



# VIAKONTROL

spol. s r.o.

**DIAGNOSTICKÝ PRŮZKUM  
KONSTRUKCE VOZOVKY  
SILNICE III/22129  
SADOV - LESOV  
KM 10,957 - 11,777**

**Zpráva č. DV-18-004-05 z 01/2018**

**Zadavatel:**

**Krajská správa a údržba silnic Karlovarského  
kraje, p.o.**

**Chebská 282**

**356 01 Sokolov**

## Identifikační údaje zpracovatele

Firma:	VIAKONTROL, spol. s r.o.
IČ:	60202564
DIČ:	CZ60202564
Obchodní rejstřík:	Městský soud Praha, oddíl C, vložka 25346
Sídlo firmy:	Houdova 18, 158 00 Praha 5
Adresa pro písemný styk:	Podnikatelská 539, 190 11 Praha 9
Statutární zástupce firmy:	Ing. Václav Neuvirt, CSc. jednatel společnosti
Osoby zmocněné k jednání:	Petr Neuvirt - výkonný ředitel společnosti
Telefon, fax:	+420 246 082 420, +420 267 193 400
E-mail:	office@viakontrol.cz
Bankovní spojení:	UniCredit Bank Czech Republic, a. s., č.ú.: 5090678001/2700
Web:	www.viakontrol.cz

## Obsah

Diagnostický průzkum - postup prací obecně .....	4
Program diagnostického průzkumu .....	6
Diagnostický průzkum .....	7
Seznam příloh .....	10

## Diagnostický průzkum - postup prací obecně

Společnost VIAKONTROL, spol. s r.o. si od svého založení v roce 1993 vybudovala významnou pozici v oboru diagnostiky stavebních konstrukcí v oblasti dopravního stavitelství.

Dále uvádíme přehled a význam aplikovaných diagnostických kroků, jejich sled a návaznost na platnou technickou legislativu.

Pro potřeby diagnostických průzkumů náročných na vysokou kvalitu výsledků je nutné vytvořit speciální program sledu diagnostických činností, který bude využit pro zjištění aktuálního stavu vyskytujících se konstrukcí dále pro zajištění stávajícího stavu povrchu konstrukcí a příčin vyskytujících se poruch, pro strategii plánování oprav včetně plánování finančních prostředků, a pro projektování stavebních prací a oprav konstrukcí vozovek.

Program je sestaven tak, aby byly dodrženy požadavky platných technických předpisů a zároveň byl tento program diagnostického průzkumu dostatečný a plně vypovídající s využitím moderních diagnostických, vyhodnocovacích a zobrazovacích metod. Takto sestavený program diagnostického průzkumu obsahuje:

**Vizuální prohlídka** s fotodigitálním záznamem stavu povrchu komunikace s krokem záznamu po pěti délkových metrech. Na základě provedené prohlídky bude definován výčet a četnost vyskytujících se poruch. Tento záznam může být zároveň využit i jako pasport mobiliáře (svislé a vodorovné dopravní značení, bezpečnostní prvky, svodidla, obruby, atp.) posuzované komunikace.

**Sběr proměnných a neproměnných parametrů** a povrchových vlastností komunikace. V rámci tohoto sběru dat bude zaznamenán mezinárodní index nerovnosti IRI, hloubka vyjetých kolejí a makrotextura vozovky. Tyto parametry jsou nezbytné pro hodnocení vlastností krytu, zejména pro charakteristiku vyskytujících se deformací povrchu.

**Měření únosnosti konstrukce** vozovky. Míra mechanické účinnosti konstrukce vozovky je nezbytný parametr pro stanovení zbytkové životnosti konstrukce a stanovení charakteristiky jednotlivých vrstev konstrukčního souvrství. Měření bude prováděno v profilech v kroku deset až padesát délkových metrů v závislosti na délce a členitosti posuzovaných úseků.

**Jádrové vývrty** pro odběr stmelených vrstev konstrukce vozovky. Za účelem posouzení vlastností použitých materiálů konstrukce je nezbytné odebrat dostatečné množství vzorků vozovkového souvrství. Odebrané materiály budou dále laboratorně posuzovány a bude provedeno hodnocení vzhledem k platným technickým standardům (ČSN, ČSN EN, TP). Z těchto důvodů bude vzájemná vzdálenost jednotlivých provedených vývrťů 25 až 250 délkových metrů v závislosti na délce a členitosti posuzovaného úseku.

**Geotechnické sondy** prováděné zejména v nestmelených vrstvách konstrukce. Za účelem posouzení vlastností použitých materiálů nestmelených vrstev a podloží je nezbytné odebrat dostatečné množství vzorků z nestmelených vrstev vozovkového souvrství a části podloží konstrukce do hloubky min. 1,0-1,5 m. Odebrané materiály budou dále laboratorně posuzovány a bude provedeno hodnocení vzhledem k platným technickým standardům (ČSN, ČSN EN, TP). Geotechnické sondy budou dále využity i pro kalibraci georadarového měření a jeho vyhodnocení a zároveň pro vyhodnocení a výpočet zbytkové životnosti konstrukce. Z těchto důvodů bude vzájemná vzdálenost jednotlivých provedených sond 25 až 500 délkových metrů v závislosti na délce a členitosti posuzovaného úseku.

**Laboratorní posouzení** odebraných materiálů. Odebrané materiály jak stmelené části konstrukce, tak i nestmelené a části konstrukce a podloží budou laboratorně posouzeny za účelem zjištění aktuálních vlastností, shody s platnou předpisovou základnou, stanovení příčin poruch a stanovení vhodnosti pro případnou možnost opětovného využití při opravě stávající komunikace.



**Návrh způsobu a technologie opravy** ve variantním řešení. Veškerá stanovení a závěry z provedených měření budou sumarizována, vyhodnocena a bude proveden kvalifikovaný návrh způsobu a technologie opravy.

