


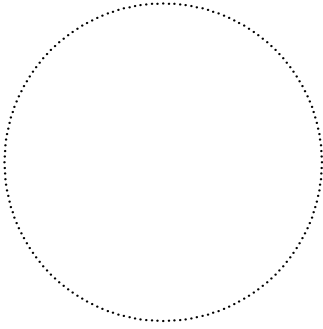
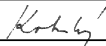
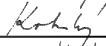

SEZNAM PŘÍLOH:

1. TECHNICKÁ ZPRÁVA
2. SITUACE
3. VZOROVÝ PŘÍČNÝ ŘEZ - STÁVAJÍCÍ HAVARIJNÍ STAV
4. VZOROVÝ PŘÍČNÝ ŘEZ - ETAPA 1 - ODTĚŽENÍ STÁVAJÍCÍ SILNICE
5. VZOROVÝ PŘÍČNÝ ŘEZ - KONEČNÝ STAV PO OPRAVĚ
6. SCHÉMA VÝZTUŽE

OBJEDNATEL:



Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje,
příspěvková organizace kraje, Žerotínovo nám.3/5, 60182 Brno

		Linio Plan, s.r.o. Sochorova 23, 616 00 Brno		Autorizační razítko 	
HIP	Ing. František Kokorský				
Zodp. projektant	Ing. František Kokorský			Kraj : JIHOMORAVSKÝ	
Vypracoval	Ing. Martin Vacek				
Kontroloval				Formát	
Název stavby : II/422 ČEJKOVICE - VELKÉ BÍLOVICE oprava škod po přívalových deštích					
Stavební objekt km 47,05 – obec V. Bílovice, sanace trhliny v kraji vozovky				Datum	
Název dokumentu				Číslo střediska	
				AT. S2	
Č. .zakázky : L-10-017-200				Měřítko	
Č. objektu :		Stupeň: PDPS	Členění :	Č. výkresu :	Č. paré :

TECHNICKÁ ZPRÁVA

ke PDPS

km 47,05 – obec V. Bílovice, sanace trhliny v kraji vozovky

na akci

II/422 Čejkovice – Velké Bílovice, oprava škod po přívalových deštích

Obsah

(1.)	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE.....	2
1.1	Název stavby:.....	2
1.2	Stavební objekt:.....	2
1.3	Místo stavby:.....	2
1.4	Katastrální území:	2
1.5	Kraj:	2
1.6	Investor:	2
1.7	Zhotovitel dokumentace:.....	2
(2.)	VŠEOBECNÉ	2
2.1	Popis stavby	2
2.2	Podklady a průzkumy.....	3
(3.)	TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	4
3.1	Původní stav	4
3.3	Technický popis stávajícího stavu	5
3.4	Technický popis opravy	6
3.4.1	Zemní práce.....	6
3.4.2	ŽB deska	7
3.4.2.1	Požadavky na materiály	7
3.4.2.1.1	Betony	7
3.4.2.1.2	Betonářská výztuž	7
3.4.2.1.3	Povrchová úprava betonových konstrukcí	7
3.4.2.2	Požadavky na měření a přesnost výstavby	7
3.4.2.2.1	Vytyčení	7
3.4.2.2.2	Přesnost provádění	7
3.5	Inženýrské sítě.....	8
3.6	Dopravní značení	8
(4.)	PROVÁDĚNÍ STAVBY	9
4.1	Specifické požadavky	9

(1.) IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

- 1.1 Název stavby:** II/422 Čejkovice – Velké Bílovice, oprava škod po přívalových deštích
- 1.2 Stavební objekt:** km 47,05 – obec V. Bílovice, sanace trhliny v kraji vozovky
- 1.3 Místo stavby:** extravilán mezi Čejkovícemi a V.Bílovicemi
- 1.4 Katastrální území:** Velké Bílovice 778672
- 1.5 Kraj:** Jihomoravský
- 1.6 Investor:** **Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje,**
příspěvková organizace kraje
Žerotínovo nám. 3/5
601 82 Brno
IČ 70932581
DIČ CZ70932581
- 1.7 Zhotovitel dokumentace:** **Linio Plan, s.r.o.**
Stránského 39, 616 00 Brno
IČ 27738809
DIČ CZ27738809
- HIP:** **Ing. František Kokorský,** autorizovaný inženýr pro dopravní stavby

