



Revize ČSN 73 6123-1 pro stavbu cementobetonových krytů vozovek

Ing. Jaroslava Škarková

19.5.2015 Praha

Konference **Projektování pozemních komunikací**



Co je cementobetonový kryt vozovky s povrchem z obnaženého kameniva

(beton vymývaný, kartáčovaný, Waschbeton)?

Jaroslava Škarková, 19.5.2015, Praha

Konference **Projektování pozemních komunikací**



Dvouvrstvová technologie pokládky CB krytu

finišer

- pro spodní beton
- pro horní beton
- lávka pro provádění makrotextury a ošetřování povrchu



Ocelové prvky do spár–do příčných kluzné trny

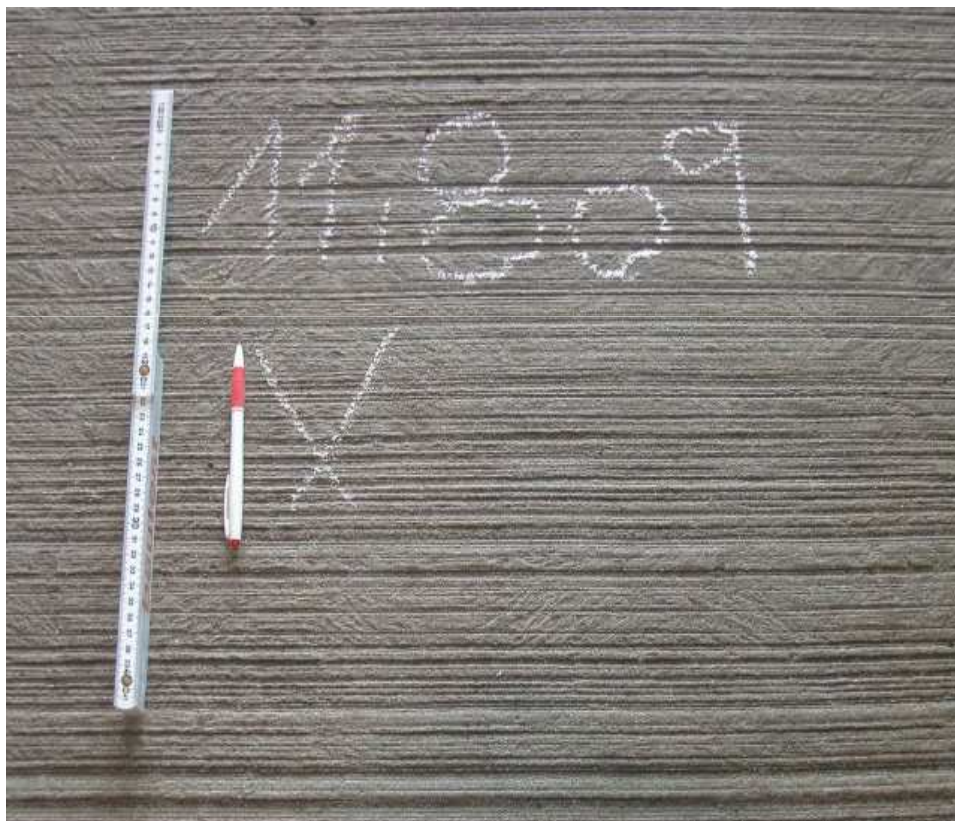
Zařízení pro
automatické
vkládání
kluzných trnů

ČSN 73 6123-1
rozměry,
vzájemná
vzdálenost,
poloha trnů



Textura povrchu

Striáž koštětem



Tažená (vlečená) juta



Textura povrchu - obnažené kamenivo (WB) $D_{\max} = 8\text{mm}$ cílem je dosáhnout trvanlivější protismykové vlastnosti



- přísné požadavky na materiály do betonu (kamenivo, beton)
- „lékárnická“ technologie, dvojí ošetření povrchu po pokládce
- požadavky na makrotexturu povrchu (ovlivňuje drenážní schopnosti a hlučnost)
- protismykové vlastnosti (noselem je kamenivo-PSV)

WB–odstraňování povrchové malty- obnažování kameniva



Revidovaná ČSN 73 6123-1:2014 Stavba vozovek-cementobetonové kryty-Část 1: Provádění a kontrola shody

Důležitá fakta pro projektování

Konference **Projektování pozemních komunikací**



5.3.6 Spáry

Dilatační spára = prostorová

mosty, tunely:

v místech přechodu na odlišnou konstrukci vozovky se v CBK zřizují minimálně dvě bezprostředně sousedící prostorové spáry

Zřízení dilatačních spár určuje dokumentace stavby.

souvislé úseky CBK:

s ohledem na navrženou podkladní vrstvu se doporučuje uvážit provedení příčných dilatačních spár i u souvislých úseků s cementobetonovým krytem delším než 500 m.