Použitá předpisová základna:

Výše uvedená sestava diagnostického průzkumu je v návaznosti a souladu s následujícími platnými technickými předpisy:

TP 82 - Katalog poruch netuhých vozovek

TP 62 - Katalog poruch vozovek s cementobetonovým krytem

TP 87 - Navrhování údržby a oprav netuhých vozovek

TP 92 - Navrhování údržby a oprav vozovek s cementobetonovým krytem

TP 91 - Rekonstrukce vozovek s cementobetonovým krytem

TP 170 - Navrhování vozovek pozemních komunikací

ČSN 73 6114 - Vozovky pozemních komunikací. Základní ustanovení pro navrhování

*TP = Technické podmínky vydané Ministerstvem dopravy ČR*

## Program diagnostického průzkumu

Na základě objednávky na zpracování diagnostického průzkumu konstrukce vozovky silnice III/22129 Sadov - Lesov ve staničení km 10,957 - 11,777, byl sestaven a zadán následující program diagnostického průzkumu:

<i><b>Poř.číslo</b></i>	<i><b>Popis úkonu</b></i>	<i><b>Jednotka</b></i>	<i><b>Počet jednotek</b></i>
1	Vizuální prohlídka se záznamem poruch a fotodigitálním záznamem v kroku 5,0 m	km	0,820
2	Jádrové vývrty do max. hloubky 0,4 m	ks	2
3	Geotechnické sondy do hloubky 1,0 m v nestmelené části vozovky za účelem ověření konstrukčního uspořádání vozovky	ks	1
4	Dokumentace konstrukčního souvrství a stanovení druhu a tloušťek jednotlivých vrstev, zatřídění materiálů nestmelené části souvrství	ks	3
5	Návrh opravy, závěrečná zpráva	kpl	1,0

..

# Diagnostický průzkum

## 1. Popis úseku

Začátek úseku je definován na křižovatce se silnicí III/22129 v obci Sadov v provozním staničení km 10,957. Konec úseku je definován na konci obce Lesov v provozním staničení km 78,199. Celková délka úseku je 0,820 km. Jedná se o obousměrnou komunikaci, v každém směru se nachází jeden jízdní pruh. Průměrná šířka vozovky je 6,0 m. Silnice je odvodněna na svah tělesa komunikace a do UV. Situace úseku je uvedena v příloze č. I.

## 2. Vizuální prohlídka s fotodigitálním záznamem (VIP)

Stav povrchu vozovky citovaného úseku silnice je zdokumentován na fotodigitálním záznamu v příloze č. II (příložené CD).

## 3. 3. Kategorizace zjištěných poruch (VIP)

Vizuální prohlídkou povrchu vozovky byly zjištěny a zaznamenány viditelné poruchy. Přehled typů poruch podle TP 82 - Katalog poruch netuhých vozovek je uveden v následující tabulce.

Tab. 1

Název poruchy	Celková délka postižených částí [m]			% zastižené délky komunikace			% ze všech zastižených poruch		
	L	P	L nebo P	L	P	L nebo P	L	P	L nebo P
Kaverny	820	820	820	100,0	100,0	100,0	22,1	22,1	22,1
Hloubková koroze	820	820	820	100,0	100,0	100,0	22,1	22,1	22,1
Výtluky v ohrubné vrstvě a krytu	280	380	380	34,1	46,3	46,3	7,5	10,2	10,2
Vyprávky	280	380	380	34,1	46,3	46,3	7,5	10,2	10,2
Mozaikové trhliny	250	220	300	30,5	26,8	36,6	6,7	5,9	8,1
Trhlina podélná	0	50	50	0,0	6,1	6,1	0,0	1,3	1,3
Vyjeté koleje	820	820	820	100,0	100,0	100,0	22,1	22,1	22,1
Místní pokles	130	140	140	15,9	17,1	17,1	3,5	3,8	3,8

Povrch vozovky je zasažen hloubkovou korozi a kavernami. Vozovka je ve vysoké míře opravována vysprávkami. V úseku se vyskytují mozaikové trhliny a ve vysoké míře trhliny příčné. Povrch vozovky je zasažen hloubkovou korozi a kavernami. V úseku se nachází jeden místní pokles a v celém úseku jsou vyjeté mírné koleje. Protokol VIP je uveden v příloze č. II.

## 4. Popis provedených jádrových vývrtů (JV)

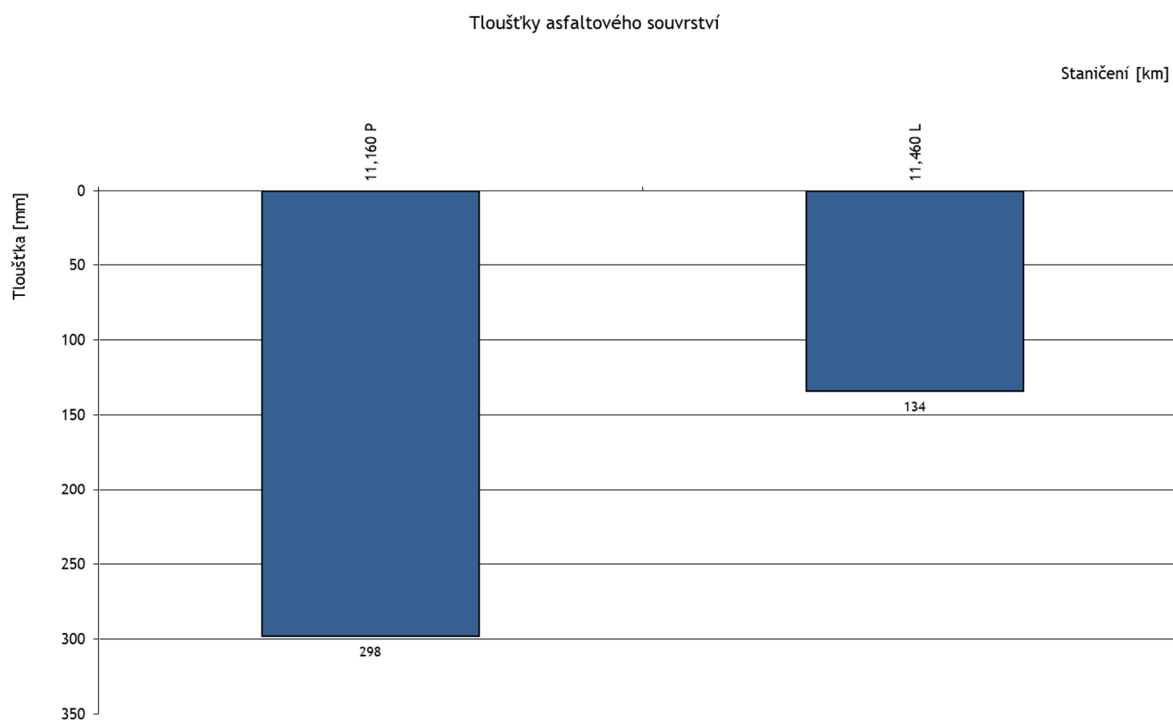
Na vybraných místech výše citovaného úseku silnice byly odebrány celkem 2 jádrové vývrtky. Asfaltové souvrství tvoří ohrubná vrstva v průměrné tloušťce 59 mm, ložní vrstva v průměrné tloušťce 94 mm a u vývrtů č. 1 ještě podkladní vrstva v tloušťce 128 mm. Celková průměrná tloušťka celého asfaltového souvrství je 216 mm. Stanovení tloušťek bylo provedeno dle ČSN EN 12697-36. Počet odebraných jádrových vývrtů odpovídá zadání objednatele. Dokumentace a popis JV jsou uvedeny v příloze č. III.

