

REVIZE:	PŘEDMĚT ZMĚNY:	VYPRACOVAL:	DATUM:
1			
2			
3			

OBJEDNATEL:		GENERÁLNÍ PROJEKTANT:	
 <p>STŘEDOČESKÝ KRAJ ZBOROVSKÁ 11 PRAHA 5 150 21</p>		 <p>AF-CITYPLAN s.r.o. MAGISTRŮ 1275/13 140 00 PRAHA 4 tel.: +420 277 005 526 fax.: +420 224 922 072 www.af-cityplan.cz</p>	
II/101 Kralupy n. Vltavou, rekonstrukce mostu ev. č. 101-054			
NÁZEV PROJEKTU:			
STAVEBNÍ ČÁST			
ČÁST / NÁZEV DOKUMENTU:			
SO 201 Most ev. č. 101-054			
STAVEBNÍ OBJEKT:			
TECHNICKÁ ZPRÁVA			
PŘÍLOHA:			
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU:	ING. I. BÁLIK		Č. ZAKÁZKY: 14-9-170
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT:	ING. I. BÁLIK		STUPEŇ: PDPS
VYPRACOVAL:	ING. O. JANOTA		ČÁST: C.1.
KONTROLA:	ING. I. BÁLIK		PŘÍLOHA Č.: 1
MĚŘÍTKO:	...	POČET A4: 23	REVIZE: ... DATUM: 02/2018



Obsah:

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	4
1.1 OZNAČENÍ STAVBY	4
1.2 OBJEDNATEL A SPRÁVCE STAVBY	4
1.3 ZHOTOVITEL PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE:	4
1.4 PŘEVÁDĚNÁ KOMUNIKACE	4
1.5 STANIČENÍ.....	4
1.6 PŘEMOŠTOVANÉ PŘEKÁŽKY	5
2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTU	5
2.1 NÁVRHOVÉ A KONSTRUKČNÍ CHARAKTERISTIKY.....	5
2.2 ZATŘÍDĚNÍ MOSTU.....	5
3 ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEHO UMÍSTĚNÍ	6
3.1 ÚČEL MOSTU A POŽADAVKY NA JEHO ŘEŠENÍ.....	6
3.1.1 Účel mostu.....	6
3.1.2 Zdůvodnění stavby mostu	6
3.1.3 Požadavky na jeho řešení.....	6
3.2 CHARAKTER PŘEMOŠTOVANÉ PŘEKÁŽKY A PŘEVÁDĚNÉ KOMUNIKACE.....	6
3.2.1 Převáděná komunikace	6
3.2.2 Přemostované překážky	7
3.3 NÁVAZNOST MOSTNÍHO OBJEKTU NA PŘEDCHOZÍ DOKUMENTACI	7
3.4 ÚZEMNÍ PODMÍNKY	7
3.5 GEOTECHNICKÉ PODMÍNKY	9
4 TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	10
4.1 POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU	10
4.1.1 Založení.....	10
4.1.2 Spodní stavba	10
4.1.3 Nosná konstrukce	10
4.1.4 Mostní svršek	10
4.1.5 Mostní vybavení.....	11
4.1.6 Cizí zařízení na mostě.....	11
4.1.7 Přidružené části mostu	11
4.2 ROZSAH POŠKOZENÍ	11
4.2.1 Založení.....	11
4.2.2 Spodní stavba	11
4.2.3 Nosná konstrukce	11
4.2.4 Mostní svršek	11
4.2.5 Mostní vybavení.....	11
4.2.6 Cizí zařízení na mostě.....	11
4.3 POPIS OPRAVY	12
4.3.1 Založení.....	12
4.3.2 Spodní stavba	12
4.3.3 Nosná konstrukce	13
4.3.4 Mostní svršek	13
4.3.5 Mostní vybavení.....	14

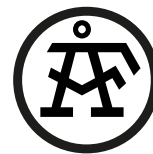


4.3.6 Cizí zařízení na mostě.....	15
4.3.7 Terénní úpravy	15
4.4 MATERIÁLY PRO STAVBU MOSTU	15
4.4.1 Materiály pro zásypy a obsypy.....	15
4.4.2 Obklady, dlažby a obrubníky	15
4.4.3 Bednění pro betonáž	16
4.4.4 Betonářská výztuž.....	16
4.4.5 Beton	16
4.4.6 Konstrukční ocel	16
4.4.7 Vozovka a výplňové materiály včetně zálivek.....	16
4.5 STATICKÉ A HYDROTECHNICKÉ POSOUZENÍ	16
4.5.1 Statické posouzení	16
4.5.2 Hydrotechnické posouzení.....	16
4.6 ŘEŠENÍ PROTIKOROZNÍ OCHRANY, OCHRANA KONSTRUKCE PROTI AGRESIVNÍMU PROSTŘEDÍ A BLUDNÝM PROUDŮM	16
4.6.1 Protikorozní ochrana.....	16
4.6.2 Ochrana proti agresivnímu prostředí.....	17
4.6.3 Ochrana proti bludným proudům.....	17
4.7 POŽADOVANÉ PODMÍNKY A MĚŘENÍ SEDÁNÍ A PRŮHYBU	17
4.8 POŽADOVANÉ ZATĚŽOVACÍ ZKOUŠKY	17
5 VÝSTAVBA MOSTU	17
5.1 POSTUP A TECHNOLOGIE STAVBY MOSTU	17
5.2 SPECIFICKÉ POŽADAVKY PRO PŘEDPOKLÁDANOU TECHNOLOGII STAVBY	18
5.3 SOUVISEJÍCÍ OBJEKTY STAVBY	18
5.4 VZTAH K ÚZEMÍ.....	18
5.4.1 Inženýrské sítě	18
5.4.2 Ochranná pásma.....	19
5.4.3 Omezení provozu	19
6 PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ	19
6.1 STATICKÝ VÝPOČET	19
6.1.1 Výpočet zatížitelnosti.....	19
6.2 HYDROTECHNICKÝ VÝPOČET	20
7 ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE.....	20

Přílohy

PŘÍLOHA A – FOTODOKUMENTACE

19



1 Identifikační údaje

1.1 Označení stavby

Objekt:	SO 201 Most ev.č. 101-054
Název mostu:	Most přes potok v obci Mikovice-Kralupy n/Vlt.
Místní název:	-
Evidenční číslo mostu:	101-054
Rok postavení:	-

Katastrální území:	672742 Mikovice u Kralup nad Vltavou
Obec:	534951 Kralupy nad Vltavou
Okres:	Mělník
Kraj:	CZ 020 Středočeský

1.2 Objednatel a správce stavby

Název:	Středočeský kraj
Sídlo:	Zborovská 11, Praha 5, 150 21
IČ:	70891095

1.3 Zhotovitel projektové dokumentace:

Název:	AF-CITYPLAN s.r.o.
Sídlo:	Magistrů 1275/13, 140 00 Praha 4
IČ:	47307218

Zpracovatelský útvar:	Ateliér dopravní projekce
Sídlo útvaru:	Magistrů 1275/13, 140 00 Praha 4
Autorský kolektiv:	Ing. Ondřej Janota Ing. Igor Bálik

