

OBJEDNATEL

Středočeský kraj**STŘEDOČESKÝ KRAJ
KRAJSKÝ ÚŘAD**




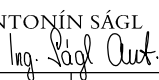
ZBOROVSKÁ 11, 150 21 PRAHA 5

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM: S-JTSK, VÝŠKOVÝ SYSTÉM : BpV

Č.změny	Text změny - odůvodnění	Datum	Podpis



Olšanská 1a
130 80 Praha 3
Česká republika
tel.: 224 22 71 68
fax: 224 23 03 16
faxmodem: 2670 943 64
E-mail: praha@sudop.cz

OBJEDNATEL	STŘEDOČESKÝ KRAJ - KRAJSKÝ ÚŘAD, ZBOROVSKÁ 11, 150 21 PRAHA 5					
STŘEDISKO	209 - MOSTŮ		VEDOUcí STŘEDISKA ING. DANA WANGLER	GENERÁLNÍ ŘEDITEL ING. TOMÁŠ SLAVÍČEK		
ODPOVĚDNÝ PROJ. STAVBY	ODPOVĚDNÝ PROJ. SO		NAVRHL, VYPRACOVAL	KONTROLOVAL		
ING. KAREL ŠTĚRBA 	ING. KAREL ŠTĚRBA 		ING. KAREL ŠTĚRBA 	ING. ANTONÍN SÁGL 		
KRAJ	STŘEDOČESKÝ	MÚ	KARLÍK, DOBŘICHOVICE		ÚČEL	PDPS
III/11515 KARLÍK, REKONSTRUKCE MOSTU EV.Č. 11515-2 SO 202 Rekonstrukce mostu ev.č. 11515-2					DATUM	10/2014
					MĚŘÍTKO	
					FORMÁTY	A4
Technická zpráva					ČÁST	PŘÍL.
					B.5	1

2.1. Technická zpráva

Obsah	Str.
2.1.1. Identifikační údaje mostu	1
2.1.2. Základní údaje o mostu	2
2.1.3. Zdůvodnění stavby mostu a jeho umístění	2
2.1.4. Technické řešení mostu	3
2.1.5. Výstavba mostu	5
2.1.6. Přehled provedených výpočtů a konstatování rozhodujících dimenzí a průřezů	6
2.1.7. Řešení přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace	6
2.1.8. Stavební stav objektu za velkých vod	6
2.1.9. Závěr	6
Příloha 1 - záznamy z porad a připomínky	
Příloha 2 – statický výpočet	
Příloha 3 – hydrotechnický výpočet	

2.1.1. Identifikační údaje mostu

- a) stavba: "III/11515 Karlík, rekonstrukce mostu ev.č. 11515-2"
objekt číslo: SO 202
- b) název mostu: Rekonstrukce mostu ev.č. 11515-2
- c) evidenční číslo mostu: 11515-2
- d) katastrální území: Karlík
obec: Karlík
kraj: Středočeský
- e) objednatel stavby: Středočeský kraj
sídlo: Krajský úřad, Zborovská 11, 150 21 Praha 5
IČO: 70891095
- f) uvažovaný správce mostu: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje,
příspěvková organizace
Zborovská 11, 150 21 Praha 5
IČO : 00066001
nadřízený orgán: Středočeský kraj
- g) projektant: SUDOP PRAHA a.s.
sídlo: Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
IČO: 25793349
DIČ: CZ25793349
hlavní inženýr projektu: ing. Karel Štěrba
zodpovědný projektant: ing. Karel Štěrba
- h) pozemní komunikace (návrhová kategorie nebo typ příčného uspořádání místní komunikace, evidenční číslo): III/11515
- i) staničení přemostňované překážky: Karlický potok, křížení se silnicí III/11515 v obci Karlík v říčním km 2,3 od Berounky
- j) úhel křížení: 47°
- k) volná výška: 1,34 m

2.1.2. Základní údaje o mostu

- a) charakteristika mostu: silniční most přes Karlický potok, o jednom poli, s horní mostovkou, trvalý, v prostorové přímé, šikmý, s normovou zatížitelností, masivní, plnostěnný, rámový
- b) délka přemostění: 6,47 – 7,64 m (šikmá)
- c) délka mostu: 17,34 m
- d) délka nosné konstrukce: 8,18 – 9,34 m (šikmá)
- e) rozpětí: 7,32 – 8,49 m (šikmé)
- f) šikmost mostu: 42°
- g) volná šířka mostu: 5,5 m
- h) šířka průchozího prostoru veřejného nebo nouzového chodníku: bez chodníku
- i) šířka mostu: 6,8 m
- j) výška mostu: 1,66 m
- k) stavební výška: 0,43 m
- l) plocha nosné konstrukce mostu: $6,8 \times (8,18 + 9,34) / 2 = 59,57 \text{ m}^2$
- m) zatížení a zatížitelnost mostu:
most je navržen na zatěžovací třídu A dle ČSN 73 6203 a splňuje normovou zatížitelnost

2.1.3. Zdůvodnění stavby mostu a jeho umístění

- a) návaznost projektové dokumentace mostního objektu na předchozí dokumentaci, účel mostu a požadavky (podklady) na jeho řešení:
Projektová dokumentace navazuje na DSP a DZS z roku 2012.
Stávající nosná kce je monolitická železobetonová. Dle ML je rok postavení cca 1920. V současné době je na mostě velmi omezená zatížitelnost – např. tlak 3,4 t. Na základě hlavní prohlídky z r. 200 byl stavební stav celého mostu klasifikován jako VI- velmi špatný. Sanace nepřichází v úvahu. Účelem mostu je převést silnici III. tř. přes Karlický potok. Jedinými požadavky jsou normová zatížitelnost, životnost 100 let a minimální údržba.
- b) charakter přemostované překážky (převáděné komunikace, drážního tělesa, vodního díla apod.) – Karlický potok
- c) územní podmínky - staveniště se nachází v intravilánu obce Karlík
- d) geotechnické podmínky:
geologické poměry - podzákladí tvoří skalní horniny – navětralé vápence R3
Hydrogeologické poměry, agresivita prostředí - Základy objektu budou v dosahu podzemní vody úzce korespondující s hladinou vody ve vodoteči. Dle chemické analýzy nevykazuje voda agresivitu dle ČSN EN 206-1, doporučujeme však s ohledem na charakter skalního podloží uvažovat se stupněm agresivity XA 1 (agr. CO₂) dle ČSN EN 206-1.

Geotechnická kategorie staveniště - Na základě provedených průzkumných prací a jejich vyhodnocení je pro rekonstruované stavební objekty stanovena **2**.

geotechnická kategorie, podzemní voda se nepříznivě uplatňuje při návrhu objektů a znesnadňuje postup jejich zakládání (geotechnické konstrukce, ve smyslu ČSN EN

1997-1 – Eurokód 7: Navrhování geotechnických konstrukcí – Část: Obecná pravidla).

Doporučení z geotechnického průzkumu:

- přejímka základové spáry geotechnikem na stavbě
- základy objektu budou trvale v dosahu podzemní vody, která nebude agresivní ve smyslu ČSN EN 206-1 doporučujeme však s ohledem na charakter skalního podloží uvažovat se stupněm agresivity XA 1 (agr. CO₂) dle ČSN EN 206-1.

2.1.4. Technické řešení mostu

a) popis nosné konstrukce –

monolitický železobetonový polorám konstantní tloušťky 30cm uprostřed s náběhy od 30 do 60cm u opěr z betonu C40/50. Vyšší třída betonu než vyšlo ve statickém výpočtu je navržena vzhledem k trvanlivosti. Římsa je rozdělena spárami na 2 dilatační celky, aby nespoleupůsobila s nosnou konstrukcí, beton C30/37 provzdušněný. Kotvení římsy je z boku mostovky na vyčnívající výztuž. Konstrukce vozovkového souvrství na mostě jako v přilehlé vozovce. Most je bez ložisek, dilat. závěrů a závěrných zídek; NK přechází rovnou do vozovky, v horní 4cm obrusné vrstvě je proříznuta spára š. 2 cm a vyplněna asfalt. modif. zálivkou. Izolace proti stékající vodě (natavitelné pásy jednovrstvé, náštřík nebo stěrka) ochrana LA tl. 3 cm, penetračně adhézní můstek. Letopočet bude provedený do středu NK vlysem do betonu.

Požadavek starostky Karlíku na jednostranné chodníky nelze respektovat, protože to představuje další rozšíření mostů o min. 1,25m (0,75m + 1,50m) a dostáváme se na soukromé pozemky. Přejdou-li v budoucnu soukromé pozemky do vlastnictví obce bude možno chodníky dostavět. Aby nebylo potřeba stavět vedle mostu lávku na samostatných základech je ve statickém výpočtu mostu uvažováno se zatížením mostu také lávkou. Konstrukce lávky pak může být např. z POROROŠTŮ osazených na ocelové konzoly zabudované do boku nebo podhledu mostu. Situování lávky je dle požadavku starostky obce vlevo při pohledu směrem na Dolní Roblín.

b) údaje o založení a spodní stavbě mostu –

Stávající opěry jsou cca po úroveň koryta potoka betonové tl. 90cm. Pode dnem potoka (ve skále) jsou prodlouženy kamenným zdívem (rovnáninou) v rýze šířky 90cm vyhloubené ve skále. Nová opěra tl. 60cm se vyarmuje až na dno rýhy. Tím, že se zabetonuje celá rýha (90cm), bude krytí výztuže 15+5=20cm natolik dostatečné, že opěra ve skále nepotřebuje izolaci. Doporučujeme vybetonovat polorám vcelku bez pracovní spáry. Mostní otvor je nízký a neprovětrávaný. Na zdegradovaném podhledu – betonu i výztuže - staré konstrukce se podepsala právě vlhkost největší měrou.