(2.) VŠEOBECNÉ**2.1 Popis stavby**

Na podzim roku 2013 byla dokončena stavba rekonstrukce silnice II/422 v extravilánu mezi obcí Čejkovice a městem Velké Bílovice a část v intravilánu města V. Bílovice. Součástí stavby byla tedy část průtahu městem V. Bílovice, kde byla provedena pouze rekonstrukce horní obrusné vrstvy (frézováním AB vrstev) bez zásahu do směrového, výškového a šířkového uspořádání komunikace a okolního dopravního prostoru. V extravilánu mezi městem V. Bílovice a obcí Čejkovice byla zrekonstruována komunikace v kategorii S7,5/70 s menší úpravou největších dopravních závad (směrové oblouky do pravého úhlu zakružené směrovým motivem malého poloměru, výškový oblouk s nedodržením rozhledu pro zastavení) bez zásahů do okolních pozemků respektive s jejich minimalizací. Uvažovaná kategorie S 7,5 byla provedena v celé délce rekonstrukce. Zrekonstruovaná komunikace má šířku min. 6,5m zpevnění. Součástí stavby byla i rekonstrukce stávajícího systému odvodnění komunikace tj. pročištění a obnova stávajících příkopů podélného odvodnění a kompletní obnova stávajících propustků. Dle potřeby byly doplněny směrové sloupky a silniční zachytňné zařízení. Rekonstrukce silnice II/422 si nevyžádala žádná zřízení či přeložky inženýrských sítí, pouze jejich zabezpečení v průběhu stavby.

Rekonstrukce silnice II/422 vedla ke zlepšení stávajícího technického stavu komunikace II.třídy, který nevyhovoval požadavkům silniční dopravy. Nový kryt vozovky má příznivý vliv na snížení hluku i emisí v okolí komunikace i v průtahu městem a na zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Povodně a přívalové deště v červnu 2014 způsobily na opravené komunikaci 3 závady:

1. V km 44,50 přívalové deště z pole způsobily částečnou destrukci zpevněné plochy na vtoku do nového propustku.
2. V km 46,50 vlivem přívalových dešťů došlo k odtržení nezpevněné krajnice v délce cca 20,5 m.
3. **V km 47,05 vlivem přívalových dešťů došlo k poklesu okraje zpevněné části vozovky (cca 40 cm od hrany zpevnění) v délce cca 4,80 m.**

Tato projektová dokumentace řeší opravu poruchy v km 47,05.

2.2 Podklady a průzkumy

1. Dokumentace pro stavební povolení zpracovaná firmou Linio Plan s.r.o. (10/2010)
2. Dokumentace skutečného provedení zpracovaná firmou Linio Plan s.r.o. (10/20130)
3. Geodetické zaměření zpracované geodetem: ing. Pavel Grée
4. Rekognoskace

(3.) TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

3.1 Původní stav

V km 47,05 vlivem přívalových dešťů došlo k poklesu okraje zpevněné části vozovky (cca 40 cm od hrany zpevnění) v délce cca 4,80 m.

Místo závady se nachází nad propustkem, který odvádí vody z areálu vinařského závodu Habanské sklepy. Na svahu u výtoku z propustku není patrná žádná konstrukce výtoku (propustku nebo čela), svah je zde částečně deformovaný (oproti okolí je v patě zúžený s větším sklonem než okolní svah mimo předpokládaný propustek). Svah je porostlý náletovou vegetací (keře a stromy). Při rekognoskaci závady za účasti projektanta, investora a geologa bylo zjištěno, že svah nevykazuje geologické poruchy (je stabilní, neujíždí). Porucha ve zpevněné části vozovky vykazovala vlastnosti ukazující spíše na pokles podloží vozovky. Trhlina se otvírá a část vozovky mezi trhlinou a okrajem vozovky je pokleslá (viz. Foto).



Jako technické řešení opravy bylo na místě dohodnuto, že pod zdeformovanou částí komunikace se provede ŽB podkladní deska (přechodová deska), která místo deformace přemostí a podkladní vrstvy pod komunikací zpevní.

V rámci vypracování PD se nebude v tomto místě provádět IG průzkum.

Dle telefonické informace od investora byla firmou Habánské sklepy provedena kamerová zkouška propustkem. Propustek nevykazoval statické poruchy.

V rozsahu místa poruchy jsou vedeny následující inženýrské sítě:

- Sdělovací vedení O2– síť elektronických komunikací v souběhu v proměnné vzdálenosti a 1x křížení s komunikací
- Podzemní vedení NN – v souběhu bez dotčení stavbou

3.3 Technický popis stávajícího stavu

Šířkové uspořádání v místě poruchy

Rekonstrukce silnice II/422 je v místě poruchy provedena v jednotné kategorii S7,5/70, tj. dvoupruhová obousměrná komunikace s 6,5m zpevnění vozovky:

Jízdní pruh 2 x 3,00	6,00 m
Vodící proužek 2 x 0,25 (0,125m vyznačeno DZ)	0,50 m
Bezpečnostní odstup 2 x 0,50	1,00 m
Celkem volná šířka	7,50 m

Základní příčný sklon vozovky je střežovitý 2,5%.

