2 dle TP114. Svodidlo bude odpovídat TP 203 a TPV použitého svodidla.

4.4.4. Odvodnění

Povrchová voda je odvedena podélným a příčným sklonem k odvodňovačům. Odvodňovače budou zaústěny do podélných svodů, odkud bude voda svedena do systému nově vybudované kanalizace. Voda

z izolace bude trubičkami rovněž zaústěna do podélných svodů.

Rub opěr bude odvodněn drenáží vyvedenou na svahy zemního tělesa.

4.4.5. Úpravy pod a kolem mostu

Pod mostem se nachází zejména upravené záplavové území a komunikace. Terén v prvním a poli bude upraven válcovanou štěrkodrtí. Svah před opěrou O6 a O6 bude zpevněn kamennou dlažbou do betonového lože, stejně tak terén kolem pilířů v rozsahu 2 od hrany pilíře.

4.4.6. Další vybavení mostu

Přístupy do opěr a tím i do komor n. k. zajišťují revizní schodiště vedená z terénu pod mostem k bermám v úrovni úložného prahu. V těchto místech budou do plent osazeny ocelové bezpečnostní dveře napojené na EZS. V komorách mostu budou zásuvkové obvody a osvětlení.

4.5. Cizí zařízení na mostu

Případné inženýrské sítě vedené po mostě budou vedeny v komorách mostu. V římsách budou chráničky pro kabeláž VO.

5. PODMIŇUJÍCÍ PŘEDPOKLADY

5.1. Provádění mostu

Provádění mostu bude probíhat standardním způsobem, pro most nejsou potřebné žádné nevyzkoušené a atypické konstrukce a postupy.

Zařízení staveniště bude společné pro celou stavbu. V záplavovém území nebudou umísťovány prvky zařízení staveniště a nebude v něm skladován žádný materiál.

Pro přístup k podpěrám O1-P4 bude zajištěn provizorní staveništní komunikací SO 171. Pilíř P5 a opěra O6 budou přístupné ze stávající komunikace – ul. Na Roudné.

5.2. Doporučení pro další stupeň PD

Pro další stupeň je nezbytné provést podrobný IG průzkum zájmového území mostu dle TP 76.

Ing. Jan Bažil

Přílohy:

- 1) I/20 Plzeň, Jateční – Na Roudné – souhrnné vyjádření ÚV ŘSD ČR ke konceptu DUR (21.6.2022)
- 2) Záznam z výrobního výboru I/20 Jateční – Na Roudné (DÚR) – projednání mostních objektů (8.2.2022)



Interní sdělení

Odesílá: Javůrek Robert Ing.
Datum: 21. 06. 2022
Č. j.: 6460/2022-11 120

Pro: Michal Bárta
Správa Plzeň

I/20 Plzeň, Jateční – Na Roudné – souhrnné vyjádření ÚV ŘSD ČR ke konceptu DUR

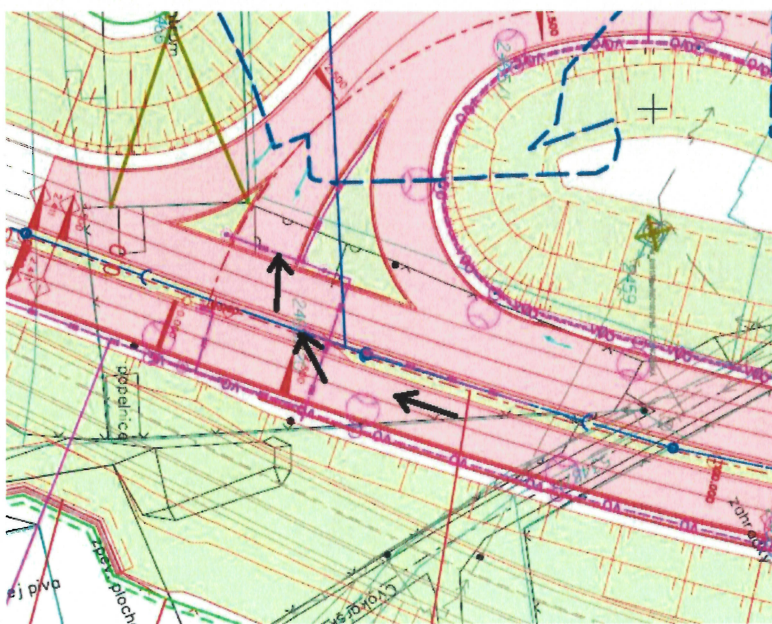
Tímto IS Vám předkládáme souhrnné připomínky GŘ ŘSD ČR ke konceptu DUR na stavbu „I/20 Plzeň, Jateční – Na Roudné“, který byl vypracován zhotovitelem SUDOP GROUP VĚTŠÍ PROJEKTY RS, 11/2021 pod číslem smlouvy 19 009 202.