Krátká rovnoběžná křídla jsou vetknuta (zavěšena) do stěn polorámu. Přechodová kce je zesílená klínem z mezerovitého betonu; v přechodové oblasti je asfaltový beton nahrazen dlažbou ze žul. kostek vyspárovaných asfaltem kvůli snadnější údržbě a opravě. Izolace zasypaných konstrukcí je nátěrem. Odvodnění přechodového klínu (za opěrami je drenážní troubou v mezerovitém betonu

vyvedenou křídlem do svahu, spád je oboustranný 4%. Most je navržen se skluzem do potoka na konci dlouhého křídla.

- c) vybavení mostu - ocelové zábradelní svodidlo, úroveň zadržení H2
- d) statické a hydrotechnické posouzení
statické posouzení - viz příloha č.2
hydrotechnické posouzení - viz příloha č.3
- e) cizí zařízení na mostě – kabel nn ČEZ Distribuce a kabel nn Aquaconsult do vodárny jsou uloženy v chráničkách v římse mostu
- f) řešení protikorozní ochrany, ochrany konstrukcí proti agresivnímu prostředí a bludným proudům:
protikorozní ochrana - ocelové konstrukce (zábradelní svodidlo) budou opatřeny kombinovaným protikorozním systémem, sestávajícím ze žárového zinkování ponorem a epoxipolyuretanových nátěrů. Požadovaná životnost ochranného nátěru 15 roků dle ČSN EN12944-2, stupeň korozní agresivity podle ČSN EN12944-2 a Tabulky IIIb C4 + K8 (speciální).
ochrana konstrukcí proti bludným proudům - korozní průzkum prokázal přítomnost stejnosměrných bludných proudů o hustotě, která odpovídá dle ČSN 03 8375 a TP 124 zvýšené (stupeň 3) agresivitě půdního a horninového prostředí. Bude uplatňována zejména pasivní ochrana jako např. důsledné dodržování tloušťek betonových krycích vrstev výztuže, maximální omezení možnosti vzniku trhlin v betonu vhodnou volbou kameniva a nižším vodním součinitelem betonových směsí, používáním portlandských cementů, minimalizováním obsahů chloridových iontů v záměsové vodě a v přísadách zlepšujících zpracovatelnost směsi, používáním min. 300 kg cementu na 1 m³ hotového betonu. Most tvoří jeden dilatační celek postačí tedy dva měřicí body s vývody. Body budou osazeny v koncích křídel na uhlopříčce a vyvedeny do řimsy.
- g) požadované podmínky a měření sedání a průhybů (měření a monitoring) - měření není požadováno
- h) zatěžovací zkoušky - zatěžovací zkouška není potřeba

2.1.5. Výstavba mostu

- a) postup a technologie stavby mostu - navržená mostní konstrukce je železobetonová monolitická, jednoduchá s klasickou technologií provádění. Je-li pod určitým číslem více činností, mohou být vykonávány současně.
 1. - demontáž svodidel, bourání NK, opěr a křídla
 2. - výkopy
 3. - bednění, armování a betonáž polorámu a křídel
 4. - izolace stěn polorámu a křídel
 5. - izolace mostovky, odvodnění za opěrami, vybudování přechodových oblastí
 6. - bednění, armování a betonáž říms
 7. - montáž zábradelního svodidla, dlažba za opěrami
 8. - vozovkové souvrství na mostě

Z uvedeného postupu prací jsou zřejmé i použité technologie výstavby.

Po vybetonování žlb desky NK se tato nebude kropit vodou, ale přikryje se nasávkovou geotextilií (např. ISOCHRAN) tl.10mm a na ní se natáhne igelit. Beton kropit vodou nejdříve za týden po vybetonování.

- b) specifické požadavky pro předpokládanou technologii stavby (přístupy, přívody elektrické energie, skladovací plochy, montážní a pomocné konstrukce apod.)

-

přístupy k objektu jsou po obou stranách mostu po silnici III/11515

přívody - elektrické energie z rozvodny mezi mosty (správce ČEZ)

- vody z hydrantů mezi mosty (správce Aquaconsult v Černošicích)

skladovací a montážní plochy - jsou na ploše ZS, které uvažujeme před, za a mezi mosty na komunikaci III/11515. Další plochu pro ZS nabízí pí starostka Karlíku cca 100m od mostu na jejich pozemku.

- c) související (dotčené) objekty stavby

SO 101 Úprava silnice III/11515

SO 102 Definitivní dopravní značení

SO 103 Dopravní opatření

SO 201 Rekonstrukce mostu ev.č. 11515-1

SO 402 Přeložka kabelu nn Aquaconsult

Se stavbou bezprostředně souvisí „Přeložka kabelu nn ČEZ Distribuce“. Stávající kabel vede v chráničce pod mostem a je ho třeba provizorně přeložit mimo most. Měli jsme ho v objektové skladbě, ale na základě vyjádření ČEZu jsme ho museli ze stavby vyhodit. Provizorní i definitivní přeložku kabelu (projekt i realizaci) si bude zajišťovat ČEZ sám na žádost investora. Stavba mostu i přeložky kabelu musí být zkoordinovány.

- d) vztah k území (inženýrské sítě, ochranná pásma, omezení provozu apod.)

inženýrské sítě – pod mostem vedou v ocelových chráničkách dva kabely nn správce ČEZ Distribuce a Aquaconsult

ochranná pásma - výstavba mostu probíhá v ochranném pásmu vodního toku potoka Karlík; most se nachází v CHKO Český Kras

omezení provozu - po dobu výstavby mostu bude silnice III/11515 v daném místě uzavřena; v SO 103 Dopravní opatření je vyprojektována objížďka

2.1.6. Přehled provedených výpočtů a konstatování rozhodujících dimenzí a průřezů

- a) vytyčovací údaje - souřadný systém JTSC, výškový systém Bpv; je vytyčena osa nosné konstrukce a obě úložné přímky (viz výkr.č. 4 Nový stav – vytyčení, tvary). **Úložná přímka je v ose opěry (stěny polorámu). Stěna opěry musí být ve stávající skalní rýze symetrická. Tomu je potřeba stěnu přizpůsobit.**

- b) prostorové uspořádání a geometrie mostu - most je přímý, šikmý v podélném jednostranném spádu 0,5% a příčném jednostranném spádu 2,5%
délkové uspořádání - délka mostu je 17,41m, délka nosné konstrukce 8,18-9,34m, rozpětí 7,32-7,64m, kolmá světlost mostního otvoru = délka přemostění je 4,95m

šířkové uspořádání - šířka mostu je 6,8m, volná šířka = šířka mezi zábradelními svodidly je 5,5m, vozovka na mostě 2 x 2,75m,
výškové uspořádání - výška mostu je 1,66m, stavební výška 0,43m, konstrukční výška 0,3m, volná výška 1,03m

c) statický výpočet základů, spodní stavby, nosné konstrukce
- viz příloha č.2

d) hydrotechnické výpočty
- viz příloha č. 3

2.1.7. Řešení přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

- vzhledem k charakteru (rekonstrukce vozovky) a rozsahu (cca 20m) úpravy komunikace (objektu SO 101) nejsou vytvořeny žádné dodatečné překážky v pohybu a orientaci osob s omezenou schopností pohybu a orientace a taky stávající stav je v tomhle požadavku vyhovující.

2.1.8. Stavební stav objektu za velkých vod

Návrhový průtok v daném místě na Karlickém potoce je $Q_{100} = 21,4 \text{ m}^3\text{s}^{-1}$ byl stanoven dle údajů poskytnutých ČHMÚ. Kapacita Karlického potoka odpovídá průtoku $3,9 \text{ m}^3/\text{s}$ což odpovídá přibližně hodnotě Q_1 . Tento průtok bezpečně provede i stávající/navrhovaný most (11515-2) přes komunikaci. Není nutno provádět žádná opatření. Most funguje i za povodně při plném provozu.

Při dalším navýšení průtoku dochází v cca 100m úseku nad profilem mostu k přelivu hrázky a rozlivu potoka do inundace odkud je voda odváděna inundačním mostem (11515-1) s dostatečnou kapacitou- více jak Q_{100} . (inundační most byl rovněž posuzován hydrotechnickým výpočtem).

Závěr

Poznámky k jednotlivým technologiím uvedené v této zprávě nenahrazují technologický předpis. Závazný technologický předpis vypracuje a předloží před zahájením prací zhotovitel těchto prací.

V případě, že budou při provádění odhaleny skutečnosti odchylné od podkladů a předpokladů tohoto projektu, popřípadě skutečnosti omezující jeho realizaci, je nutno okamžitě uvědomit autora tohoto projektu, TD investora a GP. Úpravy projektu pak provede autor po dohodě a schválení zástupci TDI a GP.

Při realizaci stavby je nutno dodržet rezortní předpisy MD pro PK:

Technické kvalitativní podmínky staveb PK

Vzorové listy staveb PK

Další technické předpisy MD,

kteří řeší obecné technické požadavky na výstavbu a výrobky.

V Praze dne 18. října 2011

Ing. Karel Štěrbá
SUDOP PRAHA a.s.
Olšanská 1a
130 80 Praha 3
tel: 267 094 128
e-mail: karel.sterba@sudop.cz

Příloha 1 - záznamy z porad a připomínky

25.5.2011 - vstupní porada

7.9.2011 - porada v průběhu prací

22.9.2011 - závěrečná porada

VÁŠ DOPIS ZNAČKY:

ZE DNE:

NAŠE ZNAČKA:

209/95/11

VYŘIZUJE:

Ing. Petr Zíka

TEL.:

+420 267 094 130, 605 229 059

FAX:

+420 267 094 212

E-MAIL:

petr.zika@sudop.cz

IDDS:

nd9sqfy

MÍSTO / DATUM:

Praha / 27.května 2011

Dle rozdělovníku



Věc : Rámcová smlouva na poskytování komplexních projektových a inženýrských služeb
v oblasti dopravních staveb Středočeského kraje

**Rekonstrukce mostních objektů ev.č. 22918-4, 11515-2, 331-013, 603-010, 610-034
DÚR, DSP, DZS**

Vážený,

v příloze Vám zasíláme záznam ze vstupního jednání výše uvedené akce konaného dne 25.5.2011.