Šířka nezpevněné krajnice je 0,50m (což původní Pd umožňovala v úsecích, kde nebylo možné provést nezpevněnou krajnici v šířce 0,75 m). Příčný spád nezpevněné krajnice je 8%.

Popis provedené rekonstrukce vozovky v místě poruchy

Na základě výsledků diagnostiky vozovky silnice II/422 byla v tomto úseku provedena rekonstrukce vozovky technologií recyklace za studena s následnou pokládkou ložní a obrusné vrstvy (v celkové tloušťce 100mm) a s rozšířením a úpravou okrajů vozovky na navrženou kategoriální šířku. Důraz byl kladen na požadavek investora vyloučit respektive minimalizovat při realizaci navržené rekonstrukce zábor cizích pozemků.

Technologický postup původní opravy v místě poruchy:

- výkop krajů vozovky v tl.0,43m
- v pásech rekonstrukce okrajů vozovky (kompletní nová konstrukce vozovky u rozšiřovaných okrajů vozovky) byla provedena pod novou konstrukcí vozovky sanace, výměna podloží za nenamrzavý materiál v tl.0,3m – na 100% plochy úpravy okrajů
- pokládka a zhutnění první vrstvy šterkodrti v tl.0,15m – ochranná vrstva
- dosypání a zhutnění druhé vrstvy šterkodrti do úrovně stávající vozovky – podkladní vrstva
- dosypání vrstvy ze šterkodrti (příp. R-materiálu získaného při frézování v průtahu města V. Bílovice) do úrovně 0,1m pod niveletu ve sklonu a na celou šířku vozovky dle pokrytí
- provedení vrstvy recyklace za studena na celou šířku v tl. 0,18m
- spojovací postřik z kationaktivní asfaltové emulze v množství zbytkového asfaltu 0,50 kg/m²
- pokládka ložní vrstvy ACL 16+ tl.60 mm
- spojovací postřik z kationaktivní asfaltové emulze v množství zbytkového asfaltu 0,25 kg/m²
- obrusná vrstva z ACO 11+ tl.40 mm
- Veškeré vozovkové vrstvy byly provedeny v souladu s platnými TKP, ČSN a ČSN EN.

Původní nezpevněné krajnice byly v celé délce úseku rekonstrukce vozovky komunikace odstraněny při úpravě okrajů vozovky. V převážné části se nezpevněná krajnice vybudovala nově v normové šířce (lokálně užší – místo poruchy). Poté byly upraveny vrstvou z odfrézovaného materiálu v tl. 100 mm do sklonu 8%.

Dosypání nového svahu bylo provedeno ve sklonu 1:1,5 stejně jako seříznutí stávajících svahů zářezů. Dosypávaný materiál splňuje materiálové charakteristiky zeminy min. málo vhodné nebo vhodné dle ČSN 72 1002. Dosypání byly prováděny s mírami hutnění

pro násyp zemního tělesa. Dosypané a jinak upravované svahy silničního tělesa byly opatřeny hydroosevem na hlušině.

Konstrukce vozovky v v km 3,550 – 4,530 a 4,632-5,071 (extravilán)

Vozovka jízdních pruhů je provedena v následující skladbě:

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+	40 mm	EN 13108-1
Spojovací postřik z kationaktivní asfaltové emulze 0.25 kg/m ²	PS-E		ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro ložné vrstvy	ACL 16+	60 mm	EN 13108-1
Spojovací postřik z kationaktivní asfaltové emulze 0.50 kg/m ²	PS-E (PS; EK)		ČSN 73 6129
Recyklace na místě za studena		180 mm	TP 208

Konstrukce vozovky celkem

280 mm

Na okrajích vozovky od km 3,848 75 (v místech rozšíření vozovky) je vozovka provedena v následující skladbě:

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+	40 mm	EN 13108-1
Spojovací postřik z kationaktivní asfaltové emulze 0.25 kg/m ²	PS-E		ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro ložné vrstvy	ACL 16+	60 mm	EN 13108-1
Spojovací postřik z kationaktivní asfaltové emulze 0.50 kg/m ²	PS-E (PS; EK)		ČSN 73 6129
Recyklace na místě za studena		180 mm	TP 208
Štěrkodrt' (proměnné)	ŠD _A 0/32 G _E	max.280 mm	ČSN 73 6126
Štěrkodrt'	ŠD _A 0/63 G _E	150 mm	ČSN 73 6126

Konstrukce vozovky celkem (max.)

max.710 mm

Veškeré vozovkové vrstvy byly provedeny v souladu s platnými TKP, ČSN a ČSN EN.