Stavební objekty řady 100 – Objekty pozemních komunikací

(za ÚV zpracoval Ing. Robert Javůrek)

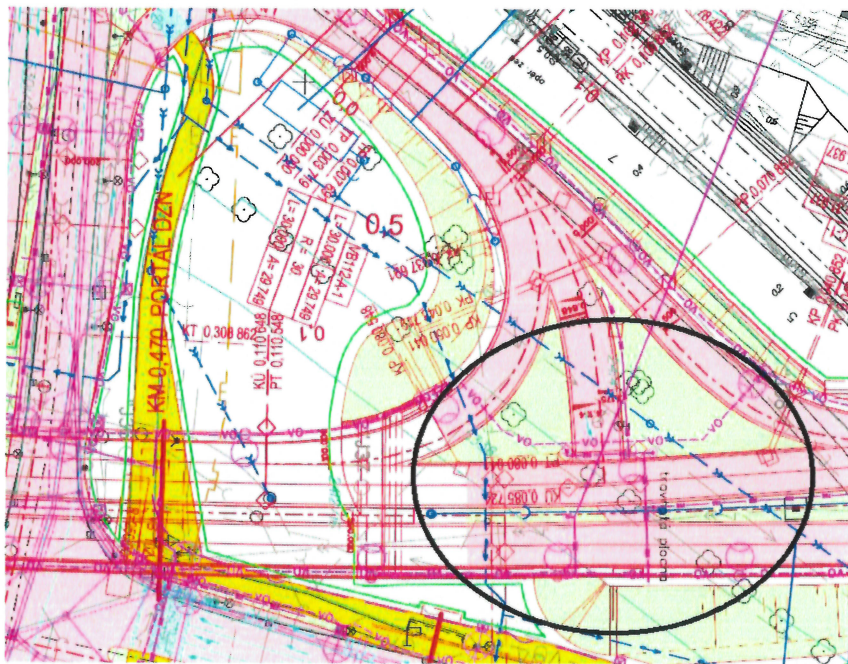
Obecně k projektové dokumentaci

1. Žádáme o předání čistopisu DSP v digitální formě dle předpisu ŘSD ČR C2 (včetně otevřených formátů). Zároveň žádáme, aby jednotlivé přílohy respektovaly pojmenování dle předpisu C2 odstavec 3.2. Značení jednotlivých příloh číselnou řadou není přehledné.
2. ZOV: Vzhledem k rozsahu a umístění stavby v intravilánu doporučujeme detailněji rozkreslit postup výstavby, aby bylo ověřeno, že je stavbu možno realizovat za provozu a jsou podchyceny všechny provizorní komunikace.
3. SO 361: Byla prověřena i jiná poloha dočasné retenční nádrže? Umístění v násypovém tělese se jeví jako problematické z pohledu realizace navazujícího úseku, kdy po demolici nádrže a zpětném zasypání může docházet k rozdílnému sedání.
4. Koordinační situace: Klopení na začátku úseku doporučujeme posunout až za levé odbočení z SO 110, tak aby bylo zabráněno odtoku vody dle obrázku níže. Tuto problematiku lze vyřešit i vhodně osazeným odvodňovacím zařízením, ale bylo by vhodnější tento případný přetok eliminovat úplně.