S přátelským pozdravem


 **SUDOP PRAHA a.s.**
130 80 Praha 3, Olšanská 1a
209 - Středisko mostů
Ing. Dana Jáňová
vedoucí střediska mostů
SUDOP PRAHA a.s.Rozdělovník:

- 1) Krajský úřad Středočeského kraje – Odbor dopravy, Zborovská 11,
150 21 Praha 5 – Smíchov; **Ing. Jan Novotný**, e-mail: novotnyja@kr-s.cz
- 2) Krajský úřad Středočeského kraje – Odbor dopravy, Zborovská 11,
150 21 Praha 5 – Smíchov; **Ing. Miloš Vacek**, e-mail: vacekm@kr-s.cz
- 3) Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje – oblast Kladno, Zborovská 11,
150 21 Praha 5 – Smíchov; **pí Ivana Jurčíková**, e-mail: ivana.jurcikova@ksus.cz
- 4) Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje – oblast Kladno, Zborovská 11,
150 21 Praha 5 – Smíchov; **pí Ivana Jurčíková**, e-mail: ivana.jurcikova@ksus.cz
- 5) Správa a údržba silnic Mnichovo Hradiště, Jiráskova 439, 295 80 Mnichovo Hradiště;
p. Jan Mareš, e-mail: jan.mares@ksus.cz
- 6) Správa a údržba silnic Kutná Hora, Cihlářská 445, 284 01 Kutná Hora;
p. Petr Holan, e-mail: petr.holan@ksus.cz ; **Ing. Jiří Čapek**, e-mail: jiri.capek@ksus.cz
- 7) SUDOP PRAHA a.s., Ing. Petr Zíka, Ing. Antonín SágI, Ing. Karel Štěřba, Ing. Adriana
Kl'ocová, Ing. Tomáš Martinek, Ing. Marta Součková, Ing. Pavel Hladík, Jiří Fulín



Záznam

ze vstupního jednání výše uvedené akce konaného dne **25.5.2011** v zasedací místnosti
firmy SUDOP Praha a.s, Olšanská 1a, 130 80 Praha 3

Na vstupním jednání před zahájením prací na dokumentaci obsahující rekonstrukci 5 mostních objektů, projektovaných na základě rámcové smlouvy na poskytování komplexních projektových a inženýrských služeb v oblasti dopravních staveb Středočeského kraje, bylo přítomnými (viz prezenční listina, která je nedílnou součástí tohoto záznamu) domluveno následující:

1. Byli představeni zpracovatelé dokumentace jednotlivých akcí ve smyslu příslušných prováděcích smluv:

- | | |
|--|---------------------|
| • III/22918 Janov, rekonstrukce mostu ev.č. 22918-4 | HIP - Ing. SágI |
| • III/11515 Karlík, rekonstrukce mostu ev.č. 11515-2 | HIP - Ing. Štěřba |
| • II/331 Nymburk – Drahelice, rekonstrukce mostu ev.č. 331-013 | HIP - Ing. Zíka |
| • II/603 Želivec, rekonstrukce mostu ev.č. 603-010, | HIP - Ing. Kl'ocová |
| • II/610 Svijany, rekonstrukce mostu ev.č. 610-034 | HIP - Ing. Martinek |

2. Obecně:

- S ohledem na některé dílčí nejasnosti v textu prováděcích smluv týkající se jednotlivých akcí, došlo v rámci jednání k upřesnění požadovaného rozsahu díla a to jak z hlediska předmětu, tak i obsahu zakázky.
- Požadované podklady včetně kontaktních osob budou poskytnuty obratem a to nejpozději do 3.6.2011, pokud není v textu uvedeno jinak. Jedná se zejména o smluvně vázané koordinační vazby, související výstavbu, požadavky na dodržení omezení při návrhu technických řešení atp.
- V případě, že součástí akce je rekonstrukce přilehlých úseků vozovek rozsahem větším než pouhá předpolí mostních objektů (tzn. cca +/- 50 m za konci říms) bude podkladem pro návrh jejich obnovy diagnostický průzkum, který je součástí dokumentace.
- Návrh rekonstrukce vozovek bude minimalizovat nároky obcí na vyvolané investice. Projektant bude vycházet ze současného stavu odvodnění komunikací a vedení sítí, veškeré požadavky nad rámec zakázky budou projednány za účasti pověřených zástupců investora a dotčených obcí.
- V případě, že součástí předmětu díla je požadavek na provedení „sanačních prací“ na dalším mostním objektu, který je součástí přilehlého rekonstruovaného úseku vozovky, je předmětem plnění zakázky provedení mimořádné hlavní prohlídky s doporučením na technické řešení opravy těchto mostů.

3. II/331 Nymburk – Drahelice, rekonstrukce mostu ev.č. 331-013

- Stávající most 331-013 je tvořen z části segmentovou cihlovou klenbou a prostě uloženou železobetonovou deskou, obě o světlosti 2,2 m. Stavební stav nosné konstrukce je hodnocen stupněm VI. – velmi špatný s normovou zatížitelností pouhých 9 t. Po stávajícím mostě a v jeho těsné blízkosti vede značné množství dosud neznámých inženýrských sítí.
- S ohledem na stavební stav a zatížitelnost mostu bude navržen nový objekt. Jeho výstavba proběhne za úplné uzavírky s objízdou trasou po místních komunikacích.
- Technické řešení bude projednáno na dalších výrobních výborech.
- Součástí realizace akce bude i rekonstrukce vozovky v km 33,00-41,0, na kterou je zhotovena firmou Projekt Bau cz s.r.o projektová dokumentace. Na základě této dokumentace bylo 15.9.2008 vydáno stavební povolení č.j. 110/58225/08, které již pozbylo platnosti. Investor předá příslušné koordinační podklady a kontakty na zhotovitele výše uvedené PD.

- Předmětem zpracování dokumentace na rekonstrukci mostu ev.č. 331-013 není aktualizace dokladové části související výstavby ani získání nového stavebního povolení na opravu vozovky. Součástí zakázky je pouze návrh sanačních prací na most ev.č. 331-012 ve smyslu bodu č.2.

4. *III/22918 Janov, rekonstrukce mostu ev.č. 22918-4 – zaznamenal Ing. Antonín SágI*

- Silniční most přemostňuje železniční trať č.12 Praha - Chomutov, km trati cca 73,742.
- Jedná se o stávající silniční most přes trať ČD za Kounovem z roku 1900. Nosná konstrukce z roku 1940 sestává ze 7 ocelových plnostěnných nýtovaných nosníků výšky 0,95 m, rozpětí 12,20 m. Nosníky jsou překryty plechy Zorés č.21, na kterých je zřízena živičná vozovka tl. cca 0,26 m. Volná šířka mezi zábradlím a parapetními zdmi vystupujícími nad vozovku (na křídlech) je 5,80 m. Spodní stavbu tvoří kamenné opěry a rovnoběžná křídla z pískovcových kvádrů. Stavební stav – spodní stavba V., nosná konstrukce VI.
- S ohledem na stavební stav a bude navržen nový objekt. Jeho výstavba proběhne za úplné uzavírky s objízdou trasou po místních komunikacích.
- Bylo dohodnuto, že objednatel dohledá záznamy z hlavních prohlídek, případně statický přepočít stávající nosné konstrukce, ze kterého byla stanovena zatížitelnost.
- Dále určí požadavky na novou konstrukci mostu, zejména na šířkové uspořádání (kategorii silnice a rychlostní limity), na které se má nový most navrhnout. Rovněž bude nutno upřesnit rozsah úprav silnice před a za novým mostem.

5. *III/11515 Karlík, rekonstrukce mostu ev.č. 11515-2 – zaznamenal Ing. Karel Štěřba*

- Na základě upřesnění zástupce investora je předmětem zakázky rekonstrukce mostů ev.č. 11515-1 a 11515-2. Současně do této akce patří i cca 1,6km silnice (od mostu ev.č. 11515-2 směr Dobřichovice včetně průtahu obcí Karlík až na křiž. se silnicí II/115). Stavebně se jedná pouze o úpravu povrchu komunikace (odfrézování a nový povrch). Šířkové uspořádání zůstane zachováno, právě tak směrové a výškové poměry na stávající silnici.
- Rozpor v názvu akce objasní investor do týdne, protože v příloze č.1 prováděcí smlouvy je název „ III/11515 Karlík, rekonstrukce silnice a mostů ev.č. 11515-1,2“, ale v prováděcí smlouvě je název „ III/11515 Karlík, rekonstrukce mostu ev.č. 11515-2“
- Most ev.č. 11515-1 v km 1,573 přes potok (náhon) má spodní stavbu z kamenného zdiva, nosnou kci tvoří železobetonové prefabrikáty BJ-69, délka přemostění je 6,20m. Nová nosná kce na starou spodní stavbu byla realizována pravděpodobně v r. 1970. Prefabrikáty jsou uloženy asi na lepenku. V podhledu nosníků je obnažena téměř veškerá výztuž těmínků a v některých místech i výztuž nosná. Navrhujeme novou nosnou kci – žlb desku – na sanovanou spodní stavbu. Stávající kamenné zdivo je v relativně dobrém a sanovatelném stavu.
- Most ev.č. 11515-2 v km 1,513 přes Studený (Karlický) potok má betonovou spodní stavbu, nosná kce je prostě uložená monolitická žlb deska, délka přemostění 4,0m. Rok výstavby asi 1920. Velká šikmost mostu 33,50. Most je celkově ve špatném stavu. Navrhujeme ho zbourat a postavit nový.
- Stavební stav obou mostů je VI.
- Oba mosty jsou na silnici III. třídy v obci Karlík. Uzavírka silnice je možná.
- Požadované podklady:
 - Most ev.č. 11515-1: ML, HMP, archivní dokumentaci (pokud existuje)
 - Most ev.č. 11515-2: HMP, archivní dokumentaci (pokud existuje)

6. *II/603 Želivec, rekonstrukce mostu ev.č. 603-010 – zaznamenala Ing. Adriana Kl'ocová*

- Rozsah přestavby mostu 603-010 je zcela jasný z prováděcí smlouvy.