1.4 Převáděná komunikace

Komunikace:	silnice II/101
Šířka:	6,50 m

1.5 Staničení

Mostní objekt:	km 68,905
----------------	-----------



1.6 Přemostované překážky

Zákolanský potok,
ve správě povodí Vltavy, státní podnik

staničení:	km 68,905
pole:	1
úhel křížení:	83,00°
volná výška:	- m

2 Základní údaje o mostu

2.1 Návrhové a konstrukční charakteristiky

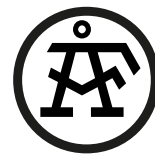
Návrhové a konstrukční charakteristiky dle kapitoly 5 ČSN 73 6200 Mosty – Terminologie a třídění:

Počet polí:	1
Délka přemostění:	9,269 m
Délka rozpětí pole:	9,924 m
Délka nosné konstrukce:	10,579 m
Délka mostu:	19,269 m
Šířka mezi zábradlím:	7,500 m
Volná šířka mostu:	7,500 m
Šířka nosné konstrukce:	7,500 m
Šířka mostu:	8,100 m
Úhel křížení:	83,00 °
Šikmost:	pravá
Stavební výška:	0,54 – 0,925 m
Konstrukční výška:	0,50 – 0,75 m
Volná výška na mostě:	neomezená
Výška mostu:	4,28 m
Volná výška nad plavební hladinou:	-
Volná výška pod mostem:	3,60 m
Plocha nosné konstrukce:	79,34 m ²
Zatížení mostu:	-

2.2 Zatřídění mostu

Zatřídění mostu dle kapitoly 4 ČSN 73 6200 Mosty – Terminologie a třídění:

- 4.1 podle druhu převáděné komunikace
 - most pozemní komunikace
 - podle druhu převáděné pozemní komunikace
 - silniční most
 - podle konstrukce mostovky
 - s deskovou mostovkou
 - podle svršku
 - s vozovkovým souvrstvím
- 4.2 podle překračované přírodní nebo umělé překážky
 - most přes vodoteč
- 4.3 podle počtu mostních otvorů nebo polí
 - most o jednom otvoru
- 4.4 podle počtu úrovní mostovek umístěných nad sebou
 - most s mostovkou v jedné úrovni
- 4.5 podle výškové polohy mostovky
 - most s horní mostovkou



- 4.6 podle přesypávky
 - most bez přesypávky
- 4.7 podle měnitelnosti základní polohy hlavní nosné konstrukce
 - nepohyblivý most
- 4.8 podle plánované doby trvání
 - trvalý most
- 4.9 mostní provizorium
 - –
- 4.10 podle průběhu trasy na mostě
 - most v přímé
- 4.11 podle úhlu křížení
 - šikmý most
- 4.12 podle materiálu
 - Ze železobetonu
- 4. podle ohybové tuhosti nosné konstrukce
 - S ohybově tuhou nosnou konstrukcí
- 4.14 podle statické funkce hlavní nosné konstrukce
 - Rámový most
- 4.15 podle volné výšky na mostě
 - s neomezenou volnou výškou
- 4.16 podle uspořádání příčného řezu
 - most otevřeně uspořádaný

3 Zdůvodnění stavby a jeho umístění

3.1 Účel mostu a požadavky na jeho řešení

3.1.1 Účel mostu

Mostní konstrukce převádí pozemní komunikaci, silnici II/101, přes Zákolanský potok. Mostní objekt je využíván silniční dopravou a chodci k překonání potoku.

3.1.2 Zdůvodnění stavby mostu

Na základě náhlého vyklonění levé čelní zdi a následně provedené mimořádné mostní prohlídky bylo rozhodnuto o rekonstrukci mostu ev. č. 101-054.

3.1.3 Požadavky na jeho řešení

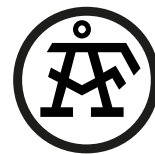
V rámci rekonstrukce mostu dojde k demolici stávající mostní konstrukce a výstavbě nové nosné konstrukce. Po odstranění současné klenby budou stávající základy mostu diagnostikovány a bude rozhodnuto jejich možném využití pro založení nové konstrukce mostu. Další požadavky jsou stanovené současnými normami a předpisy.

3.2 Charakter přemostované překážky a převáděné komunikace

3.2.1 Převáděná komunikace

Stávající stav

Převáděnou komunikací je silnice II. třídy číslo 101. Silnice spojuje obce Mikovice - Kralupy nad Vltavou a Mínice a slouží jako hlavní spojnice mezi obcemi Kralupy nad Vltavou a Kladno.



Směrově je komunikace v místě mostu v přímé, výškově rovnoměrné klesá sklonem 1,0% proti směru staničení. Šířka vozovky na mostě je cca 6,00 m (v současné době omezena betonovými svodidly na cca 3,75 m), příčný sklon vozovky je jednostranný cca 2,0 %.

Nový stav

Nově navržené směrové a výškové vedení převáděné komunikace respektuje původní řešení komunikace II/101. Komunikace na mostě bude vedena v podélném sklonu 1,0% a v příčném střežovitém sklonu 2,5%. Šířka vozovky bude odpovídat kategoriální šířce S6,5. Na obou stranách mostu jsou navržené betonové římsy dle současně platných předpisů.

3.2.2 Přemostňované překážky

Zákolanský potok

Světlost otvoru činí cca 9,27 m. Volná výška pod mostem činí 3,60 m a je limitovaná výškou nově zbudované rámové konstrukce.

3.3 Ná vaznost mostního objektu na předchozí dokumentaci

Podkladem pro zpracování projektu byla dokumentace DUR, zpracována firmou AF-CITYPLAN s.r.o.. V předchozí dokumentaci bylo přemostění řešeno shodným způsobem.

Změny oproti DUR:

- Změna délky mikropilot pod opěrami O1 A O2 z předpokládaných 9,0 m na 8,5 m.
- Změna šířky krajních říms z původních 0,75 m na 0,8 m (přepracováno dle Vzorových listů ministerstva dopravy).
- Změna skladby vozovky z dvojvrstvé na trojvrstvou a s tím spojené snížení konstrukce.
- Změna tvaru koryta vodoteče pod mostním objektem (zpracování podmínek povodí Vltavy) svah kynety v poměru nově v poměru 1:2 a dále zlomení koryta vodoteče směrem do středu.
- Změna tvaru prahu zpevněné části koryta
- Ověření možnosti budoucího rozšíření pravé římsy o cyklostezku.

Výchozí podklady dokumentace:

- Dokumentace DUR – II/101 Kralupy n. Vltavou, rekonstrukce mostu ev. č. 101-054 – AF-CITYPLAN s.r.o.
- Inženýrsko geologický průzkum – Kralupy nad Vltavou, Mikovice – rekonstrukce mostu – GEM, Mgr. Luděk Žabka
- Geodetické zaměření – rekonstrukce mostu 101-054 Kralupy – Mikovice – MARTIN geodetické práce, Ing. V. Martin

3.4 Územní podmínky

Mostní objekt se nachází v intravilánu obce Kralupy nad Vltavou ve Středočeském kraji. Okolní území lze charakterizovat jako středně zastavěné občanskou vybaveností. Na levé straně se před mostem nachází obytný dům, který je v těsné blízkosti se současnou stavbou. V těsné blízkosti za mostem na levé straně se nachází sloup VO a nebezpečná komunikace. Na pravé straně mostu navazuje na konstrukci plechová a zděná ohradní zeď.

