

TECHNICKÁ ZPRÁVA

1. Identifikační údaje

1.1 Stavba

Název stavby : Oprava mostu přes Jáchymovský potok na p.p.č. 5427/1
k.ú. Jáchymov
Katastrální území, obec : Jáchymov 555215, Jáchymov

1.2 Objednatel, investor

Název a adresa objednatele : Město Jáchymov
Náměstí Republiky 1
362 51 Jáchymov

1.3 Zhotovitel dokumentace

Název a adresa : PONTIKA s.r.o.
Štůrova 352/15 4, Karlovy Vary, 360 09
IČO : 26342669
Kancelář : Sportovní 4, 360 01 Karlovy Vary
Tel. 353 228 240, 353 229 499
Projektant : Ing. Jan Procházka – odpovědný projektant č. aut. 0300011
Ing. Jakub Rudolský

2. Základní údaje o mostu

Charakteristika mostu : Jednopolový, kombinovaný (kamenný/betonový), klenbový,
šikmý, trvalý, nepohyblivý.
Délka přemostění : 6,365 m
Délka mostu : 12,740 m
Délka nosné konstrukce : 8,765 m
Rozpětí nosné konstrukce : 6,870 m
Šikmost : Pravá $\alpha=60^\circ$
Kolmá světlost mostního otvoru : 5,480 m
Šikmá světlost mostního otvoru : 6,365 m
Šířka mostu : 11,255 m - 12,085 m
Volná šířka mostu : 9,840 m
Volná výška na mostu : neomezená
Výška mostu : 3,500 m
Stavební výška : 2,085 m - v ose mostu
Konstrukční výška : 0,550 m - kamenná klenba (odhad)
: 0,500 m - betonová klenba (odhad)
: 0,300 m - nová železobetonová deska
Přemost'ovaná překážka : Jáchymovský potok
Úhel křížení : 60°

3. Zdůvodnění mostu a jeho umístění

3.1 Účel mostu a požadavky na jeho řešení

Most převádí přes Jáchymovský potok místní komunikaci T.G. Masaryka. Tato komunikace slouží jako hlavní obousměrná komunikace umožňující příjezd k lázeňskému centru Jáchymova směrem od Ostrova.

Most je zapsán v rejstříku nemovitých kulturních památek pod číslem 101584. Technické řešení mostu musí zachovat historický vzhled celé konstrukce. Pod stejným rejstříkovým číslem jsou v rejstříku nemovitých kulturních památek zapsané další dva mosty, které se nacházejí nedaleko proti směru toku Jáchymovského potoka.

3.2 Územní podmínky

Stavba se nachází v intravilánu města Jáchymov na kraji obce směrem od Ostrova. Komunikace vedoucí přes most bezprostředně před mostem navazuje na hlavní komunikaci I/25 vedoucí mezi Ostrovem a Božím Darem a přes most pokračuje do lázeňského centra města Jáchymov.

Most přemostňuje Jáchymovský potok. Koryto potoka je v místě mostu regulováno betonovými nábrežními zdmi.

3.3 Geotechnické podmínky

Z webové aplikace "Geologicky dokumentované objekty" byl získán vrt ve vzdálenosti cca 30 m (112550) od stavby na parkovišti směrem proti toku Jáchymovského potoka.

Vzhledem k tomu, že do spodní stavby nebude zasahováno a že ke zřícení části kamenné klenby nedošlo vlivem poškození spodní stavby, je tento podklad dostačující pro zjištění základových poměrů.

V případě nutnosti budou přijata opatření vyplývající ze zjištěných základových podmínek při stavbě (sklony svahů, pažení apod.). Sklony dočasných svahů jsou zatím navrženy 1:1.