3.4 Technický popis opravy

V místě poruchy se provede kompletní odkopání konstrukce vozovky až na horní hranu provedené sanace podloží. Do vrstvy sanace podloží se provede ŽB deska 2,5 x 8,0 m, tl. 0,30 m z betonu C25/30-XF3, která bude vyztužena betonářskou ocelí B500b. Deska bude v podloží přemost'ovat deformaci (defacto bude tvořit „podzemní most – přechodovou desku“). Na tuto ŽB desku se provede nová konstrukce vozovky. Dosype se deformovaný svah pod místem poruchy a provede se normová nezpevněná krajnice.

3.4.1 Zemní práce

Zemní práce budou spočívat v odstranění stávající konstrukce vozovky (zpevněných i nezpevněných vrstev) v rozsahu dle této PD. Dále se provede výkop pro novou ŽB desku.

Vykopaný materiál bude odvezen na skládku, kde bude uložen dle zásad hospodaření s odpady.

Se sejmutím ornice se v rámci stavby nepočítá. V místě dosypání deformovaného svahu se provede částečné odstranění drnu tak aby nedošlo k poškození vzrostlé zeleně ve svahu. Tato zeleň stávající svah stabilizuje. Odstranění drnu bude nutné provádět ručně s minimálním možným využitím mechanismů.

Největší zemní práce spočívají v dosypání stávajícího zemního tělesa. Dosypání bude provedeno do stávajícího zarostlého terénu, s kacením zeleně se nepočítá. Při dosypávání a

hutnění násypu bude možné využívat mechanismy pouze v omezené míře. Technologie hutnění bude nutné upravit dle technologických možností zhotovitele a místních podmínek na staveništi tak, aby byly splněny normové požadavky na násyp silničního tělesa.

3.4.2 ŽB deska

ŽB deska bude provedena z betonu C25/30-XF3. Půdorysný rozměr desky je 2,5x8,0 m. Tl. desky je 0,30 m. Deska bude vyztužena betonářskou ocelí B500b. Deska bude opatřena ochranným nátěrem proti zemní vlhkosti 1 x nátěrpenetrační + 2 x nátěr asfaltový. Deska bude provedena na přehutněném a srovnaném podloží.

3.4.2.1 Požadavky na materiály

3.4.2.1.1 Betony

Betony budou provedeny dle platných ČSN, ČSN EN, TKP event. ZTKP

3.4.2.1.2 Betonářská výztuž

Bude použita betonářská ocel B500b. Stykování výztuže a krycí vrstva bude provedena dle platných ČSN, ČSN EN, TKP event. ZTKP.

3.4.2.1.3 Povrchová úprava betonových konstrukcí

Povrchová úprava betonových konstrukcí bude provedena v těchto kategoriích:
Plochy na styku se zeminou budou provedeny v pohledové kvalitě Aa dle TKP 18.

A	Nehoblovaná prkna na sraz.
a	S povrchovými drobnými vadami, které jsou po odbednění odstraněny – drobné odštěpky a přetoky, které nezeslabují krycí vrstvu betonu. Větší prohlubně jsou na náklady zhotovitele reprofilovány speciálními sanačními maltami. Drobné barevné odchylky nejsou na závadu.
C	Překližka nebo ocelové bednění.
B	Hoblovaná prkna na polodrážku se zkosením nebo bez zkosení hran prken.
d	Pohledový beton bez dále definovaných povrchových vad. Povrch po odbednění již nevyžaduje žádnou další úpravu. Připouští se sražení hran, žebírek (ze spár mezi prkny) a zatmelených míst prostupů rádlovacích tyčí přebroušením vysokootáčkovou bruskou se vzduchem chlazeným diamantovým kotoučem, na náklady zhotovitele. Povrchy musí být souosé, jednotné, uzavřené, rovné a bez větších pórů; max. hloubka pórů může být 5 mm a průměr 10 mm. Povrchy musí mít jednotné barevné tónování všech pohledových ploch.

Jednotlivé rohy betonovaných ploch budou zkoseny 20/20 mm není-li v dokumentaci jinak.