- Stávající nosná konstrukce je segmentová klenba rozšířená na vtoku ŽB deskou a u vtoku rozšířená betonovou rourou průměru 0,80 m s pokračováním dvěma rourami o průměru 0,60 m. Součástí PD bude odstranění stávajícího mostu, stavba nového (na základě hydrotechnického výpočtu posoudit možnost stavbu řešit jako trubní propustek), s možností umístění chodníku, dopravní opatření.
- Rozsah přestavby silnice v km 9,536 – 12,900 v celkové délce 3,36 km nebyl z prováděcí smlouvy jasný. Zpracování bude dle podmínek ROP NUTS 2. Na jednání se dohodlo, že se provede diagnostika vozovky a na základě těchto poznatků se určí rozsah prací.
- Co se týče sanace mostu 603-011 z jednání vyplynulo, že se provede prohlídka mostu a z prohlídky se navrhnou doporučení.
- Do dokumentace má být zapracována bezpečnostní studie zpracovaná f. DIPRO (06/2007) a tuto studii poskytne SÚS Kutná Hora projektantovi.
- Jelikož silnice II/603 je objízdnou trasou dálnice D1 na jednání se dohodlo, že silnice i most během rekonstrukce může být uzavřena a budou použity objízdné trasy (přes Křížkový Újezdec a Kostelec u Křížků), tento návrh se musí projednat s dotčenými obcemi. Pokud obce s touto variantou nebudou souhlasit, pak přestavba bude provedena po půlkách.

7. II/610 Svijany, rekonstrukce mostu ev.č. 610-034 – zaznamenal Ing. Tomáš Martinek

- Stávající most 610-034 sestává ze sedmi kamenných kleneb za sebou. Líc zdiva je opatřen torkretem, technický stav mostu je dle revizní zprávy z r. 2010 hodnocen stupněm VI. – velmi špatný. Bude provedena diagnostický průzkum mostu a na jeho základě určena zatížitelnost. Pokud bude vyhovující, bude provedeno odstranění torkretu a sanace zdiva – hloubkové vyspárování, injektáž a přichycení odtržených lícových zdí a výměna mostního svršku. Stávající římsy se svodidly budou odbourány a na klenbách bude provedena nová železobetonová nasazená deska s izolací a vozovkou tl. 85 mm a bočními římsami osazenými zábradelními svodidly. Revizní chodník není správcem požadován. Vzdálenost mezi lícem svodidel bude dodržena nejméně stávající (cca 8,30 m). Šířka mostu nebude zvětšována pro šířkové uspořádání S 9,50.
- Po stávajícím mostě nevedou žádné inženýrské sítě a ani v nových římsách se nepředpokládá umístění chrániček.
- V případě nevyhovující zatížitelnosti mostu bude navržena nová nosná konstrukce.
- Technické řešení bude projednáno na dalších výrobních výborech
- Rozsah obnovy krytu vozovky silnice v km 57,248 – 59,668 v celkové délce 2,42 km uvedený v prováděcí smlouvě byl upřesněn – bude navržen mimo most přes Jizeru ev.č. 610-035 a sousední most ev.č. 610-033, kde byl kryt obnoven v předchozích letech. Bude provedena diagnostika vozovky a na základě vyhodnocení se určí nutná tloušťka obnovy vozovky.
- Předpokládá se provádění rekonstrukce mostu za vyloučení provozu přilehlého úseku silnice II/610 s objízdnou trasou vedenou obcemi Loukov a Svijany.

Případné připomínky prosím zašlete nejpozději do 3.6.2011 na adresu firmy Sudop Praha a.s., jinak bude záznam považován za schválený.

Zaznamenal:



Ing. Petr Zíka

Sudop Praha a.s, Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
tel: 267 094 130; fax: 267 094 212; mobil: 605 229 059
E.mail: petr.zika@sudop.cz

PREZENČNÍ LISTINA

Ze vstupního výrobního výboru výše uvedené akce konaného dne **25.5.2011**
v zasedací místnosti č.103 firmy SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3

Jméno	Firma	E.mail	Tel.	Podpis
NOVOTNÝ	KÚSK	novotnyja@kuz.cz	257 280 504	Wk
VACEK	KÚSK	vacekm@kuz.cz	257 280 181	Vacek
HOLAN	KÚSK	holan@kuz.cz	724 406 242	Šlu
MAREŠ	KÚSK	marem@kuz.cz	736 623 706	L. Mareš
ŠURČÍKOVÁ	KÚSK	ivska.jurcikova@kuz.cz	724 03 06 90	Šurčíková
FLJOCH	SUDOP PRAMA a.s.	adriana.fljoch@sudop.cz	267 094 144	Fljoch
MARTINEC	SUDOP PRAMA a.s.	MARTINEC@sudop.cz	267 094 120	Martinec
SAJGL	— " —	antonin.sajgl@sudop.cz	267 034 122	Sajgl Ant.
ŠTĚRBA	— " —	karel.sterba@sudop.cz	267 094 128	Štěrb
FULÍN	— " —	jiri.fulin@sudop.cz	267 094 107	Fulín
HOŠEK	SUDOP PRAMA a.s.	pavel.hosk@sudop.cz	267 094 132	Hošek
SOUCROVÁ	— " —	marketa.souckova@sudop.cz	267 094 563	Soucková
ČAPEK	KÚSK	jiri.capek@kuz.cz	728 290 934	Čapek
ŽÍKA	SUDOP PRAMA a.s.	petr.zika@sudop.cz	605 229 059	Žíka

ZÁZNAM

ze vstupního jednání na akci „*III/11515 Karlík, rekonstrukce mostu ev.č. 11515-2*“ (DSP), které se konalo 7.9.2011 v budově MěÚ Černošice, odbor dopravy, Podskalská 1290/19, Praha 2.

Přítomni : dle prezenční listiny

Projektant seznámil přítomné s rozsahem prací navrhovaných v projektu. Účelem jednání bylo vyjasnění územních kompetencí vzhledem k tomu, že stavba leží na katastrálním území dvou okresů, vyjasnění požadavků jednotlivých organizací a řešení autobusové dopravy po dobu stavby.

Předmětem stavby je rekonstrukce dvou mostů na severním okraji obce Karlík a rekonstrukce povrchu vozovky v úseku od těchto mostů ke křižovatce s ulicí pražská v Dobřichovicích (celkem cca 1,6km).

Přítomní se domluvili na následujícím:

Na základě rozhodnutí Odboru dopravy KÚ Středočeského kraje bude příslušným úřadem vydávajícím stavební povolení Odbor dopravy MěÚ Černošice.

Přestože oba mosty i část komunikace leží v katastru obce Mořinka, bude hranice okresů svislým dopravním značením zachována ve stávající poloze, tj. u mostu 11515-2 (most vzdálenější od obce Karlík). Začátek obce Karlík bude dopravním značením mírně přesunut k tomuto místu. Oba mosty a celá délka upravované komunikace budou tedy spadat do správy KSÚS StČ kraje, správa Kladno.

Provozovatelem autobusové dopravy (ROPID) byla z technických důvodů vyloučena možnost objízdny trasy přes Lety, Dolní Roblín a Karlické údolí a stejně tak možnost zřízení dočasné točky pro autobusy v lomu poblíž mostu 11515-1 (blíže ke Karlíku). Jako jediná možnost pro příjezd autobusové dopravy do obce se jeví využití dosavadní polní cesty v ulici „Viničná alej“ po její částečné úpravě. Zástupce ROPID ve spolupráci s DI Policie ČR a projektantem prověří na místě technické možnosti využití této komunikace. V případě, že by ji bylo možno využít, bude součástí projektu návrh úprav této komunikace a postup výstavby bude přizpůsoben tak, aby obsluha obce autobusovou dopravou nebyla pokud možno přerušena. V případě, že komunikaci nebude možno využít, bude autobusová doprava řešena na dalších jednáních.

Vzhledem k zadání stavby a nutnosti udržet se ve stávajících pozemcích nelze vyhovět žádosti obce o zřízení chodníků v rámci této stavby. Aby nebylo potřeba v budoucnu stavět vedle mostu lávku na samostatných základech, je ve statickém výpočtu mostu uvažováno se zatížením mostu také lávkou. Konstrukce lávky pak může být např. z POROROŠTŮ osazených na ocelové konzoly zabudované do boku nebo podhledu mostu. Situování lávky je dle požadavku starostky obce vlevo při pohledu směrem na Dolní Roblín. Toto se týká obou mostů. V úseku mezi obcí Karlík a Dobřichovicemi bude zřízena štěrkopísková krajnice až k hranici pozemku (min.šířka 0,75m), která bude umožňovat alespoň bezpečnější pohyb chodců po komunikaci. Stejně tak bude krajnice upravena v horní části komunikace navazující na mosty.