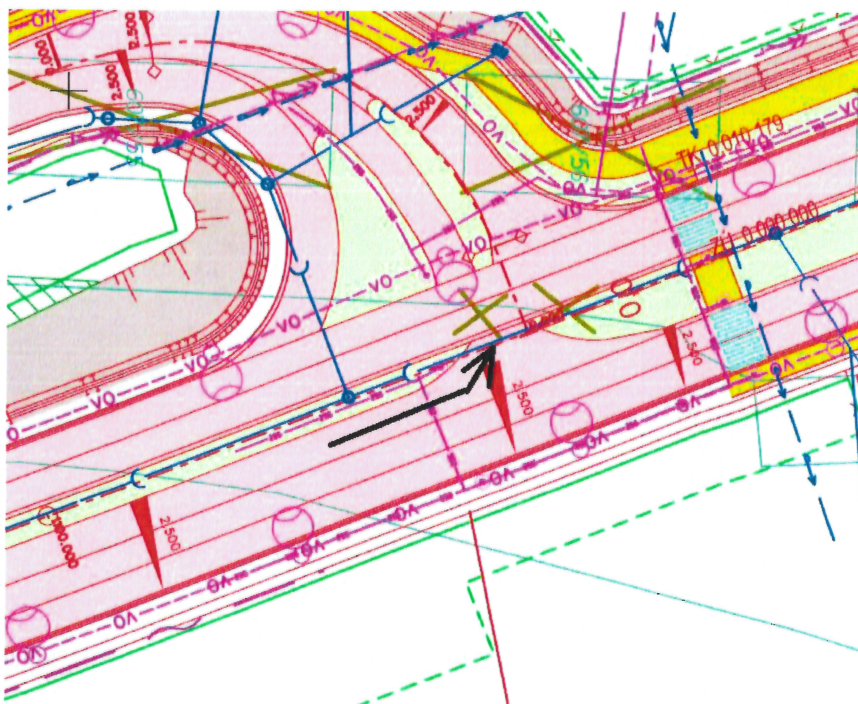




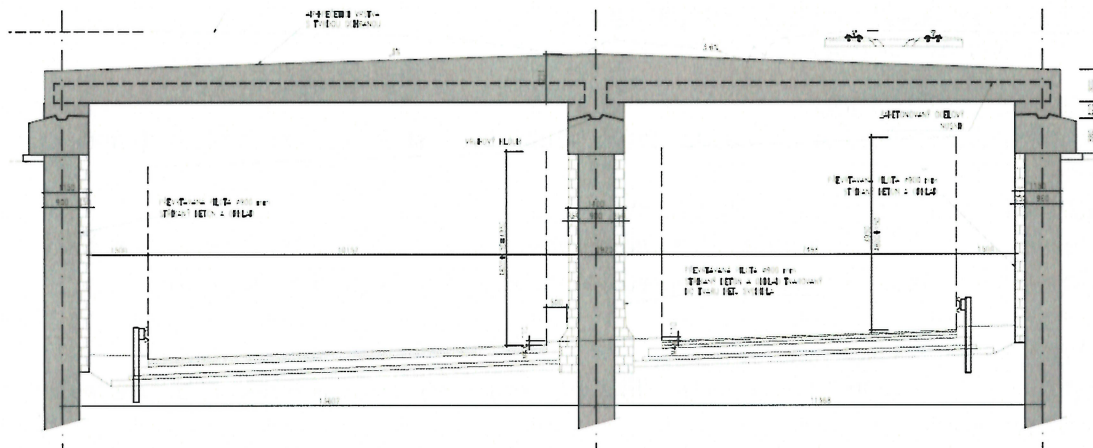
5. Koordinační situace: Žádáme zdůvodnit návrh levého odbočení na SO 112. Jedná se o dočasné řešení, které se zruší při vybudování navazujícího úseku I/20 Plzeň, Jasmínova – Jateční? Bude zde muset být osazeno SSZ, které bude degradovat význam komunikace I/20. Směr Karlovy Vary může být v křižovatce Rokycanská na příjezdu od Prahy (divadla) značen ve všech směrech.



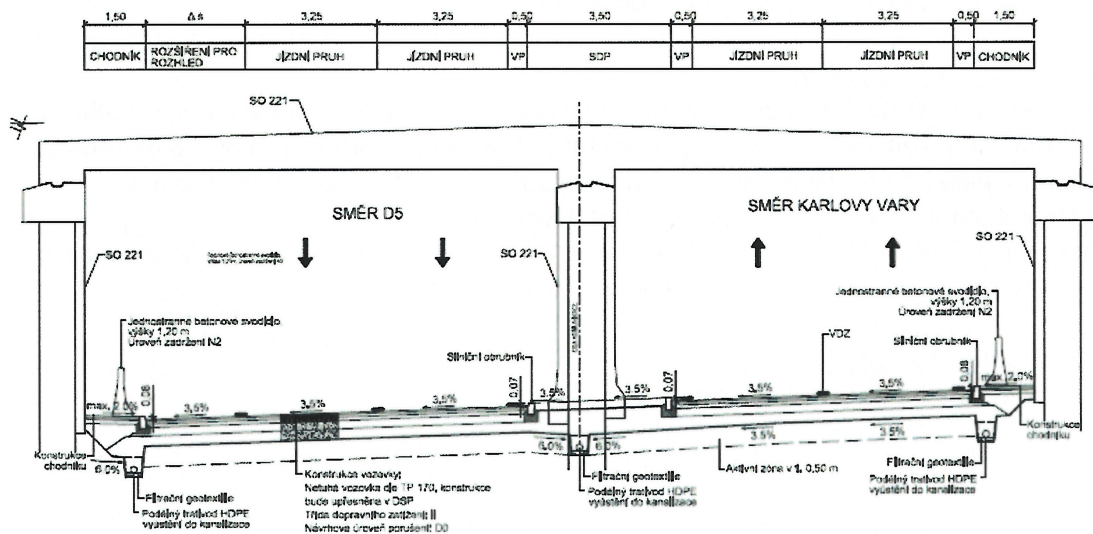
6. Koordinační situace: Žádáme doložit vlečnou křivkou, zdali je možné odbočit vlevo z komunikace I/20 do ulice Na Sklárně.