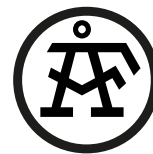
Na vtokové straně se nachází samonosná chránička pro vodovod (ve správě Středočeské vodárny, a.s.) ve výšce cca 0,5 m pod horní hranou vrcholu klenby a otevřený konec roury DN 800. Dále je na levé straně mostu převáděno nadzemní telefonní vedení (ve správě CETIN), které již není v provozu a nadzemní vedení NN (ve správě ČEZ).

Na výtokové straně je převáděno funkční telefonní vedení (ve správě CETIN) v chráničce uchycené pomocí ocelových konzolek na bok mostní konstrukce.

Po obou stranách mostu jsou vedeny kabely VO (ve správě TS Kralupy nad Vltavou). Ve vzdálenosti cca 19,5 m před mostní konstrukcí je umístěna pod vozovkou chránička pro plynové potrubí (ve správě RWE)

Most neleží v ploše registrovaných poddolovaných a sesuvných území.

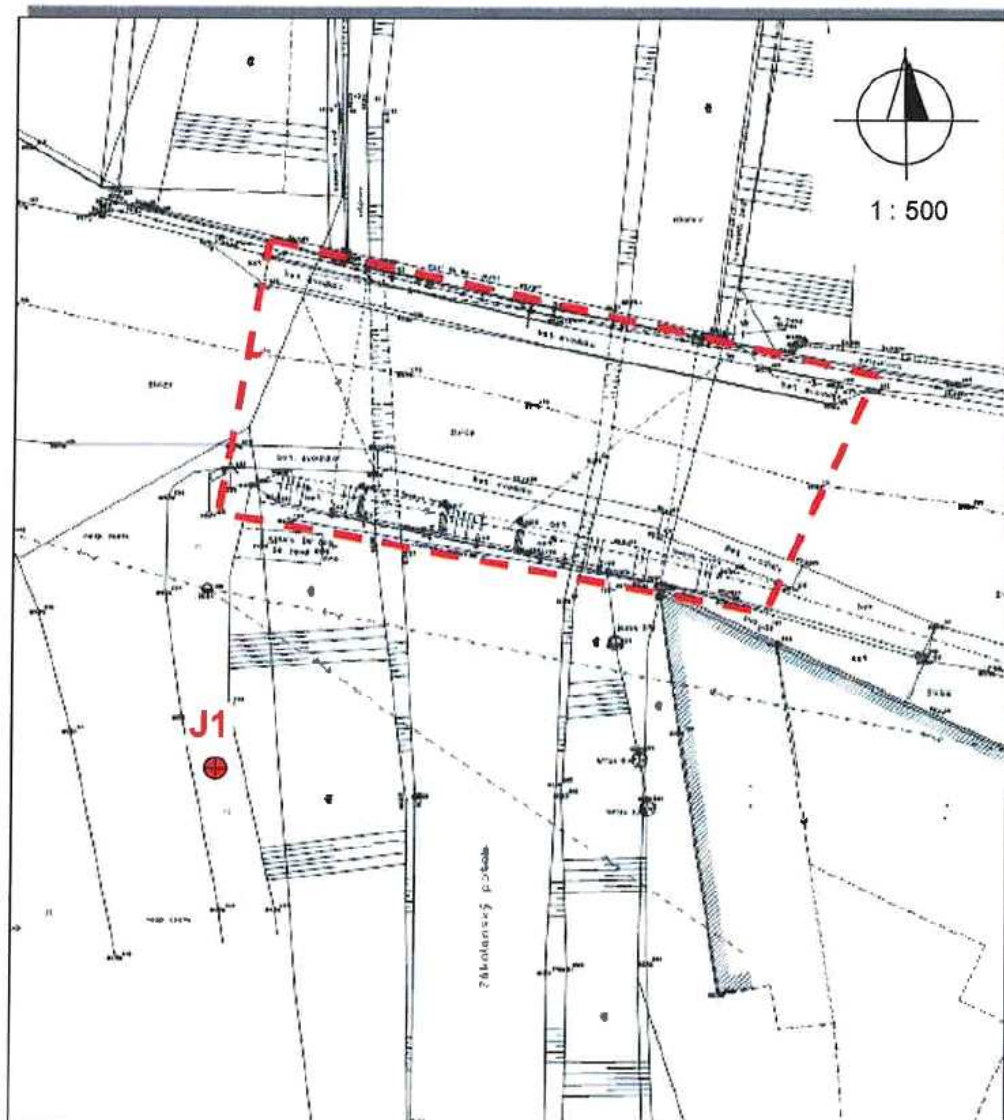
Stavba se nachází na katastrálním území 672742 Mikovice u Kralup nad Vltavou. Pozemky dotčené rekonstrukcí jsou ve vlastnictví:



- 24/10
Menšíkova Iva
Makarenkova 275, Lobeček
278 01 Kralupy nad Vltavou
- 564/2
Město Kralupy nad Vltavou
Palackého nám. 1,
27801 Kralupy nad Vltavou
- 563/1
Středočeský kraj
Zborovská 81/11
Smíchov, 15000 Praha 5
- 567/6
Město Kralupy nad Vltavou
Palackého nám. 1,
27801 Kralupy nad Vltavou
- 2/1
Příslušnost hospodařit s majetkem státu
Státní pozemkový úřad, Husinecká 1024/11a
Žižkov, 13000 Praha 3
- 629
Česká republika
Povodí Vltavy, státní podnik
Holečkova 106/8
Smíchov. 15000 Praha 5
- 51/3
Město Kralupy nad Vltavou
Palackého nám. 1,
27801 Kralupy nad Vltavou

3.5 Geotechnické podmínky

Geotechnické podmínky byly zjišťovány v srpnu 2014 firmou GEM (Mgr. Luděk Žabka, Krumlovská 508, 460 08, Liberec 8). Jádrový vrt J1 byl proveden na pozemku 2/1. Poloha vrtu je znázorněna na následujícím obrázku.

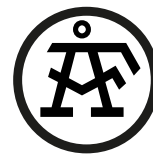


Vrt byl proveden na levém břehu Zákolanského potoka s ohledem na inženýrské sítě a dostupnost vrtné techniky. Vrt J1 byl proveden mobilní vrtnou soupravou rotačně jádrovým způsobem, nasucho bez použití manipulačního pažení, jednoduchými jádrovkami o průměru 175 mm. Vrt byl proveden do hloubky 8,50 m, ve které musel být ukončen. Jádro vrtu bylo průběžně ukládáno do vzorkovnic a bezprostředně po odvrtání makroskopicky zdokumentováno řešitelem úkolu. Hladina podzemní vody se po odvrtání nacházela 4,00 m pod terénem. Z vrtu byl odebrán vzorek podzemní vody na analýzy. Po dokončení vrtu a odběru potřebného množství vzorků byl vrt zlikvidován prostým záhozem. Základní údaje o provedeném vrtu jsou v následující tabulce.

