

Akce: I/12 Běchovice – Úvaly	Formát: 9 x A4	Datum: 12/2018
	Měřítko:	Stupeň: DÚR
Příloha: S0 222 – Technická zpráva	Číslo přílohy: 10.1	

# **I/12 BĚCHOVICE – ÚVALY**

SO 222 Nadjezd polní cesty P. Újezd n. Lesy (Blatov)  
– P. Koloděje

DÚR

**Technická zpráva**



## Obsah

<b>1</b>	<b>Identifikační údaje stavby.....</b>	<b>3</b>
1.1	Stavba .....	3
1.2	Objednatel .....	3
1.3	Projektant .....	3
<b>2</b>	<b>Identifikační údaje mostu .....</b>	<b>4</b>
2.1	Základní údaje o mostě (podle ČSN 73 6200 r. 2011).....	4
<b>3</b>	<b>Přehled výchozích podkladů a průzkumů.....</b>	<b>5</b>
<b>4</b>	<b>Zdůvodnění mostu a jeho umístění.....</b>	<b>5</b>
4.1	Účel mostu a požadavky na jeho řešení .....	5
4.2	Charakter převáděné komunikace.....	5
4.3	Územní podmínky .....	6
4.4	Geologické a korozní podmínky .....	6
4.4.1	Geologické podmínky.....	6
4.4.2	Agresivita podzemní vody: .....	6
4.4.3	Korozní podmínky .....	6
4.5	Volba konstrukce mostu .....	6
4.5.1	Popis konstrukce mostu .....	7
4.6	Vybavení mostu .....	7
4.7	Zvláštní zařízení na mostě .....	7
<b>5</b>	<b>Podmiňující předpoklady.....</b>	<b>7</b>
5.1	Provádění mostu.....	7
5.2	Související objekty .....	8
5.3	Vztah k území .....	8
5.4	Poznámky a doporučení pro další stupeň PD .....	8

# 1 Identifikační údaje stavby

## 1.1 Stavba

Název stavby:	I/12 Běchovice – Úvaly
Místo stavby:	Hl. město Praha, Středočeský kraj, okres Praha – východ, okres Kolín
Katastrální území:	Dubeč, Běchovice, Koloděje, Újezd n. Lesy, Sibřina, Květnice, Dobročovice, Škvorec, Úvaly, Tuklaty
Druh:	veřejně prospěšná dopravní stavba D072
Stupeň:	Dokumentace pro vydání územního rozhodnutí (DUR)

## 1.2 Objednatel

Název investora:	Ředitelství silnic a dálnic ČR
Adresa investora:	Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4 IČ 659 93 390
Zastoupen ve věcech smluvních:	p. Radek Drahokoupil
Zastoupen ve věcech technických:	p. Radek Drahokoupil
Nadřízený orgán:	Ministerstvo dopravy ČR Nábřeží L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1

## 1.3 Projektant

Název:	PUDIS a.s.
Sídlo:	Nad Vodovodem 3258/2 100 31 Praha 10
IČ:	452 72 891
Zastoupení ve věcech smluv.:	Ing. Martin Höfler
Zastoupení ve věcech technických:	Ing. Zdeňka Bolehovská

## 2 Identifikační údaje mostu

<b>Název objektu</b>	<b>SO 222 Nadjezd polní cesty P. Újezd n. Lesy – P. Koloděje</b>
<i>Katastrální území</i>	Praha – Koloděje
<i>Obec</i>	Praha – Koloděje
<i>Kraj</i>	Hl. město Praha
<i>Objednatel</i>	Ředitelství silnic a dálnic České republiky
<i>Nadřízený orgán</i>	Ministerstvo dopravy
<i>Uvažovaný správce mostu</i>	TSK hl. m. Prahy
<i>Hlavní inženýr projektu</i>	Ing. Zdeňka Bolehovská, PUDIS a.s.
<i>Hlavní koordinátor pro mosty</i>	Ing. Zdeněk Podráský, PUDIS a.s.
<i>Odpovědný projektant objektu</i>	Ing. Zdeněk Podráský, PUDIS a.s.
<i>Přemostňovaná překážka</i>	I/12 Běchovice-Úvaly
<i>Převáděná komunikace</i>	Polní cesta
<i>Staničení na větví „D“</i>	Km 0.07972 křížení
<i>Staničení na I/12</i>	Km 3.383670 křížení
<i>Úhel křížení</i>	83 grad
<i>Požadovaná výška průjezdního prostoru</i>	4,800 m + 0,15 m rezerva