Tloušťky jednotlivých vrstev a celková tloušťka asfaltového souvrství jsou uvedeny v následující tabulce a znázorněny v grafu.

Tab. 2

Číslo vývrtu	Staničení [km]	Konstrukční vrstvy [mm]			
		obrusná	ložní	podkladní	CELKEM
1	11,160 P	72	98	128	298
2	11,460 L	45	89	-	134

Graf 1



### 5. Popis provedených geotechnických sond (GS)

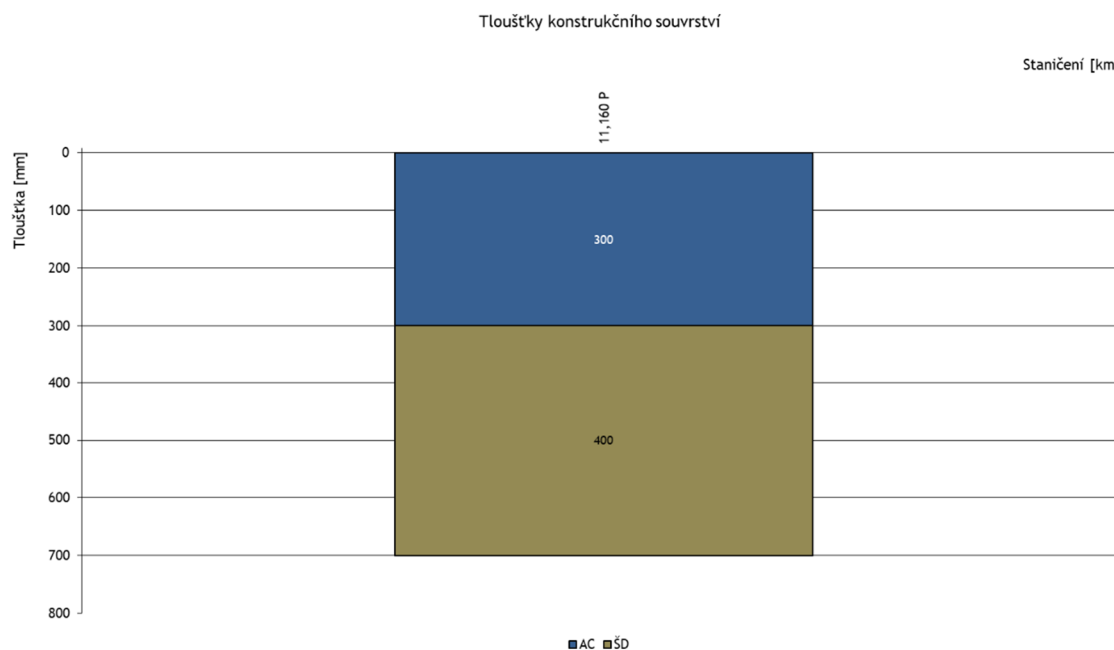
Na vybraném místě výše citovaného úseku byla provedena celkem 1 geotechnická vrtaná sonda k identifikaci druhu a stavu jednotlivých konstrukčních vrstev. Sonda byla provedena do hloubky cca 0,7 m. Počet provedených sond odpovídá zadání objednatele. Dokumentace a popis GS jsou uvedeny v příloze č. IV.

Tloušťky jednotlivých konstrukčních vrstev jsou uvedeny v následujících tabulkách a znázorněny v grafu:

Tab. 3

Sonda č.	1
Staničení [km]	11,160 P
Tloušťky konstrukčního souvrství [mm]	
AC	300
G2 GP Štěrka špatně zrněný	400

Graf 2



## 6. Dopravní zatížení

Dopravní zatížení vozovky není známo. Celostátního sčítání dopravy na dálniční a silniční síti ČR v roce 2016 nebylo provedeno. Odhad intenzity dopravy = TDZ V (15 - 100 TNV/24 hod.).

## 7. Návrh způsobu a technologie opravy vozovky

Na základě výše uvedených výsledků provedených diagnostických prací je nutné, aby navržený způsob a technologie opravy řešily následující problematiku:

- nespojení jednotlivých vrstev v AC souvrství
- odstranění příčin trvalých deformací
- odstranění příčin tvorby trhlin
- jedná se o intravilánový úsek - nemožnost zvyšování nivelety
- omezení příčin všech mechanismů porušování, které ovlivňují kvalitativní a kvantitativní vývoj poruch

### Návrh způsobu a technologie opravy

- odfrézovat asfaltové souvrství na hloubku 110 mm

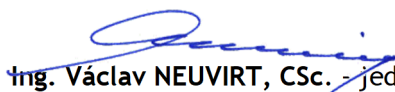
- důkladně vyčistit vyfrézovaný povrch
- provést vizuální prohlídku vyfrézovaného povrchu za účelem posouzení vyskytujících se případných trhlin z hlediska jejich stavu a rozhodnutí o způsobu jejich ošetření resp. sanace dle zásad TP 115
- provést vizuální prohlídku vyfrézovaného povrchu za účelem posouzení podkladní AC vrstvy z hlediska jejího stavu a rozhodnutí o způsobu jejího ošetření resp. sanace (předpoklad rozsahu plochy sanace = 10%)
- provést spojovací postřik modifikovanou asfaltovou emulzí C 60 BP 4 v množství 0,40 g/m<sup>2</sup> zbytkového asfaltu
- položit ložní vrstvu z asfaltové směsi typu asfaltový beton ACL 16 + podle ČSN EN 13108-1 v tloušťce 70 mm s asfaltovým pojivem 50/70
- provést spojovací postřik modifikovanou asfaltovou emulzí C 60 BP 4 v množství 0,30 g/m<sup>2</sup> zbytkového asfaltu
- položit obrusnou vrstvu z asfaltové směsi typu asfaltový beton ACO 11 + podle ČSN EN 13108-1 v tloušťce 40 mm s asfaltovým pojivem 50/70

Poznámky k návrhům oprav:

*Nezbytnou součástí navržené opravy je zajištění funkčnosti povrchového odvodnění. Nezbytným předpokladem k zajištění spolehlivosti vozovky po provedené opravě, je provádění běžné údržby a údržby. Při provádění opravy lze na stavbě ponechat pouze staveništní provoz, ostatní provoz je nutné vyloučit.*

*Návrh opravy je zpracován na základě stavu vozovky zjištěného v I. pol. r. 2018. Předpokládá se, že oprava bude realizována v nejbližším možném termínu. V případě, že oprava nebude provedena v časovém horizontu 1-2 roky, může nastat další degradace konstrukce vozovky v místech se sníženou únosností a návrhy a technologie oprav zde uvedené budou muset být aktualizované.*

Zpracoval:

  
Ing. Václav NEUVIRT, CSc. - jednatel společnosti

*Držitel oprávnění č. 335/2015 pro provádění průzkumných a diagnostických prací související s výstavbou, opravami, údržbou a správou pozemních komunikací, vydaným Ministerstvem dopravy pod čj. 45/2015-120-TN/49.*



**Petr NEUVIRT**

*Držitel oprávnění č. 334/2015 pro provádění průzkumných a diagnostických prací související s výstavbou, opravami, údržbou a správou pozemních komunikací, vydaným Ministerstvem dopravy pod čj. 45/2015-120-TN/48.*

## Seznam příloh

- I - situace úseku, místa odběru JV a GS
- II - fotodigitální záznam stavu povrchu vozovky, protokol VIP
- III - dokumentace odebraných jádrových vývrtů a zjištěné vlastnosti
- IV - dokumentace odebraných geotechnických vrtaných sond

## **Příloha č. I**



**III/22129 Sadov Lesov, km 10,957 - 11,777**

**5**

mapa rozmístění jádrových vrtů



• poloha vrtu

1 číslo vrtu

15,635 provozní staničení

22129 Sadov Lesov, km 10,957 - 11,777

5

umístění geotechnických sond



- poloha sondy
- 1 číslo sondy

15,635

provozni

Mexiko

## **Příloha č. II**

## Vizuální prohlídka komunikace - výstupní protokol

**Objednatel:** KSUS KV  
**Akce:** zajištění DGP na vybraných silnicích II. a III. třídy v KV  
**Komunikace:** III/22129 Sadov - Lesov  
**Poč. staničení:** Provozní 10,957 Pracovní 0,000 **Popis** křižovatka s III/22129  
**Konc. staničení:** [km] 11,777 [km] 0,820 SDZ konec obce  
**Zhotovil:** Ing. Tomáš Wied