Profil vrtu:	Vrt 112 550, n.v. 576,17 m.n.m B.p.v.	
	H [m]	Popis
	0,0 - 2,9	Navážka kamenitý písčitý hlinitý v ostrohranných úlomcích
	2,9 - 5,0	Sut' silně hlinitý slabě uhlý hnědá Jíl měkký ve vložkách
	5,0 - 6,1	Hlína jílovitý písčitý tuhý tmavá hnědá příměs: kamínky
	6,1 - 7,5	Rula zvětralý svorový vrstevnatý odlučný rozpadavý
	7,5 - 8,0	Rula slabě navětralý svorový tvrdý

3.4 Stávající stav a závady

Stávající stav:

Stávající konstrukci tvoří šikmá kamenná klenba s kamennými poprsními zídkami, opěry jsou také kamenné. Zdivo klenby je tvořeno místním kamenem břidlicového charakteru (svor apod.) V minulosti byla kamenná klenba na výtoku rozšířena o novou betonovou klenbu, která dosahuje šířky přibližně dvou třetin šířky kamenné klenby. Čelo betonové klenby je opatřeno poprsní zídkou z betonu prokládaného kamenem. Betonová část klenby a poprsní zídka jsou opatřeny cementovou omítkou.

Pro určení kvality betonu klenby bylo provedeno 6 jádrových vrtů, na kterých byly provedeny zkoušky pevnosti v tlaku a zhodnocení kvality betonu. Výsledky těchto zkoušek jsou shrnuty ve zprávě "Stanovení kvality betonu klenby mostu přes Jáchymovský potok pod Radium Palacem".

Na vtoku navazuje na klenbu na pravém břehu šikmé betonové křídlo, na levém břehu navazuje na klenbu betonová nábrežní zeď. Na výtoku na pravém břehu navazuje na klenbu betonová nábrežní zeď, nad zdí je strmý svah opevněný lomovým kamenem a za tímto svahem je železobetonová opěrná zeď opatřená ocelovým zábradlím. Na levém břehu na výtoku navazuje na klenbu šikmé betonové křídlo, na křídlo navazuje betonová nábrežní zeď. Křídla vpravo na vtoku a vlevo na výtoku jsou pravděpodobně z betonu prokládaného kameny, lze tak soudit dle kaveren v levobřežním křídle, ve kterých jsou zřejmé jak velké kameny, tak i menší kameny a kamínky, pojivo (cement) a drobné plnivo (písek) mezi kameny jsou vyplaveny. Na obou křídlech je osazena betonová římsa.

Na mostě na vtokové straně je původní kamenná poprsní zídka osazená kamennou římsou s přesahem, římsa je nadbetonována mohutnou betonovou římsou, na výtokové straně je nízká betonová římsa. Do říms jsou kotveny železobetonové sloupky zábradlí. Vodorovnou výplň zábradlí tvoří železobetonové tyče kruhového průřezu.

Vozovka na mostě je asfaltová ohraničená betonovými obrubníky. Na výtokové straně je voda z komunikace svedena betonovým skluzem přes povodní římsu. Svahy mezi obrubníky a římsami jsou porostlé trávou.

Závady:

Nejvýznamnější závadou je zřícení části kamenné klenby. Na návodní straně klenby za poprsní zdí došlo k propadnutí kamenné klenby včetně části obrubníků a jejich opěrek. Klenba byla porušena zatékající vodou akumulovanou díky nevhodné travnaté ploše na mostě. Kvůli absenci izolace voda vyplavila pojivo mezi kameny klenby a proto se vnitřní část klenby cca 1 m od okraje zřítla. Vtokové čelo klenby bylo vykloněné, vazba klenby poškozená a oslabená. Následně se zřítla i vykloněné čelo klenby s poprsní zdí.

Materiál vytěžený z koryta po zřícení klenby byl uložen na skládce investora, aby mohl být použit při opravě mostu.

Ve zdivu klenby je v úrovni kolísání hladiny vyplavené spárování. Na podhledu klenby jsou patrné výluhy pojiva a také lokální vysprávkování spárování.

Na podhledu betonové části klenby jsou zjevné rozsáhlé výluhy pojiva, lokálně je odpadlá

cementová omítka. V místě, kde chybí omítka je beton výrazně degradovaný. Na výtoku na levém břehu je pata klenby značně narušená, chybí celý spodní roh paty klenby ode dna do výšky přibližně jednoho metru.