### 2.1 Základní údaje o mostě (podle ČSN 73 6200 r. 2011)

<i>Charakteristika mostu</i>	Trvalý masivní jednotrámový předpjatý most o třech polích s horní mostovkou směrově v přímé, výškově v zakr. oblouku. V podélném směru vzpěradlová konstrukce s přechodovými deskami, zakládání hlubinné.
<i>Délka přemostění</i>	57,80 m
<i>Délka mostu</i>	61,80 m
<i>Délka nosné konstrukce</i>	61,80 m
<i>Rozpětí jednotlivých polí</i>	13,50 + 33,0 + 13,30 m
<i>Šikmost mostu</i>	kolmý
<i>Šířka průjezdního prostoru (volná šířka mostu)</i>	5 m
<i>Šířka průchozího prostoru</i>	0 m
<i>Šířka mostu</i>	6,60 m
<i>Výška mostu (max. nad terénem)</i>	6,70 m
<i>Stavební výška</i>	1,485 m
<i>Plocha mostu</i>	407,9 m <sup>2</sup>

*(délka mostu x šířka)*

*Plocha nosné konstrukce*

370,80 m<sup>2</sup>

*Zatížení mostu*

Soustava norem ČSN EN:

- ČSN EN 1990 Zásady navrhování konstrukcí edice 2 (r. 2011)
- ČSN EN 1991-2 Zatížení konstrukcí – zatížení mostů dopravou včetně změny Z3 (r. 2012)
- ČSN EN 1992-2 Navrhování betonových konstrukcí – betonové mosty včetně změny Z2 (r. 2014)

*Důležitá upozornění*

Na mostě je zvýšená výška zábradlí (přechod koní) min. 2.5 m s plnější výplní

V římsách budou umístěny chráničky pro vedení kabelů – nutno upřesnit polohu, rozměr a počet v dalším stupni projektové dokumentace (DSP).

*Vozovka na mostě*

Dle ČSN 73 6242

### 3 Přehled výchozích podkladů a průzkumů

- Geodetické zaměření, GT ATELIÉR GEODÉZIE spol. s.r.o., 10/2018
- Zpráva z vyšetření inženýrských sítí a geodetického zaměření, GT ATELIÉR GEODÉZIE spol. s.r.o., 10/2018
- Hydrogeologický průzkum, AQH, probíhá zpracování
- Pedologický průzkum, AF-CITYPLAN, probíhá zpracování
- Hluková studie z provozu, PUDIS a.s., 10/2018
- Hodnocení podle §67 zákona č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů a migrační studie, doc. Dr. Jan Farkač, CSc., probíhá zpracování
- Korozní průzkum, PUDIS a.s., 05/2013 (aktualizace 2015)
- Předběžný geotechnický průzkum, Inset, 08/2004
- Dokumentace dle přílohy č.4 zákona (EIA), PUDIS a.s., 04/2017
- Soubor platných ČSN, ČSN EN, TP, VL a další

### 4 Zdůvodnění mostu a jeho umístění

#### 4.1 Účel mostu a požadavky na jeho řešení

Most převádí polní cestu přes komunikaci I/12. Trasa komunikace je v místě přemostění v zářezu hloubky cca. 6 m, polní cesta je vedena po terénu.

#### 4.2 Charakter převáděné komunikace

#### Údaje o převáděné komunikaci

*Šířkové uspořádání*

0,5+4,0+0,5

Výška nivelety v místě křížení	265.79 m
Směrové poměry v místě mostu	Most je v přímé
Výškové poměry v místě mostu	Trasa je ve vrcholovém zakružovacím oblouku $R = 6\,000$ m. Podélný sklon mostu se mění od 5.52 do -4.97 %. Příčný sklon vozovky je jednostranný 2.5%.

## Údaje o přemost'ované překážce

Křížovanou překážkou je zářez, ve kterém je vedena komunikace I/12.

## 4.3 Územní podmínky

Most se nachází na okraji města v katastru Prahy – Kolodějí. Zájmové území spadá do území hlavního města Prahy.

## 4.4 Geologické a korozní podmínky

### 4.4.1 Geologické podmínky

Pro předběžný geologický průzkum byly realizovány poblíž mostu vrty J73, J74, J75, J76 délky 1.8-4 m, což je délka nedostatečná. Podle ostatních objektů na trase bylo zvoleno hlubinné zakládání a jeho parametry bude možno stanovit až po provedení podrobného geologického průzkumu v místě mostu.

Kapalné a tuhé prostředí vykazuje dle ČSN EN 206 střední agresivní prostředí SO 4 - XA2.

Základové poměry dle ČSN 73 1001 jsou jednoduché a dle doporučení geologického průzkumu a s ohledem na typ mostní konstrukce je zvoleno zakládání na velkoprofilových vrtaných pilotách  $\varnothing 1,2$  m.

