

PODÉLNÉ A PŘÍČNÉ PRACOVNÍ SPOJE, ŘEŠENÍ OKRAJŮ VOZOVEK

Pracovní list č. 5 rakouské Výzkumné společnosti pro pozemní komunikace a dopravu, vydání červenec 2003

Kurt Großschartner, vedoucí pracovní skupiny Asfaltové vozovky

Straße und Autobahn 2004, č. 3, příloha rakouské Výzkumné společnosti pro pozemní komunikace a dopravu

(Forschungsgemeinschaft Straße und Verkehr – FSV), str. 16

Správce pozemních komunikací ve spolkových zemích investují ročně velké sumy do sanací a oprav poškozených pracovních podélných spojů. Např. ve spolkové zemi Horní Rakousko to byly v uplynulých letech průměrné roční sumy 2 mil ATS, případně 150 000 EUR.

Tyto poruchy podélných pracovních spojů (trhliny na pracovních spojkách) jsou často první příčinou rozsáhlých poruch krytů vozovek. I relativně nedostatečně ztuhnuté okrajové zóny vozovek nebo neodborně provedené příčné pracovní spoje („napojení“) mohou být příčinou podobných závažných poruch.

Úkolová skupina „Údržba pozemních komunikací“ (součást pracovní skupiny „Asfaltové vozovky“) se proto rozhodla pro vypracování Informačního (pracovního) listu, věnovaného této problematice. Pracovní list se dělí v podstatě do tří částí:

- Předmět předpisu – Oblast užití;
- Termíny a definice;
- Návody k provedení.

Pod pojmem „okraj“ se rozumí trvale vytvořená boční plocha asfaltové vrstvy.

Podélný pracovní spoj je oblast, ve které je při pokládce finišerem v pruzích napojen na hotový pruh další pruh; označuje se tak případně i oblast, která vzniká mezi pokládanými druhy asfaltových směsí srovnatelných vlastností.

Příčný pracovní spoj („napojení“) vzniká při napojení asfaltových směsí rozdílných vlastností (např. pokud jde stáří pokládaných vrstev, návrh a složení asfaltové směsi), případně při napojení asfaltové směsi na odlišné stavební materiály (např. beton, kovy, kámen).

Pro provedení okrajů a rovněž podélných pracovních spojů se v uvedeném Pracovním listu předpokládá použití tzv. zařízení k dohutnění okrajů.

Pro provedení podélných pracovních spojů se v Pracovním listu požaduje tloušťka pruhů pokládaných finišerem, vyšší než niveleta dříve položených sousedních pruhů a popisuje se umístění podélných pracovních spojů v asfaltových vrstvách. I zde je výslovně uvedeno, že podélné pracovní spoje je nutno předpokládat **mimo** jízdní stopy vozidel, a zpravidla i **mimo** střední dělicí čáru vodorovného dopravního značení.

Závěrem je popsána pokládka „horké na horké“ a „horké na studené“. Při pokládce „horké na horké“ se speciálním uspořádáním finišerů není podélný pracovní spoj nutný. Při pokládce „horké na studené“ je nutné, aby na stěnách podélného pracovního spoje dříve položeného a již vychladlého pruhu byl předem proveden nátěr vysokoviskózním, tixotropním (hustým, pastovitým) asfaltovým pojivem (např. asfaltovou emulzí) s účinným množstvím pojiva 1,5 kg/m² až 2,0 kg/m². Nátěr se provádí bezprostředně **před** pokládkou asfaltové směsi a **po** nanesení předběžného postřiku. Samotné nanesení nátěru na stěny spáry nebo samotný postřik asfaltovou emulzí v těchto případech nepostačují.

Příčné pracovní spoje se provádějí buď s výše popsaným nátěrem, se zálivkou spár nebo za použití spárového pásku. Je nutno zdůraznit, že spáry vznikající u příčných pracovních spojů (napojení) je nutno trvale utěsnit a že je zvláště nutno pamatovat na sníženou drsnost povrchu vozovky v této oblasti. Podrobně je popsáno provedení uvedeného nátěru, zalití spár zálivkou, případně pokládka spárového pásku.