

# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

## 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE:

### 1.1. Stavba

Název stavby : **II/237 Hořešovice, rekonstrukce mostu ev. č. 237-013A**

Místo stavby : Hořešovice, Kraj středočeský

Katastrální území : Hořešovice

Druh stavby : rekonstrukce

### 1.2. Objednatel

**Středočeský kraj**  
Zborovská 11  
150 21 Praha 5

### 1.3. Zhotovitel dokumentace

**Atelier projektování inženýrských staveb s.r.o.**  
Ohradní 24b  
140 00 Praha 4  
IČO 61853267

Zpracovatelé dokumentace : HIP - Ing. Josef Jírotka  
Komunikace – Ing. Josef Jírotka  
Mostní objekty –Ing. Petr Turek

Podzhotovitelé: Geodetické práce – Ing. V. Straka

Stupeň projektové dokumentace: **P D P S**

Zakázkové číslo: 2619/02



## 2. ZÁKLADNÍ POPIS STAVBY

### 2.1. Základní údaje o stavbě

Předmět stavby :      Rekonstrukce mostu s navazující částí komunikace

Druh stavby :          Rekonstrukce

Rozsah stavby :        km 0,038 200 až km 0,198 400, celková délka 0,160 20 km na sil.  
II/237 a III/23718

### 2.2. Význam stavby

#### Zdůvodnění stavby

**Stávající most** č. 237-přes Zlonický potok světlosti cca 3,0m je v současné době ve velmi špatném stavebním stavu a to včetně jeho spodní stavby. Nyní je na něm omezeno zatížení na 19t. Degradace jednotlivých konstrukčních částí je už natolik pokročilá, že dále postupuje již se značnou progresí.

Dalším omezením je stav zádržného zařízení na mostě. Svodidlo je osazeno na ocelové sloupky s roztečí 3,0m, nebo připevněno k betonovým sloupkům bývalého zábradlí.

Proto bylo rozhodnuto vybudovat nový mostní objekt o odpovídajících parametrech jak šířkových (silnice kategorie S 7,5/60), tak i z hlediska únosnosti mostu na zatěžovací třídu „A“. Zádržné zařízení bude navrženo na mostě na úroveň zadržetí H2, mimo most pak H1..

V souvislosti s tím dochází v rozsahu požadovaném správcem komunikace k úpravě silnice II/237 a silnice III/23718 tak, aby byla plynule napojena na nový most.



### Přemost'ovaná překážka

**Přemost'ovanou překážkou** je Zlonický potok. Na základě údajů ČHMÚ bylo pro hydrologické číslo povodí č. 1-12-02-056 v profilu most ev.č. 237-013A v obci Hořešovice stanoveno maximální průtočné množství  $Q_{100} = 15,3 \text{ m}^3 \cdot \text{s}^{-1}$

### Převáděná komunikace

Silnice II/237 v místě před přemostěním vede v pravotočivém oblouku  $R=150 \text{ m}$ , most se nachází ve vztahu k hlavní komunikaci v ostrém levém oblouku o poloměru  $R=12 \text{ m}$ , dále pak vede silnice opět přímou. Přímou přes most pokračuje vozovka silnice III/23718, což je dáno tím, že tato komunikace a silnice II/237 za moste dříve byly silnicí I/7. Vozovka má šířku v rozmezí 5,7 až 6,5 m a příčný sklon jednostranný a za mostem střechovitý.



### **2.3. Předpokládaný průběh výstavby**

Zahájení stavby : 06/2017

Uvedení do provozu : 10/2017

### **2.4. Navržené umístění**

#### Soulad s územně plánovací dokumentací

Stavba se nachází z v katastru obce Hořešovice a je v souladu s územním plánem, protože se nachází v prostoru stávající komunikace. Dojde přitom k drobným trvalým



záborům dalších pozemků, protože jak stávající, tak i rekonstruovaný most se nachází svými opěrami na stávajícím pozemku vodního toku a na přilehlém pozemku.