Obec Karlík požaduje zřízení přechodů pro pěší v místě křižovatky u autobusové zastávky a poblíž odbočky k lomu (u mostu 11515-1). Projektant prověří možnosti umístění přechodů v těchto místech z hlediska bezpečnosti, především rozhledových poměrů.

Na základě provedené pasportizace stávajícího svislého i vodorovného dopravního značení seznámil projektant přítomné s jeho současným stavem. Zástupci KSÚS Středočeského kraje oznámí své požadavky na rozsah jeho obnovy na dalším jednání dne 22.9.2011. Návrh úprav stávajícího svislého dopravního značení po rekonstrukci obou mostů i

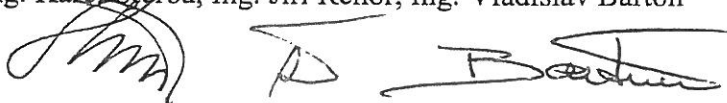
povrchu vozovky v řešeném úseku poté projektant prokonzultoval se zástupcem DI policie ČR.

Výrobní porada na dotčenou akci byla svolána pozvánkou na čtvrtek 22.9.2011 od 13:00 do budovy SUDOP PRAHA a.s., Praha 3, Olšanská 1a.

Originál prezenční listiny je uložen u projektanta.

V Praze dne 7.9.2011

Zapsali: Ing. Karel Štěrbá, Ing. Jiří Řehoř, Ing. Vladislav Bartoň





Místo jednání : MěÚ Černošice, odbor dopravy, Podskalská 1290/19, Praha 2
Datum : 7.9.2011

[illegible]

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	„III/11515 Karlík, rekonstrukce mostu ev.č.11515-2“ (DSP) SO 101, SO 103, SO 102, SO 201, SO 202
DATUM	22. září 2011
MÍSTO	SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
ÚČASTNÍCI	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL(A)	Ing. Karel Štěrba

Na této poradě byly probírány tyto objekty a bylo dohodnuto následovně:

SO 101 Úprava silnice III/11515

- Ing. Řehoř seznámil přítomné s návrhem úpravy silniční komunikace. Úprava začíná před mostem č. 11515-2 (ve měru od Mořinky ke Karlíku) a za mostem č. 11515-1 pokračuje průtahem obcí Karlík do Dobřichovic, kde končí křižovatkou s ulicí Pražskou. Předmětem úpravy je výměna krytu vozovky ve stávající šířce, přičemž stávající směrové, sklonové i šířkové poměry zůstanou zachovány i za cenu toho, že není možno dodržet návrhové parametry dle ČSN. Pouze v místech extrémního zvlnění vozovky bude provedeno vyrovnaní povrchu.
- Návrh úprav vychází z průzkumu a posouzení vozovky provedeného firmou RODOS a z výsledných doporučení. Budou odstraněny asfaltové vrstvy krytu v tl.70 mm, tj. místy až na podkladní štěr. Dále bude provedena oprava lokálních poruch na odfrézovaném povrchu frézováním a znovu vyplněním asfaltovou směsí, popř.lokální sanace podkladní vrstvy. Na takto upravený povrch budou položeny dvě živичné vrstvy ACL 16 tl.50mm a ACO 11 tl.40mm. Navržená úprava zajistí životnost vozovky 20 let při dopravní zátěži 50 TNV/24 hod. Úpravou dojde ke zvýšení nivelety o 20mm. Návrh je technicky proveditelný, protože stávající obrubníky mají výškovou rezervu. Dojde pouze k výškové úpravě povrchových znaků (poklopů šachet, vpustí, vodovodních šoupat apod.)
- Skladba stávající vozovky není v celé trase jednotná, vzhledem ke vzdálenosti průzkumných sond nelze určit přesné rozhraní úseků, kde se liší tloušťka živичných vrstev. Ze sond lze odhadnout, že v obci Karlík bude vozovka zfrézována až na podkladní štěr, mezi Karlíkem a Dobřichovicemi se dostaneme na štěr pouze v kratším úseku.
- V okolí obou mostů (km 0,0 – 0,130) projektant navrhuje kompletní výměnu vozovky vzhledem k nutnosti upravit příčný sklon v koordinaci s úpravou mostů. V úseku mezi mosty je nutné příčný sklon upravit pouze v levém jízdním pruhu – v detailním návrhu projektant posoudí, zda je výhodnější dorovnat příčný sklon pouze v podkladových vrstvách, nebo provést kompletní výměnu vozovky i v tomto úseku (cca 50m). V oblouku za mostem směrem ke Karlíku bude upraven příčný sklon vozovky ze stávajících 10% na cca 4,5%.
- V křižovatce u autobusové zastávky projektant navrhl výškově upravit povrch komunikace tak, aby byl vyspádován do stávající vpusti. Bylo dohodnuto, že projektant v součinnosti se zástupci obce prověří, zda stávající vpust je funkční a je zajištěn odtok z ní. V takovém případě bude navržena výše popsaná výšková úprava a zároveň projektant prověří, zda je technicky možné umístit příčný přejižděný žlab do ulice Příčné a zaústit jej do této vpusti. Zástupce investora prověří, zda zřízení žlabu je v souladu se zadáním stavby. V případě, že odtok ze vpusti není zaručen, od popsaných úprav se upustí a zůstanou zachovány stávající odtokové poměry. Jiný způsob odvodnění komunikace vzhledem k neexistenci dešťové kanalizace není možný.
- U autobusové zastávky bude provedena výměna krytu vozovky ve stávající šířce, jiné úpravy zastávky nejsou předmětem této stavby.
- V křižovatkách bude úprava vozovky provedena vždy k hranici křižovatky, popř.k hranici parcely dle mapy KN. Stávající vjezdy budou upraveny v nutném rozsahu.



- V úsecích bez obrubníků bude zřízena krajnice ze štěrkodrti. Z důvodu nedostatečné šířky zpevnění v celém upravovaném úseku lze předpokládat častější sjetí vozidla na krajnici, proto bude krajnice navržena v zesílené tloušťce 15cm.
- Podélné odvodňovací žlábků s mřížkou v Dobřichovicích umístěné před několika vjezdy budou výškově upraveny. Projektant prověří možnost zřízení podobného žlábků i podél obrubníku na začátku Dobřichovic směrem od Karlíku, kde podélný sklon obrubníku nezajišťuje odvodnění.
- Obec Karlík požaduje směrové i výškové vyrovnání části chodníku mezi kostelem a obecním úřadem, kde jsou ve stávajícím chodníku směrové i výškové nerovnosti. Jedná se o předláždění chodníku a úpravu obrubníku v délce cca 40-50m. Zástupce investora prověří, zda lze tuto úpravu provést v rámci této stavby v souladu s jejím zadáním.
- Přechody pro chodce podle požadavku obce nelze zřídit z důvodu nedostatečných rozhledových poměrů. Toto bylo konstatováno i zástupcem Dopravního inspektorátu Policie ČR při místním šetření.

SO 103 Dopravní opatření

- Projektant předložil rámcový návrh dopravních opatření během výstavby. Po dobu prací na obou mostech, tj. cca 2-3 měsíce, nebude vjezd do Karlíku pro automobilovou dopravu ve směru z Dobřichovic omezen. Točka autobusů bude dočasně přemístěna do lomu poblíž mostu č. 11515-1 – technická proveditelnost tohoto řešení byla ověřena průjezdem autobusu za účasti provozovatele autobusové linky i zástupce DI PČR. Bude nutná pouze drobná povrchová úprava oblouku ve vjezdu v rámci dopravních opatření. Projektant prověří, zda s dočasným provozem točky souhlasí CHKO. V případě, že by nebylo točku možno využívat, bylo by nutno zřídit náhradní autobusovou dopravu minibusy. Náklady na provoz NAD odhadl provozovatel (firma ROPID) na cca 50.000 Kč na týden, tj. cca 500.000 Kč na celou dobu uzavírky.
- Provizorní lávky po dobu prací na mostech nebudou zřizovány, protože by bylo nutno umístit je na cizí pozemky a vykácet část zeleně. Průchod pro pěší je možný z Karlíku podél lomu a chatové osady na stávající komunikaci.
- Dobu úpravy vlastní komunikace lze odhadnout na cca 2 týdny. Vzhledem k nedostatečné šířce komunikace (4,5-5,5 m) nelze úpravy provádět po polovinách. Návrh proto předpokládá, že nejprve bude celý úsek zfrézován a dodavateli bude předepsáno rozfázovat pokládku nového povrchu tak, aby uzavírky jednotlivých ulic v Dobřichovicích i v Karlíku byly co nejkratší.

Zapsal: Ing. Řehoř

SO 102 Definitivní dopravní značení

Vodorovné dopravní značení

Vzhledem k pokládce nových obrušných vrstev bude v celé délce rekonstruovaného úseku silnice III/11515 provedeno také nové vodorovné dopravní značení – vodící čáry. Obnoven bude též stávající přechod pro chodce. Vodorovné dopravní značení bude provedeno pouze v jedné fázi, přímo na čerstvém živém krytu (bez čekání na stabilizaci vlastností povrchu vozovky či uplynutí zimního období), a to v definitivním uspořádání a v definitivním provedení vhodnými dlouhoživotnými materiály pro pokládku na čerstvý živý kryt (materiály budou upřesněny v realizační dokumentaci). Na žádost zást. KSÚS Středočeského kraje bude veškeré nové vodorovné dopravní značení provedeno z plastu strukturovaného nehluchého.