3.4.2.2 Požadavky na měření a přesnost výstavby

3.4.2.2.1 Vytyčení

Podrobné body jsou vytyčeny v souřadnicovém systému S – JTSK. Nadmořské výšky jsou uvedeny ve výškovém systému Balt po vyrovnání (B.p.v.).

Mezní odchylky při vytyčovací pracích musí splňovat TKP 1 – příloha 9

3.4.2.2.2 Přesnost provádění

Celá konstrukce bude provedena dle platných či doporučených norem ČSN.
Geometrické tolerance jsou uvedeny v TKP 18 příloha 10.

3.4.3 Nová konstrukce vozovky

Nad vybetonovanou desku se provede nová konstrukce vozovky:

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+	40 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřík z kationaktivní asfaltové emulze 0,25 kg/m ²	PS-E		ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro ložné vrstvy	ACL 16+	60 mm	ČSN EN 13108-1
Geokompozit z geomříží	GCO (polymer oka min. 60 x 60)		TP 115
Spojovací postřík z kationaktivní asfaltové emulze 1,50 kg/m ²	PS-E		ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro podk. vrstvy	ACP 16+	(2 x 90 mm) 180 mm	ČSN EN 13108-1
Infiltrační postřík z kationaktivní asfaltové emulze 1,50 kg/m ²	PI-E		ČSN 73 6129
Štěrkodrt' (tl. prom.)	ŠDa 0/32 Ge	max.250 mm	ČSN 73 6126-1
Štěrkodrt'	ŠD a 0/63 Ge	min.150 mm	ČSN 73 6126-1
Konstrukce vozovky celkem		min. 680 mm	

Vozovka se provede v původní podélném a příčném spádu.

3.5 Inženýrské sítě

V blízkosti opravy poruchy se vyskytují d podzemní sítě:

- Sdělovací vedení O 2 kříží komunikací – stavba probíhá mimo ochranné pásmo
- Podzemní vedení NN – v souběhu bez dotčení stavbou

Před zahájením stavebních prací je nutné u jednotlivých správců inženýrských sítí zajistit vytyčení stávajících inženýrských sítí, viditelně je označit a při vlastním provádění stavebních prací ochránit před poškozením.

Při stavebních pracích je nutné zohlednit druh použité mechanizace s ohledem na inženýrské sítě vyskytující se na staveništi.

3.6 Dopravní značení

Stávající svislé dopravní značení není při stavebních pracích na opravě poruchy zasaženo.

Původní vodorovné značení sestávající z vodícího proužku bude po provedení obnoveno - vodící čára č. V4 (0,125). Vodorovné DZ bude obnoveno strukturovaným plastem.

(4.) PROVÁDĚNÍ STAVBY

Vlastní provádění opravy poruchy bude probíhat za omezeného provozu. Doprava bude vedena střídavě v pravém jízdním pruhu. Provoz bude řízen pomocí přenosné semaforové sestavy. Viz. dopravní značení uzavírky jednoho jízdního pruhu mimo obec, řízení provozu světelnými signály.

- Provedou se nutné demoliční a výkopové práce
- Provede se přehutnění a urovnání podloží pod novou deskou
- Provede se nová ŽB deska
- Provede se dosypání svahu
- Provede se nová konstrukce vozovky
- Dokončující práce

V současné době není znám přesný časový harmonogram prací.

Postup a technologie jednotlivých stavebních prací včetně časového harmonogramu bude upřesněn zhotovitelem stavby.

Veškeré stavební práce a stavební postupy budou prováděny v souladu s platnými předpisy, ČSN, EN ČSN, TKP a ZTKP (požadavky investora).

Materiály použité na stavbě budou odpovídat všem platným předpisům, ČSN, EN ČSN, TKP a ZTKP (požadavky investora).

4.1 Specifické požadavky

Stavba se svým charakterem nedotýká požadavků vyhlášky 146/2008.

Protože pro návrh opravy nebyl proveden podrobný IG průzkum, požadujeme, aby při provádění stavebních prací byl přítomen geotechnik, který po provedení zemních prací provede kontrolní prohlídku stavby a potvrdí, event. upřesní postup opravy poruchy.

