

## **Závěr provedený na základě zjištění z diagnostiky vozovek pro stupeň DÚR:**

Z provedené vizuální prohlídky poruch vozovky silnice II/602 a II/386 (viz grafické zobrazení sběru poruch) a provedených zkušebních vývrtů v počtu 5ks vyplývá následující:

1. V úseku staničení km 13,300 – 13,600 sil. II/602 vlevo bude nutné provést z důvodu vyjetých podélných kolejí výměnu konstrukčních vrstev vozovky.

Pro optimální návrh konstrukce vozovky bude nutné ověřit kvalitu podkladních vrstev a podloží. Na základě výsledků je možné variantně rozhodnout o opravě celé konstrukce vozovky nebo případně o opravě pouze asfaltem stmelených vrstev.

Dalším kritériem pro rozhodnutí o úrovni opravy v daném úseku bude zohlednění homogenity konstrukčního složení v příčném profilu. V levé části vozovky byla zkušebním odvrtem zjištěna podkladní vrstva ze ŠCM. V pravé polovině konstrukce pak podkladní vrstva z KSC provedená po pokládce kanalizace splaškové. Rozdílná tloušťka asfaltových vrstev může způsobovat nesourodé porušování jednotlivých jízdních pruhů a také komplikovat následnou technologii údržby, resp. opravy.

2. V úseku staničení km 13,230 – 13,300, km 13,600 – 14,260, km 14,350 – 14,430 silnice II/602 bude nutné provést pro zlepšení provozní způsobilosti vozovky výměnu obrusné vrstvy v tloušťce max. 50 mm. Tato technologie je vhodná pouze na úseku vozovky bez vyjetých kolejí a četných příčných trhlin.

V části úseku s četným výskytem příčných trhlin bude nutné tyto trhliny sanovat minimálně v úrovni ložné vrstvy (dle TP 115), tj. po odfrézování obrusné vrstvy odfrézovat další vrstvu do hloubky dalších min. 50mm na šířku 1m, aplikace SAMI vrstvy případně geomřížoviny (kompozitní), doplnění ložné vrstvy vrstvou ACO 16 na spojovací postřík a následné položení obrusné vrstvy opět na spojovací postřík. Nevýhodou sanace jednotlivých trhlin je jejich vysoká četnost a nestejná tloušťka asfaltových vrstev v příčném profilu.

Vhodnějším způsobem, který bude eliminovat i možné příčiny vyjetých kolejí z nevhodného složení ložné vrstvy (nutno prokázat lab.rozbořem) bude výměna obrusné i ložné vrstvy. Při zachování cementem stmelených vrstev však bude možné bez významnějšího zvýšení nivelety aplikovat pouze 2 vrstvy asfaltového betonu ACL 16+ 60mm a ACO 11S 50mm.

3. V úseku staničení km 14,260 – 14,350 silnice II/602 a v úseku staničení km 0,000 – 0,140 (staničení dle PD) silnice II/386 bude nutné z důvodu souvislého porušení konstrukce vozovky (platí pro silnici II/602) a z důvodu nespojení asfaltových vrstev a rozpadu vrstev podkladních (platí pro silnici II/386), provést kompletní rekonstrukci vozovky v složení dle návrhu posouzeného programem LayEps.

Z důvodu pomalé jízdy vozidel zejména v oblasti křižovatky silnic II/602 a II/386, kde je vyšší provoz nákladních vozidel z důvodu nájezdu na dálnici a přítomnosti Truck centra bude vhodné použít vrstvu se zvýšenou odolností proti trvalým deformacím.

Nutnost sanace podloží bude možné stanovit až na základě provedení zkoušek únosnosti, případně doplněné kopanou sondou, při zjištění snížené únosnosti podloží. Pokud se nízká únosnost tímto měřením neprokáže, může se návrh opravy zaměřit pouze na krytové a podkladní vrstvy.

**Co se týká posouzení konstrukce vozovky tak v následujícím odstavci bych ještě potřeboval navrhnout minimální skladbu pro 1.úsek na silnici II/602 kde jsou vyjeté koleje.**

**TNV zde bude 355**

## 1. Varianta dle projektu

**Posouzení vozovky : silnice II/386, II/602 (oblast křižovatky)**

Uroveň porušení	D1		počet kol	2
Návrhové období	25			
delta z	1.00	C1 = .50	poloměr otisku	120.3
delta k	1.00	C2 = 1.00	intenzita	.55
TNVo	571.	C3 = .70	vzdálenost kol	344.0
TNVc	2605188.	C4 = 2.00		

Vrstvy :	čís.	materiál	tl.	spolupūs.	poměrné porušení
	1	ACO 11S	50.	.000	.0000
	2	ACL 16+	60.	.000	.0000
	3	ACP 16+	80.	.000	.0057
	4	KSC I	150.	.000	.0000
	5	SD	220.	.000	.0000
		celkem	560.	min. tl.	0.

Podloží :	modul střední	50.	poměrné porušení	.1022
	modul jarní	50.		
	index mrazu	375.		
	režim pendulární			
	nebezpečně namrzavé			

## 2. Varianta minimální

**Posouzení vozovky : silnice II/386, II/602 (oblast křižovatky)**

Uroveň porušení	D1		počet kol	2
Návrhové období	25			
delta z	1.00	C1 = .50	poloměr otisku	120.3
delta k	1.00	C2 = 1.00	intenzita	.55
TNVo	571.	C3 = .70	vzdálenost kol	344.0
TNVc	2605188.	C4 = 2.00		

Vrstvy :	čís.	materiál	tl.	spolupūs.	poměrné porušení
	1	ACO 11S	50.	.000	.0000
	2	ACL 16+	60.	.000	.0014
	3	KSC I	150.	.000	.0000
	4	SD	200.	.000	.0000
		celkem	460.	min. tl.	0.

Podloží :	modul střední	50.	poměrné porušení	.8375
	modul jarní	50.		
	index mrazu	375.		
	režim pendulární			
	nebezpečně namrzavé			

3. silnice II/602 ve staničení km 13,300 – 13,600

DOPLNIT!