

B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

A – Úvodem

Projektová dokumentace výše uvedené akce byla zpracována na základě objednávky investora, tj. Správy a údržby silnic Plzeňského kraje, s požadavkem zpracovat projektovou dokumentaci na rekonstrukci výše uvedené komunikace, a to na technologii, stanovenou na základě provedeného odborného posudku specializovanou firmou. Dokumentace je provedena v nezbytném rozsahu pro provádění stavby.

Technický návrh je vypracován na základě konzultací s investorem, mapování současného stavu, zpracované diagnostiky vozovky a provedené pochůzky po trase. Požadavky z těchto jednání jsou zapracovány do výsledné podoby dokumentace tak, jak je předložena.

B – Všeobecné údaje

Úsek silnice II/605 určený k celkové opravě začíná cca 424 m za rozjezdem křižovatky se sil. III/1978 v místě pracovní spáry na komunikaci. Oprava je dále vedena na konce obce Přimda, kde končí ve staničení 3,304⁴⁷. Silnice II/605 byla do doby výstavby dálnice D5 vedena jako silnice I. třídy č. 5, nyní je v případě dopravních komplikací na dálnici D5 využívána jako objízdná trasa. Silnice II/605 vykazuje v předmětném úseku rozsáhlé poruchy krytu včetně svěšených okrajů vozovky, koroze obrusné vrstvy, vyjetých kolejí, výtluků a trhlin, způsobených zejména dopravním zatížením komunikace, povětrnostními vlivy a stářím vozovky se stávajícím živičným krytem na konci jeho životnosti. Na základě předložených skutečností byl uvedený úsek silnice určen k celkové opravě.

Cílem opravy sil. II/605 je zajištění podstatného zvýšení únosnosti vozovky zesílením jejích konstrukčních vrstev a tím prodloužení její životnosti. Stavba je rozdělena na následující úseky: km 0,000⁰⁰ – 2,168⁰⁰ – SO 101

km 2,168⁰⁰ – 3,304⁴⁷ – SO 102

Celková délka rekonstruované komunikace je 3,304⁴⁷ km.

C – Použité výchozí podklady

Výchozím podkladem pro zpracovanou dokumentaci bylo polohopisné a výškopisné zaměření současného stavu se zanesením aktuálních vlastnických hranic.

Vlastní technický návrh je vypracován na základě zprávy o posouzení skladby konstrukce vozovky a návrhu technologie opravy z 9/2022, vypracované firmou SQZ s.r.o. Olomouc.

D – Technické řešení

Rozsah úpravy

Začátek opravy a rovněž začátek staničení je situován cca 424 m za rozjezdem křižovatky se sil. III/1978 v místě pracovní spáry na komunikaci. Oprava je dále vedena ve směru pasportního staničení až na konec obce Přimda, kde končí ve staničení km 3,304⁴⁷. Přesné vedení trasy opravy uvedené silnice je patrné ze situace.

Součástí stavby je rovněž úprava všech stávajících rozjezdů křižovatek a sjezdů v rozsahu uvedeném ve výkazu výměr stavebních prací. Nová úprava krytu bude provedena ve stávající šířce vozovky.

Způsob úpravy

Zmíněná oprava krytu byla rozdělena na dvě technologie. V celé trase před zahájením stavebních prací provede dodavatel odstranění bláta, prachu a příp. hlinitého nánosu z povrchu živičného krytu vozovky, seříznutí krajnic a vymytí stávajícího krytu vodou.

Technologie opravy – km 0,000⁰⁰ – 2,168⁰⁰ – SO 101 Velké Dvorce - Přimda

Poté bude provedeno odfrézování stávající obrusné vrstvy s vyrovnáním profilu v tloušťce cca 40 mm. Dále bude provedeno odstranění prachu vymytím vodou a odborná prohlídka stavu povrchu za účelem výběru míst k lokálním opravám. V místech podélných a příčných trhlin a spár se provede jejich výsprava dle TP 115. V případě výskytu neúnosné ložní vrstvy bude provedeno její odfrézování v tl. 50 mm a nahrazení vrstvou z obalovaného kameniva ACP 16 S 50/70 (ČSN EN 13108-1). Na takto upravený podklad bude aplikován spojovací postřik PS-C v množství 0,30 kg/m² (ČSN 73 6129). Následně bude provedena ložní vrstva z asf. směsi s vysokým modulem tuhosti VMT 22 20/30 v tloušťce 100 mm (ČSN 73 6120). Pokládku vrstvy VMT 22 nutno provádět dle TP 151. Poté bude aplikován spojovací postřik PS-C v množství 0,25 kg/m² (ČSN 73 6129) a následně bude položena obrusná vrstva ze směsi SMA 11 S PMB 45/80-60 (ČSN EN 13108-1) v tloušťce 40 mm s následným zaválcováním předobaleného kameniva fr. 2/4 v množství 1,5 kg/m². Poté bude provedeno dosypání krajnic a vodorovné dopravní značení.

Technologie opravy – km 2,168⁰⁰ – 3,304⁴⁷ – SO 102 Přimda - průtah

Poté bude provedeno odfrézování stávající obrusné vrstvy v \varnothing tloušťce 50 mm s částečným vyrovnáním profilu. Nejprve však v místě výskytu stávající silniční obruby a linky ze žulové kostky bude proveden řez, zajišťující oddělení frézované asf. vrstvy od stávajících tvarovek. Tato úprava není nezbytná v případě, že oddělení asfaltobetonu od tvarovek nebude činit problém. Odříznutí nutno provést v takovém odsazení, aby nedošlo k poškození obrub a tvarovek či jejich betonového lože. Po provedeném frézování v bezpečné vzdálenosti od tvarovek bude zbývající část živičného krytu odstraněna a odpikována ručně. Dále bude provedeno odstranění prachu vymytím vodou a odborná prohlídka stavu povrchu za účelem výběru míst k lokálním opravám. V místech podélných a příčných trhlin a spár se provede jejich výsprava dle TP 115. V případě výskytu neúnosné ložní vrstvy bude provedeno její odfrézování v tl. 50 mm a nahrazení vrstvou z obalovaného kameniva ACP 16 S 50/70 (ČSN EN 13108-1). Po provedených sanacích a opravách trhlin bude následně aplikován spojovací postřik PS-C v množství 0,30 kg/m² (ČSN 73 6129). Na takto připravený podklad bude provedena obrusná vrstva z asfaltového betonu střednězrnného ACO 11+ PMB 25/55-60 (ČSN EN 13108-1) v tloušťce 50 mm. Poté bude provedeno dosypání krajnic a vodorovné dopravní značení. V místě stávající přídlažby sil. obruby, uličních vpustí, sjezdů a sil. mostu upravit tloušťku frézování tak, aby nedošlo k navýšení nivelety komunikace.