7. Je uvažováno s redukcí levých odbočení po realizaci navazujícího úseku I/20 Plzeň, Jasmínova – Jateční? Z dokumentace není patrná uvažovaná rychlost na komunikaci I/20, ale umístěním velkého množství SSZ dochází k degradaci její funkce. Byla prověřena možnost realizace bezkolizního levého odbočení?
8. PP: Žádáme o informaci, zda vzhledem k přebytku zeminy byla prověřována možnost navýšení podélného sklonu nivelety v úseku km 1,14 – 1,73 na 2 %. V důsledku této změny dále upravit i sklon v km 1,73-2,074. Podobnou úpravu žádáme zkusit i v km 2,6-3,116 se snahou minimalizovat výšku zářezu.
9. VPŘ rigolem: Žádáme zdůvodnit proč dochází ke zúžení pruhů ve směru na Karlovy Vary na šířku 3,00, ve všech ostatních mají šířku 3,25.
10. VPŘ: V tomto stupni projektové dokumentace žádáme u svodidel neuvádět hodnoty úrovně zadržení, ani nespecifikovat materiál HDPE u trativodu.
11. VPŘ SO 102: Šířka pruhů 4 m je naddimenzovaná, vychází ze stávajícího šířkového uspořádání?
12. VPŘ SO 221: Žádáme sjednotit VPŘ v SO řady 100 jsou uvedena betonová svodidla a ve výkresu SO 221 jsou ocelová.



VZOROVÝ PŘÍČNÝ ŘEZ I/20 POD MOSTEM S0 221





13. PP SO 110: Žádáme zdůvodnit průběh klopení, z jakého důvodu se klopí z jednostranného sklonu přes střechovitý do jednostranného sklonu, a ne rovnou z jednostranného do jednostranného. To platí i u SO 131 ve staničení 0,47 – 0,80.
14. Žádáme doložit rozhledové poměry na křižovatkách, vlečné křivky na OK a kapacitní posouzení křižovatek.

(za PÚ zpracovali Ing. Lukáš Topinka a Ing. Jan Vobecký)

15. Ve výkresu VPŘ - základní uspořádání, chybí popis ZK. Žádáme doplnit.
16. Chybí VPŘ SO 145. Prosíme doplnit, případně doplnit odkaz do VPŘ k objektům 100.
17. Nesoulad u budoucích vlastníků SO 146. V TZ je napsán budoucí správce ŘSD ČR, v průvodní zprávě je napsán jako budoucí správce Město Plzeň.
18. V TZ je název objektu SO 145 – Příjezd k retenční nádrži SO 375. Objekt SO 375 se v projektu nevyskytuje, žádáme opravit.

Stavební objekty řady 200 – Mostní objekty a zdi

(za ÚV zpracoval Ing. Marek Pelant)

Obecně k projektové dokumentaci

19. Pro přehlednost doporučujeme do názvů souboru uvést identifikaci přílohy (např. v Situačních výkresech tak není).
20. Žádáme doplnit přílohy Situací dle SDS-PK.
21. Obecně žádáme prověřit přístupy k mostním objektům pro další údržbu, opravy, prohlídky.
22. Níže uvedené připomínky žádáme zapracovat do všech souvisejících příloh a SO.

SO 201 - Most na I/20 přes ul. Rokycanskou

23. Doporučujeme prověřit dostatečnou šířku přesahu římsy pro zakotvení PHS, uvedena minimální hodnota dle VL4.
24. Doporučujeme prověřit návrh samostatné NK pro každý jízdní pás. Toto řešení je standardně preferováno, pouze v odůvodnitelných případech lze volit řešení se společnou NK pro oba směry.
25. Žádáme dokotovat výšky průjezdných průřezů přemostňovaných komunikací v podélném řezu.
26. Koncepce odvodnění (vedení potrubí komorou/mimo komoru) bude napříč SO sjednoceno.
27. Do VPŘ budou doplněny směrovky pro orientaci.

SO 202 - Most na I/20 přes Berounku

28. Vzhledem k poměru šířky mostu a rozpětí hlavního pole zhodnotit výhody a nevýhody rozdělení NK na samostatné konstrukce pro každý jízdní směr. V případě návrhu společné spodní stavby a NK pro oba jízdní pásy doplnit základní možnosti rekonstrukce a podmínky vedení dopravy.
29. Žádáme doplnit do VPR, či TZ popis revizních lávek.
30. Koncepce odvodnění (vedení potrubí komorou/mimo komoru) bude napříč SO sjednoceno.
31. Dle R116 má být na okraji mostu uvažováno svodidlo ÚZ H3.

SO 251, 252 – Opěrné/zárubní zdi

32. V příčném řezu není zakresleno zábradlí.





(za PÚ zpracoval Mgr. Václav Mráz Ph.D.)

33. Doporučujeme provést kontrolu označení stavebních objektů, ve výkresech situace některé neodpovídají tvaru ve výkresech řezů.

Stavební objekty řady 300 – Vodohospodářské objekty

(za ÚV zpracoval Zdeněk Kocián, DiS.)