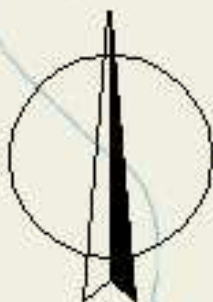
V Brně, říjen 2014

Ing. Martin Vacek

Přílohy: Přehledná situace 1:25 000
Dopravní značení uzavírky jednoho jízdního pruhu mimo obec, řízení provozu světelnými signály

SITUACE 1:25 000

Čejkovice



**km 44,50 – obec Čejkovice,
sanace vyplavené dlažby
vtoku propustku**

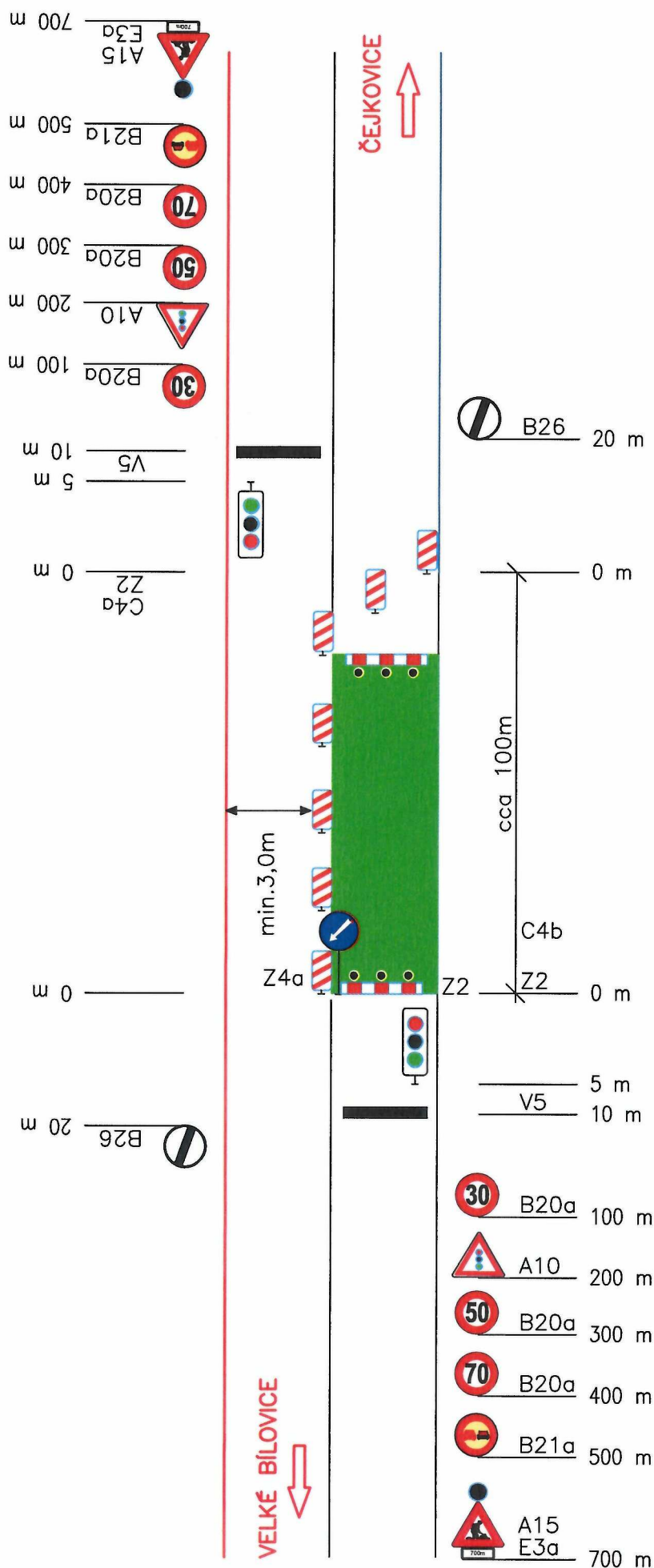
**km 46,50 – obec V. Bílovice,
sanace sesuvu svahu**

**km 47,05 – obec V. Bílovice,
sanace trhliny v kraji
vozovky**

Velký
Bílovec

VELKÉ BÍLOVICE

DOPRAVNÍ ZNAČENÍ UZAVÍRKY JEDNOHO JÍZDNÍHO PRUHU MIMO OBEC ŘÍZENÍ PROVOZU SVĚTELNÝMI SIGNÁLY



výstražné světlo typu 1
nebo značka umístěna na fluorescenčním žlutozeleném
podkladu, v protisměru shodně

příčná čára souvislá ze žluté fólie, dopravních knoflíků
nebo barvy doporučena

příčná uzávěra jednostrannými směrovacími deskami

podélná uzávěra oboustrannými směrovacími deskami
odstup max.20 m

příčná uzávěra zábranou
minimálně 3 výstražná světla typu 1

příčná čára souvislá ze žluté fólie, dopravních knoflíků
nebo barvy doporučena

CE 1:100

POLNÍ CESTA

NN podzemní

O.P. 1.00

O.P. 1.00

O.P. 1.00

1:1.8

8.00

2.50

0.75

Krajnice (r-mtr)