Na začátku a na konci úseku je třeba zajistit plynulé navázání nové úpravy na starou vozovku. V místě napojení na začátku úseku se odstraní živičný kryt v celé šířce stávající vozovky v tl. cca 100 mm na délku min. 5 m. Plynulé napojení nivelety se provede v délce 15 m od styčné spáry. Nově vzniklé styčné spáry budou zality asfaltovou záhlvkou do proříznuté drážky. Styčné plochy dříve provedených asfaltových vrstev a plochy v místě napojení na odříznutý asf. kryt se opatří asfaltovou záhlvkou, případně rovnoměrnou vrstvou asfaltového pojiva. Navázání bude provedeno rovněž ve styku nového krytu s okolními plochami.

Součástí stavby bude rovněž povrchová úprava všech navazujících sjezdů, která je nezbytná k odstranění výškové difference, vzniklé navýšením nivelety komunikace. Krajnice budou v úsecích, kde to okolní terén umožní, po položení krytu dosypány a zpevněny ve stávající šířce R-materiálem získaným při frézování komunikace v průměrné tloušťce 100 mm (50 mm SO 102). V místech nevyhovující hloubky silničních příkopů bude provedeno jejich prohloubení a pročištění.

Asfaltové směsi nesmějí být pokládány za deště a je-li na podkladu souvislý vodní film, sníh nebo led. Nejnižší přípustná teplota vzduchu při pokládce obrusné vrstvy je 5°C a minimální průměrná teplota vzduchu za posledních 24 h 3°C. Veškeré stavební postupy a materiály musí odpovídat technicko kvalitativním podmínkám staveb pozemních komunikací.

Oprava příčných a podélných trhlin dle TP 115

Pokládka výztužného prvku bude provedena po opravě lokálních poruch (výtluky a neúnosné okraje komunikace).

Před prováděním postřiku se všechny trhliny podle šířky upraví jedním z následujících způsobů:

1) Pomocí kotouče nebo frézky se trhliny proříznou, vyčistí, svislé stěny se opatří penetračně adhezním nátěrem a vytvořené komůrky se zalijí pružnou asfaltovou zálivkovou hmotou.

2) Pomocí horkovzdušného zařízení se trhliny vyčistí, nahřejí a následně zalijí pružnou asfaltovou zálivkovou hmotou.

V případě větších trhlin se na řádně očištěný povrch provede postřik kationaktivní modifikovanou asfaltovou emulzí (ČSN EN 13808) tak, aby množství asfaltu po vyštěpení emulze činilo 1,2 kg/m².

Následně se na takto připravený povrch do postřiku položí rovnoběžně s podélnou osou vozovky pásy geomříže dle TP 147 (splétaná skelná geomříž s min. pevností 100 kN) se vzájemným dotykem a řádně se přitlačí válečkem.

Pokládka geomříže se provádí v dostatečném předstihu před prováděním následné asfaltové vrstvy, aby mohlo dojít k vyštěpení emulze. Případné záhyby nebo zvlnění je nutné před pokládkou odstranit.

Po položení geokompozitu nesmí být vedena jakákoliv doprava. Pouze při pokládce další asfaltové vrstvy smí být pojížděn pouze vozidly dopravujícími asfaltovou směs k finišeru. Tato vozidla se musí pohybovat nízkou rychlostí, plynule a nesmí prudce brzdit anebo se otáčet.

Pokládku geokompozitu provádět dle pokynů a návodů od výrobce, dodržovat požadavky TP 115 a TP 147. Použitý výztužný materiál pro ukládání do asf. vrstev komunikace musí splňovat fyzikální vlastnosti, které jsou dané Technickými podmínkami TP 115 - Opravy trhlin na vozovkách s asfaltovým krytem.

Propustky

Propustky v trase komunikace budou opraveny. Oprava spočívá v celkovém pročištění propustku a kontrole jeho technického stavu. Dále bude dle stavu poškození propustku provedena výsrava či případné nadbetonování stávajících říms. Stávající zábradlí bude odstraněno a následně bude zřízeno nové ocelové mostní zábradlí h=1,1 m se svislou výplní.

Rozsah stavebních prací u všech propustků je obecně definován v soupisu prací a dodávek a bude během stavby upřesněn investorem.

Výměna silničních svodidel

Součástí stavby je rovněž dle požadavku investora i výměna stávajících silničních svodidel ve staničení km 1,530⁴¹ – 1,780²². Stav svodidel v uvedené úseku je nevyhovující a nemohou tak plnit svoji funkci.

U silničního svodidla, které snižuje nárazovou energii vozidla a brání vozidlu vyjet z vymezeného pruhu komunikace, je nutno při osazování postupovat dle schválených technických podmínek. V dokumentaci je navrženo jednostranné silniční ocelové svodidlo s úrovní zadržení H2 (např. JSAM-2/H2). Na koncích bude silniční svodidlo šikmo zapuštěno

náběhem do krajnice. Stávající i nová svodidla budou osazeny oboustrannou odrazkou na svodidla. V úseku výměny svodidel budou dále zřízeny svodidlové směrové sloupky. Místa pro osazení nových svodidel jsou patrna ze situace.

Silniční příkopy

Silniční příkopy v trase budou pročištěny, v případě nevyhovující hloubky bude příkop upraven tak, aby dno bylo min. 0,7 m pod niveletou komunikace.

Vodorovné dopravní značení

Součástí stavby bude rovněž provedení nového vodorovného dopravního značení. Vodorovné dopravní značení bude provedeno dle přílohy PD – „Vodorovné dopravní značení“ z plastu taženého za studena s retroreflexní příměsí.

Značení bude provedeno dle TP 133, „Zásad pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích“. Provedení vodorovného značení včetně odstínů barev, materiálů a rozměrů musí odpovídat ČSN 01 8020 – „Dopravní značky na pozemních komunikacích“ a dále specifikované v ČSN EN 1436 – „Vodorovné dopravní značení. Požadavky na dopravní značení“. Hodnocení hmot VDZ je upraveno v TP 70 „Systém hodnocení hmot pro VDZ“.

Svislé dopravní značení

V úseku km 1,662²¹ – 1,740⁶⁶ budou osazeny zkrácené vodící tabule Z 3 s podkladem z retroreflexní žlutozelené fluorescenční barvy. Dále u značek v nevyhovujícím technickém stavu bude provedena jejich výměna za nové (rozsahu dle soupisu prací).

Nové svislé dopravní značky budou osazeny v zákl. velikosti v retroreflexním provedení. Osazení provést dle TP 65, Zásad pro dopravní značení na pozemních komunikacích. Provedení svislého dopravního značení včetně odstínů barev, materiálů a rozměrů musí odpovídat ČSN EN 1436+A1 a ČSN EN 12899–1. Retroreflexní materiál reflexních dopravních značek musí splňovat vlastnosti minim. tř.1 dle změny 1 uvedené normy. Nové dopravní značky budou osazovány na nosné prvky dle příslušných norem a předpisů (ČSN EN 1436+A1, ČSN EN 12899–1 a ČSN 1993–1-1).

