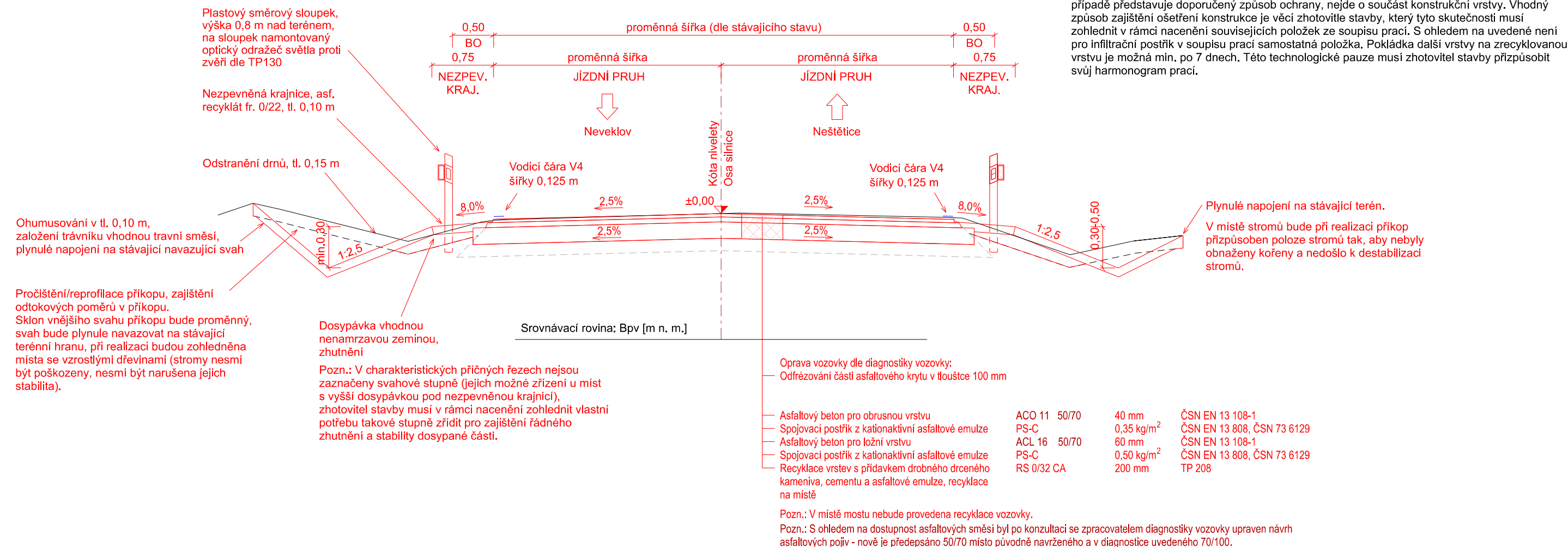


## VZOROVÉ PŘÍČNÉ ŘEZY

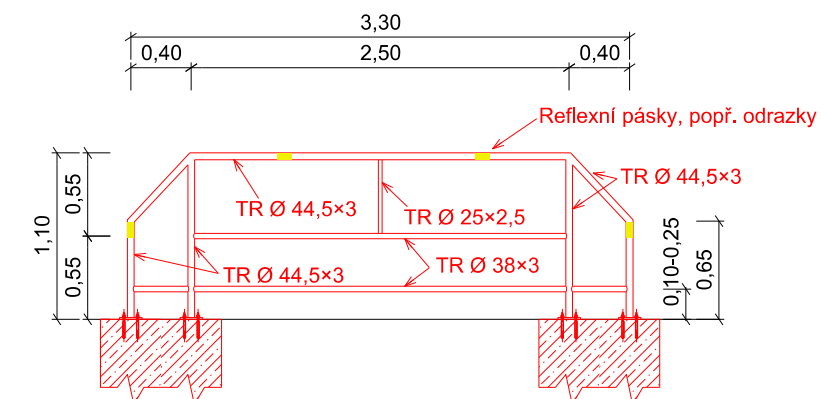
Upozornění:  
Před započítím prací musí být řádně vytyčeny všechny inženýrské sítě ve staveništi.