Šířku spáry stanovuje dokumentace stavby.

dilatační (prostorová) spára

smršťovací (kontrakční) spáry



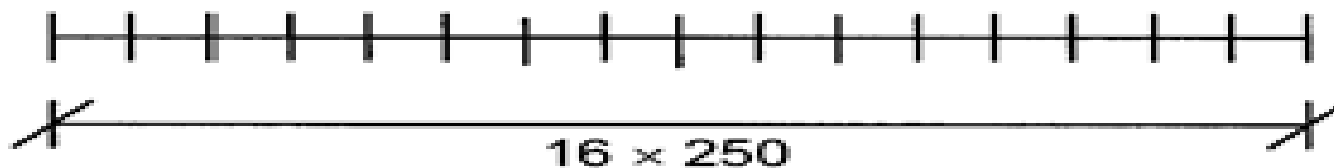
5.3.7 Kluzné trny a kotvy (kotevní tyče)

- letištní plochy - použití kotev zpravidla pouze na okrajových částech ploch
- všesměrně pojížděné plochy - použití kluzných trnů do příčných i podélných spár

Příklady možnosti rozmístění kluzných trnů v příčných spárách:

silně zatížené komunikace se zřetelem na změnu dopravního proudu při opravách a rekonstrukcích:

(rovnoměrné rozmístění trnů v příčných spárách ve všech jízdnicích pruzích včetně odstavného pruhu po 250 mm):



Kluzné trny do podélných spár – RWY 06/24 Letiště Praha

do smršťovacích spár pomocí ocelových košů



do pracovních spár vlepované
do vyvrtaných otvorů



Max. odchylky KT (d = 500mm) od polohy navržené v dokumentaci

	ČSN 73 6123-1: 2006	ČSN 73 6123-1: 2014
hloubka uložení	20 mm	30 mm u min. 75% KT, 50 mm u zbylých 25%
šířka	20 mm	25 mm u min. 75% KT, 40 mm u zbylých 25%
podélný posun	50 mm	75 mm u min. 75% KT, 120 mm u zbylých 25 %

Poloha kotev (kotevních tyčí) v podélných spárách, h = tloušťka desky

podélné smršťovací spáry	počet	hloubka od spodního líce CBK	stejná vzájemná vzdálenost, u pracovních spár max.1 m
stmelená PV	3	bod odpovídající 1/3 h	
nestmelená PV	5		
podélné pracovní spáry	5	do 1/2 h	

6.5.3 Geotextilie

geotextilie musí odpovídat
ČSN EN 13249

7.1 Úprava podkladu
geotextilie o plošné hmotnosti
cca 500 g.m^{-2} pro snížení eroze
resp. k oddělení podkladu.
Vrypy se ve stmelené podkladní
vrstvě nevytvářejí!



Příloha C Požadavky na recyklované kamenivo

C.1 Drobné recyklované kamenivo se nesmí do betonu cementobetonových krytů použít

C.2 Do betonu pro cementobetonové kryty lze použít pouze recyklát z betonu získaný z cementobetonových krytů vozovek. Použitý beton nesmí vykazovat poruchy z identifikované alkalicko-křemičité reakce

C.3 Hrubé recyklované kamenivo nahrazuje v použitých frakcích hrubého kameniva částečně kamenivo přírodní.

Pro cementobetonové kryty vozovek se recyklované kamenivo používá pouze do spodního betonu při technologii dvouvrstvové betonáže.

Recyklované kamenivo z betonu



zdravý beton



beton s lemy okolo zrn kameniva - znak ASR



Děkuji za pozornost
Ing. Jaroslava Škarková