### Stručná charakteristika zájmového území

Stavba je umístěna v místě rozjezdu křižovatky v extravilánu u obce Hořešovice, v blízkosti mostu se vyskytuje na pravé straně objekt katodové ochrany firmy **inogy** s přípojkou NN. Šířka vozovky stávající silnice se pohybuje okolo hodnoty 6,50 m a její niveleta je nadvýšena asi 1,5m nad úroveň okolního terénu.

### Zdůvodnění navrženého umístění

Rekonstruovaný most se nachází ve shodném místě, jako most stávající, jeho umístění je dáno prostorovým uspořádáním komunikace.

Upraveno bude také šířkové uspořádání mostu tak, aby odpovídalo kategorii silnice S 7,5/70 včetně rozšíření ve směrovém oblouku o poloměru 50 m, ve kterém se most nachází.



## **3. PODKLADY A PRŮZKUMY**

### **3.1. Zadávací dokumentace**

Dokumentace je vypracována podle smlouvy se Středočeským krajem v souladu s vydaným stavebním povolením č.j. MUSLANY/12239/2017/ODSH ze dne 9,3, 2017.

### **3.2. Mapové a geodetické podklady**

Pro potřeby dokumentace si projektant opatřil mapové listy zájmového území v měřítku 1:10 000 a platné katastrální mapy. Dále bylo zajištěno geodetické zaměření zájmového prostoru. Zaměření bylo provedeno s výstupem v digitální formě. Dále byly opatřeny platné katastrální údaje po provedení pozemkových úprav.

### **3.3. Hydrometeorologické a hydrologické údaje**

Potřebné údaje byly získány od Českého hydrometeorologického ústavu v Praze – Komořanech. Na základě údajů ČHMÚ bylo pro hydrologické číslo povodí č. 1-12-02-056 v profilu most ev.č. 237-013A v obci Hořešovice stanoveno maximální průtočné množství  $Q_{100} = 15,3 \text{ m}^3 \cdot \text{s}^{-1}$

### **3.4. Podklady a podmínky správců cizích zařízení**

V rámci průzkumu inženýrských sítí byly získány podklady o jejich výskytu v dotčeném území. Podmínky správců těchto jednotlivých sítí byly stanoveny v rámci projednávání rozpracované dokumentace a v jejich písemných vyjádření.





### **3.5. Průzkumy**

#### **a) Geotechnický a hydrologický průzkum**

Bylo provedeno zhodnocení inženýrskogeologických a geotechnických poměrů na podkladě interpretace archivních materiálů, rekognoskace v terénu a provedení vrtané sondy v blízkosti opěry mostu. Pro účel návrhu nového mostu bylo provedeno inženýrskogeologické a geotechnické zhodnocení staveniště, odvozené z průzkumu pro novou trasu I/7. Zprávu vypracovala firma GEODATA – Ing Jiří Hudek, CSc v listopadu 2008.

Geologická skladba je podle zprávy tvořena humozními hlínami mocnosti cca 300 mm. Na tuto svrchní vrstvu navazují hlíny až hlinité písky mocnosti 1,3 m uložené na vrstvu měkkých náplavů mocnosti 6 až 8 m. Následují rozložené až zvětralé pískovce a prachovce. Spodní voda se nachází ve hloubce asi 1,5 m a vykazuje jen slabou síranovou agresivitu k betonu XA1.



## **4. TECHNICKÁ ČÁST**

### **4.1. Technický popis stavby**

#### **4.1.1 Základní charakteristika**

Druh stavby: rekonstrukce

Kategorie komunikace: silnice II. třídy

Rozsah stavby:

Rekonstruovaný most je budován ve stávající komunikaci na místě stávajícího mostu, před mostem i za ním bude upraveno dno Zlonického potoka. Silnice bude upravena v požadovaném rozsahu v souvislosti s rekonstrukcí mostu, její kryt bude obnoven dle požadavku správce komunikace v délce cca 160 m. Koruna silnice bude upravena v délce, ve které je třeba provést svodidlo navazující na zábradelní svodidlo na mostě.