Obecně k projektové dokumentaci

34. Žádáme do VPŘ komunikací doplnit i zakresl kanalizace (přednostně do SDP – poklop mimo svodidlo, osu drenáže sjednotit s osou kanalizace, v případě nutnosti poklopu ve vozovce žádáme do osy levého jízdního pruhu ve směru jízdy).
35. Žádáme o doplnění celkového vodohospodářského řešení včetně návrhového deště (viz TP 83).
36. Zářezové příkopy žádáme prověřit na Q_{50} (viz TP 83).
37. Všechny vsakovací objekty pro vozovky a parkoviště žádáme doplnit o předčištění v souladu s TNV 75 9011 a TP 83. Za minimum považujeme usazovací nádrž s trvalou nornou stěnou, v rámci možností doporučujeme vsakovací objekty se zatravněnou humusovou vrstvou. V případě podzemních vsakovacích boxů/tunelů je třeba navrhnout revidovatelný a čistitelný systém.
38. Žádáme prověřit přístup pro údržbu ke všem nádržím (usazovací, retenční, odlučovače).
39. Podélné profily stok bereme jako předběžné, žádáme v TZ doplnit možnost návrhu DN 250, bude upřesněno v DSP.
40. V případě přeložek kanalizací žádáme minimalizovat počet šachet ve vozovce hlavní trasy, v případě potřeby žádáme umístění mimo pojížděné plochy, v nutných případech poklop do osy levého jízdního pruhu ve směru jízdy.

SO 361 RN s ORL v km 0,0

41. Žádáme regulovaný odtok min. 5 l/s (viz TP 83, z provozních důvodů, platí pro všechny nádrže ve správě ŘSD).
42. Žádáme prověřit, zda je nutné provizorní nádrže umísťovat do násypu. Doporučujeme zvážit návrh nádrží mimo násyp s provizorním příjezdem, provizorní RN preferujeme zemní otevřenou (nutno zohlednit záplavové území – nesmí dojít k vyplavení ropných látek).
43. Žádáme na provizorním odpadu navrhnout kapacitní potrubí (157 l/s DN 300 při 0,36 % nepřevěde).

Stavební objekty řady 400 – Elektro a sdělovací objekty

(za PÚ zpracoval Ing. Vlastimil Mrštík)

SO 435 a SO 436

44. SO neobsahují TZ, žádáme doplnit, u situace je nejasný průběh kabelové trasy, žádáme jednoznačné upřesnění trasy NN přípojky včetně označení rozvaděčů ER, RM1 a jejich umístění (tzn. od ER do umístění RM1).

Geodetická dokumentace

(za ÚV zpracoval Ing. Kamil Alferi)

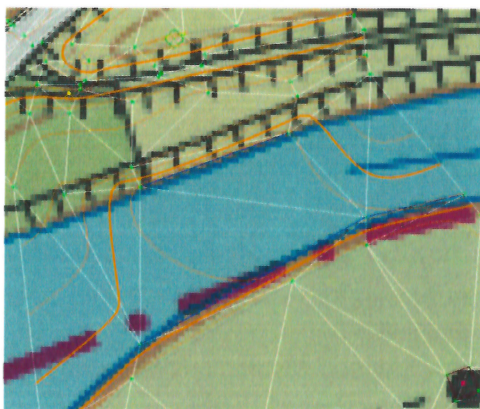
Obecně (vyjádření dle digitální dokumentace)

45. Žádáme do PZ doplnit ÚOZI projektanta. Dohledali jsme pouze osobu odpovědnou za ZE.
46. Žádáme doplnit chybějící části zaměření podkladu pro projekt dle předpisu B2/C1. Například:
- a) chybí informace a výkresy k BP

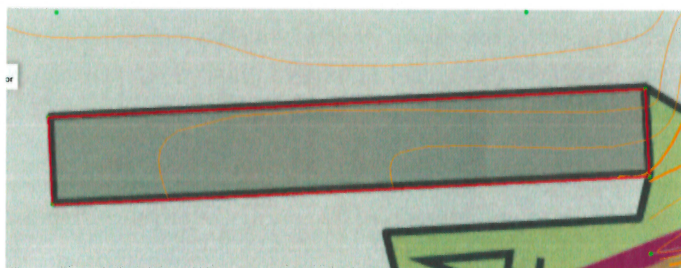




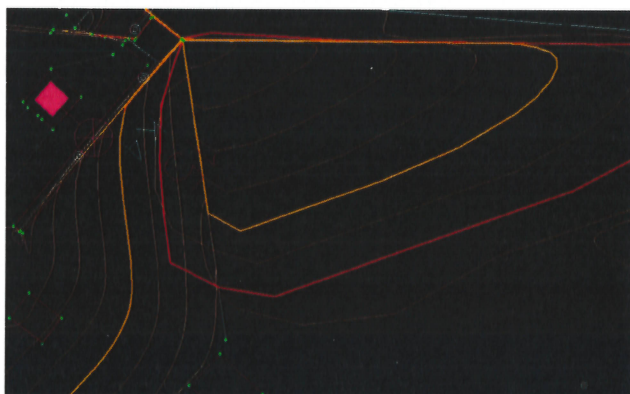
- b) prověřit DMT (vrstevnice), např. na vodní hladině jsou vygenerovány špatně