Tabulka č. 1 - Základní údaje o provedeném vrtu

Označení vrtu	Hloubka m	Ústí vrtu m n. m.	Podzemní voda m p. t. / m n. m.		Mocnost kvartéru m		Povrch masivu m p. t. / m n. m.
			naražená	po odvrtání	navážka	náplav	
J1	8,50	184,80*	-	4,00 / 180,80	3,80	4,70	nezastižen

Poznámka: * odsunuto z podrobného plánu



Z výsledků IGP plyne, že v zájmovém území se nachází převážně vrstva hlinitokamenitých částečně konsolidovaných navážek o mocnosti okolo 4,00 m, které byly navezeny na břehy potoka. Pod vrstvou navážek se vyskytují fluvialní sedimenty s předpokládanou mocností okolo 6,00 m. Sedimenty jsou tvořeny převážně jílovitými zeminami, které obsahují písčité polohy a ojediněle valouny a úlomky křemene a břidlic o velikosti do 0,20 m. Konzistenci zemin lze považovat za tuhou až měkkou, lokálně kašovitou. V podloží fluvialních uloženin, v hloubce cca 10,00 m pod úrovní silnice v místě mostu, předpokládáme povrch horninového masívu tvořeného neoproterozoickými horninami, na povrchu zvětralými.

Dle ČSN EN ISO 14688 (ČSN 73 6133) byly fluvialním sedimentům na základě vizuálního popisu přiřazeny symboly CI (CI, CH, CV) a saCI (CS). Propustnost fluvialních sedimentů je převážně mírná až dosti slabá s hodnotou $k=1 \cdot 10^{-5}$ m/s (klasifikace dle Jetela (1973)).

Hladina podzemní vody se v době provádění průzkumných prací nacházela okolo kóty 180,80 m.n.m., tj. v úrovni hladiny v potoce. V průběhu roku lze očekávat její kolísání spjaté s hladinou vody ve vodoteči.

Podle ČSN 73 6133 má horninové prostředí třídu těžitelnosti I. Jíly nejsou převážně vhodné do násypu a pro podloží vozovky. Svahy dočasných výkopů hlubokých do 3,00 m doporučujeme nad podzemní vody provádět ve sklonu 1:1. Výkopy omezené kolmými stěnami je možno hloubit bez použití pažení do hloubky 1,30 m. Pod touto úrovní lze ručně vykonávat práce pouze pod ochranou vhodného pažení. Strojně hloubené výkopy, do kterých nevstoupí pracovníci, mohou zůstat po dobu otevření výkopu nezapažené. Výkopy zasahující pod HPV je nutno odvodnit a vhodně zabezpečit.

4 Technické řešení

4.1 Popis stávajícího stavu

4.1.1 Založení

Pravděpodobně plošné, nebylo zjišťováno.

4.1.2 Spodní stavba

Opěry

Opěry jsou kamenné.

4.1.3 Nosná konstrukce

Nosná konstrukce

Nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba šířka cca 6,7 m.

Ložiska

Vzhledem k typu konstrukce se na mostě nenacházejí.

Mostní závěry

Stávající konstrukce nemá mostní závěry.

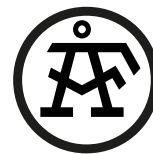
4.1.4 Mostní svršek

Vozovka

Skladba stávající vozovky nebyla zjištěna. Vozovka je provedena v podélném sklonu cca 1,0% proti směru staničení. V příčném směru má vozovka jednostranný sklon cca 2,0%.

Chodníky

Na pravé straně mostní mostu je na vozovku umístěn betonový chodník šířky 0,76 m, který plynule navazuje na pravou poprsní zeď. V současné situaci je chodník využíván jako podklad pro umístění betonového svodidla.



Římsy

Římsy se na stávající konstrukci nenacházejí.

4.1.5 Mostní vybavení

Záchytná zařízení

Na římse se nacházejí betonové silniční svodidla délky cca 16,00 m po obou stranách mostu. Na pravé straně mostu se nachází ocelové zábradlí délky cca 30,00 m.

Ochranná zařízení

Nevyskytuje se.

Dopravní značení

Před a za mostním objektem se nachází značka upravující maximální dovolenou hmotnost vozidla na mostě.

4.1.6 Cizí zařízení na mostě

Na mostní objekt jsou na pravé straně uchyceny ocelové konzolky, na kterých je uložena chránička pro telefonní kabel. Na levé straně je poprsní zeď zabetonována. Z betonu vycházejí tři ocelové profily.

4.1.7 Přidružené části mostu

Nenachází se.

4.2 Rozsah poškození

Rozsah poškození je podrobně popsán v mimořádné mostní prohlídce 2013 provedené Ing. Františkem Kimlem a v hlavní mostní prohlídce provedené v roce 2012.

4.2.1 Založení

Nebylo zjišťováno

4.2.2 Spodní stavba

Vlivem přetížení a pronikání vody za klenbu dochází k vyklánění čelní zdi na levé straně od vrcholu klenby až ke konci zdi nad opěrou 2. Vyklánění zdi způsobuje vznik otevřených trhlin ve vozovce. Stav zdi není stabilizovaný a nelze vyloučit jeho náhle zhoršení a případné zřícení zdi.

Čelní zeď na pravé straně je stabilní, ale dochází k degradaci spárování i samotného zdiva. Zeď je mírně nakloněná.

4.2.3 Nosná konstrukce

Stav nosné konstrukce je stabilní. Čelní zeď a klenba jsou od sebe separované a klenba je stabilní a dochází pouze k hloubkovému vyplavování spárování a lokálnímu narušování zdiva.

4.2.4 Mostní svršek

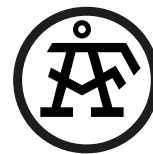
Ve vozovce na levé straně v druhé polovině mostu jsou otevřené trhliny šířky větší než 1 cm, které souvisí s vykláněním levé čelní zdi. Vznik trhlin umožňuje volné vnikání vody do nadnásypu za čelní zdi a nadále zhoršovat stávající stav.

4.2.5 Mostní vybavení

Zábradlí nacházející se na levé straně mostu je vykazuje známky koroze.

4.2.6 Cizí zařízení na mostě

Ocelové konzolky a chránička telefonního kabelu vykazují známky koroze.



4.3 Popis opravy

4.3.1 Založení a výkopy

Stávající kamenná klenba bude odkopána zdemolována až na úroveň paty klenby (cca 182,00 m.n.m.) a následně bude zjištěn stav základů současné konstrukce. (Na základě diagnostického průzkumu základů bude rozhodnuto a možnosti jejich dalšího využití a založení nové stavby na stávajících základech.) Během demoličních prací musí být průběžně čištěna vodoteč tak, aby nedošlo k ohrožení okolí vodoteče vzdušným hlazivým zapříčiněným demoličním odpadem v korytě vodoteče.