## **4.2 Začlenění stavby do území a řešení širších vztahů na okolní území**

### **4.2.1 Vazba na současnou dopravní infrastrukturu**

#### Pozemní komunikace

Budovaný most je napojen na stávající stav silnice II/237 kde se na ní napojí směrově i výškově.

### **4.2.2 Významné vybavení území ovlivňující umístění stavby**

#### Silnoproud

V blízkosti mostu se nachází 1 fázová přípojka ČEZ Distribuce pro napájení stanice katodové ochrany vysokotlakého plynovodu firmy **inogy**. Na koncovém stožáru přípojky ČEZ Distribuce je měření a přípojka 1 kV ke stanici katodové ochrany **inogy**, která je vedena pod stávajícím mostem v kabelu.

Správa a údržba silnic Kladno požaduje řešit situaci prodloužením trasy stávající přípojky ČEZ Distribuce přes silnici III. třídy na Třebíz a vybudováním nového místa měření odběru, při zkrácení a nového ukončení stáv. kabelu **inogy**, který jde ke stanici katodové ochrany.

#### Produktovody

Produktovody firem MERO a ČEPRO nejsou v zájmovém území evidovány. V blízkosti mostu se ovšem nachází vedení NN katodové ochrany vysokotlakého plynovodu **inogy**, který však nebude rekonstrukcí mostu nijak zasažen, protože se nenachází v zájmovém území stavby.

## **4.3. Zásah stavby do území a jeho vybavení**



#### **4.3.1 Požadavky na změnu současného stavu**

##### Odstranění staveb (demolice)

Řešení stavby předpokládá demolici stávajícího mostu přes Zlonický potok.

##### Kácení mimolesní zeleně a její náhrada

V rámci stavby nedojde ke kácení mimolesní zeleně. Vzrostlé stromy, které se nenacházejí v bezprostřední blízkosti stavby budou před poškozením ochráněny bedněním.

##### Rozsah zemních prací, zemníky, skládky

Pro stavbu bude odstraněna stávající konstrukce vozovky v potřebném rozsahu, dále travní porost a nakonec i stávající mostní objekt. Suť bude odvezena na skládky dle druhu vybouraného materiálu. Přesná lokalita skládek bude určena v dalším stupni dokumentace.

Předběžná bilance zemních prací je v rámci stavby prakticky vyrovnaná, protože vykopaný materiál se využije ke zpětnému zásypu.

##### Ozelenění a jiné úpravy nezastavěných ploch

Pro tyto úpravy připadají do úvahy svahy násypu silničního tělesa dotčená výkopy pro založení nového mostu.

#### **4.3.2 Změna využívání půdy**

Dle současně platného katastru nedojde ke změně ve využívání půdy.

#### **4.3.3 Přeložky a úpravy podmiňující stavbu**

##### **4.3.3.1 Pozemní komunikace**

##### Částečné nebo úplné uzavírky

Stavba bude realizována za úplné uzavírky provozu na sil. II/297 Toto omezení bude zabezpečeno příslušnými dopravními opatřeními na dotčených komunikacích.

##### Objížďky a jejich úprava

Most bude rekonstruován za úplné uzavírky, jiné řešení není ani vzhledem k jeho šířce možné. Objízdná trasa bude vedena po silnici III/23719 do Třebíze dále pak doleva k silnici I/7

Její dopravní značení bude prověřeno před zahájením stavby a případně upraveno v realizační dokumentaci dle aktuálního stavu a předáno k odsouhlasení Policii ČR.

#### 4.5.3.2 Vodoteče

Rekonstruovaný most překonává Zlonický potok, který je v dotčeném úseku ve správě Povodí Vltavy s.p.

#### 4.5.4 Inženýrské sítě

##### Sítě kabelové - silnoproudé

V blízkosti mostu se nachází 1 fázová přípojka ČEZ distribuce pro napájení stanice katodové ochrany vysokotlakého plynovodu **inogy**. Na koncovém stožáru přípojky ČEZ Distribuce je měření a přípojka 1 kV ke stanici katodové ochrany **inogy**, která je vedena pod stávajícím mostem v kabelu.