E – Provádění stavby

Rekonstrukce komunikace II/605 bude prováděna za omezeného provozu. Stavební práce budou realizovány po polovinách šířky vozovky a v úsecích, jejichž délka bude umožňovat přehlednost dopravní situace. Dopravní značení při provádění stavebních prací na silnici je stanoveno a vychází ze Zásad pro přechodné dopravní značení na pozemních komunikacích (viz samostatná příloha PD – Zásady organizace výstavby).

F – Bezpečnost provozu

Při provádění stavebních prací na rekonstrukci vozovky je nutné respektovat směrnice pro zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích při provádění prací za provozu. Dále je nutné dodržovat všechny bezpečnostní předpisy a výnosy při provádění vlastních stavebních prací.

G – Bezpečnost práce, ochrana zdraví

Pracovníci jsou povinni dodržovat při práci všeobecná pravidla bezpečné práce,

hygieny při práci, používat předepsané ochranné pomůcky a musí splňovat podmínky zdravotní způsobilosti.

Organizace, provádějící stavební práce, musí mít zpracován individuální technologický postup pro jednotlivé činnosti z hlediska bezpečnosti práce podle svých podmínek (vybavenost mechanismy, druhu prováděných prací, kategorie udržované PK apod.), který musí být v souladu s ustanoveními zákoníku práce č. 262/2006 Sb. (§103, odst. 2 a 3), zákona č. 309/2006 Sb., nařízení vlády č. 591/2006 Sb. a platnými předpisy BOZP. Pracovníci musí být s touto dokumentací seznámeni v rozsahu, který se jich týká.

Obsluhy stavebních mechanismů, silničních strojů a zařízení musí být prokazatelně, teoreticky i prakticky seznámeny s jejich činností, obsluhou i údržbou. Tam, kde je to předepsáno musí mít příslušné oprávnění k jejich obsluze. Bezpečnost při práci s jednotlivými mechanismy je třeba zajistit dodržováním návodu pro obsluhu. Opravy a údržbu mechanismů lze provádět jen jsou-li v klidu. Stavební mechanismy, silniční stroje a zařízení musí být v přepravní poloze zajištěna.

Pro práci na dálnicích, silnicích pro motorová vozidla a ostatních silnicích I. třídy, k nimž má příslušnost k hospodaření ŘSD ČR platí Směrnice generálního ředitele č. 37/2003, kterou je třeba přiměřeně aplikovat i na ostatní silnice a pozemní komunikace.

H – Zařízení staveniště

Bude určeno na základě dohody provádějící firmy s investorem nejpozději při předání staveniště.

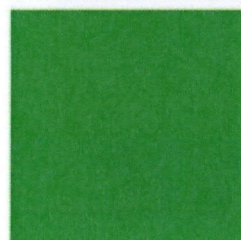
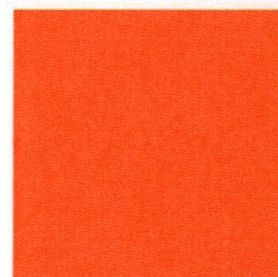
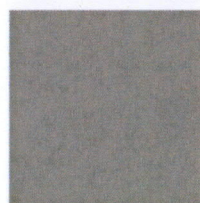
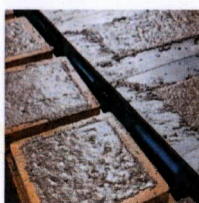
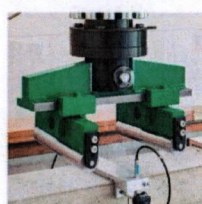
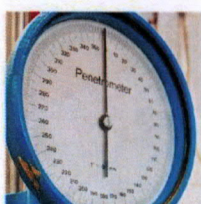
I – Skládky, odpadový materiál

Likvidaci všech druhů odpadů zajistí původce odpadu, tj. zhotovitel stavby tak, aby byla dodržena ustanovení zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech v platném znění a další příslušné vyhlášky vč. všech novel. Doporučuje se maximální využití odpadů k recyklaci. Veškeré odpady budou likvidovány na místně příslušné skládce s potřebným oprávněním k likvidaci. Odfrézovaný asfaltobetonový kryt bude z části použit na zpevnění krajnic a sjezdů, zbytek bude odvezen a uložen na skládce živých materiálů. Odstraněný asfaltobetonový kryt může být dále zpracován jako recyklovatelná surovina pro výrobu asfaltobetonových směsí. Při provádění zemních prací budou odstraněné podkladní vrstvy komunikace (šterk, štět) odvezeny na skládku stavebních sutí. Zemina a hlinitý materiál (kód 17 05 01 kategorie O) získaný při zemních pracích bude použit k provedení terénních úprav v okolí komunikace. Přebytek bude předán k využití osobě oprávněné k jejímu převzetí. Veškerý další přebytečný materiál bude odvezen na řízenou skládku odpadu.

Dle vyhlášky 130/2019 Sb. bylo provedeno stanovení množství polyaromatických uhlovodíků (PAU) v asfaltových směsích. Odebrané vzorky v místech navrženého frézování odpovídají kvalitativní třídě ZAS-T1 (viz příložená zpráva).

Přílohy: 1) Posouzení skladby konstrukce a návrh opravy vozovky včetně PAU
2) Dopravně inženýrské opatření

II/605 Velké Dvorce - Přimda
- posouzení skladby konstrukce
návrh opravy vozovky



ÚVODNÍ LIST

Tato zpráva o průzkumných pracích obsahuje 23 listů včetně úvodního listu a 2 tištěné přílohy.

ZHOTOVITEL:

SQZ, s.r.o.

Akreditovaná zkušební laboratoř 1135.1 dle ČSN EN ISO/EC 17025:2018

U Místní dráhy 939/5, 779 00 Olomouc – Nová Ulice

V zastoupení: Marie Spáčilová, +420 607 015 849

OBJEDNATEL:

Ing. Jaroslav Rojt - Projekce dopravních staveb

Vodní 27,

344 01 Domažlice

Výtisk číslo

V Olomouci dne 27.9.2022

.....

Blanka Holá



OBSAH

ÚVODNÍ LIST	1
OBSAH	2
SEZNAM PŘÍLOH.....	3
1 ÚVOD.....	4
2 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY	5
3 KONSTRUKČNÍ SLOŽENÍ	6
4 ZÁVĚR.....	7
5 FOTODOKUMENTACE.....	8



SEZNAM PŘÍLOH

PŘÍLOHA Č.1

Protokoly o skladbách konstrukčních vrstev

PŘÍLOHA Č.2

Protokoly zatřídění znovuzískané asfaltové směsi



1 ÚVOD

Na základě objednávky byly provedeny průzkumné práce na komunikaci II/605 Velké Dvorce – Přimda.