Pro podrobný inženýrskogeologický průzkum je pro další projektový stupeň nutné prověřit základové poměry v místě vnitřních podpěr, a to zjištěním charakteru skalního podloží, stanovení pevnostních a přetvárných charakteristik hornin a agresivitu kapalného a tuhého prostředí.

### 4.4.2 Agresivita podzemní vody:

Kapalné a tuhé prostředí vykazuje dle ČSN EN 206 střední agresivní prostředí SO 4 - XA2.

Při doplňujícím průzkumu musí být věnována pozornost agresivitě spodní vody, bude-li její přítomnost zjištěna. Kvalita betonu ve styku s touto vodou musí odpovídat její agresivitě.

### 4.4.3 Korozní podmínky

Na základě korozního průzkumu (PUDIS, a.s. 2013) je stanoven dle TP124 stupeň č. 3 základních pasivních ochranných opatření. Doporučuje se aplikace primární ochrany, sekundární ochrany a konstrukčních opatření bez propojení výztuže a jejího vyvedení na povrch (dle TP124 a ČSN EN 206).

## 4.5 Volba konstrukce mostu

Překážka je v návrhu přemostěna třípolovým mostem. S ohledem na sklony svahů zářezu komunikace I/12 byla zvolena vzpěradlová konstrukce šikmá z monolitického betonu

### 4.5.1 Popis konstrukce mostu

*Založení:* Vzhledem ke geologickým podmínkám a na základě provedených geologických sond bude založení mostního objektu provedeno na dvouřadě pilotové bérce z pilot Ø 900 mm. Délka pilot bude určena v dalším stupni projektové dokumentace na podkladě výsledků IGP.

*Vzpěra, táhlo:* Vzpěry a táhla jsou navrženy z monolitického betonu, mohou být také realizovány jako staveništní prefabrikáty. Vzpěry a táhla jsou vetknuty do základového pasu, na opačné straně do monolitických příčníků nosné konstrukce.

*Nosná konstrukce:* Je tvořena klasickou betonovou jednotrámovou předpjatou konstrukcí o třech polích. V místě napojení táhel do trámu jsou provedeny mohutné koncové příčníky. Na koncích nosné konstrukce jsou umístěny přechodové desky spojené s nosnou konstrukcí vrubovým kloubem

Materiály pro jednotlivé části konstrukce mostu jsou navrženy v souladu s platnými TKP, kap. č. 18 a ČSN EN 206.

## 4.6 Vybavení mostu

Na mostě je navržena vozovka dle ČSN 73 6242.

Podél vozovky jsou umístěna ocelová zábradelní svodidla. Zábradelní svodidla budou mít síťovou výplň dle VL4 507.02.

Mostní závěry na mostě budou povrchové elastické, umístěné v místě napojení přechodové desky na nosnou konstrukci.

Odvodnění mostu je navrženo trubní se zaústěním do skluzů na nižší straně mostu. Skluzy budou napojeny do příkopů komunikace. Skluzy budou rovněž umístěny před a za mostním objektem.

V chodnicích budou umístěny rezervní chráničky Ø 110 mm pro vedení kabelů. Na mostě je požadováno 1+1 chránička D110 mm.

Na mostě nebude VO.

## 4.7 Zvláštní zařízení na mostě

Most podléhá oznamovací povinnosti pro umístění stálého zařízení.

# 5 Podmiňující předpoklady

## 5.1 Provádění mostu

*Provádění mostu:* Výstavba mostu je uvažována na pevné skruži. Celý most bude betonován najednou. Výstavba mostu musí být koordinována s výstavbou komunikace I/12.

*Přístup na staveniště:* Přístup k mostu po trase budoucí komunikace nebo po tělese polní cesty.



## 5.2 Související objekty

SO 101 - Hlavní trasa silnice I/12  
SO 151 - Polní cesta P. Újezd n. Lesy (Blatov)-P. Koloděje  
SO 160 - Přístupová cesta č. 1 v km 2,5-3,8  
SO 303 – Dešťová kanalizace a odvodňovací zařízení km 1.810 – 5,550  
SO 389 – Úprava meliorací km 3,155 – 4,330 (P)  
SO 450 - Přeložka DK CETIN – km 3,37  
SO 491 – Systém DIS – SOS kabelové vedení  
SO 860 – Oplocení silnice

## 5.3 Vztah k území

Pro výstavbu mostu je nutné, aby v obvodu staveniště nebyly během výstavby žádné inženýrské sítě. Vzhledem ke křížení s biokoridorem je třeba volit postupy výstavby šetrné k životnímu prostředí.

## 5.4 Poznámky a doporučení pro další stupeň PD

Pro další stupeň PD je nutné doplnit GTP v místech pilířů a opěr.

\*\*\*\*\*

V Praze 12/2018

Ing. Zdeněk Podráský, CSc.