Správce komunikace KSÚS StČ kraje požaduje řešit situaci prodloužením trasy stávající přípojky ČEZ Distribuce přes silnici III. třídy na Třebíz a vybudováním nového místa měření odběru, při zkrácení a nového ukončení stáv. kabelu **inogy**, který jde ke stanici katodové ochrany. Na realizaci této přeložky je uzavřena smlouva o smlouvě budoucí č. Z\_S14\_12\_8120054935. Úprava tohoto vedení není součástí této dokumentace, ale je řešena samostatně projektantem určeným správcem sítě – **inogy** a na tuto přeložku je vydán územní souhlas č.j. MUSLANY/7137/2017/SÚ. Dle něj bude nové vedení napojeno na stávající vedení v podpěrném bodě SJZ 28 na pozemku parc.č. 1117, bude vedeno přes pozemek parc.č. 808 na nový podpěrný sloup NN umístěný na pozemku parc.č. 812 a bude ukončeno v nové pojistkové skříni SP 100 na novém podpěrném bodě na pozemku parc.č. 1124 v k.ú. Holešovice. Stávající kabel katodové ochrany AYKY 4x16 bude přepojen do nové elektroměrné skříni na pozemku parc.č. 890 v k.ú. Holešovice. Celková délka nového vedení bude cca 62 m.

#### 4.6. Základní nároky stavby na zdroje a možnosti jejich zajištění

##### 4.6.1 Bilance nároků, možné zdroje a napojovací místa

##### Elektrická energie

Pro připojení stavebního dvora nutno podat přihlášku na ČEZ a.s..

##### 4.6.2 Nakládání s odpady

##### Bilance druhů a jejich množství při stavbě i během provozu

Během realizace stavby vznikne v důsledku demolice mostu a odstranění části stávajících vozovek následující odpad:

	Sil. II/237
- živičné vrstvy	137 m <sup>3</sup>
- kamenivo z podkladních vrstev, zemina	22 m <sup>3</sup>
- beton z mostní konstrukce	81 m <sup>3</sup>
- kamen z opěr	75 m <sup>3</sup>
- ocel	0,8 t

### Využití, ukládání nebo likvidace

Odstraněné živičné vrstvy a použitelné kamenivo budou deponovány na skládce správce komunikací KSÚS k dalšímu využití, nebo uloženy na řízené skládce..

## **4.7. Hodnocení stavby z hlediska účelu, obecně technických požadavků a bezpečnosti**

### **4.7.1 Dosažení požadovaných užitných a funkčních vlastností**

Parametry geometrie a šířkového uspořádání komunikace odpovídají jejímu významu a požadovaným funkčním vlastnostem. V rámci územních podmínek dosahují standardu, který se na silniční síti v regionu vyskytuje jen u rekonstruovaných komunikací shodného zatřídění. Vybavení komunikace je navrženo v obvyklé skladbě, běžné u v současnosti prováděných rekonstrukcí a novostaveb.

### **4.7.2 Shoda parametrů stavby s obecně technickými požadavky**

Při návrhu řešení se vycházelo z příslušných norem (ČSN 73 6201, ČSN 73 6206, ČSN 73 6101, ČSN 736102, ČSN 73 6133 a další) a Technických podmínek, se kterými je návrh v souladu.

### **4.7.3 Hledisko civilní ochrany**

Z tohoto hlediska se nepředpokládají žádná speciální opatření.

## **5. ČLENĚNÍ STAVBY**

### **5.1. Soupis stavebních objektů**

Řada 100 – Silniční část :

SO 101	Úprava komunikace
SO 102	Dopravní opatření

Řada 200 – Mosty

SO 200	Demolice stávajícího mostu
SO 201	Most přes Zlonický potok



## 5.2. Technický popis stavebních objektů

### Řada 100 – Silniční část :

#### SO 101      Úprava komunikace

Na stávající směrový průběh silnice II/237 byla položena výpočtová osa, která je uvažována v poloze ve středu stávající vozovky. Z identifikace směrového řešení vyplynulo, že most se v současné době nachází v levém směrové oblouku o poloměru cca 12 m, což je dáno umístěním mostu v křižovatce a trasou hlavní silnice II/237, která ze odbočuje doleva.