Z výše uvedené zprávy vyplývá, že beton klenby má i navzdory značnému zatékání do konstrukce vyhovující mechanické vlastnosti (minimální změřená průměrná krychelná pevnost v tlaku 12,4 MPa, objemová hmotnost 2230kg/m³).

V betonové poprsní zídce jsou velké kaverny, pojivo je vyplavené a jsou viditelné velké kameny, kterými byl beton prokládán, jsou zjevné stopy zatékání do konstrukce a výluhy pojiva.

Pravobřežní návodní křídlo je v celé délce podemleté, místy až do hloubky 40 cm. V levobřežním povodním křídle jsou velké kaverny, v kavernách je uchycena vegetace. Obě křídla jsou porostlá mechem a římsy křídel jsou porostlé vegetací.

Návodní římsa i se zábradlím se zřítila do koryta při propadnutí klenby.

Povodní římsa je zarostlá vegetací. Zábradelní sloupky jsou zachovalé, ale výplň zábradlí z velké části chybí nebo je značně poškozena.

Vozovka na mostě je několikrát přeasfaltovaná, kvůli zarostlým obrubníkům a římsám neodtéká voda, která prosakuje až na konstrukci klenby, kterou poškozuje.

4. Technické řešení stavby - popis prací

Následující technický popis odpovídá předpokladům projektu, které je nutno průběžně ověřovat autorským dozorem. Na základě skutečně zjištěného stavu mostu pak bude postup stavebních prací upřesněn.

4.1 Bourací, přípravné a výkopové práce

Před začátkem prací v korytě bude zřízena jílová hráz a tok potoka bude zatrubněn. V rozsahu daném výkresovou dokumentací bude vybourané celé vozovkové souvrství včetně obrubníků a betonového skluzu. Římsy na křídlech budou očištěny od vegetace. Římsa na návodním křídle bude odstraněna. Svahy kolem mostu budou zbaveny malých stromků a keřů.

Bude odstraněno zábradlí a římsa na povodní straně mostu. Celá kamenná část klenby bude podskružena, aby bylo zabráněno jejímu dalšímu poškození. Podél plotové zídky k pozemku 747 budou do vrtů průměru 200 mm osazeny ocelové zápory, za které bude v průběhu výkopových prací zasouvány pažiny z dubových fošen. Záporové pažení bude chránit plotovou zídku před poškozením od zahájení výkopových prací až do provedení zásypů. Vybere se zásyp klenby.

Po odhalení rubu poprsních zdí bude přivolán projektant, který rozhodne o rozsahu jejich ubourání. Zdivo zbytku kamenné poprsní zdi na vtoku se jeví značně rozvalené a nesoudržné a bude je nutné z větší části přezdít. Beton poprsní zdi na výtoku není příliš kvalitní a nejvhodnějším řešením pravděpodobně bude stávající zeď odstranit a vybetonovat novou železobetonovou zeď.

Po odhalení stávající konstrukce a ubourání určených částí bude celá konstrukce geodeticky zaměřena.

V rámci rekonstrukce bude nutné dočasně demontovat čtyři kusy dopravního značení.

4.2 Nové konstrukce

Zřícená část klenby bude dozděna, ke zdění bude použit materiál získaný po zřícení klenby. Dle charakteru zdiva rubu klenby určí projektant, zda je vhodné vrtat do klenby otvory pro vlepení trnů. Do betonové části klenby budou trny vlepeny.

Na krajích klenby se vybetonují nové železobetonové poprsní zdi. Zeď na vtoku bude do úrovně dna příkopu železobetonová, z líce obložená kamenem. Ode dna příkopu na ni bude navazovat parapetní zeď zděná z kamene. Na výtoku bude do úrovně dna příkopu poprsní zeď železobetonová, ode dna příkopu na ni pak bude navazovat železobetonová parapetní zeď z vnitřní strany obložená kamenem. Zdi budou opatřeny kamennými římsami. V polovině rozpětí klenby budou parapetní zdi rozšířeny a na jejich vrcholech bude kamenný podstavec, na kterém budou umístěny kamenné sochy patronů Jáchymova. Na vtoku bude socha svatého Jáchyma a na výtoku socha svaté Kláry. V parapetních zdech budou osazeny kamenné chrliče. K obkladům i zdění poprsních a parapetních zdí bude přednostně použit materiál z původní klenby nebo materiál obdobného (břidlicového) charakteru a barvy.