- c) negenerovat vrstevnice v budovách

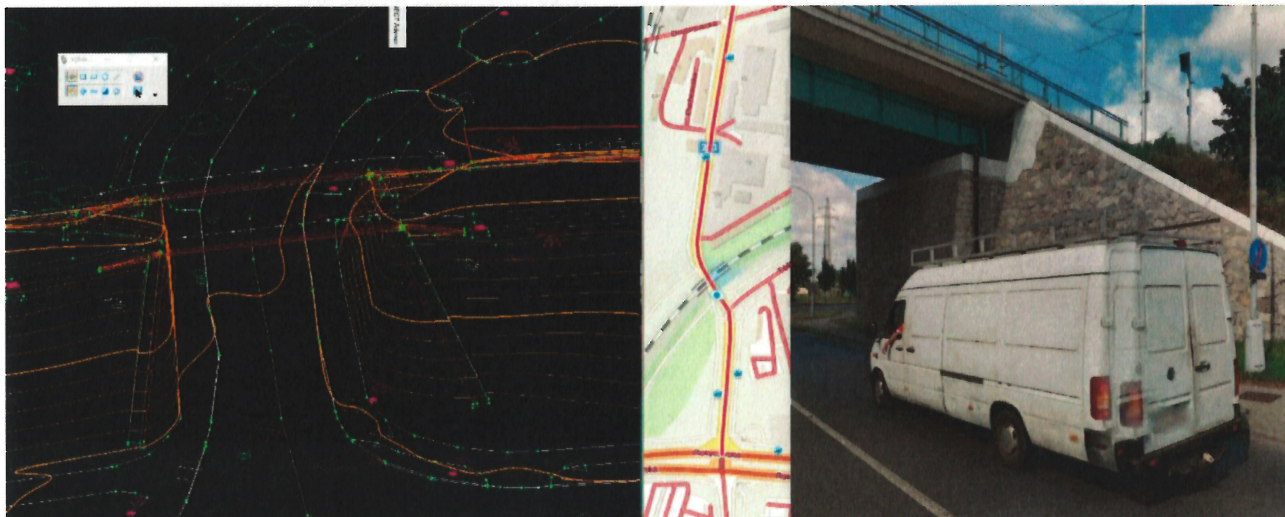


- d) není vhodné, aby se vrstevnice křížily





e) V zaměření chybí zaměřené konstrukce a správně interpretované vrstevnice



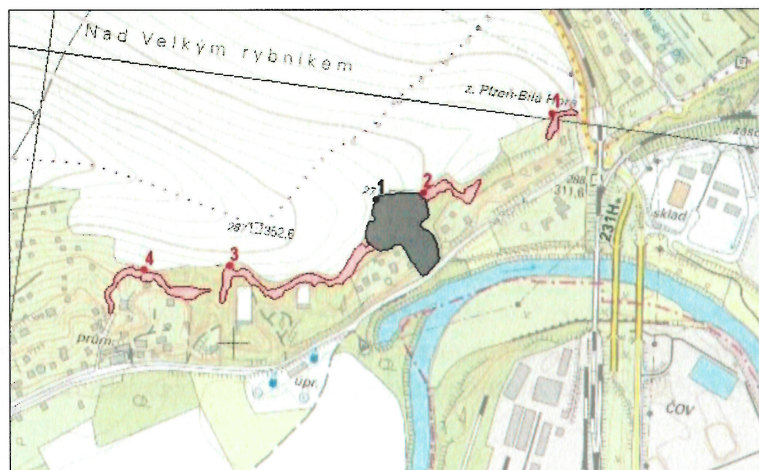
47. Žádáme doplnit a projednat záborový elaborát zpracovaný dle závazného předpisu C3.
48. Žádáme do STZ B1. i) doplnit vliv stavby na okolí s dopadem na dopravní i technickou infrastrukturu, terénem/nestabilitami či studnami s vyhodnocením/zhodnocením zóny ovlivnění stavby a případným popisem základních požadavků/rozsahu sledování. Stavba prochází intravilánem s blízkostí železniční tratě a je nutno se tomu věnovat.
49. Žádáme do koordinčního výkresu doplnit návrhu ZVS a zón ovlivnění, případně sledování.