Svislé dopravní značení

Součástí rekonstrukce řešeného úseku silnice III/11515 je také rekonstrukce svislého dopravního značení. Na základě pasportizace stávajících svislých dopravních značek je navržen následující rozsah úprav:

- Větší část stávajících svislých dopravních značek byla osazena v posledních letech a má proto potřebnou kvalitu a provedení.
- Poničené a starší svislé dopravní značky a sloupky (v nevyhovující kvalitě a provedení) budou nahrazeny novými.
- Budou osazeny chybějící svislé dopravní značky.
- V celém řešeném úseku bude provedena revize nejen umístění stávajících svislých dopravních značek, ale i vyznačení jednotlivých dopravních situací, což si vyžádá i dílčí přeznačení některých z nich.
- Návrh dopravního značení míst napojení místních a účelových komunikací a sjezdů na silnici III/11515 bude řešen komplexně, přičemž několik svislých dopravních značek, které významově patří uvedeným napojovaným komunikacím a je potřeba je osadit (či vyměnit) na pozemcích obce (či jiného vlastníka/správce), budou v dokumentaci v situacích dopravního značení graficky odlišeny a popsány jako značky, které nejsou součástí této akce.

Štíty standardních svislých dopravních značek budou celolisované z ocelových pozinkovaných plechů s dvojitým ohybem po celém obvodu včetně rohů.

Činná plocha těchto svislých dopravních značek bude provedena s retroreflexní fólií minimálně třídy R¹.

Sloupky všech standardních svislých dopravních značek budou provedeny z ocelových žárově zinkovaných trubek průměru 60 mm s tloušťkou stěny nejvýše 3 mm a budou osazeny do patek.

Zapsal: Ing. Bartoň

SO 201 Rekonstrukce mostu ev.č. 11515-1

SO 202 Rekonstrukce mostu ev.č. 11515-2

Pro oba mosty jsou společné tyto konstrukce a jejich části :

- Konstrukce jsou železobetonové monolitické
- Šířkové uspořádání vychází z toho, co se vešlo na pozemek Stř. kraje nebo obce Mořinka
- Požadavek starostky Karlíku na jednostranné chodníky nelze respektovat, protože to představuje další rozšíření mostů o min. 1,25m (0,75m + 1,50m) a dostáváme se na soukromé pozemky. Přejdou-li v budoucnu soukromé pozemky do vlastnictví obce bude možno chodníky dostavět. Aby nebylo potřeba stavět vedle mostu lávku na samostatných základech je ve statickém výpočtu mostu uvažováno se zatížením mostu také lávkou. Konstrukce lávky pak může být např. z POROROŠTŮ osazených na ocelové konzoly zabudované do boku nebo podhledu mostu. Situování lávky je dle požadavku starostky obce vlevo při pohledu směrem na Dolní Roblín. Toto se týká obou mostů.
- Mosty jsou vyprojektovány na normovou zatížitelnost (normální, výhradní, výjimečná), tedy most nebude opatřen značkou se sníženou zatížitelností
- Jediným vybavením mostů je zábradelní svodidlo (PKO-zinkování ponorem+nátěry)
- Mosty jsou bez ložisek, dilat. závěrů a závěrných zídek; NK přechází rovnou do vozovky, v horní 4cm obrusné vrstvě je proříznuta spára š. 2 cm a vyplněna asfalt. modif. zálivkou
- Přechodová kce je zesílená klínem z mezerovitého betonu; v přechodové oblasti je asfaltový beton nahrazen dlažbou ze žul. kostek vyspárovaných asfaltem
- Konstrukce vozovkového souvrství na mostě jako v přilehlé vozovce



- Izolace proti stékající vodě (natavitelné pásy jednovrstvé, nástřik nebo stěrka) ochrana LA tl. 3 cm, penetračně adhézní můstek
- Izolace zasypaných konstrukcí nátěr
- Odvodnění přechodového klínu (za opěrami) drenážní troubou v mezerovitém betonu vyvedenou křídlem do svahu
- Kotvení říms z boku mostovky (nekotvit shora – kotva talířová, spřažená, do vývrtu a pod.)
- Jaký je správný stupeň projektové dokumentace v rozpisce DZS nebo DVD ?

11515-1

stávající stav – prefabrikovaná mostovka ze žlb nosníků MJ-69 délky 7,5m uložených na masivní kamenné spodní stavbě; stavební stav NK je klasifikován st. VI; kamenné zdivo opěr a křídel je žula R2

nový stav – monolitická rozpěráková železobetonová deska na koncích s ozuby, které zapadají do příčných průběžných kalichů v úložných prazích, nová rovnoběžná křídla uložená na stávající kamenná; sanace spodní stavby

- Kalich je vyvločkován zdola teflonovými pásy, z boků pružným měkčeným epoxidem
- Křídla jsou navržena jako úhlové zdi tak, aby dosedla na ubouraná kamenná křídla; protože stoprocentně neznáme půdorysnou polohu korun křídel (některá jsou přesypaná), zajišťuje jejich stabilitu vetknutí do úložných prahů
- Sanace spodní stavby kamenného zdiva (hloubkové spárování a injektáž), předláždění koryta potoka, příčný betonový práh na vtoku i výtoku (na začátku a konci dlážděného koryta)
- Šířkové uspořádání 6,5m mezi obrubami
- Most je navržen bez skluzu, protože vzhledem ke spádovým poměrům za mostem by se voda přes něj přelévala; bez skluzu bude voda přetékat kdekoli přes krajnici do koryta
- Postup výstavby : v půdorysné ploše nového mostu se vybague a vybourá vozovka, NK (žlb prefabrikáty MJ-69), koruny křídel a žlb úložné prahy na hloubku cca 1,5m od nivelety silnice; následně se vybetonují nové úložné prahy včetně křídel a nová žlb NK

11515-2

stávající stav – NK je žlb deska tl. cca 25cm nepravidelného půdorysu, šířka NK 5,9-6,2m, délka NK 6,2-7,5m opěry jsou do úrovně koryta potoka betonové tl. 90cm, pod korytem jsou prodlouženy kamenným zdivem (rovnaninou), betonové zábradelní zídky tl. 16cm, šikmost 33,5°, most je z r. 1920, jeho stavební stav je klasifikován st. VI

nový stav – monolitická polorámová železobetonová konstrukce se zavěšenými křídly

- Stávající most se kromě tří křídel celý zbourá; protože opěry jsou založeny v podélných rýhách ve skále bude těchto rýh s výhodou využito pro nové opěry; protože tl. současných opěr je 90cm a nových 60cm, vyplní se rýhy betonem v celé šířce a krytí výztuže bude cca 20cm, tedy víc než dostatečné; část opěr v rýhách se nebude izolovat
- Šířkové uspořádání 5,5 m mezi obrubami
- Zúžená římsa 650mm pro zábradelní svodidlo musí mít silnější kotvení
- Dlážděný skluz je situován za mostem do potoka
- NK bez pracovních spar – Protože mostní otvor je nízký a tudíž špatně provětrávaný (podhled stávajícího mostu je trvale vlhký) navrhujeme vybetonovat polorám bez pracovních spar v rámovém rohu; pracovní spáry budou v místě vetknutí nových křídel
- Tři stávající kolmá křídla zůstanou a doplní se krátkými křídly rovnoběžnými; stávající křídlo (opěrná zídka) pravé podél potoka ve směru Dolní Roblín musí být nové kvůli novému svodidlu; jeho stavební stav je špatný a je nízký (vůči vozovce)
- Pro suchý průběh prací na mostě se koryto potoka přehradí ve vzdálenosti cca 40m nad mostem
- Jak most tak křídla jsou založena na skále



- Doba realizace 2 měsíce. Při nepředvídaných okolnostech, a to se u rekonstrukcí dá předpokládat, max. 3 měsíce, budou-li se stavět oba mosty najednou

Zapsal: Ing. Štěrba

=====



K záznamu přikládáme i vyjádření ing. Vacka k dotazům vzneseným na jednání a reakce projektanta:

Ing. Vacek napsal:

- 1. požadujeme DZS a DSP
- 2. odvodnění křižovatky - žlab je uznatelný náklad za předpokladu, že likvidujeme dešťové vody ze své komunikace (tak že to půjde). Jeho umístění může být až na hranici s místní komunikací. Pokud nebude technicky proveditelné umístění na hranici křižovatky, je možné jej umístit v místní komunikaci, ale to už musí být nějak zasmulvněno vzhledem k udržitelnosti - stačí výpůjčka části pozemku na dobu udržitelnosti
- 3. chodník z dotace - vlastník (obec) musí podat žádost poskytovateli dotace Stř. kraj (PhDr. Chládek - náměstek HT) o narušení stavby jinou stavbou - poté půjde zasáhnout do chodníku a celé to srovnat

Ing. Řehoř odpověděl :

- Ad 2) Bylo zjištěno, že odtok ze stávající vpusti byl zaslepen při výstavbě místní splaškové kanalizace. Vpust proto nelze využít, a tudíž nebude v rámci této stavby zřizován ani přejížděný žlab v ulici Příčné. Vzhledem k časovému prostoru, který je na projekt vymezen, není projektant schopen navrhnout a projednat nové odvodnění křižovatky. Stávající odtokové poměry zůstanou zachovány.
- Ad 3) Projektant zahrne do dokumentace úpravu chodníku a obrubníku v dotčeném úseku. Jeho realizace pak bude závislá na kladném vyřízení žádosti obce.