### VZOROVÝ PŘÍČNÝ ŘEZ SILNICÍ; SO 101 M 1 : 50



Recyklace bude prováděna na místě za studena dle TP 208. Po odrážování 100 mm asfaltového krytu bude prováděna celková recyklace podkladních vrstev společně se zbylou částí asfaltového krytu do hloubky 200 mm, jako pojívo bude použita kombinace cementu a asfaltové emulze. Recyklovaná vrstva bude doplněna drobným drceným kamenivem. Dle TP 208, čl. 8.1, se práce nesmí provádět při silném nebo dlouhotrvajícím dešti. Pokud teplota při ošetřování překročí +25° C, musí se udržování jejího vlhkého stavu věnovat zvýšená pozornost. Dle TP 208, čl. 8.3.3, je doporučeno na zrecyklovanou vrstvu provést infiltrační postřik, aby zrecyklovaná vrstva byla udržována ve vlhkém stavu po dobu 7 dnů. Infiltrační postřik v tomto případě představuje doporučený způsob ochrany, nejde o součást konstrukční vrstvy. Vhodný způsob zajištění ošetření konstrukce je věcí zhotovitele stavby, který tyto skutečnosti musí zohlednit v rámci nacenění souvisejících položek ze soupisu prací. S ohledem na uvedené není pro infiltrační postřik v soupisu prací samostatná položka. Pokládka další vrstvy na zrecyklovanou vrstvu je možná min. po 7 dnech. Tato technologické pauze musí zhotovitel stavby přizpůsobit svůj harmonogram prací.

### ŘEZ ZÁBRADLÍM U AUTOBUSOVÉ ZASTÁVKY M 1 : 50



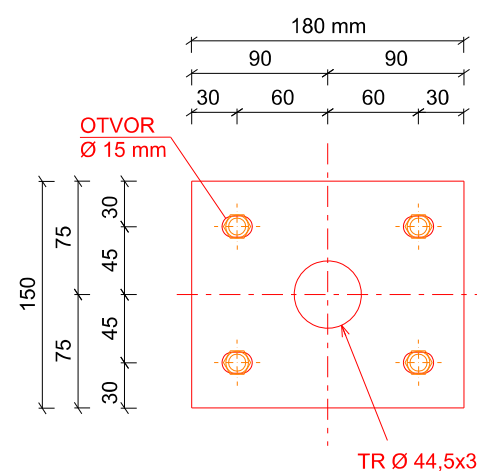
Bude užit silniční zábradlí dle TP 186, dle vzoru obr. 5. Trubky dle ČSN 425715. Je navrženo silniční zábradlí z oceli pevnostní třídy S275. Zábradlí je výšky 1,1 m nad pochází plochou a má 3 vodorovné pruty. Sloupky zábradlí jsou z trubky TR Ø44,5x3. Sloupky jsou od sebe vzdáleny 0,4 a 2,5 m a jsou ukotveny přes ocelovou patní desku, přes chemickou kotvu. Ukotvení do betonové patky budou přizpůsobeny řešenému místu zejména ve vztahu k hloubce uložení, musí být zohledněna přítomnost příkopu, ukotvení zábradlí musí být stabilní, aby nedošlo k jeho bočnímu vychýlení. Horní madlo zábradlí je navrženo z trubky TR Ø44,5x3, vodorovný výplňový prut z TR Ø38x3. Svislý výplňový prut z TR Ø25x2,5. Průřezy trubek jsou uvedeny jako minimální, při realizaci může být zvolen větší, pro zhotovitele dostupnější průřez, musí však být zachovány parametry pro možnost deformace při nárazu vozidla. Trubky budou žárově zinkovány ponorem. Barevný odstín dle požadavku investora, bude upřesněno na dotaz zhotovitele nejpozději před realizací zábradlí. Předpokládá se natření zábradlí šedou barvou. Půdorysný průmět zábradlí je 0,4+2,5+0,4=3,3 m. Zábradlí bude zadáno do výroby na základě měření provedených zhotovitelem stavby na místě tak, aby byly zohledněny skutečné prostorové požadavky u autobusové zastávky. Součástí je opatření zábradlí reflexními pásy, popř. odrazkami.

Dle TKP PK 19.B.P.5, tab. I - ochranné protikorozní povlaky pro ocelové konstrukce: Silniční zachytané systémy v trase komunikace, včetně spojů a kotvení: Protikorozní ochrana zábradlí spadá dle ČSN EN 12944-2 pod stupeň korozní agresivity C4+K8 s požadavkem na minimální životnost ochranného povlaku 20 let (velmi vysoká). Údržba se bude provádět 1 × ročně po zimě. Protikorozní ochrana zábradlí (minimální hodnoty):

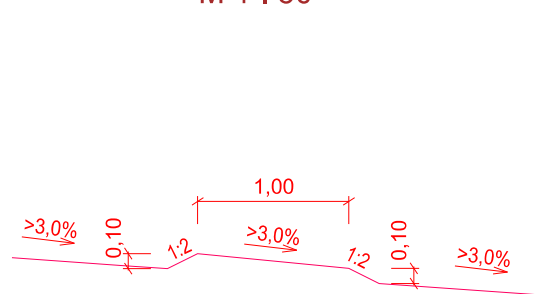
-žárové zinkování ponorem	70 µm
-1× mezilehlý nátěr na bázi epoxid zinkofosfátu	150 µm
-1× vrchní nátěr alifatickým polyuretanem	60 µm
Celková tloušťka PKO	280 µm

### PATNÍ DESKA ZÁBRADLÍ, DOPORUČENÉ ROZMĚRY M 1 : 5

Patní deska bude přivařena k sloupku. Při realizaci bude patní deska podmazána cementovou maltou pro vyrovnání nerovnosti.