Zakládání a geologie

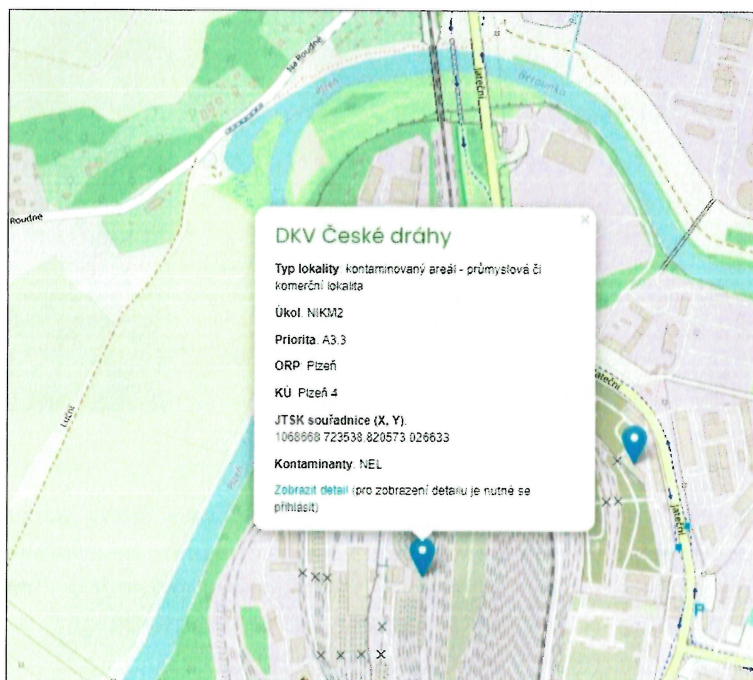
(za ÚV zpracovala Ing. Petra Janků)

Obecně k projektové dokumentaci

50. Žádáme o vyznačení všech sond dosud provedených GTP včetně archivních do koordinčního situačního výkresu a výkresů SO řady 200 (do půdorysů a podélných řezů).
51. Žádáme o informaci, jak se projektant vypořádal s rizikem sesouvání a řízení v okolí předmětné stavby, které uvádí Registr svahových nestabilit České geologické služby (viz obrázek níže).



52. Žádáme o informaci, jak se projektant vypořádal s rizikem kontaminace v okolí předmětné stavby, které uvádí Systém evidence kontaminovaných míst Ministerstva životního prostředí (viz obrázek níže).



SO 101

53. Žádáme dle doporučení PŘGTP svahy násypu vyšší než 2 m a svahy zářezu hlubší než 2 m ochránit protierozní biodegradační tkaninou.

Životní prostředí

(za ÚV zpracovala Ing. Veronika Doubková)

54. V souhrnné technické zprávě v části 6)a) opravte překlep. Místo zákon č. 541/2021 Sb. uveďte č. 541/2020 Sb.
55. K příloze F.6 – Dendrologický průzkum: z tabulky Soupisu mimolesní zeleně v prostoru stavby ani ze situací není patrné, které dřeviny budou káceny. V situacích chybí legenda. V technické zprávě, odst. 4. – Rozsah kácení mimolesní zeleně máte v sumarizaci mimolesní zeleně z pohledu rozpočtování uvedenu kategorii stromy o průměru kmene 50-∞ cm. Dle OTSKP má být správně kategorie 50-90 cm a následuje kategorie nad 90 cm.

(za ÚV zpracovala Ing. Kateřina Ambrožová)

56. V STZ kapitole B.6 části d) je pouze uvedeno: „Podmínky stanoviska pro fázi přípravy jsou zpracovány v projektové dokumentaci.“; v této kapitole by měly být uvedeny jednotlivé podmínky stanoviska EIA se způsobem jejich zpracování v rámci PD; žádám o doplnění, aby bylo zřejmé, jakým způsobem byly zohledněny požadavky na zmírnění vlivů stavby na životní prostředí a veřejné zdraví.





(za ÚV zpracoval Ing. Radek Kropelnický)

57. V STZ žádáme v kap. 2.6.9. odstranit specifikace materiálů pohltivých panelů u neprůhledných PHS (SO 761-765). V tomto stupni PD není nutné specifikovat ani materiál sloupků, i ten tedy žádáme vypustit (myšleno u částí PHS mimo most).
58. V STZ u objektu SO 764 žádáme sjednotit délky a výšky jednotlivých úseků v rámci popisu PHS a požadavků Hlukové studie.
59. Žádáme v STZ u SO 765 sjednotit, že se jedná o PHS u komunikace SO 132.
60. V hlukové studii žádáme v kap. 5.3 opravit, že SO 765 vede podél SO 130 (správně je SO 132). A dále žádáme doplnit obecně požadovanou min. vzduchovou neprůzvučnost PHS.

Závěrem

Žádáme o projednání způsobu vypořádání uplatněných připomínek a přijaté závěry ke každé připomínce uvést do záznamu z jednání. Jako samostatnou přílohu čistopisu PD určenou pro objednatele zpracuje projektant vypořádání všech uplatněných připomínek ke konceptu této PD.