Před začátkem základových prací bude provedeno usměrnění toku tak, aby nedošlo k zaplavení základové spáry. Usměrnění vodoteče bude provedeno pomocí zahloubení štětovnicových stěn. Štětovnicové stěny budou zahloubeny až do hloubky nepropustného podloží, které bude určeno na základě podrobného průzkumu provedeného před zahájením zemních a pažicích prací. Horní hrana štětovnicové stěny bude na úrovni min. 183,15 m. Stavební jáma bude odvodněna pomocí příčných a podélných sklonů do odvodňovací jímky. Jímka bude provedena jako betonová perforovaná. Z jímky bude zajištěno čerpání vody po celou dobu trvání stavby. V první fázi budou odvodněny prostory u opěr. Po vybudování opěr, křídel a zasypání opěr bude provedeno opevnění koryta v odvodněných částech koryta. Následně budou odstraněny části štětovnicových stěn a vytvořeny zemní hrázky v prostřední části koryta tak, aby mohly být provedeny úpravy koryta v prostřední části koryta. Na dně stavební jámy bude provedena sběrná jímka pro čerpání vody.

Nájezdová rampa do výkopové jámy bude zřízena ve směru na Kralupy nad Vltavou. Před zahájením výkopových a pažicích prací musí být provedena VTD pro pažení. Během stavby musí být na stavbě přítomen geolog.

V případě rozhodnutí o demolici stávajících základů bude nová železobetonová rámová konstrukce založena hlubinných základech. Základové pasy, šířky 1450 mm pod opěra a šířky 1300 mm pod křídly, s výškou 800 mm jsou navrženy jako spřažené s hlavami mikropilot. Hlubinné založení je navrženo z mikropilot délky 8500 mm (5750 mm volná délka mikropilot; 2500 mm délka kořene mikropiloty; 250 mm vetknutí do základového pasu) z trub 108/12. Mikropiloty budou uloženy do vrtů průměru min 156 mm. Mikropilota je navržena s kořenem o průměru min. 220 mm. Základové pasy jsou uloženy na podkladní beton tloušťky 150 mm.

Na levé straně opěry O1 je navržena opěrná stěna z mikropilot. Stěna slouží zároveň jako pažení výkopové jámy, základ pro křídlo a stabilizující prvek zajišťující stabilitu přilehlého stavení během rekonstrukce mostu. Mikropiloty opěrné stěny jsou navrženy délky 12000 mm (9500 mm volná délka mikropilot; 2500 mm délka kořene mikropiloty). Z trub 108/12. Mikropilotová stěna je opatřena převázkou a kotvením v úrovni 183,850 m.n.m. Kotvení bude provedeno pomocí tří kotev délky 10 m pod úhlem 30°. Délka kořene kotvy bude 5 m. Kotva bude napnuta na sílu 150 kN.

4.3.2 Spodní stavba

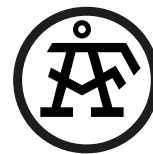
Opěra O1 a O2

Opěry jsou tvořeny železobetonovými rámovými stojkami tloušťky 650 mm. Opěra O1 výšky 2970 mm je navržena půdorysně v přímé. Skrz opěru O1 bude vyústěno odvodnění rubu opěry trubkou DN 150. Opěra O2 výšky 3070 mm je navržena půdorysně v přímé. Skrz opěru O2 bude vyústěno odvodnění rubu opěry trubkou DN 150. Obě rámové stojky jsou v horní části vetknuty do vodorovné rámové příče.

Výkopy:

Pro rekonstrukci mostního objektu bude proveden otevřený výkop se sklonem svahu 1:1. Výkop bude proveden na úroveň spodní hrany podkladního betonu základových pasů OP1 a OP2 180,850 m.n.m. **Před zhotovením výkopů a mikropilotové stěny musí být proveden pasport stavebního stavu přilehlých stavení, zvláště pak blízkého objektu u křídla 1L, u kterého bude ověřena úroveň založení a její soulad s navrženým kotvením mikropilotové stěny.** V levé části opěry O1 bude z statických a prostorových důvodů proveden svislý výkop pažený pomocí mikropilotové stěny.

Ve svahu výkopu bude provedena lavička o šířce 350-500 mm ve výšce cca 1,30 m nad dnem výkopů. Během výkopových prací je nutné brát v úvahu okolní inženýrské sítě (vedení VO, telefonní kabel, vodovodní potrubí, nadzemní vedení NN). Během stavebních prací bude dočasně zrušen přilehlý ohradní plot na pravé straně za mostem. Ohradní plot je tvořen plechovou částí a částí ze ztraceného bednění. Předpokládá se odstranění plotu v délce 10,0 m (5,0 m plechového plotu, 5,0 m plotu ze ztraceného bednění).



Na rub spodní stavby bude provedena hydroizolace do úrovně rubové drenáže. Tato svislá hydroizolace bude ochráněna dvojitou vrstvou geotextílie min. 600g/m². Hydroizolace rubu opěry bude navázána na hydroizolaci nosné konstrukce. Zásyp za opěrou bude překryt vrstvou šterkopísku v tloušťce 2x150 mm, do které se uloží těsnící fólie zajišťující svedení vody do rubové drenáže. Drenáž opěry bude provedena z drenážních PVC trubek DN 150 mm s podélným sklonem 3%. Drenáž bude obsypána drenážním betonem. Drenáž bude uložena na podkladní beton C12/15 minimální tloušťky 300 mm a bude zapřena o základový pas. Vyústění drenáže bude provedeno skrz opěry.

Křídla

Křídla opěry O1 jsou navržena rovnoběžná železobetonová zavěšená tloušťky 500 mm. Pravé křídlo (křídlo 1P) je vetknuté do základu a rámové stojky opěry O1. Levé křídlo (křídlo 1L) o rozměrech 500x600 mm je vetknuto do mikropilotové stěny a rámové stojky opěry O1.

Křídla opěry O2 jsou navržena železobetonová zavěšená tloušťky 500 mm. Pravé křídlo (křídlo 2P) je rovnoběžné, vetknuté do základu a rámové stojky opěry O2. V křídle je navržen prostup pro chráničku DN 300 pomocí kterého bude realizován prostup přeložky vodovodu (SO 301). Levé křídlo (křídlo 2L) je navrženo šikmé a svírá s osou nosné konstrukce mostu úhel 128,2°. Křídlo je vetknuto do základu a rámové stojky opěry O2. Křídlem prochází obnovená roura DN800. Vzhledem k velikosti otvoru bude DN800 opatřena chráničkou o 20-40 mm větší než vnější průměr roury. Následně bude spára zalita trvale pružnou zálivkou. Alternativně lze rouru opatřit pružnou separační vložkou po celém obvodu tak, aby roura byla dilatována.

4.3.3 Nosná konstrukce

Nosná konstrukce

Nosnou konstrukci tvoří rámová příčel o jednom poli s rozpětím 9924 mm. Vlastní nosnou konstrukci tvoří lichoběžníková monolitická železobetonová deska s konstrukční proměnou tloušťkou v podélném směru 500-750 mm, podélné náběhy zasahují do 1/3 rozpětí konstrukce po obou stranách. V střední části nosné konstrukce je rámová příčle zúžená na délce 1000 mm z 500 mm na 250 mm. Nosná konstrukce je vedena v podélném sklonu 1,0% a příčném střechovitém sklonu respektujícím sklon vozovky a římsy 2,5%, respektive 4,0%. Na obou koncích nosné konstrukce je navrženo zkosení 150/150 mm.