**Datum prohlídky:** 14.12.2017  
**Datum vydání protokolu:** 19.12.2017

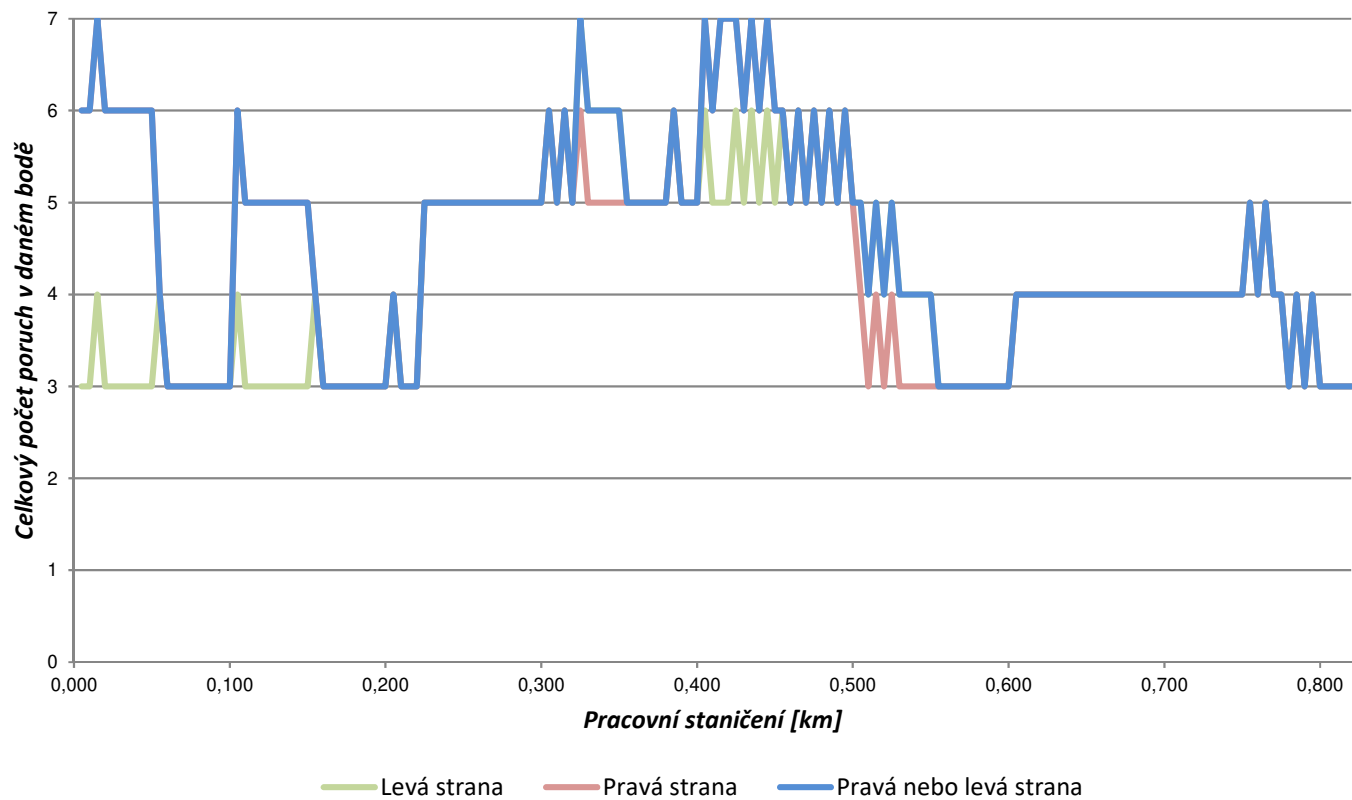
### Popis diagnostikovaného úseku

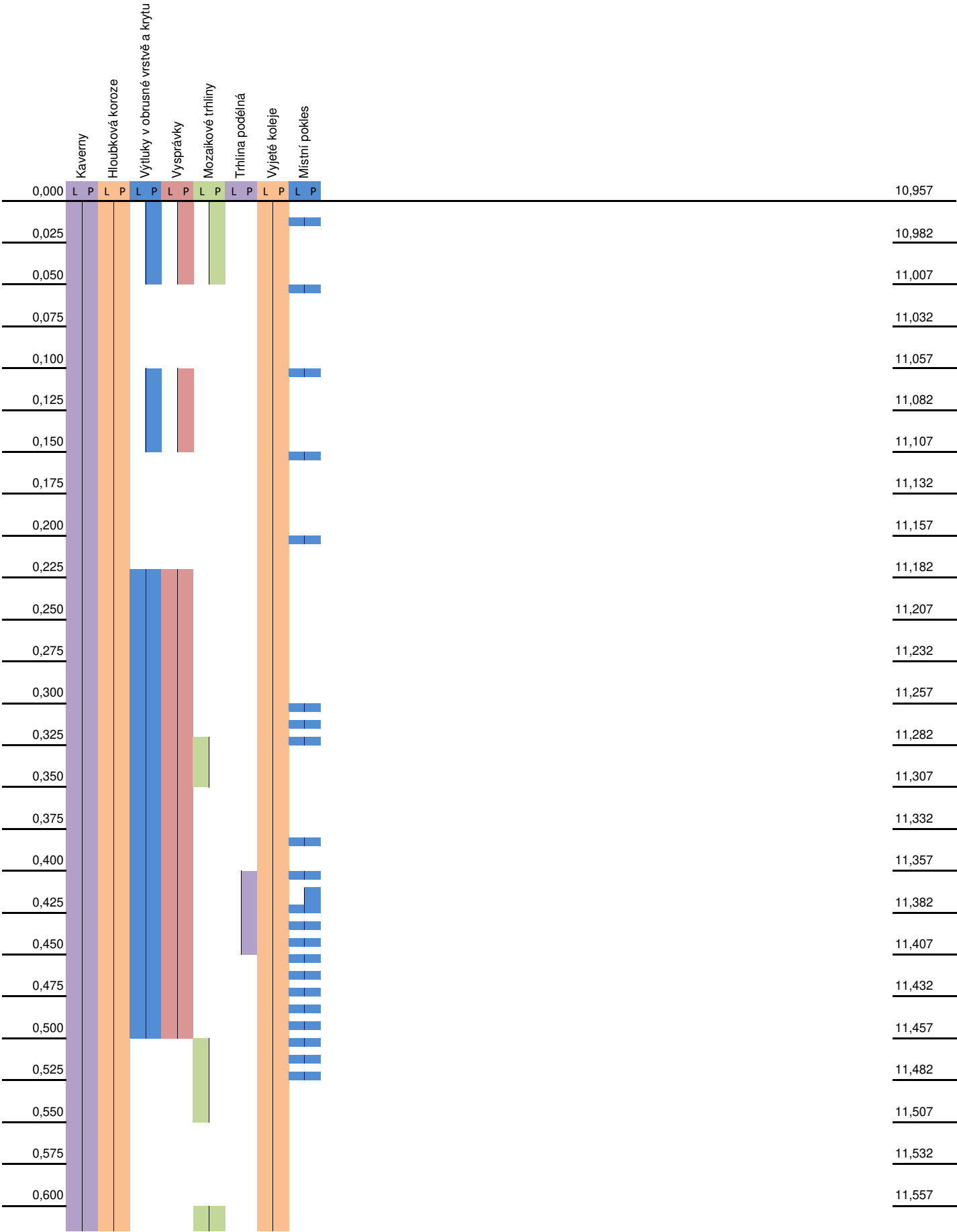
<b>Šířka zpevněné části vozovky [m]:</b>	6
<b>Šířka chodníku [m]:</b>	L 1,2 P 1,2
<b>Šířka zpevněné krajnice [m]:</b>	L - P 0,75
<b>Povrch zpevněné části vozovky:</b>	AC
<b>Povrch chodníku:</b>	L Dlažba
	P AC
<b>Povrch nezpevněné krajnice:</b>	L -
	P ŠD
<b>Odvodnění:</b>	Silnice je odvodněna na svah tělesa komunikace a do UV.
<b>Povrch vozovky:</b>	Povrch vozovky je zasažen hloubkovou korozí a kavernami. Vozovka je ve vysoké míře opravována vysprávkami. V úseku se vyskytují mozaikové trhliny a ve vysoké míře trhliny příčné. Povrch vozovky je zasažen hloubkovou korozí a kavernami.
<b>Deformace vozovky</b>	V úseku se nachází jeden místní pokles a jsou vyjeté mírné koleje.
<b>Poznámka:</b>	
<b>Výčet zastižených poruch:</b>	Kaverny Hloubková koroze Výtlučky v obrusné vrstvě a krytu Vysprávky Mozaikové trhliny Trhlina podélná Vyjeté koleje Místní pokles