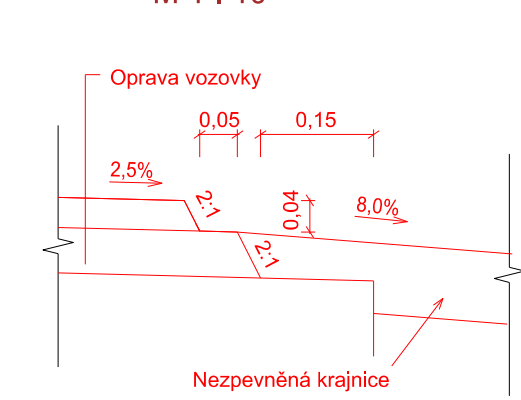


### PODÉLNÝ ŘEZ ZEMNÍ HRÁZKOU NA DNĚ PŘÍKOPU M 1 : 50



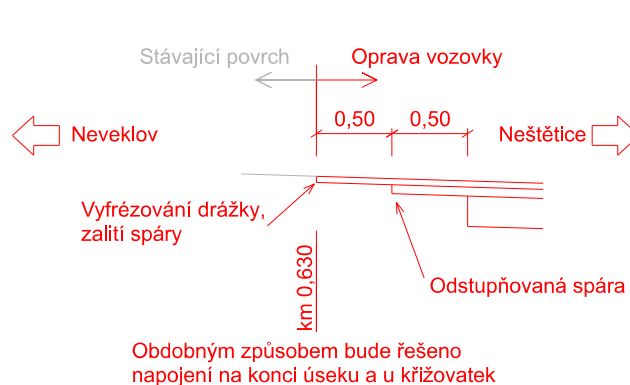
V příkopu s podélným sklonem větším než 3 % budou se souhlasem TDI zrealizovány zemní hrázky ve vzájemné vzdálenosti max. 25 m, které budou zpomalovat odtok vody, bude umožněno průběžné vsakování. Zemní hrázky budou vytvořeny reprofiliací stávajícího terénu. S ohledem na možnost vsakování a zadržování vody v krajině není navrženo zpevnění dna příkopu, jehož sklon je větší než 3 %.

### DETAIL ZAKONČENÍ VRSTEV VOZOVKY M 1 : 10

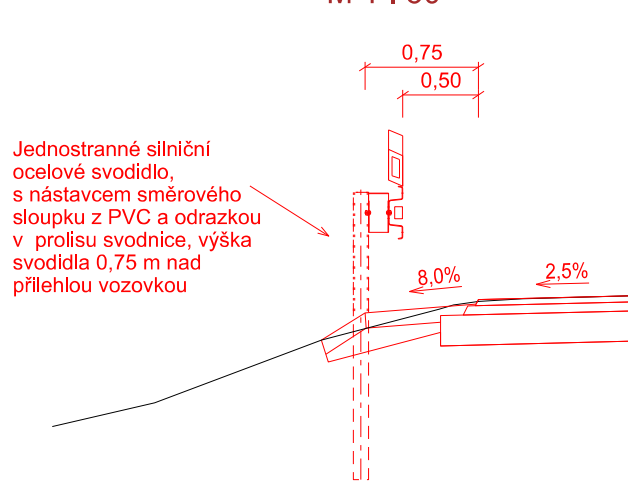


Detaili dle VL 1, 211.01, Zakončení vrstev vozovky. Nezpevněná krajnice bude provedena snížená o cca 3-4 cm vůči zpevněné krajnici, aby při provozu postupně nedošlo k převýšení nezpevněné krajnice.

### DETAIL NAPOJENÍ M 1 : 50



### NOVÉ SVODIDLO U PROPUSTKŮ M 1 : 50



Pozn.: V rámci diagnostiky vozovky byly zjištěny tyto poruchy: hloubková korozie obrusné vrstvy přecházející ve výtluky, únavové trhliny, trhliny ze stárnutí a rozpadu asfaltových vrstev a trhliny při krajích vozovky. Hodnocený úsek vykazuje vyčerpanou únosnost pro zbytkovou dobu životnosti 25 let. Dle diagnostiky vozovky je příčinou vzniku uvedených poruch malá tloušťka a kvalita podkladních vrstev vozovky. Nový návrh konstrukce vozovky je řešen na základě doporučení diagnostiky vozovky.