Cílem průzkumu bylo ověřit mocnost a charakter krytových vrstev stávající komunikace a rozbor asfaltové vrstvy na stanovení obsahu PAU.

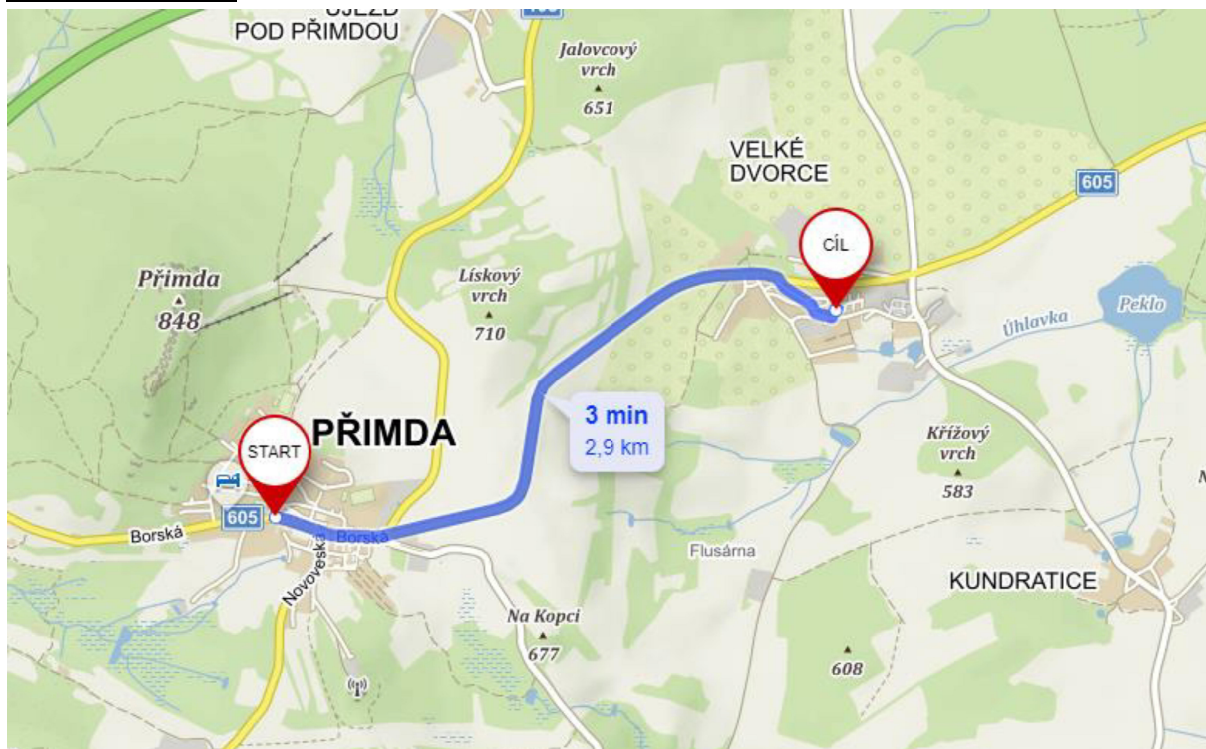
SEZNAM ZKRATEK

AC	asfaltový beton
PM	penetrační makadam
ŠD	šterkodrt'
ČSN	Česká technická norma
JV	jádrový vývrt
PAU	polyaromatické uhlovodíky

2 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

II/65 Velké Dvorce - Přimda

Lokalizace úseku:



METODY POUŽITÉ K ZÍSKÁNÍ KONSTRUKČNÍHO SLOŽENÍ VOZOVKY

Skladba konstrukce vozovky byla získána na základě odběru vzorků vrstev:

- jádrovými vývrty (JV) na hloubku všech asfaltem stmelených vrstev, popřípadě i na hloubku všech stmelených vrstev vozovky. K tomuto účelu bylo použito silniční jádrové vrtačky InfraTest 60-0110 s jádrovou homogenní vrtací korunkou o vnitřním průměru 150 mm,

Po provedení všech měření a průzkumných prací byla komunikace uvedena zpět do původního stavu.

3 KONSTRUKČNÍ SLOŽENÍ

KRYTOVÉ AC VRSTVY

Konstrukční složení vozovky:

Typy a tloušťky konstrukčních vrstev krytu vozovky byly ověřeny na SO 101 12 jádrových vývrtech a SO 102 na 4 jádrových vývrtech.

Kryt vozovky je na základě provedených sond po celé délce úseků z AC v proměnlivé součtové tloušťce (SO 101 cca od 105 mm do 270 mm, SO 102 cca od 130 do 270 mm).

Pod krytem z AC byla vrstva penetračního makadamu nebo šterkodrti.

Na daném úseku došlo k ověření pouze skladby konstrukce krytu vozovky, návrh technologie vozovky je stanoven s ohledem na tato zjištění.

ROZSAH STANOVOVANÝCH POLYAROMATICKÝCH UHLOVODÍKŮ

Dle výsledných hodnot z laboratoře se odebrané vzorky asfaltové směsi zatřídí dle vyhlášky č. 130/2019 Sb., která stanoví kritéria, při jejichž splnění je asfaltová směs vedlejším produktem nebo přestává být odpadem.

Celkové množství polyaromatických uhlovodíků (PAU) pro kvalitativní třídy znovuzískaných asfaltových směsí ZAS-T1, ZAS-T2, ZAS-T3 a ZAS-T4 udává tabulka 3.2 z vyhlášky č. 130/2019 Sb (viz níže)

Celkové obsahy parametru	Jednotka	Kvalitativní třída			
		ZAS-T1	ZAS-T2	ZAS-T3	ZAS-T4
Celkové množství polyaromatických uhlovodíků (PAU)	mg/kg sušiny	≤ 12	12≤X≤25	25≤X≤300	> 300

ZATŘÍDĚNÍ ZNOVUZÍSKANÉ ASFALTOVÉ SMĚSI

Podrobné výsledky týkající se stanovení obsahu PAU v jednotlivých vrstvách jádrových vývrtů tvoří přílohou č. 2 této zprávy. **Zatřídění spadá z pohledu krytové vrstvy do třídy ZAS-T1.**