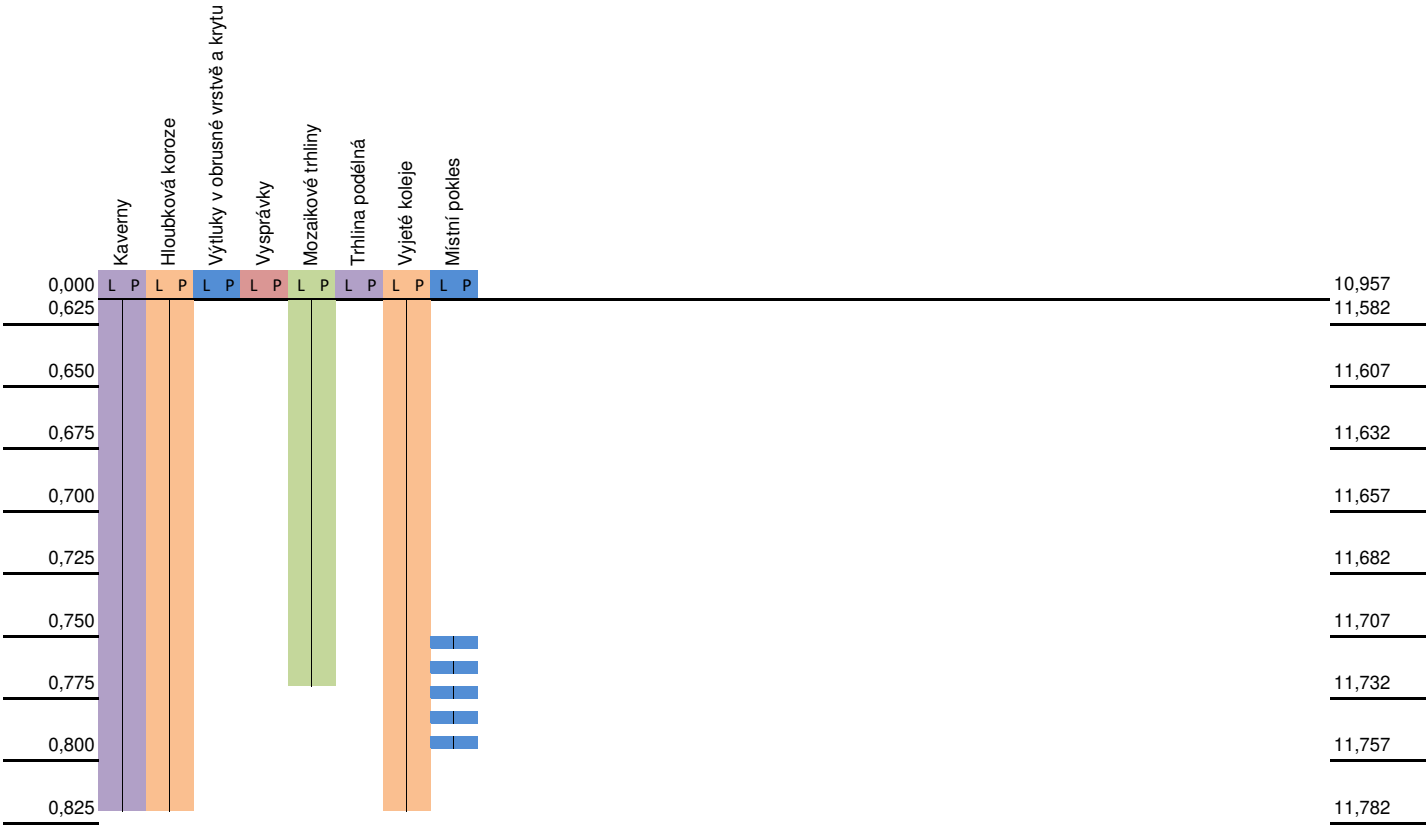
### Statistické zpracování

Název poruchy	Celková délka postižených částí [m]			% zastižené délky komunikace			% ze všech zastižených poruch		
	L	P	L nebo P	L	P	L nebo P	L	P	L nebo P
Kaverny	820	820	820	100,0	100,0	100,0	22,1	22,1	22,1
Hlubková koroze	820	820	820	100,0	100,0	100,0	22,1	22,1	22,1
Výtluky v ohrusné vrstvě a krytu	280	380	380	34,1	46,3	46,3	7,5	10,2	10,2
Vysprávký	280	380	380	34,1	46,3	46,3	7,5	10,2	10,2
Mozaikové trhliny	250	220	300	30,5	26,8	36,6	6,7	5,9	8,1
Trhlina podélná	0	50	50	0,0	6,1	6,1	0,0	1,3	1,3
Vyjeté koleje	820	820	820	100,0	100,0	100,0	22,1	22,1	22,1
Místní pokles	130	140	140	15,9	17,1	17,1	3,5	3,8	3,8

### Součtový graf poruch





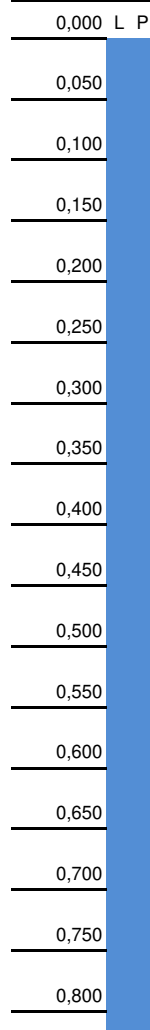


## Záznamový list poruchy: Kaverny

1/1

<b>Název poruchy:</b>	Kaverny	<b>Číslo dle TP 82 :</b>	3	<b>Číslo dle. č. ŘSD:</b>	1				
<b>Popis:</b>	Poruchy ve tvaru jamky, které vznikají omezeně na místech, kde se v asfaltové směsi nachází na povrchu nebo pod povrchem málo odolné zrno kameniva, hlinitá hrudka, případně cizí těleso.								
<b>Statistické zpracování:</b>	<b>Celková délka postižených částí [m]</b>			<b>% zastižené délky komunikace</b>			<b>% ze všech zastižených poruch</b>		
	<b>L</b>	<b>P</b>	<b>L nebo P</b>	<b>L</b>	<b>P</b>	<b>L nebo P</b>	<b>L</b>	<b>P</b>	<b>L nebo P</b>
	820	820	820	100,0	100,0	100,0	22,1	22,1	22,1
<b>Poznámka:</b>									