Rozdělovník

- Krajský úřad Středočeského kraje
Obor finanční a investic, oddělení veřejných zakázek
Zborovská 11
150 21 Praha 5 – Smíchov
- Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje
oblast Kladno, pí Ivana Jurčíková
Zborovská 11
150 21 Praha 5 – Smíchov
ivana.jurcikova@ksus.cz
- Krajský úřad Středočeského kraje
Odbor dopravy, Ing. Miloš Vacek, Ing. Jan Novotný
Zborovská 11
150 21 Praha 5 – Smíchov
vacekm@kr-s.cz, novotnyja@kr-s.cz
- ST – oblast povodí Vltavy, Benešov
p. Šantalík
Tyršova 1902
256 01 Benešov
ost54@lesy.cz
- Obecní úřad Mořinka
starostka pí Kateřina Smoterová
Mořinka 28
26718 Karlštejn
mořinka.obec@c-box.cz
- MÚ Dobřichovice - Stavební úřad (pobočka Dobřichovice)
vedoucí pí Alenka Juříková
Vltava 61
252 29 Dobřichovice
stavebniurad@dobrichovice.cz
- MÚ Černošice - Odbor dopravy (pobočka Praha-Nové Město)
vedoucí pí Monika Semová
Podskalská 1290/19
128 00 Praha-Nové Město
monika.semova@mestocernosice.cz
- Obecní úřad Karlík
starostka Ing. Marie Sommerová
Karlická 1
252 29 Karlík
sommerova@obeckarlik.cz
- SUDOP PRAHA a.s.
stř. 202, Ing. Vladislav Bartoň, Ing. Jiří Řehoř,
Ing. Tomáš Laichter, p. František Kohlíček
stř. 204, Ing. Roman Čítek, p. Petr Utěšený, Ing. Pavel Hladík
stř. 209, Ing. Dana Jáňová



Prezenční listina

název akce „III/11515 Karlík, Rekonstrukce mostu event.č. 11515-2“

stupeň projektové dokumentace DSP

SO 101 Úprava silnice III 11515

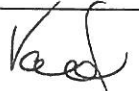

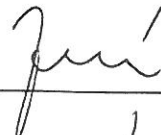
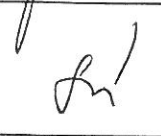

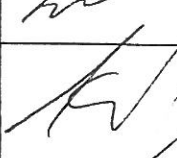


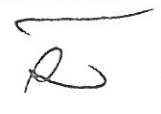

SO 102 Definitivní dopravní značení

SO 103 Dopravní opatření

SO 201 Rekonstrukce mostu event.č. 11515-1

SO 202 Rekonstrukce mostu event.č. 11515-2

pracovní jednání konané dne 22. 9. 2010 v SUDOP PRAHA a. s.

JMÉNO	ORGANIZACE	TELEFON	PODPIS
		FAX	
		E-MAIL	
VACEK MILOŠ	KÚSK DOP	257 280 181 VACEKMA@KR-S.CZ	
Peška Milan	KÚSK ODP	253 780 428 PESKA@KR-S.CZ	
JURČÍKOVÁ Ivana	KSU'S SK	724 030 690 ivana.jurcikova@ksus.cz	
SOMMEROVÁ MARIE	OBEC KARLÍK	731 527 419 sommervova@obeckarlik.cz	
ŠMOTEROVÁ KATEŘINA	OBEC MORAVKA	724 111 995 SSEC.MORAVKA@C-BOT.CZ	
KNEIFLOVÁ MICHAELA	OBEC MORAVKA	606 1246 35	
MOTAL KAREL	KSU'S STŘ. KRAJE	423 500 384 Karel.motal@ksus.cz	
VADISLAV BARTOŇ	SUDOP Praha a.s.	267 094 109 vladislav.bartoun@sudop.cz	
ŘEHOR JIRÍ	SUDOP PRAHA a.s.	605 229 099 jiri.rehor@sudop.cz	
ŠTĚRBA KAREL	—//—	267 094 128 karel.sterba@sudop.cz	



SUDOP PRAHA a.s.	
Došlo dne: 27. 10. 2011 208/1653/11	
Č.j.: 5195	Obdržel: 208

SUDOP PRAHA a.s.

Olšanská 1

Praha 3

130 00

VÁŠ DOPIS ZNAČKY
001037648829

NAŠE ZNAČKA
8120032945

LINKA
840 840 840

MÍSTO ODESLÁNÍ / DNE
Plzeň 24. 10. 2011

Vážený žadateli,

Vašemu požadavku o přeložku Blatnická, kat. území: Karlík, parc. č.: 11515, 251 68 Karlík, Karlík, ze dne 30. 9. 2011, lze vyhovět po splnění následujících podmínek.

Přeložka bude provedena tímto způsobem:

-v trase venkovního vedení 0,4 kV směr obec osadit nový betonový sloup cca 1m od stávajícího sloupu blíž k TS, původní betonový sloup zdemontovat, -část stávajícího kNN 0,4 kV směr Mořina nahradit novým venkovním vedením AES a nové vedení napojit zpět na kNN za stávajícím mostem na hranici parc.č. 644 a 498/1.

Zmíněné úpravy může provést dle §47 zákona č. 458/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů (energetický zákon), pouze provozovatel (vlastník energetického zařízení) na náklady toho, kdo přeložku vyvolal. V příloze Vám zasíláme návrh smlouvy o uzavření budoucí smlouvy o realizaci přeložky distribučního zařízení ve 2 vyhotoveních. Pokud s tímto návrhem souhlasíte, tak oba podepsané návrhy zašlete na adresu ČEZ Distribuce, a.s., Guldenerova 19, 303 03, Plzeň (P.O.Box 03) k rukám pan(í) Marcel Sztymon. Obratem Vám zašleme námi potvrzenou smlouvu. Po uzavření smlouvy zahájíme zpracování projektové dokumentace včetně získání stavebního povolení. Následně bude upřesněna výše ceny přeložky a uzavřena smlouva na její úhradu. Po úhradě zálohy bude provedena přeložka zařízení distribuční soustavy a zbylé náklady vyfakturovány po jejím ukončení.

Při úspěšném územním projednání stanoveného technického řešení činí odhad celkových nákladů na přeložku zařízení distribuční soustavy cca 165000.00 Kč. Výše této ceny bude upřesněna smluvním vztahem.

Platnost stanoviska je do 23. 10. 2012, pokud v této lhůtě neproběhnou další vzájemná jednání upřesňující tuto dobu.

S pozdravem

Tibor Brezina
Vedoucí oddělení Poskytování sítí VN, NN
ČEZ Distribuce, a. s.

ČEZ Distribuce, a. s.

Děčín, Děčín IV-Podmokly, Teplická 874/8, PSČ 405 02 | Zákaznická linka: 840 840 840, Linka pro hlášení poruch: 840 850 860, fax: 371 102 008, e-mail: info@cezdistribuce.cz, www.cezdistribuce.cz | IČ: 24729035, DIČ: CZ24729035 | bank. spoj.: KB Praha 35-4544580267/0100 | společnost je zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Krajským soudem v Ústí nad Labem, oddíl B, vložka 2145 s předmětem podnikání - distribuce elektřiny na základě licence č. 121015583 | zaslací adresa: ČEZ Zákaznické služby, s.r.o., Plzeň, Guldenerova 2577/19, PSČ 303 28

Příloha 2 – statický výpočet

Příloha 3 – hydrotechnický výpočet

Hydrotechnické posouzení

V rámci hydrotechnického výpočtu byl posuzován silniční most ev. č. 11515-2 na Karlickém potoce. Most byl posuzován pomocí programu Mike 11 pro výpočet neustáleného proudění a pomocí programu HEC-RAS 4.0, pro výpočet ustáleného proudění.

Návrhový průtok $Q_{100} = 21,4 \text{ m}^3\text{s}^{-1}$ byl stanoven dle údajů poskytnutých ČHMÚ.

Při posuzování profilu mostu jsou rozhodující kritéria dle ČSN 73 62 01 - Projektování mostních objektů.

- objekt mostu byl zaříděn do 2. kategorie (**2. kategorie** – trvalé mostní objekty s možností krátkodobého přerušení provozu do 5-ti dnů tj. na silnicích I. až III. třídy s velkou intenzitou provozu, ale snadno nahraditelných objížděkami, na silnicích II. a III. třídy s menší intenzitou provozu, ale obtížně nahraditelných objížděkami, na obslužných místních komunikacích s vysokými požadavky obce na provozuschopnost, na železničních regionálních drahách místního významu, na železničních vlečkách s možností přerušení provozu a na drahách tramvajových a trolejbusových s možností omezit trvalý přístup obyvatel. Patří sem i mostní provizoria, která nahrazují funkci trvalých mostních objektů) - ČSN 73 62 01 – kap. 12.2.5.

- variační rozpětí průtoků Q_{100}/Q_1 bylo stanoveno jako 4,97 (ČSN 73 62 01 - Příloha B – Přehledná mapa hodnot variačního rozpětí Q_{100}/Q_1).

Dle takto provedené kategorizace vyplývá min. volná výška (MVV) nad návrhovou hladinou 0,5 m pro návrhový průtok (NP) a 0,5 m pro kontrolní návrhový průtok (KNP). Návrhový průtok je dle této kategorizace Q_{100} , kontrolní návrhový průtok odpovídá v tomto případě také Q_{100} (ČSN 73 62 01 - Tabulka 12.1 – Nejmenší přípustné NP, KNP a minimální volné výšky nad návrhovými hladinami).

Kapacita Karlického potoka odpovídá průtoku $3,9 \text{ m}^3/\text{s}$ což odpovídá přibližně hodnotě Q_1 . Tento průtok bezpečně provede i stávající/navrhovaný most přes komunikaci.

Při dalším navýšení průtoků dochází v cca 100m úseku nad profilem mostu k přelivu hrázky a rozlivu potoka do inundace odkud je voda odváděna inundačním mostem s dostatečnou kapacitou- více jak Q_{100} . (inundační most byl rovněž posuzován hydrotechnickým výpočtem).

Výsledné hodnoty návrhových hladin dle modelu HEC-RAS 3.1.1.