R-MAT

HŘANA ODKOPU VOZOVKY

HŘANICE VÝMĚNY VOZOVKY

ŽB DESKA
C 25/30 - XF3
B500b

km 4,405 00

km 4,410 00

km 4,415 00

km 4,420 00

km 4,425 00

III/422 ČEJKOVICE

III/422 VELKÉ BÍLOVICE

LEGENDA :

- NÁSYP
- NOVÁ VOZOVKA
- R-MAT

SEZNAM VYTÝČOVANÝCH BODŮ

BOD	Y [m]	X [m]
1	579842.063	1199702.547
2	579843.895	1199700.528
3	579851.524	1199707.448
4	579849.678	1199709.483
11	579841.252	1199704.409
12	579843.939	1199701.446
13	579850.606	1199707.492
14	579847.918	1199710.455
21	579842.294	1199704.004
22	579843.974	1199702.152
23	579849.900	1199707.527
24	579848.220	1199709.379

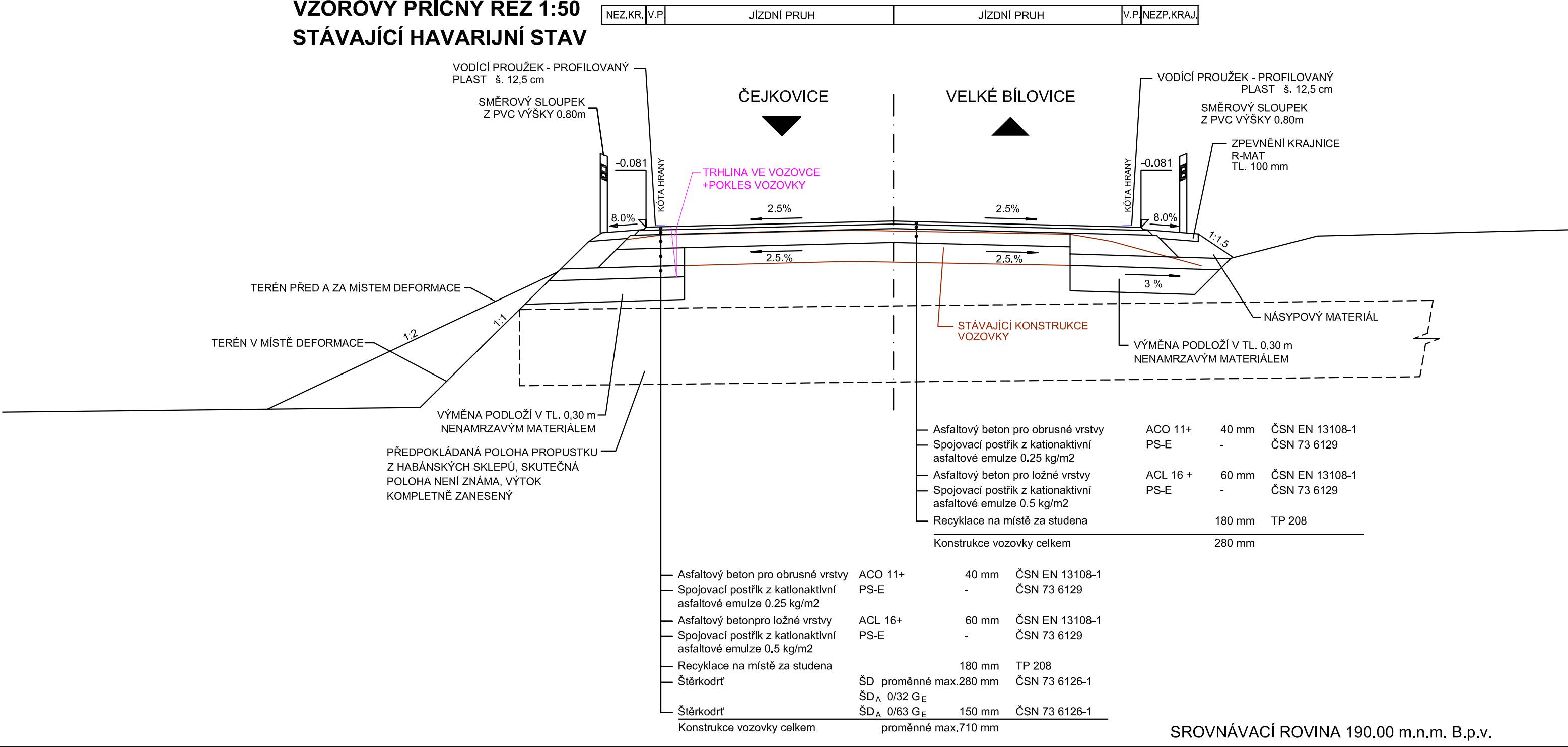
SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK
POZNÁMKA: KÓTOVANO V (m)