Úsek výstavby GŘ ŘSD ČR nezodpovídá za případné vady projektu. Odpovědnost za projekt je plně v kompetenci autorizovaného projektanta neboli zpracovatele příslušné PD.

vedoucí Odboru investiční přípravy staveb



NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	I/20 Plzeň, Jateční – Na Roudné (DÚR) Výrobní výbor – projednání mostních objektů
DATUM	8. února 2022
MÍSTO	ŘSD ČR, Správa Plzeň, Hřimalého 37, Plzeň
ÚČASTNÍCI	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL(A)	Ing. Jan Bažil, SUDOP PRAHA a.s. Ing. Jiří Řehoř, SUDOP PRAHA a.s.

Předmětem jednání bylo rozhodnutí, zda navrhnout mostní objekty SO 201 a SO 202 s jednou nosnou konstrukcí společnou pro oba směry, nebo jako dvě samostatné nosné konstrukce pro každý jízdní pás.

Bylo dohodnuto následující:

SO 201 Most na I/20 přes ulici Rokycanská

NK je v konceptu DÚR navržena jako dvoutrámová konstrukce společná pro oba jízdní směry. Důvody návrhu jsou následující:

- ekonomické – nižší cena nosné konstrukce a spodní stavby
- urychlení výstavby – jedna nosná konstrukce by byla postavena rychleji, než 2 samostatné
- esteticky vhodnější – dvě nosné konstrukce logicky vedou na masivnější spodní stavbu. Díky nesymetrii vozovky na mostě by i nosné konstrukce byly nesymetrické. Takové uspořádání v kombinaci s masivnější spodní stavbou by působilo rušivě. Vzhledem k umístění mostu v intravilánu na poměrně exponovaném místě lze estetické hledisko považovat za obzvláště důležité.
- nutnost respektovat překážky pod mostem – prostor pro umístění pilířů je omezen jednak požadavkem na zachování provozu na parkovišti Albert, jednak uspořádáním křižovatky Rokycanská z hlediska pěšího provozu
- schválené dopravní řešení v daných podmínkách neumožňuje převést dopravu z jednoho směru do druhého a tím využít výhody samostatných nosných konstrukcí

Oproti návrhu jedné nosné konstrukce hovoří hledisko provozní. Návrh v konceptu DÚR sice umožňuje všechny nutné práce provádět po polovinách, ale z čistě provozního hlediska jsou dvě samostatné nosné konstrukce výhodnější.

Po přihlédnutí ke všem argumentům a vzhledem ke specifickým okrajovým podmínkám bylo rozhodnuto, že bude ponechán návrh konstrukce z konceptu DÚR, tedy jedna společná nosná konstrukce pro oba jízdní směry.

SO 202 Most na I/20 přes Berounku

NK je v konceptu DÚR navržena jako dvoutrámová konstrukce společná pro oba jízdní směry. Důvody návrhu jsou stejné jako u SO 201, nicméně komory lze navrhnout symetricky a masivnější spodní stavba nebude s ohledem na výšku nad terénem působit tolik rušivě. Silniční řešení před a za mostem lze upravit tak, aby bylo možno převádět provoz z jednoho směru do druhého a tím pádem lze výše využít výhody dvou samostatných n.k. – prověřil zpracovatel SO 101.



K zajištění dopravního přístupu do depa ČD ze severního směru, nutného pro pro uvolnění staveniště v prostoru napojení ul. Na Sklárně, lze využít jeden jízdní pás po dokončení prvního mostu a druhý most dokončit až následně, čímž se zkrátí celková doba výstavby pro celou stavbu.

Po diskuzi bylo rozhodnuto, že SO 202 bude upraven na 2 samostatné nosné konstrukce.

Zaznamenal Ing. Jan Bažil

Ing. Jiří Řehoř




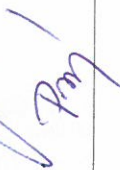
Pokud nikdo ze zúčastněných nesdělí písemně své připomínky nebo svůj nesouhlas se zněním tohoto záznamu do 5 pracovních dnů po jeho obdržení, bude tento záznam považován za odsouhlasený.

Originál záznamu je uložen u projektanta.



PREZENČNÍ LISTINA

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	I/20 Plzeň, Jateční – Na Roudné (DÚR) Výrobní výbor – projednání mostních objektů	
DATUM	8. února 2022	
MÍSTO	ŘSD ČR, Správa Plzeň, Hřimálého 37, Plzeň	

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
JIRÍ ŘEHOŘ	SUDOP PRAHA a.s.	605 229 099 jiri.rehor@sudop.cz	
JAN BAŽIL		727 970 803	
PAVEL RYBÁŘ	ŘSD ČR, SPRÁVA PLZEŇ	720 966 017 pavel.rybar@rwd.cz	
LUCIE PAUROVÁ	ŘSD ČR, SPRÁVA PLZEŇ	721 843 147 lucie.paurova@rwd.cz	
VÁCLAV KABÁT	— 1' —	723 013 290 vACLAV.KABAT@rwd.cz	