Návrhová úroveň porušení vozovky je uvažována D1, třída dopravního zatížení V, jedná se o silnici III. třídy. Nepředpokládá se pomalá a zastavující doprava (rychlost menší než 50 km/h).

Nezpevněná krajnice bude z asfaltového recyklátu, fr. 0/22, tl. 0,10 m, zhutnění min. 95 % PS. Pro nezpevněnou krajnicí je doporučena strojní pokládka krajnicovým finišerem s integrovanou hutnicí deskou. Nezpevněná krajnice bude zhutněna, povrch bude v 8% příčném sklonu klesajícím do zeleně. Nezpevněná krajnice bude provedena snížená vůči zpevněné krajnici, aby při provozu postupně nedošlo k převýšení zpevněné krajnice (viz poznámka ve vzorovém listu VL 1, 212.01, 06.02).

Před pokládkou asfaltových vrstev (před aplikací postřiků) bude povrch vozovky očištěn. V rámci soupisu prací je očištění podkladu součástí položky asfaltových vrstev.

Pokládka obrusné a ložní vrstvy bude provedena dle příslušných norem a TKP Kap. 7 - Hutněné asfaltové směsi. Postřiky budou provedeny dle příslušných norem a TKP Kap. 26 - Postřiky, pružné membrány a nátěry.

Ve výkresu uvedená hodnota u postřiků je množství zbytkového pojiva po vystěpení.

Svodidla budou provedena v souladu s TKP Kap. 11 - Svodidla, zábradlí a tlumiče nárazů.

U mostu nebude prováděna recyklace podkladních vrstev, nýbrž pouze frézování části krytu vozovky. Před realizací musí být zhotovitelem stavby ověřena tloušťka krytu vozovky nad mostem, aby nedošlo k poškození izolace mostu. Pro zvýšení životnosti bude u mostu použit výtěžný geokompozit dle TP 147.

Ošetření spar: Napojení na stávající kryt, napojení na římsy mostu, propustků, přídlažbu v nemovitosti Roháč, napojení na zpevněnou plochu u autobusové zastávky - ve vozovce se vyfrézuje drážka, spára se zalije asfaltovou zalivkou za horka.

Drážka průřezu do 800 mm2, předpoklad 20x40 mm.

Zalívka za horka dle ČSN EN 14188-1 pro podélné spoje a spáry, typ N2.

Příčné spoje denních úseků (popř. při pracovních přestávkách) musí být zařízuty. Asfaltová směs bude odstraněna, svislá hrana bude natřena a utěsněna zalivkou. Podélné spoje musí být ošetřeny stejným způsobem. Zalivková hmota musí vyhovovat parametrům dle TP 115. V rámci soupisu prací jsou práce spojené s uvedenými spárami a spoji součástí položek asfaltových vrstev.

SOUŘADNICOVÝ S-JTSK, VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv

Revize 16.3.2021 - úprava popisu asf. pojiva u ACO a ACL

OBJEDNATEL: <b>KRAJSKÁ SPRÁVA A ÚDRŽBA SILNIC STŘEDOČESKÉHO KRAJE, příspěvková organizace</b> ZBOROVSKÁ 11 150 21 PRAHA 5		ZHOTOVITEL: <b>AF-CITYPLAN s.r.o.</b> MAGISTRŮ 1275/13 140 00 PRAHA 4 tel.: +420 277 005 500 www.afconsult.com www.af-cityplan.cz	
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU: Ing. DAVID FRIEDEL	ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT: Ing. DAVID FRIEDEL	VYPRACOVAL: Ing. ZUZANA ŠÍROKÁ	KONTROLOVAL: Ing. DAVID FRIEDEL
<b>III/11434 NEVEKLOV - KŘIŽOVATKA S III/11454</b>			
ČÁST:	<b>DOKUMENTACE OBJEKTŮ</b>		
STAVEBNÍ OBJEKT:	<b>SO 101 - OPRAVA KOMUNIKACE</b>		
PŘÍLOHA:	<b>VZOROVÉ PŘÍČNÉ ŘEZY</b>		
KRAJ:	STŘEDOČESKÝ KRAJ	ČÁST:	<b>D.2</b>
DATUM:	06/2019	PŘÍLOHA Č.:	<b>4</b>
STUPEŇ:	PDPS	ČÍSLO PARE:	
MĚŘÍTKO:	1 : 50; 1 : 10; 1 : 5		
Č. ZAKÁZKY:	2019/0058		