Ložiska

Nenachází se.

Mostní závěry

Vzhledem k charakteru nosné konstrukce a s ohledem na délku nosné konstrukce (předpokládané dilatační pohyby) je most navržen bez mostních závěrů. V místě dilatací budou provedeny pouze řezané spáry šířky 20 mm vyplněné modifikovanou asfaltovou zálivkou s posypem. (viz. VL 302.02)

4.3.4 Mostní svršek

Izolační systém a odvodnění mostu

Hydroizolace nosné konstrukce je navržena z natavovacích asfaltových izolačních pásů. Pod římsou na mostě bude izolace zdvojena pásem s hliníkovou vložkou, izolace bude odvodněna prostřednictvím podélného a příčného sklonu nosné konstrukce. Sklon je navržený tak, aby sváděl vodu z povrchu izolace do odvodňovacích trubiček, které jsou vyvedeny skrz nosnou konstrukci. Izolace nosné konstrukce bude na obou koncích přetažena až do úrovně rubové drenáže a bude provedená na pečetící vrstvu. Ochrana izolace rubové strany opěr bude provedena geotextilií ve dvou vrstvách. Minimální plošná hmotnost geotextílie 600 g/m².

Za rubem spodní stavby jsou navrženy rubové drenáže DN 150, které jsou vyústěny skrz opěry.

Před mostem na levé straně je navržena uliční vpust DN 450 s napojením na potrubí DN 150. Voda zachycená uliční vpustí bude pomocí tohoto potrubí vedena mezi římsou na křídle 1L a přilehlým stavením před opěrou O1, kde bude vyvedena na betonový žlab šířky 300 mm.

Římsy

Římsy na mostě jsou navrženy jako železobetonové monolitické. Výška svislé pohledové části činí 640 mm. Výška stoupanutí římsy je navržena ve sklonu 5:1, výška činí 150 mm nad vozovku. Ostatní hrany



jsou zkoseny 15/15 mm. Horní povrch římsy je ve 4,0 % příčném sklonu. Podélný sklon římsy klesá proti směru staničení a je rovnoběžný s niveletou vozovky. Římsa bude kotvena k nosné konstrukci prostřednictvím kotev říms na nosné konstrukci i na křídlech.

V budoucnu se počítá s rozšířením pravé železobetonové římsy o cca 1,0 m, pro umožnění převedení cyklostezky po mostním objektu. Případné rozšíření bude provedeno pomocí ocelové konstrukce uchycené do boku stávající pravé římsy a na spodní hranu nosné konstrukce.

Pracovní spáry římsy budou provedeny dle VL4 402.22. Obruby se opatří ochranným nátěrem S4 do vzdálenosti 150 mm od okraje obruby. Těsnění spáry mezi římsou a vozovkou se provede dle VL4 403.42.

Ve svislé části římsy na obou stranách jsou navrženy 2 ks PVC chráničky DN 110 mm. Chráničky jsou od sebe v osové vzdálenosti 200 mm. Vyvedení chrániček bude provedeno dle VL 4 402.11. Chráničky budou zaslepeny víčkem. Do chrániček bude uloženo vedení VO správně TS Kralupy nad Vltavou v pravé římse a vedení telefonních kabelů ve pravé O2 na levé straně. Zbylé chráničky budou ponechány prázdné a sloužit jako rezervní.

Římsa je navržena jako nepochozí. Na římse se provede pomocí tabulky letopočet s opravou mostu dle VL4 209.01. Its

Vozovka

Vozovka se provede v 2,5 % střešovitém příčném sklonu. Mimo mostní konstrukci je navržena následující nové vozovkové souvrství dle TP 170, D0-N-3-PII:

Asfaltový koberec mastixový	SMA 11S		40 mm	ČSN EN 13108-1	
Spojovací postřik – asfaltová emulze	PS-EK	0,3 kg/m ²		ČSN 73 6129	
Asfaltový beton pro ložní vrstvy	ACL 16S		70 mm	ČSN EN 13108-1	
Spojovací postřik – asfaltová emulze	PS-EK	0,3 kg/m ²		ČSN 73 6129	
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16S		60 mm	ČSN EN 13108-1	
Vrstva stmelená hydraulickým pojivem	SC C _{8/10}		170 mm	ČSN 73 6124-1	E _{def} =90 MPa
Štěrkodrt'	ŠD _A		150 mm	ČSN EN 13285	E _{def} =60 MPa
Σ			490 mm		

Na mostě

Asfaltový koberec mastixový	SMA 11S		40 mm	ČSN EN 13108-1	
Spojovací postřik – asfaltová emulze	PS-EK	0,3 kg/m ²		ČSN 73 6129	
Asfaltový beton pro ložní vrstvy	ACL 16S		70 mm	ČSN EN 13108-1	
Spojovací postřik – asfaltová emulze	PS-EK	0,3 kg/m ²		ČSN 73 6129	
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16S		60 mm	ČSN EN 13108-1	
Natavovací asfaltové izolační pásy	NAIP		5 mm		
Σ			175 mm		

4.3.5 Mostní vybavení

Záchytná zařízení - mostní zábradlí

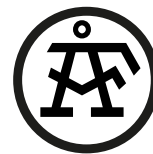
Na okraji římsy se osadí nové ocelové mostní zábradlí se svislou výplní kotvené přes patní desku pomocí dodatečně vyvrtaných otvorů a chemických kotev. Výška zábradlí je 1100 mm. Všechny prvky zábradlí jsou z ocele S 235 JR.

Pro ocelové prvky zábradlí bude příprava povrchu provedena mořením v kyselině na stupeň Be, drsnost BN10a–RUGOTEST č.3. Protikorozi ochrana zábradlí s celkovou tloušťkou NDFT 280 μm má následující skladbu:

- žárový zinkování ponorem – minimální průměrná tloušťka 70 μm
- epoxid zinkofosátový nátěr – NDFT 150 μm,
- alifatický polyuretanový nátěr – NDFT 60 μm.

Výsledný odstín PKO určí objednatel, návrh barevného odstínu OK zábradlí v barevné paletě RAL 7011 – Iron grey.

Z důvodu umístění mostní konstrukce v intravilánu a dovolené nejvyšší rychlosti 50 km/h není navrženo na mostní konstrukci mostní svodidlo.



4.3.6 Cizí zařízení na mostě

Na mostě budou umístěny kabely VO a telefonní kabely. Kabely VO uloženy do připravené chráničky v levé železobetonové římsě DN 110. Telefonní kabely budou uloženy do připravené chráničky v pravé železobetonové římsě DN 110.

Do budoucna se počítá s zřízením cyklistické stezky přes vedoucí přes mostní objekt. Tato stezka je uvažována na pravé straně mostní konstrukce ve směru staničení opěr. Předpokládaná lávka bude tvořena ocelovou konstrukcí uchycenou na mostní římsu a nosnou konstrukci. Uchycení lávky se předpokládá pomocí dodatečně vlepených kotev do přesahu římsy a do nosné konstrukce. Konstrukce lávky musí vyhovovat ČSN EN 1991-2 Zatížení mostů dopravou a musí být schopná přenést minimální zatížení 5 kN/m^2 .