### Výskyt poruchy - pracovní staničení

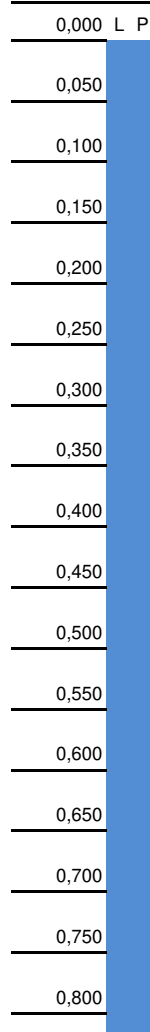




**Záznamový list poruchy: Hlubková koroze**

1/1

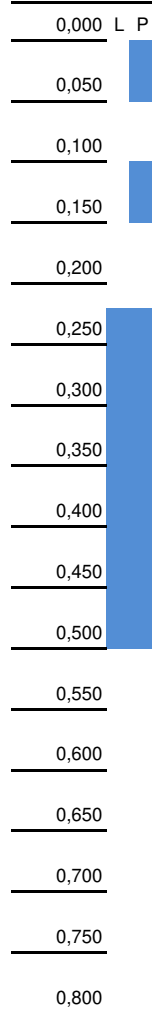
<b>Název poruchy:</b>	Hlubková koroze	<b>Číslo dle TP 82 :</b>	7	<b>Číslo dle. č. ŘSD:</b>	2																						
<b>Popis:</b>	Nerovnosti v povrchu vozovky do hloubky 6 - 20 mm vzniklé uvolněním asfaltové směsi. U penetračního makadamu a kaleného štěrku se objevuje hrubozrná kostra kameniva.																										
<b>Statistické zpracování:</b>	<b>Celková délka postižených částí [m]</b> <table border="1"> <tr> <th>L</th> <th>P</th> <th>L nebo P</th> </tr> <tr> <td>820</td> <td>820</td> <td>820</td> </tr> </table>			L	P	L nebo P	820	820	820	<b>% zastižené délky komunikace</b> <table border="1"> <tr> <th>L</th> <th>P</th> <th>L nebo P</th> </tr> <tr> <td>100,0</td> <td>100,0</td> <td>100,0</td> </tr> </table>			L	P	L nebo P	100,0	100,0	100,0	<b>% ze všech zastižených poruch</b> <table border="1"> <tr> <th>L</th> <th>P</th> <th>L nebo P</th> </tr> <tr> <td>22,1</td> <td>22,1</td> <td>22,1</td> </tr> </table>			L	P	L nebo P	22,1	22,1	22,1
L	P	L nebo P																									
820	820	820																									
L	P	L nebo P																									
100,0	100,0	100,0																									
L	P	L nebo P																									
22,1	22,1	22,1																									
<b>Poznámka:</b>																											

**Výskyt poruchy - pracovní staničení**


**Záznamový list poruchy: Výtluky v ohrusné vrstvě a krytu**

1/1

Název poruchy:	Výtluky v ohrusné vrstvě a krytu			Číslo dle TP 82 :		8		Číslo dle. č. ŘSD:		3		
Popis:	Působením provozu vozidel a klimatických vlivů dochází ke ztrátě hmoty z ohrusné vrstvy, nebo z krytu a vzniká ostře ohraničená "díra" přes celou ohrusnou vrstvu anebo celou tloušťku krytu. Někdy mohou být zasaženy i podkladní vrstvy.											
Statistické zpracování:	Celková délka postižených částí [m]			% zastižené délky komunikace			% ze všech zastižených poruch					
	L	P	L nebo P	L	P	L nebo P	L	P	L nebo P			
	280	380	380	34,1	46,3	46,3	7,5	10,2	10,2			
Poznámka:												

**Výskyt poruchy - pracovní staničení**


## Záznamový list poruchy: Vysprávký

1/1

Název poruchy:	Vysprávký	Číslo dle TP 82 :	9	Číslo dle. č. ŘSD:	10				
Popis:	Místo na vozovce, které je vyspraveno odfrézováním a přidáním asfaltové směsi. Takto vyspravené místo na vozovce charakterizuje nehomogenní povrch vozovky, sníženou rovnost a možnost dalšího vývoje výtluků.								
Statistické zpracování:	Celková délka postižených částí [m]			% zastižené délky komunikace			% ze všech zastižených poruch		
	L	P	L nebo P	L	P	L nebo P	L	P	L nebo P
	280	380	380	34,1	46,3	46,3	7,5	10,2	10,2
Poznámka:									

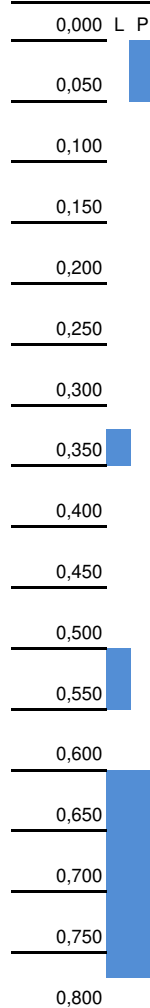
### Výskyt poruchy - pracovní staničení



**Záznamový list poruchy: Mozaikové trhliny**

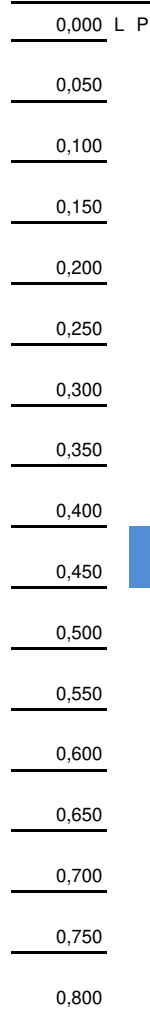
1/1

<b>Název poruchy:</b>	Mozaikové trhliny	<b>Číslo dle TP 82 :</b>	10	<b>Číslo dle. č. ŘSD:</b>	14																						
<b>Popis:</b>	Úzké, zprvu málo výrazné, krátké, nepravidelně dlouhé trhliny vyskytující se souběžně nebo ve stopě vozidel. Trhliny se větví a spojují v síť trhlín, které zasahují jen ohrubnou vrstvu vozovky. Oka sítě se mohou zahustit až do velikosti tloušťky ohrubné vrstvy.																										
<b>Statistické zpracování:</b>	<b>Celková délka postižených částí [m]</b> <table border="1"> <tr> <th>L</th> <th>P</th> <th>L nebo P</th> </tr> <tr> <td>250</td> <td>220</td> <td>300</td> </tr> </table>			L	P	L nebo P	250	220	300	<b>% zastižené délky komunikace</b> <table border="1"> <tr> <th>L</th> <th>P</th> <th>L nebo P</th> </tr> <tr> <td>30,5</td> <td>26,8</td> <td>36,6</td> </tr> </table>			L	P	L nebo P	30,5	26,8	36,6	<b>% ze všech zastižených poruch</b> <table border="1"> <tr> <th>L</th> <th>P</th> <th>L nebo P</th> </tr> <tr> <td>6,7</td> <td>5,9</td> <td>8,1</td> </tr> </table>			L	P	L nebo P	6,7	5,9	8,1
L	P	L nebo P																									
250	220	300																									
L	P	L nebo P																									
30,5	26,8	36,6																									
L	P	L nebo P																									
6,7	5,9	8,1																									
<b>Poznámka:</b>																											

**Výskyt poruchy - pracovní staničení**


**Záznamový list poruchy: Trhlina podélná**
**1/1**

<b>Název poruchy:</b>	Trhlina podélná	<b>Číslo dle TP 82 :</b>	11/13	<b>Číslo dle. č. ŘSD:</b>	07/09				
<b>Popis:</b>	Trhlina v podélném směru.								
<b>Statistické zpracování:</b>	<b>Celková délka postižených částí [m]</b>			<b>% zastižené délky komunikace</b>			<b>% ze všech zastižených poruch</b>		
	<b>L</b>	<b>P</b>	<b>L nebo P</b>	<b>L</b>	<b>P</b>	<b>L nebo P</b>	<b>L</b>	<b>P</b>	<b>L nebo P</b>
	0	50	50	0,0	6,1	6,1	0,0	1,3	1,3
<b>Poznámka:</b>									