Návrhový průtok (NP) = $Q_{100} = 21,4 \text{ m}^3\text{s}^{-1}$

Kontrolní návrhový průtok (KNP) = $Q_{100} = 21,4 \text{ m}^3\text{s}^{-1}$

Návrhová hladina (NH) = $h_{100} = 230,70 \text{ m n.m.}$

Kontrolní návrhová hladina (KNH) = $h_{100} = 230,70 \text{ m n.m.}$

Navrhovaný most

Kóta dna navrhovaného mostu: **230,02 m.n.m.**

Kóta spodní hrany mostovky navrhovaného mostu: **231.20 m.n.m.**

Kóta hladiny v profilu navrhovaného mostu kdy dochází k přelivu do inundace při $Q = 3,9 \text{ m}^3/\text{s}$ (zbylý průtok - $18 \text{ m}^3/\text{s}$ protéká inundačním mostem) : **230,7 m.n.m**

Inundační most

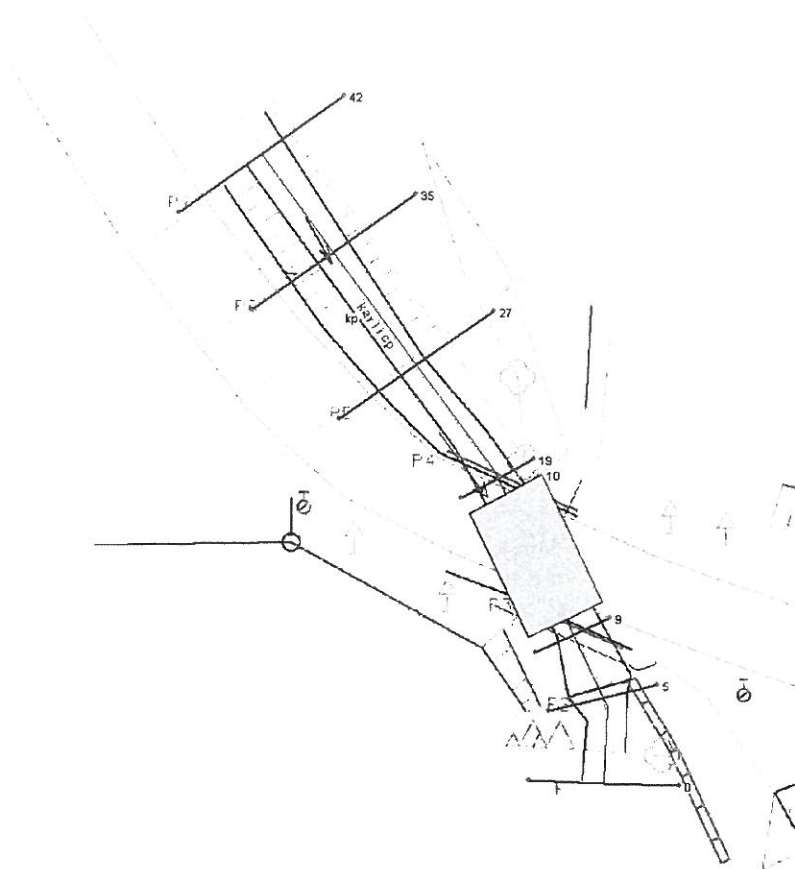
Kóta dna inundačního mostu: **226,07 m.n.m.**

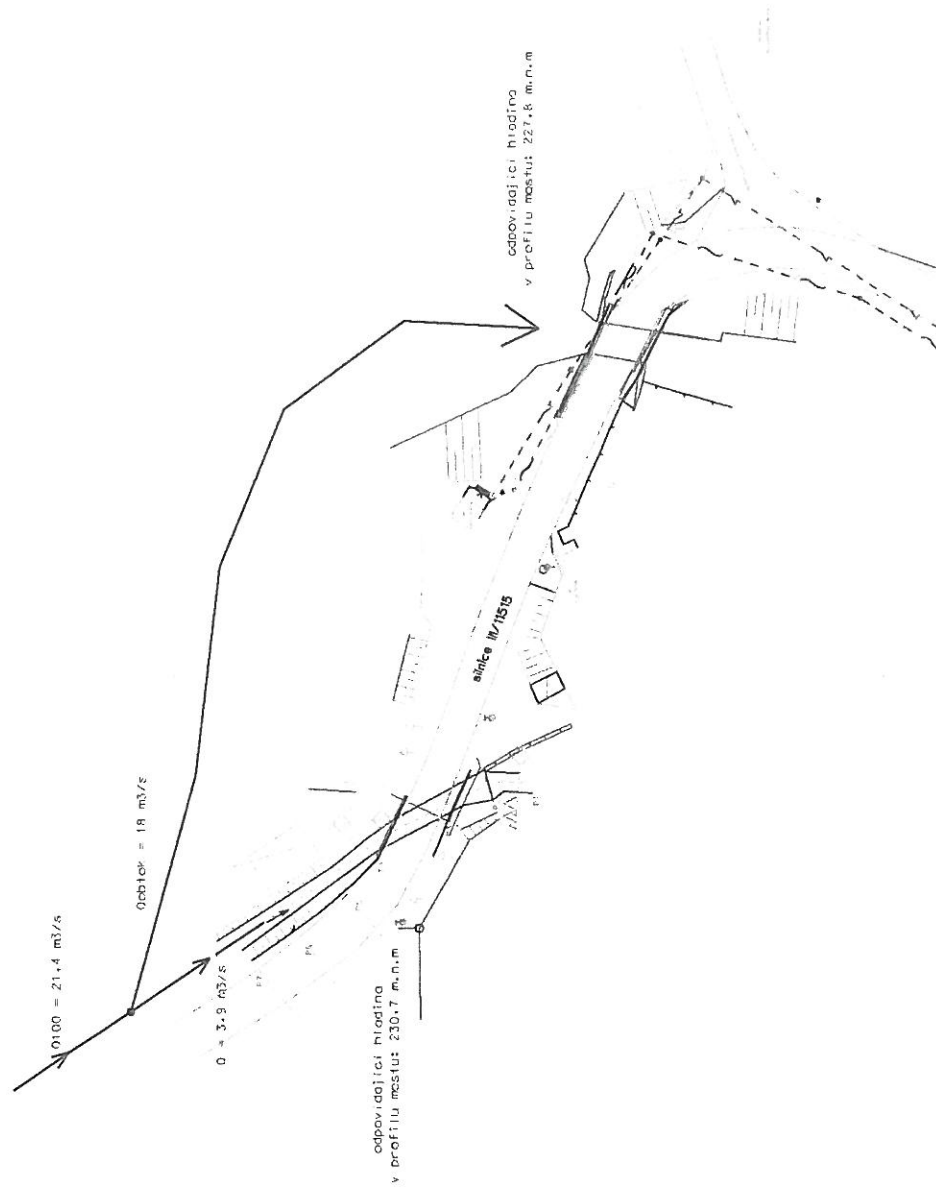
Kóta spodní hrany mostovky inundačního mostu: **230,16 m.n.m**

Kóta hladiny v profilu inundačního mostu při Q_{100} ($21,4 \text{ m}^3 - 3,9 \text{ m}^3 = \text{cca } 18 \text{ m}^3$) : **227,8 m.n.m**

Průběh hladin v Karlickém potoce pro $Q = 3,9 \text{ m}^3/\text{s}$:

Profil	staničení	kóta hladiny
P1	0	228.00
P2	5	230.64
P3	9	230.69
P4	19	230.70
P5	27	230.80
P6	35	230.90
P7	42	230.97





Přehledná situace posuzovaného toku a mostních objektů:

Závěr :

Z výsledků výpočtů vyplývá, že vzhledem k dostatečné kapacitě inundačního mostu a včasnému rozlivu do inundace, lze konstatovat, že navrhovaný most je dostatečně kapacitní a i za Q_{100} nehrozí jeho přelití a vyhoví návrhu dle normy ČSN 73 62 01 – projektování mostních objektů.

V Praze 24.8.2011

Ing. Tomáš Laichter

Český hydrometeorologický ústav
Pobočka Praha
Na Šabatece 17
143 06 Praha 4 – Komofany



SUDOP PRAHA, a.s.
Ing. Hana Staňková
Olšanská 1a
130 80 PRAHA 3

Vaše zn. č. obj. 11 111 209 202 K Naše č.j. 371 /11: J Praha dne 17.6.2011

Na Vaši žádost ze dne 6.6.2011 Vám zasíláme základní hydrologické údaje podle ČSN 75 14 00 pro

Tok : **Karlícký potok**

Hydrologické číslo povodí : 1 - 11 - 05 - 041

V profilu : Karlík, křížení se silnicí III/11515

Plocha povodí (A) v km² : 18,942

Průměrná dlouhodobá roční výška srážek (P) v mm : 537

Průměrný dlouhodobý roční průtok (Q_a) v l.s⁻¹ : 34,5

Třída : III.

N - leté průtoky (Q_N) v m³.s⁻¹:

N	1	2	5	10	20	50	100	Tř.
Q _N	4,3	5,4	6,8	9,0	11,8	16,0	21,4	III.

Údaje velkých vod nejsou hodnoty neměnné, nýbrž mohou být měněny podle nových poznatků. Údaje byly vypracovány pro reprezentativní období. Způsob a rozsah jejich případného ovlivnění není znám. Údaje předané v rámci dodávky nesmí být využívány k jinému než Vámi uvedenému účelu a nesmí být poskytovány dalším organizacím a osobám.

Za tyto práce Vám účtujeme na základě zákona č. 526/1990 Sb. o cenách v souladu s výměry MČ ČR, kterými se vydává seznam zboží s regulovanými cenami 4 860,- Kč.

Přílohy : faktura 1x

Vyřizuje : Mgr. Jovanovičová tel: 244 03 25 35

e-mail: jovanovicova@chmi.cz, fax: 244 03 25 00

Ing. Tomáš Fryč

vedoucí odd. hydrologie P-Praha

ČESKÝ HYDROMETEOROLOGICKÝ ÚSTAV
Pobočka Praha
Na Šabatece 17
143 06 Praha 4