4.3.7 Terénní úpravy

Okolní terén

Levá strana:

V dotčené oblasti bude obnovena nebezpečná cesta nacházející se za mostem. Sloup VO nacházející se za mostem bude po dokončení rekonstrukce obnoven. Sloup nadzemního vedení NN bude během výstavby podepřena a zachován. V opevněném svahu u opěry O2 bude pod vývodem roury DN 800 zhotoven skluz z betonových tvárnic šířky 600 mm. Výkopové práce a úprava koryta pod mostem vyžaduje pokácení jasanu o průměru kmene cca 0,7 m. Strom bude odstraněn a nebude nahrazen. Na konci výstavby dojde k obnovení charakteru terénu v oblasti zasažené terénními úpravami a plynulému napojení svahu nových zásypů křídel na stávající terén.

Pravá strana:

V dotčené oblasti dojde během výkopových prací ke kolizi s ohradní (plechovou a ze ztraceného bednění) zdí nacházející se za mostem. Zeď bude odstraněna v potřebné délce cca 10,0 m a po skončení stavebních prací dojde k její obnově tak, aby byl zachován její současný ráz. V oblasti před mostem (mezi ulicí V Zahradě a mostním objektem) bude podél ulice Pražská vytvořen svah navazující na svah násypového tělesa v ulici V Zahradě na jedné straně a na svahové těleso zákolanského potoka na straně druhé. Na konci výstavby dojde k obnovení charakteru terénu v oblasti zasažené terénními úpravami a plynulému napojení na stávající svahy vodoteče, včetně obnovy přilehlých kamenných zdí po obou stranách zákolanského potoka.

Kyneta toku a opevnění svahů bermy bude zhotoveno z kamenné dlažby tloušťky 250 mm do betonu tloušťky 150 mm. Dno koryta toku je pod mostem navrženo šířky cca 4,50-5,30 m a navazuje po obou stranách na opevněný svah ve sklonu 1:2 o výšce 0,50 m. Dlažba je navržena ve spádu 0,5% po směru toku vodoteče. Dlažba bude ukončena betonovým prahem o rozměrech 0,5 x 1,0 m a bude navazovat na stávající svahy vodoteče. Na vzdálenější straně betonového prahu od mostu bude proveden zához z lomového kamene.

4.4 Materiály pro stavbu mostu

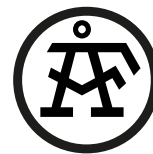
4.4.1 Materiály pro zásypy a obsypy

Pro zásypy stavebních jam a obsypy objektů se použije materiál dle ČSN 73 6244, oprava 1. Hutnění proběhne po vrstvách maximální tloušťky 0,30 m způsobem, který je závislý od druhu použité zeminy viz. TKP kapitola 4 tabulka 6:

- Hrubozrnné zeminy:
 - štěrkovité ID = 0,85,
 - písčité ID = 0,90
- Jemnozrnné zeminy: D = 100 % PS

4.4.2 Obklady, dlažby a obrubníky

Opevnění svahů, ploch před opěrami a koryta toku se provede z vhodného lomového kamene průměrné tloušťky 250 mm. Minimální požadovaná pevnost v tlaku kamene je 50 MPa, maximální nasákavost 1,5 % a minimální objemová hmotnost kamene 2300 kg/m^3 .



4.4.3 Bednění pro betonáž

Pro bednění pohledových ploch všech monolitických konstrukcí bude použito hladké systémové bednění, například z vodostavební překližky. Předpokládá se dosažení kvality povrchu betonových konstrukcí ve třídě C1b dle TKP 18 – „Beton pro konstrukce“.

4.4.4 Betonářská výztuž

Výztuž všech železobetonových částí konstrukce mostu je navržena z betonářské oceli třídy B500B. Minimální krytí betonářské výztuže betonem činí na všech plochách 40 mm. Jmenovité krytí výztuže je ve všech případech o 10 mm větší, tedy 50 mm.

4.4.5 Beton

Konstrukce	Třída betonu
Podkladní beton	C12/15 - X0
Základový pas	C30/37 - XF2; XD1; XC2
Křídla a svislá nosná konstrukce	C30/37 - XF3; XD1; XC2
Vodorovná nosná konstrukce	C30/37 - XF2; XD1; XC2
Římsy	C30/37- XF4; XD3; XC4
Betonové pod dlažby	C25/30- XF3
Mikropiloty	CEM I 42,5r-c:v = 2,2-1

Požadavky na beton pro konstrukce stanoví TKP 18 – „Beton pro konstrukce“ a ČSN EN 206 – „Beton: Specifikace, vlastnosti, výroba a shoda“.

4.4.6 Konstrukční ocel

Konstrukce	Označení oceli
Zábradlí	S235 JR
Mikropiloty	S235 JR

4.4.7 Vozovka a výplňové materiály včetně zálivek

Základní kvalitativní požadavky na materiály vozovek a materiály těsnících zálivek jsou stanoveny v ČSN 73 6242 – „Navrhování a provádění vozovek na mostech pozemních komunikací“.

4.5 Statické a hydrotechnické posouzení

4.5.1 Statické posouzení

Uvedeno v samostatné příloze.

4.5.2 Hydrotechnické posouzení

Rekonstrukcí mostu dojde zvětšení průtočného profilu (dojde k rozšíření mostního otvoru v horní části mostní konstrukce i nadvýšení podhledu nosné konstrukce).

4.6 Řešení protikoroze ochrany, ochrana konstrukce proti agresivnímu prostředí a bludným proudům

4.6.1 Protikoroze ochrana

Povrchová úprava všech kovových konstrukcí je navržena pro stupeň korozní agresivity C4+K1, vysoká podle ČSN ISO 12944-2 a tabulky III b TKP 19.B, s životností nátěru VV, velmi vysoká – životnost vyšší než 30 let podle ČSN ISO 12944-2.

V technologickém předpisu (TePř) protikoroze ochrany bude zhotovitelem zpracovaný projekt oprav, údržby po dobu záruky a doporučení po dobu životnosti, včetně požadavků na čištění. Nejpozději při předložení výrobně technické dokumentace (VTD) ke schválení.



Dodavatel musí předložit průkazní zkoušky systému podle TKP 19.B, příloha 19.B.P5. Specifikace nátěrového systému musí odpovídat ČSN EN ISO 12944-5. Protikorozní ochrana bude provedena a převzata podle ČSN EN ISO 12944-7.

4.6.2 Ochrana proti agresivnímu prostředí

Třídy betonů nově budovaných částí mostního objektu jsou navrženy pro příslušné stupně vlivu prostředí v souladu s ČSN EN 206.

4.6.3 Ochrana proti bludným proudům

Ochrana proti bludným proudům není navržena; oprava mostního objektu pouze respektuje stávající řešení ochrany proti bludným proudům. Základní korozní průzkum nebyl proveden.

4.7 Požadované podmínky a měření sedání a průhybu

Není požadováno žádné měření sedání ani průhybu.

4.8 Požadované zatěžovací zkoušky

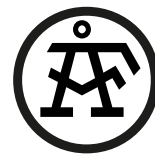
Po dokončení stavebních prací na mostní konstrukci nejsou požadovány zatěžovací zkoušky.