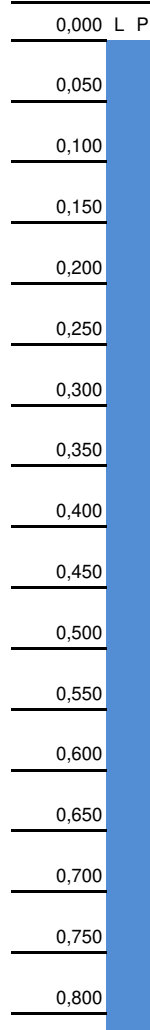
**Výskyt poruchy - pracovní staničení**


## Záznamový list poruchy: Vyjeté koleje

1/1

<b>Název poruchy:</b>	Vyjeté koleje	<b>Číslo dle TP 82 :</b>	21	<b>Číslo dle. č. ŘSD:</b>	-				
<b>Popis:</b>	Deformace příčného řezu vozovky ve stopách kol nákladních vozidel. Asfaltová směs krytu vozovky je vytlačena mimo jízdní stopu pneumatik. Koleje o šířce 60 - 80 cm (i více) vznikají v místech pomalé a zastavující dopravy (pravé jízdní pruhy zejména při zvětšení počtu jízdních pruhů ve stoupání, místní komunikace, zastávky autobusů a trolejbusů). Při stání vozidel je kolej výrazně prohloubena.								
<b>Statistické zpracování:</b>	<b>Celková délka postižených částí [m]</b>			<b>% zastižená délka komunikace</b>			<b>% ze všech zastižených poruch</b>		
	<b>L</b>	<b>P</b>	<b>L nebo P</b>	<b>L</b>	<b>P</b>	<b>L nebo P</b>	<b>L</b>	<b>P</b>	<b>L nebo P</b>
	820	820	820	100,0	100,0	100,0	22,1	22,1	22,1
<b>Poznámka:</b>									

### Výskyt poruchy - pracovní staničení

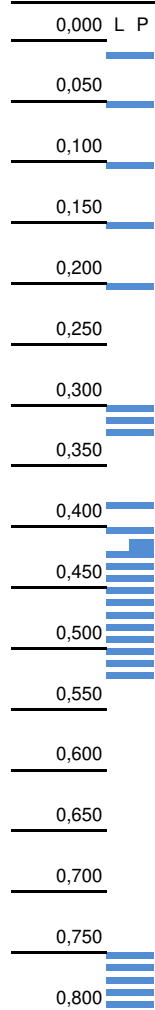


## Záznamový list poruchy: Místní pokles

1/1

Název poruchy:	Místní pokles	Číslo dle TP 82 :	24	Číslo dle. č. ŘSD:	15				
Popis:	Místní více či méně kruhová prohlubeň o různém průměru a různé hloubce.								
Statistické zpracování:	Celková délka postižených částí [m]			% zastižené délky komunikace			% ze všech zastižených poruch		
	L	P	L nebo P	L	P	L nebo P	L	P	L nebo P
	130	140	140	15,9	17,1	17,1	3,5	3,8	3,8
Poznámka:									

### Výskyt poruchy - pracovní staničení



## **Příloha č. III**



III/22129 Sadov - Lesov, km 10,957 - 11,777

## DOKUMENTACE ODEBRANÉHO JÁDROVÉHO VÝVRTU

VÝVRT Č. 1 - staničení km 11,160 P

tloušťka vrstvy	
AC 11	72 mm
AC 16	98 mm
AC 16	128 mm

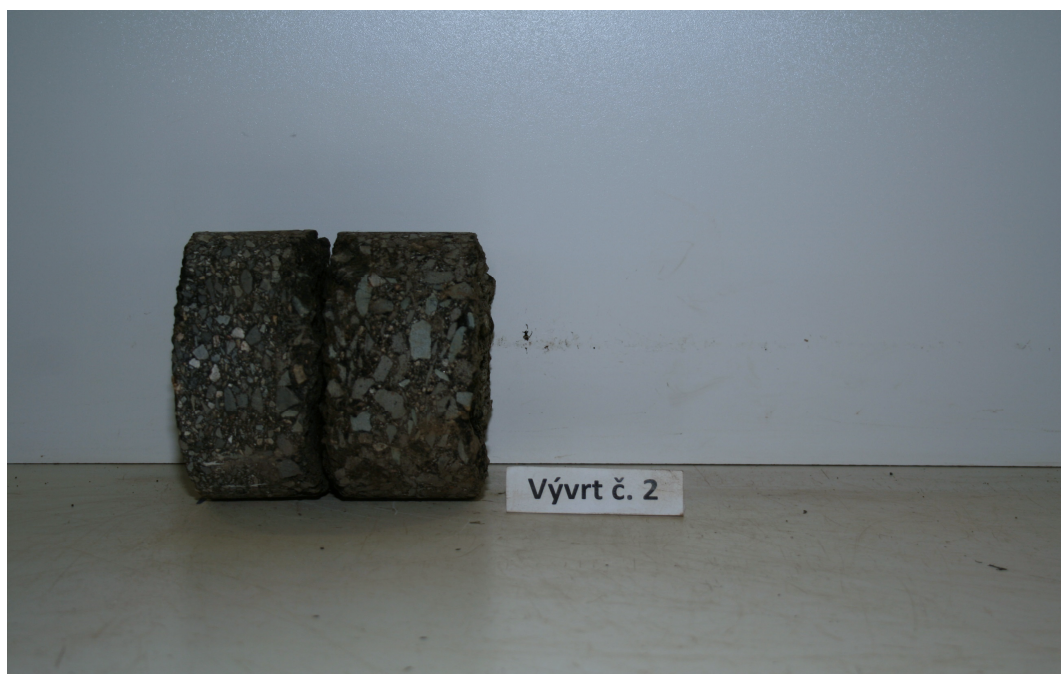


III/22129 Sadov - Lesov, km 10,957 - 11,777

## DOKUMENTACE ODEBRANÉHO JÁDROVÉHO VÝVRTU

VÝVRT Č. 2 - staničení km 11,460 L

tloušťka vrstvy	
AC 11	45 mm
AC 16	89 mm
PM	??? mm



## **Příloha č. IV**

III/22129 Sadov Lesov, km 10,957 - 11,777

## DOKUMENTACE ODEBRANÉ GEOTECHNICKÉ SONDY

SONDA č. 1 - staničení km 11,160 P