Vzorek	Stavební objekt	Vývrt	Vrstva	PAU (suma 16)	Benzo[a]pyren [mg/kg suš.]	Třída
8-1	-	JV- 1, 2,3, 12	Obrusná	0,7	0,066	ZAS-T1
8-2	-	JV- 1, 2,3, 12	Ložní	1,235	0,129	ZAS-T1
8-3	-	JV- 1, 2,3, 12	Podkladní	0,7	0,02	ZAS-T1
8-4	-	JV- 4, 5, 6, 7, 8, 9	Ložní	0,7	0,058	ZAS-T1
8-5	-	JV- 4, 5, 6, 7, 8, 9	Obrusná	0,7	0,026	ZAS-T1
8-6	-	JV- 4, 5, 6, 7, 8, 9	Podkladní	0,7	0,035	ZAS-T1
8-7		JV- 10, 11, 13, 14, 15, 16	Ložní	0,7	0,032	ZAS-T1
8-8		JV- 10, 11, 13, 14, 15, 16	Obrusná	0,7	0,029	ZAS-T1
8-9		JV- 10, 11, 13, 14, 15, 16	Podkladní	0,7	0,023	ZAS-T1

Originály protokolu z laboratoře GEOTest, a.s. jsou k nahlédnutí u zhotovitele.

4 ZÁVĚR

Obecný návrh opravy vozovky – SO 101

I. VARINTA

odfrézování stávajících asfaltových vrstev v prům. tloušťce 40 mm do profilu
spojovací postřik PS-C; 0,3 kg/m²; ČSN 73 6129
ložní vrstva VMT 22 20/30; 100 mm; ČSN 73 6120
spojovací postřik PS-C; 0,25 kg/m²; ČSN 73 6129
obrusná vrstva SMA 11S PMB 45/80-60; 40 mm; ČSN EN 13108-1

Bude provedeno odfrézování asfaltové vrstvy v tl. 40 mm a očištění povrchu po kterém bude provedena prohlídka stavu povrchu za účelem výběru míst k lokálním opravám. Bude provedena oprava neúnosných míst a sanace krajnic (podélné poklesy) s případným doplněním a zhutněním podkladních vrstev vozovky a oprava poškozených míst podkladní vrstvy směsí ACP 16 S; min. 50 mm; ČSN EN 13108-1. Dle skutečného stavu bude provedena oprava trhlin a spár podle TP 115, v případě širokých nebo rozvětvených trhlin s použitím geosyntetika dle TP 147 a předpisu jeho výrobce. Tato varianty byla již dříve realizována na předchozích etapách rekonstrukce II/605.

II. VARIANTA

odfrézování stávajících asfaltových vrstev v prům. tloušťce 200 mm
provedení recyklace za studena na místě v souladu s TP 202 MD
infiltrační postřik s posypem kameniva frakce 8/11
podkladní vrstva VMT 22 20/30; 80 mm; ČSN 73 6120
spojovací postřik PS-C; 0,3 kg/m²; ČSN 73 6129
ložní vrstva ACL 22S PMB 25/55-60; 80 mm; ČSN EN 13108-1
spojovací postřik PS-C; 0,3 kg/m²; ČSN 73 6129
obrusná vrstva SMA 11S PMB 45/80-60; 40 mm; ČSN EN 13108-1

Bude provedeno odfrézování asfaltové vrstvy v tl. 200 mm a následně provedena recyklace za studena na místě v celé šířce komunikace a následně položeny navrhované konstrukční vrstvy vozovky. Při využití technologie recyklace za studena na místě je nutné zajištění úplné uzavírky komunikace v době prováděné rekonstrukce.

Obecný návrh opravy vozovky – SO 102 Průtah obcí Přimda

I. VARIANTA

odfrézování stávajících asfaltových vrstev v prům. tloušťce 50 mm do profilu
spojovací postřik PS-C; 0,3 kg/m²; ČSN 73 6129
obrusná vrstva ACO 11 + PMB 25/55-60; 50 mm; ČSN EN 13108-1

Bude provedeno odfrézování asfaltové vrstvy v tl. 50 mm a očištění povrchu po kterém bude provedena prohlídka stavu povrchu za účelem výběru míst k lokálním opravám. Bude provedena oprava neúnosných míst a sanace krajnic (podélné poklesy) s případným doplněním a zhutněním podkladních vrstev vozovky a oprava poškozených míst podkladní vrstvy směsí ACP 16 ; min. 50 mm; ČSN EN 13108-1. Dle skutečného stavu bude provedena oprava trhlin a spár podle TP 115, v případě širokých nebo rozvětvených trhlin s použitím geosyntetika dle TP 147 a předpisu jeho výrobce. S ohledem na současné dopravní zatížení komunikace, nižší stavební náročnost je výše uvedená varianta pro dodržení všech požadovaných parametrů efektivnější.

II. VARIANTA

odfrézování stávajících asfaltových vrstev v prům. tloušťce 200 mm do profilu
spojovací postřik PS-C; 0,3 kg/m²; ČSN 73 6129
podkladní vrstva ACP 22+ 50/70; 70 mm; ČSN EN 13108-10
ložní vrstva ACL 16+ PMB 25/55-60 ; 60 mm; ČSN EN 13108-1
spojovací postřik PS-C; 0,3 kg/m²; ČSN 73 6129
obrusná vrstva ACO 11+ PMB 25/55-60; 50 mm; ČSN EN 13108-1

Bude provedeno odfrézování asfaltové vrstvy v tl. 200 mm a očištění povrchu po kterém bude provedena prohlídka stavu povrchu za účelem výběru míst k lokálním opravám. Bude provedena oprava neúnosných míst. Náhradou celkového stávající souvrství dojde k celkovému zvýšení únosnosti vozovky a ke snížení stávající nivelety, z tohoto důvodu bude nutné provedení úprav napojení na vedlejší komunikace a sjezdy. Je nutné tedy počítat se zvýšením stavební náročnosti.