V souvislosti s rekonstrukcí mostu není třeba zlepšovat směrový průběh komunikace, což bylo schváleno i na vstupním jednání se správcí komunikace.

Směrově tedy vede trasa upravovaného úseku komunikace nejprve v krátké přímé délky 24,36 m, pak následuje pravý směrový oblouk poloměru  $R=150$  m, který končí přibližně v km 0,070 965, následuje opět mezipřímá délky 11,876 m a pak uvedený levý oblouk o  $R=12$  m, kterým trasa vede přes most a následuje opět přímá délky 28,523 m. Trasa pokračuje od km 0,136 709 velmi mírným levým obloukem poloměru  $R=500$  m a pak až do konce úpravy je v přímé. Začátek úpravy je v km 0,038 200 a konec úpravy komunikace v km 0,198 400, celková délka upravovaného úseku je 160,20 m.

Výškově se nachází most v klesání hodnoty 2,83%, niveleta stávající komunikace nebude měněna, pouze v rámci opravy krytu komunikace dojde k vyrovnání drobných nerovností.

Šířkové řešení komunikace za mostem odpovídá kategorii silnice S 7,5, to znamená šířku mezi obrubami 6,5 m, vlastní most se nachází v rozjezdu křižovatky, takže jeho šířkové uspořádání je proměnné. Krajnice mimo most je zpevněna vrstvou šterkodrti, tl. 0,10 m v šířce 0,5 m.

Vzhledem k poloze mostu v extravilánu je opatřen silničními svodidly. Aby bylo možné dosáhnout potřebné spolupůsobící délky svodidel, jsou protažena i na obě strany mimo most. Toto vyvolá na levé straně před mostem potřebu upravit svah potoka a zasadit do něj gabionovou opěrnou zídku délky 18,0 m, aby byla dosažena potřebná šířka nezpevněné krajnice pro osazení svodidla. Za mostem vlevo pak tím dojde k přehrazení stávajícího sjezdu na pozemek č. 103/1 silničním svodidlem. Proto bude tento sjezd přemístěn do km 0,169 06, kde bude zřízen v délce 10,0 m a šířce 5,0 m. Na pravé straně mostu je svodidlo před mostem zahrnuto podél polní cesty. Celková délka svodidla vlevo i vpravo je po 58,0 m.

Před mostem má vozovka jednostranný sklon, v oblasti mostu má vozovka střechovitý sklon 2,5%, v místech povrchové úpravy krytu se přizpůsobuje stávajícímu sklonu vozovky, který je v přímé 2,0%.

#### Konstrukce vozovky

Konstrukce byla vybrána z katalogu vozovek TP 170 pro třídu dopravního zatížení III tedy v návrhovém období 25 let pro průměrnou denní intenzitu TNV 1200. Minimální požadovaný modul přetvárnosti podloží je  $E_{\text{def},2} = 45$  MPa.

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy ACO 11 S	40mm
Spojovací postřík kationaktivní emulzí PS - E	0,25kg/m <sup>2</sup>
Asfaltový beton pro ložní vrstvy ACL 16 S	60mm
Spojovací postřík kationaktivní emulzí PS - E	0,25kg/m <sup>2</sup>
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy ACP 16 S	50mm
Infiltrační postřík kationaktivní emulzí PI - E	0,5kg/m <sup>2</sup>
Směs stmelená cementem SC; C <sub>8/10</sub>	130mm
Štěrkodrt' ŠD <sub>A</sub>	220mm
<b>Celkem</b>	<b>500mm</b>

V místech, kde bude prováděna pouze obnova krytu, bude odfrézována vozovka v tl. 100 mm a nahrazena následující skladbou s případnou vyrovnávkou:

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy ACO 11 S	40mm
Spojovací postřík kationaktivní emulzí PS - E	0,25kg/m <sup>2</sup>
Asfaltový beton pro ložní vrstvy ACL 16 S	60 mm
Postřík spojovací kationaktivní emulzí	0,25 kg/m <sup>2</sup>
<b>Celkem</b>	<b>100mm</b>

## SO 102 Dopravní opatření

Most bude rekonstruován za úplné uzavírky, jiné řešení není ani vzhledem k jeho šířce možné. Objízdná trasa bude vedena po silnici III/23719 do Třebíze dále pak doleva k silnici I/7

Její dopravní značení bude zpracováno v realizační dokumentaci dle aktuálního stavu a předáno opět k odsouhlasení Policii ČR.

## SO 200 Demolice stávajícího mostu

### Charakteristika stávajícího mostu:

Most je situován v rozjezdu křižovatky tvaru T. Most je šikmý, úhel křížení s průběžnou komunikací je 64,7°. Délka přemostění je 3,4m, kolmá světla šířka mostního otvoru je 3,0m v patě klenby. Minimální světla výška mostního otvoru je 1,85m. Minimální plocha mostního otvoru je 3,9m<sup>2</sup>, normální zatížitelnost je 19t.

Stávající most světlosti cca 3 m je vytvořen postupným rozšiřováním původní kamenné klenby široké 7,5m. Most byl na jednu stranu rozšířen železobetonovou deskou tl. 500 mm šířky 1,0m a na druhou stranu deskou stejné tloušťky a průměrné šířky 7,5m. V místě rozšíření jsou opěry provedeny ze železového betonu.

Protože se nezachovala žádná dokumentace, není známo, zda deska nebyla provedena i v celé ploše mostu jako roznášecí deska nad kamennou klenbou. Pro jistotu je nutno počítat s tímto zvýšeným rozsahem bourání.

Na základě rozhodnutí o zřízení nového mostu je třeba původní most zcela demolovat. Demolice proběhne následujícím způsobem:

Po uzavření komunikace a zřízení objízdne trasy na základě schváleného DIR se přistoupí k celkové demolici mostu, nejprve se provede odstranění živičné vozovky. Následně se demontuje svodidlo a odbourají stávající betonové římsy. Potom se vybourají stávající vyrovnávací vrstvy. Po obnažení původní nosné konstrukce se demoluje stávající železobetonová deska v celém rozsahu. Potom se provede zapažení v rozsahu budoucí stavební jámy (ocelová štetová stěna nebo pažení do zápor). Na závěr se vybourají stávající kamenné a železobetonové opěry a křídla. Kvalita vybouraného kamene se posoudí pro použití jako kamenná dlažba opevnění dna a svahů koryta vodoteče, respektive i pro kamennou rovinanu za rubem opěr. Předpokládá se, že část vybouraného kamene bude mít vyhovující kvalitu pro tento účel.

## **SO 201      Most přes Zlonický potok**

### ***Stručné shrnutí výsledků diagnostického průzkumu mostu na základě místního šetření:***

Vizuálním průzkumem in situ bylo zjištěno, že nosná konstrukce rozšíření mostu je ve špatném stavu, protože krycí vrstva betonu hlavní nosné výztuže desky je degradována karbonatácí, je silně popraskaná vlivem korodující výztuže a na mnoha místech vůbec chybí. Výztuž je na mnoha místech silně napadena korozí, do té míry, že neplní svoji funkci. Římsy jsou narušeny působením agresivních složek a povětrnosti.

Kámen klenby a křídel je povrchově narušen vlivem povětrnosti, pojivo spár je vyplavené. Na výtokové straně mostu, v místě ostrého rohu klenby, může jít i o poruchy způsobené nerovnoměrným poklesem stavby.

Vozovka na mostě je živičná, místy popraskaná. Její tloušťka nebyla zjištěna ale, pravděpodobně bude mít několik i starších vrstev.