BOD	Y [m]	X [m]
1	579842.063	1199702.547
2	579843.895	1199700.528
3	579851.524	1199707.448
4	579849.678	1199709.483
11	579841.252	1199704.409
12	579843.939	1199701.446
13	579850.606	1199707.492
14	579847.918	1199710.455
21	579842.294	1199704.004
22	579843.974	1199702.152
23	579849.900	1199707.527
24	579848.220	1199709.379

NÁSYP
NOVÁ VOZOVKA
R-MAT

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK
POZNÁMKA: KÓTOVÁNO V (m)

VZOROVÝ PŘÍČNÝ ŘEZ 1:50
STÁVAJÍCÍ HAVARIJNÍ STAV



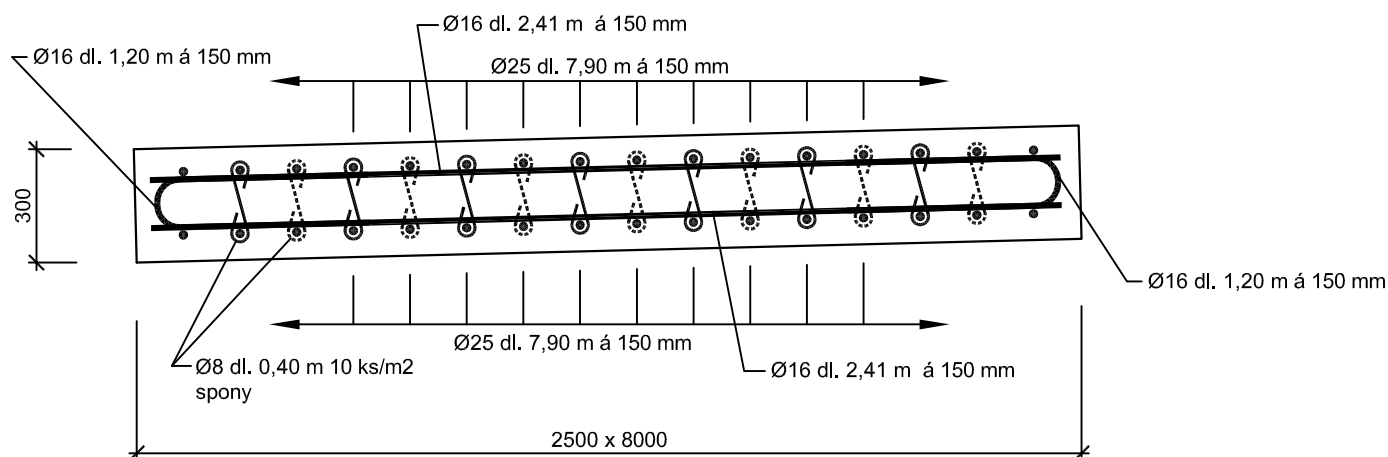
JÍZDNÍ PRUH	V.P. NEZP. KRA
-------------	----------------



NEZP.KRAJ.	V.P.
JÍZDNÍ PRUH	



SCHÉMA VÝZTUŽE 1:20



OZN.	prof. (mm)	DĚLKA 1 KS (mm)	KS	DĚLKA DLE prof. (m)		
				prof. 8	prof. 16	prof. 25
	25	7900	16			126,40
	16	2400	108		259,20	
	16	1200	108		129,60	
	8	400	200	80,00		
DĚLKA DLE prof. CELKEM (m)				80,00	388,80	126,40
HMOTNOST DLE prof. 1bm (kg)				0,395	1,578	3,853
HMOTNOST DLE prof. CELKEM (kg)				31,60	613,53	487,02
HMOTNOST CELKEM (kg)				1132,15		
KONSTRUCNÍ VÝZTUŽ (10%)				113,21		
HMOTNOST CELKEM (kg)				1245,36		

BETON:

C 25/30 - XF3

BETONÁŘSKÁ VÝZTUŽ:

B500b

TLOUŠŤKA BETONU KRYCÍ VRSTVY:

MINIMÁLNÍ KRYTÍ BEZ IZOLACE 45 mm

JMENOVITÉ KRYTÍ BEZ IZOLACE 50 mm