5 FOTODOKUMENTACE

SO 101

JV4



JV5



JV6



JV7



JV8



JV9



JV10



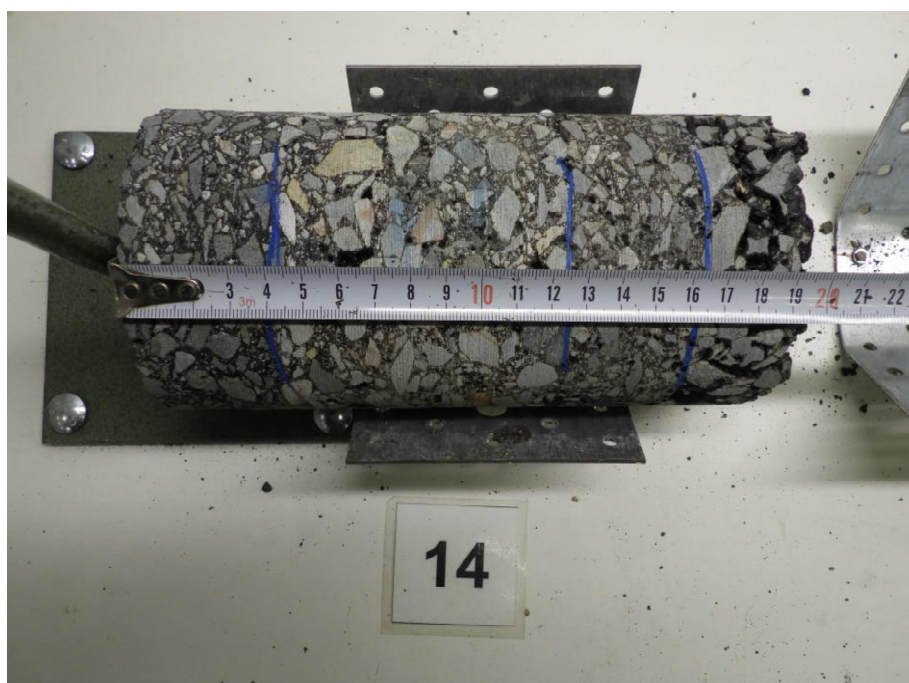
JV11



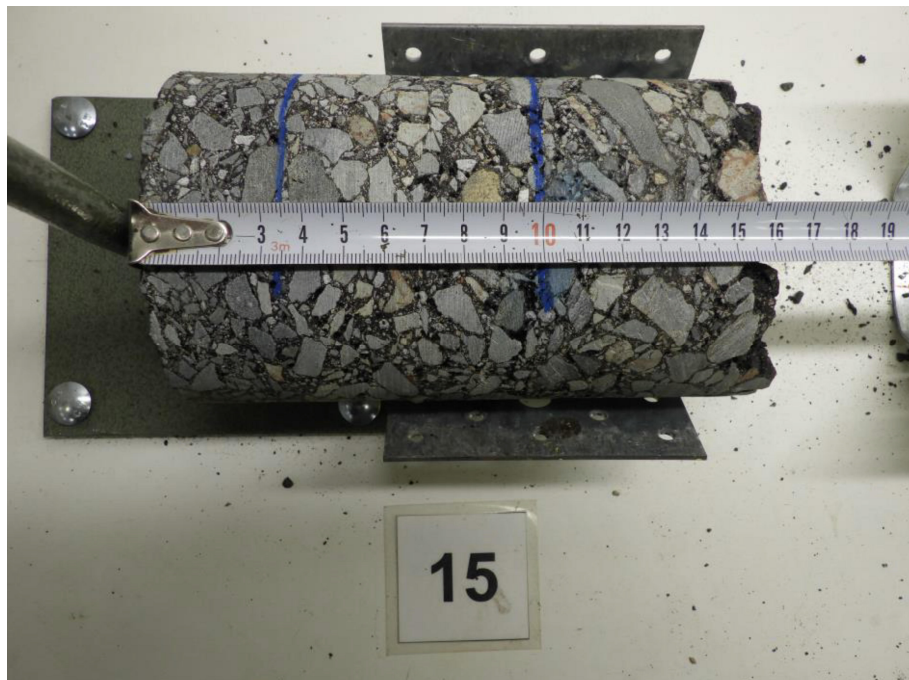
JV13



JV14



JV15



JV16



SO 102

JV1



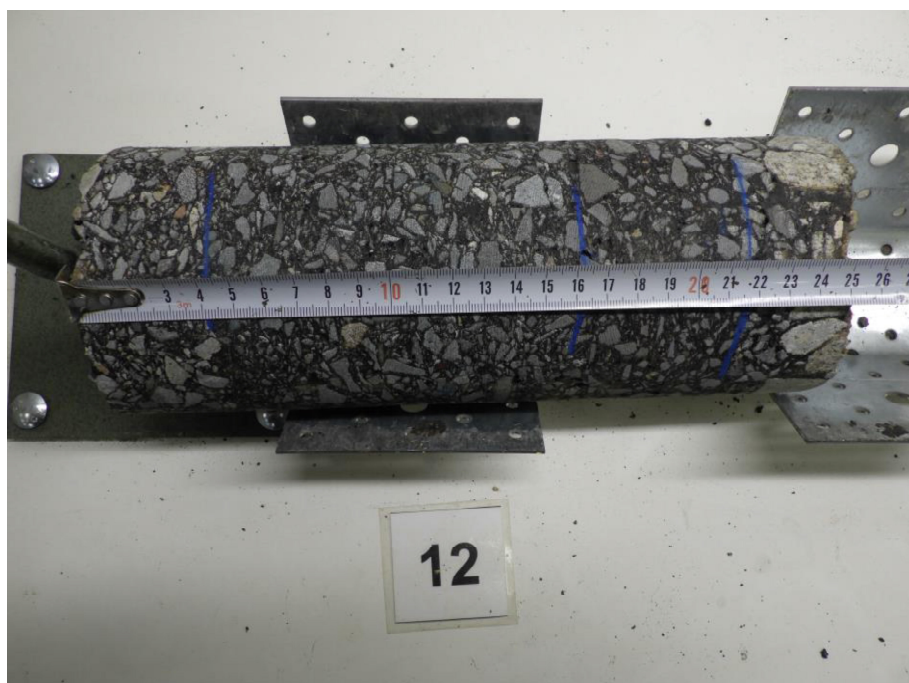
JV2



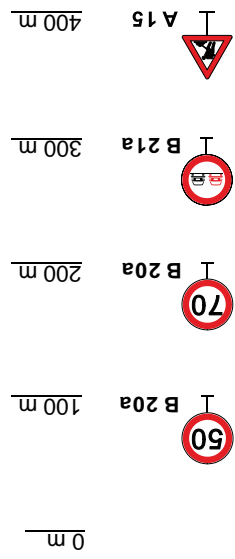
JV3



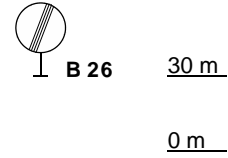
JV12



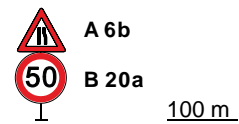
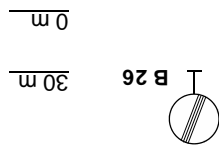
DOČASNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ PŘI PROVÁDĚNÍ PRACÍ MIMO OBEC



min. 3 m



ÚSEK OPRAVY



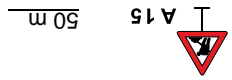
LEGENDA:



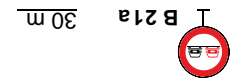
ŘÍZENÍ PROVOZU ODPOVĚDNÝMI OSOBAMI



DOČASNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ
PŘI PROVÁDĚNÍ PRACÍ
V OBCI