Celkově lze charakterizovat stavební stav mostu jako nevyhovující až havarijní.

S ohledem na charakter poruch, které jsou zvláště v oblasti klenby jen obtížně opravitelné, bylo rozhodnuto stávající most demolovat a postavit na jeho místě nový, který bude vyhovovat současným statickým a prostorovým požadavkům na mostní objekt podle platných ČSN. To znamená, že most bude navržen na zatěžovací třídu A a převede stoletou vodu s rezervou 0,54m.

### **Geologické poměry:**

Geologická skladba je podle zprávy tvořena humozními hlínami mocnosti cca 300mm. Na tuto svrchní vrstvu navazují hlíny až hlinité písky mocnosti 1,3m uložené na vrstvu měkkých náplavů mocnosti 6 až 8m. Následují rozložené až zvětralé pískovce a prachovce. Spodní voda se nachází ve hloubce asi 1,5m a vykazuje jen slabou síranovou agresivitu k betonu XA1.

Z uvedeného je patrné, že při provádění stavby je nutno založení objektu provést s maximální pečlivostí a pod zvýšeným geotechnickým dozorem, který je nutno pro její provedení zajistit.



### **Technické řešení nového mostu:**

#### **Charakteristika mostu:**

Trvalý silniční most ev.č. 237-013A na silnici II/237, bude jednopolový s horní mostovkou, šikmý, nosná konstrukce navržena jako železobetonový monolitický uzavřený rám s rovnoběžnými křídly.

Převáděná komunikace: Silnice II/237

Šířkové uspořádání na mostě: silnice S 7,5

Překračovaná překážka: Zlonický potok

Délka přemostění: 3,76 m

Délka mostu: 17,5 m

Úhel křížení: 64,72°

Šířka mostu mezi zvýšenými obrubami: 13,20 m v ose mostu

Výška mostu: 3,60m

Stavební výška: 0,99 m

Návrhové zatížení mostu: Zatěžovací třída "A" dle ČSN 73 6203 vč. zm. 1 a 2

#### **Popis konstrukce nového mostu:**

Trvalý silniční most o světlosti 3,4 m je šikmý, jednopolový, s horní mostovkou. Nosná konstrukce byla navržena jako železobetonový monolitický deskový rám s rovnoběžnými křídly. Železobetonový rám je navržen jako uzavřený a bude stavěn v pažené stavební jámě, aby byl omezen rozsah výkopových prací. Během stavby bude vodoteč přeložena do trubního vedení.

Výška nového mostu nad dnem vodoteče je 2,4 m, což je o 0,6m výše než u původního mostu. Na základě údajů ČHMÚ byla pro hydrologické číslo povodí č. 1-12-02-056 v profilu most ev.č. 237-013A v obci Hořešovice pro  $Q_{100} = 15,3 \text{ m}^3 \cdot \text{s}^{-1}$  stanovena úroveň hladiny pod mostem na kotě 277,36 m n.m. To znamená, že pod nejnižší hranou konstrukce, která je na kotě 277.90 m n.m. je nad hladinou  $Q_{100}$  volná výška 0,54 m, což je více než 0,5 m požadovaných ČSN.

Na mostě bude osazeno zábradelní svodidlo s úrovní zadržení H2. Svodidlo bude ukončeno na předmostích způsobem předepsaným v TP 167.

Srážkové vody stékající po vozovce podél říms budou v nejnižším místě svedeny do vodoteče kamenným skluzem, který bude součástí opevnění svahových kuželů. Dno potoka bude pod mostem, včetně vtokové a výtokové části v délce 5m mimo most, opevněn dlažbou z lomového kamene.

## **6. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ A SPRÁVCŮ**

- komunikace a most

KSÚS Středočeského kraje

V Praze v březnu 2017

Zpracovatelé:

Jednotlivé odstavce a kapitoly zprávy byly  
vypracovány příslušnými specialisty  
zpracovatelského týmu projektantů  
Konečná úprava: Ing. Josef Jírotka