5 Výstavba mostu

5.1 Postup a technologie stavby mostu

Oprava mostu lze rozdělit do následujících kroků:

- Zřízení objízdne trasy
- Předání staveniště a zřízení zařízení staveniště
- Sejmutí ornice na dotčených pozemcích
- Založení dočasné deponie
- Vytyčení a přeložky inženýrských sítí
- Odstranění stávající komunikace,
- Zřízení mikropilotové stěny a mikropilotové bárky pro opření spodní stavby
- Demolice mostu na úroveň stávajících základů
- Provedení kopaných sond a jádrových vrtů ve stávajících základech, výběr varianty založení na základě výsledků diagnostického průzkumu (případné odstranění stávajících základů)
- Instalace štětovnicových stěn a provedení opatření pro odvodnění základové spáry opěr
- Vrtání mikropilotových základů, injektáž včetně betonáže základových pasů
- Vybudování opěr
- Budování nosné konstrukce mostního objektu
- Provedení hydroizolací NK a spodní stavby
- Zpětný zásyp stavebních jam za opěrami jednodílným betonem
- Přejížděcí oblast
- Betonáž mostních říms včetně instalace pojistné ochranné hydroizolace
- Pokládka obrusných asfaltobetonových vrstev komunikace včetně zálivek
- Osazení zábradlí a dalšího vybavení mostu
- Osazení dopravního značení
- Provedení úprav pod mostem



- Provedení sadových a vegetačních úprav, dokončovací práce
- Předání stavby a uvedení do provoz

Detailní postup výstavby a harmonogram bude navržen zhotovitelem díla na základě jeho výrobních kapacit. V případě dostatečného nasazení pracovníků lze výstavbu provádět současně na více místech. Musí však zůstat zachována návaznost jednotlivých stavebních prací. Některé stavební postupy je možné mírně upravit v závislosti na možnostech dodavatele stavby. Během stavebních prací je nutné dodržovat technologické přestávky.

Oprava se provede za úplného uzavření komunikace II/101 vedoucí po mostě.

5.2 Specifické požadavky pro předpokládanou technologii stavby

Demoliční práce

Demoliční práce budou probíhat na těchto prvcích:

- odfrézování živičných vrstev na mostě
- demontáž plotu a podezdívky
- demontáž betonového svodidla
- rozebrání opevnění koryta
- demontáž nosné konstrukce stávající klenby
- případná demontáž základů mostní konstrukce

Geodetické práce

Geodetické práce budou použity především při vytyčení spodní stavby (hrany základů).

5.3 Související objekty stavby

S tímto objektem souvisí následující stavební objekty:

- SO 301 – Přeložka DN 200, SV a.s.
- SO 401 – Přeložka sdělovacího kabelu, CETIN
- SO 402 – Elektro VO – TS Kralupy nad Vltavou
- SO 403 Elektro NN – přeložka ochranné opatření, ČEZ a.s.

Soupis všech stavebních objektů:

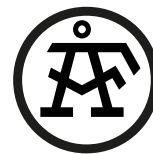
- SO 301 – Přeložka DN 200, SV a.s.
- SO 401 – Přeložka sdělovacího kabelu, CETIN
- SO 402 – Elektro VO – TS Kralupy nad Vltavou
- SO 403 Elektro NN – přeložka ochranné opatření, ČEZ a.s.

5.4 Vztah k území

5.4.1 Inženýrské sítě

Na mostním objektu

Přímo na mostní konstrukci se nachází dle správců inženýrských sítí telefonní kabel ve správě CETIN. V přechodové oblasti za opěrou O2 bude vedena přeložka vodovodu ve správě Středočeské vodárny a.s.



Mimo mostní objekt

Mimo most jsou vedeny inženýrské sítě následujících vlastníků:

- plynové vedení pod silnicí II/101 – umístěno cca 23,5 m před mostem – přeložka není nutná
 - RWE GasNet, s.r.o.
Klišská 940, 401 17 Ústí nad Labem
 - ochranné pásmo: STL – 1,00 m na obě strany
- veřejné osvětlení – přeloženo do chráničky v levé římse
 - Technické služby Kralupy nad Vltavou
Libušínina 123, 278 01 Kralupy nad Vltavou
- elektrické vedení NN – přeložka není nutná - rekonstrukce bude zasahovat do umístění sloup NN; sloup musí být během rekonstrukce zachován
 - ČEZ Distribuce, a. s.
Teplická 874/8, 405 02 Děčín, Děčín IV-Podmokly
Nadzemní vedení na levé straně mostního objektu
 - ochranné pásmo: nadzemní: nad 1 kV do 35 kV: vodič bez izolace 7,00 m
vodič s izolací 2,00 m
závěsné kabelové vedení 1,00 m
nad 35 kV do 110 kV: 12,00 m (15,00 m)
- vodovodní potrubí – vedeno na levé straně mostu v samonosné chráničce – bude přeloženo pod koryto zákolanského potoka na pravé straně mostního objektu.
 - Středočeské vodárny, a.s.
U Vodojemu 3085, 272 80 Kladno
- telefonní kabel – vedeno po obou stranách mostní konstrukce, kabel bude odstraněn a zlikvidován; na levé straně je veden nepoužívaný podzemní kabel; na pravé straně je veden v chráničce používaný telefonní kabel, který bude během výstavby přeložen
 - Česká telekomunikační infrastruktura; a.s.
Olšanská 2681/6, 130 00 Praha 3

5.4.2 Ochranná pásma

V blízkosti objektu jsou tyto ochranná pásma komunikací:

- silnice II/101
 - Středočeský kraj
Zborovská 81/11, Smíchov, 15000 Praha 5
 - Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace
Zborovská 81/11, Smíchov, 15021 Praha
 - ochranné pásmo: mimo souvisle zastavěné území
15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pás
- vedení NN
 - ochranné pásmo nadzemní: nad 1 kV do 35 kV: vodič bez izolace 7,00 m
vodič s izolací 2,00 m
závěsné kabelové vedení 1,00 m
nad 35 kV do 110 kV: 12,00 m (15,00 m)

5.4.3 Omezení provozu

Výstavba bude probíhat za úplné uzavírky silnice II/101 v oblasti mostního objektu. Dopravně-inženýrské opatření se nachází v části F - Doklady.

6 Přehled provedených výpočtů a konstatování rozhodujících dimenzí a průřezů

6.1 Statický výpočet

6.1.1 Výpočet zatížitelnosti

Není proveden



6.2 Hydrotechnický výpočet

Vzhledem ke konstatování v kapitole 4.5.2 není proveden.

7 Řešení přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Netýká se.

V Praze, Únor 2018

Vypracoval: Ing. Ondřej Janota

Příloha A – Fotodokumentace



Obrázek I – Pohled na šířkové uspořádání po směru staničení



Obrázek II – Pohled na šířkové uspořádání proti směru staničení



Obrázek III – Pohled pravou stranu ve směru staničení, navazující zídka a chránička telefonního kabelu



Obrázek IV - Pohled levou stranu ve směru staničení, samonosná chránička vodovodu a vzrostlý jasan



Obrázek V - Pohled na patu klenby opěry O2



Obrázek VI - Detail chráničky telefonního kabelu