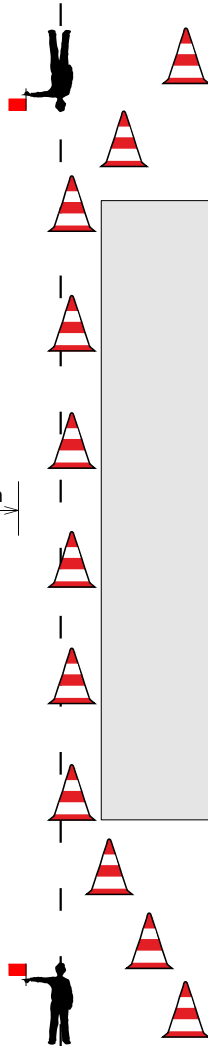


50 m



30 m

0 m



min. 3 m



B 21b 30 m

ÚSEK OPRAVY

0 m



A 6b



B 21a

30 m



A 15

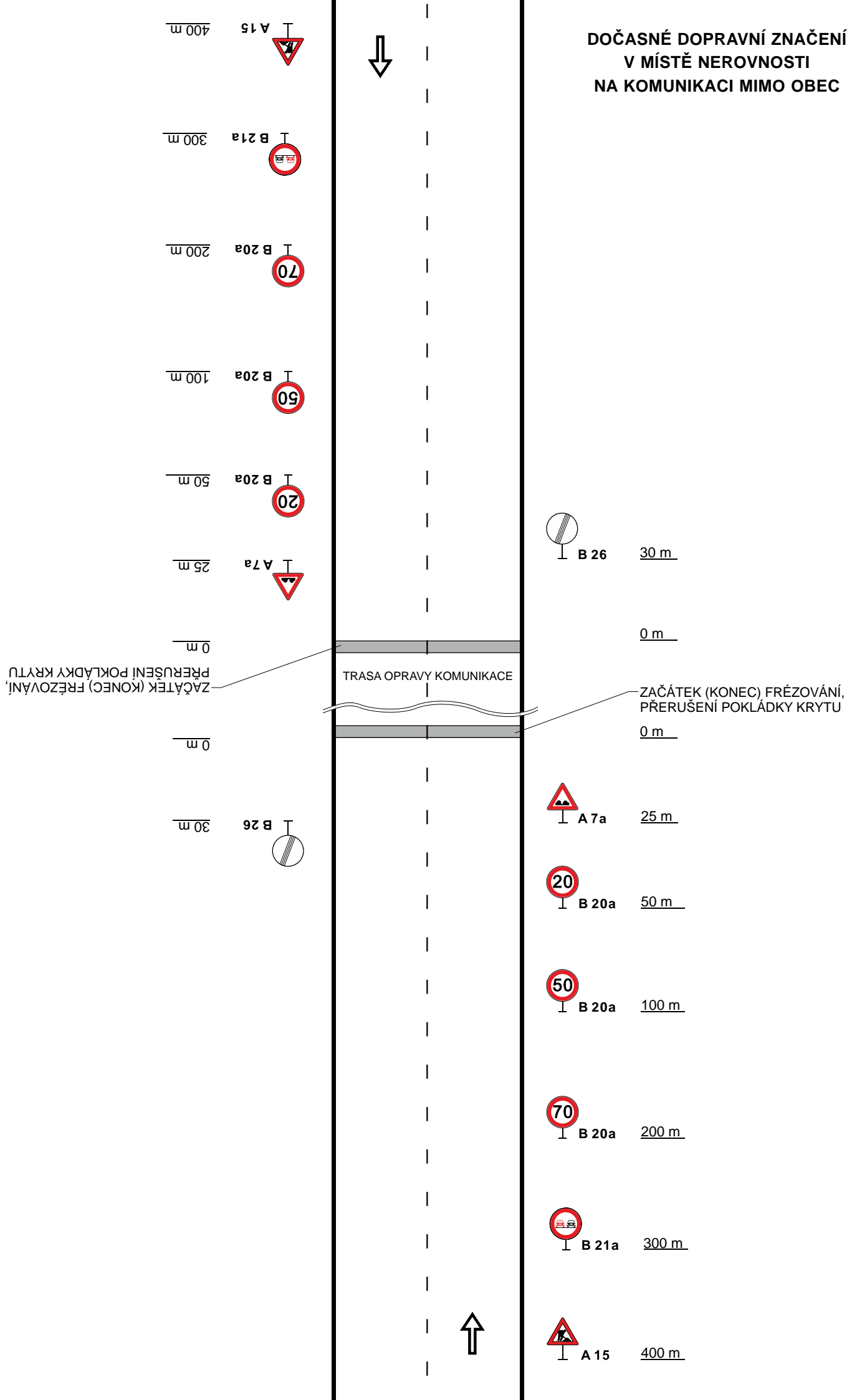
50 m

LEGENDA:

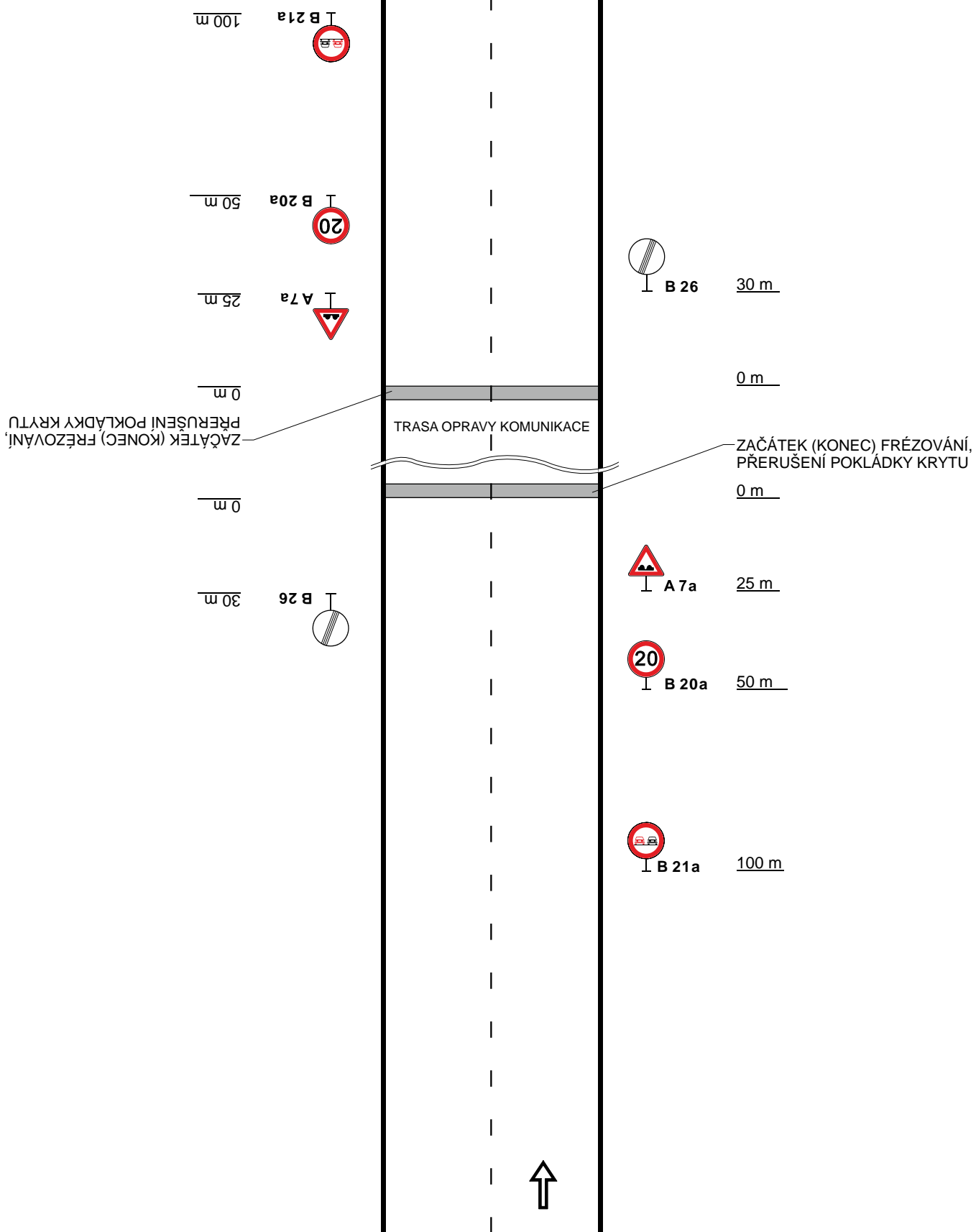


ŘÍZENÍ PROVOZU ODPOVĚDNÝMI OSOBAMI

DOČASNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ
V MÍSTĚ NEROVNOSTI
NA KOMUNIKACI MIMO OBEC



DOČASNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ
V MÍSTĚ NEROVNOSTI
NA KOMUNIKACI V OBCI



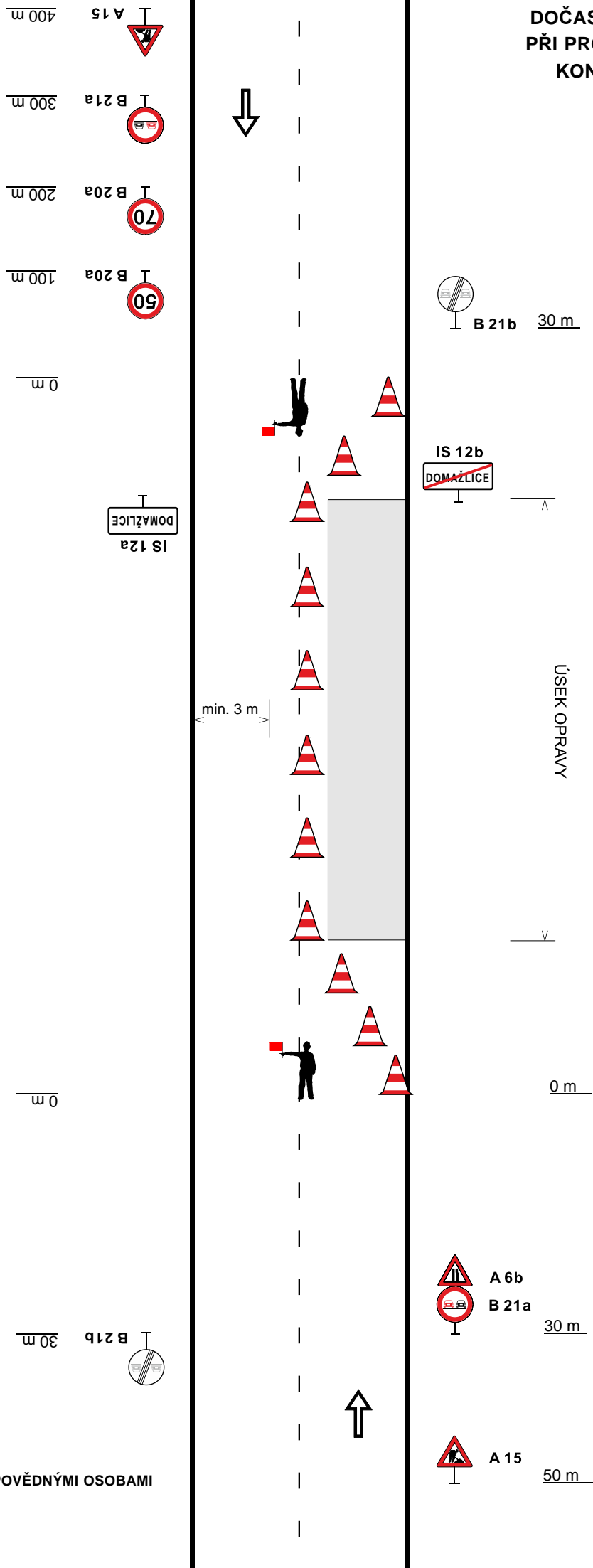
DOČASNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ
V MÍSTĚ KŘIŽOVATKY
S MÍSTNÍ KOMUNIKACÍ



MÍSTNÍ KOMUNIKACE



DOČASNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ
PŘI PROVÁDĚNÍ PRACÍ V MÍSTĚ
KONCE (ZAČÁTKU) OBCE



LEGENDA:



ŘÍZENÍ PROVOZU ODPOVĚDNÝMI OSOBAMI

DOČASNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ
V MÍSTĚ PROVÁDĚNÍ VODOROVNÉHO
DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ
(POHYBLIVÉ PRACOVNÍ MÍSTO)



PRACOVNÍ VOZIDLO
S POJÍZDNOU UZAVÍRKOVOU
TABULÍ TYPU II



OBLAST POHYBLIVÉHO PRACOVNÍHO MÍSTA (max. 800m)

0 m

~200 m



A 15
E 4



A 15
E 4

~200 m

0 m

DOČASNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ
V MÍSTĚ PROVÁDĚNÍ VODOROVNÉHO
DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ
(POHYBLIVÉ PRACOVNÍ MÍSTO)



B 21b

30 m

PRACOVNÍ VOZIDLO
SE SVĚTELNÝMI ŠÍPKAMI
TYPU B

0 m

OBLAST POHYBLIVÉHO PRACOVNÍHO MÍSTA (max. 800m)

0 m

~200 m

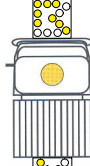


A 15

E 4



B 21a



min. 2.5 m



A 15

E 4

B 21a

~200 m

0 m

0 m

30 m



B 21b