Mezi poprsními zdmi bude vybenována železobetonová deska tl. 300 mm vyztužená kari sítí. Deska i zdi budou opatřeny izolací z asfaltových izolačních pásů.

Za opěrami bude zřízena drenáž, drenáž bude vyústěna skrz železobetonovou poprsní zeď na výtokové straně mostu.

Zesponu bude klenba otryskána vysokotlakým vodním paprskem, poškozené spárování bude vyškrábáno a zdivo přespárováno. Betonová část klenby bude také z podhledu otryskána, poškozená a nesoudržná omítka bude odstraněna, kaverny budou vyplněny sanační hmotou a betonový povrch bude opatřen novou cementovou omítkou.

Do prostoru chybějícího rohu betonové klenby budou vlepeny trny \varnothing 16 mm z betonářské výztuže a prostor bude dobetonován.

Betonová křídla (na pravém břehu na vtoku a na levém břehu na výtoku) budou zbavena uchycené vegetace a otryskána. Nesoudržná omítka bude odstraněna, kaverny budou vyplněny sanační hmotou a křídla budou znovu omítnuta cementovou maltou. Větší kaverny je možné vyplnit betonem. Podemletá část pravobřežního návodního křídla bude podbetonovaná a pata křídla bude ochráněna urovnaným kamenným záhozem. Křídla budou v rozsahu odhalení rubu opatřena nátěrovou izolací proti zemní vlhkosti. Pravobřežní vtokové křídlo bude opatřeno novou železobetonovou římsou. Římsa povodního křídla bude očištěna a případně zasanována. Římasy budou opatřeny ochranným nátěrem typu S4 (OS-C).

Na mostě budou osazeny kamenné obrubníky. Obrubníky budou na třech místech sníženy do úrovně vozovky, aby byl umožněn odtok vody z vozovky. Vozovka na mostě bude živičná. Svahy za obrubníky budou zčásti vydlážděny dlažbou z lomového kamene a z části zatravněny. Dlažba z lomového kamene bude vždy ukončena kamenným obrubníkem šířky 50 mm uloženým do lože z betonu C25/30 XF3. Na straně u silnice I/25 na výtoku bude z dlažby z lomového kamene vydlážděný skluz umožňující odtok vody z komunikace.

Niveleta vozovky je navržena tak, aby dešťová voda z komunikace na mostě neztékala na komunikaci I/25. V nejnižších místech vozovky budou obrubníky sníženy do úrovně vozovky a v obkladu svahů budou provedeny nátoky, aby mohla voda odtékat z komunikace do příkopů.

U vjezdu na most ze strany od komunikace I/25 bude zbudován zpomalovací práh, který bude začínat zvýšeným obrubníkem výšky 5 cm, za obrubníkem bude varovný pás z kamenné dlažby, dále pruh asfaltu proměnné šířky. Práh bude ukončen signálním pásem z kamenné dlažby a

kamenným obrubníkem výšky 2 cm. Varovný a signalizační pás musí být kontrastní barvy v porovnání s okolním povrchem, bude proto ze světlých žulových dlažebních kostek.

Koryto pod mostem bude vyčištěno od suti spadané při propadnutí klenby.

Stávající svodidlo vedoucí podél komunikace I/25 bude zkráceno, demontovaná část svodidla bude předána majiteli (ŘSD ČR) k dalšímu využití.

Bude osazeno nové dopravní značení. U vjezdu na most ve směru od komunikace I/25 bude na pravé straně komunikace osazena značka IP26a "Obytná zóna", na stejném sloupky, ale z opačného směru, bude osazena značka IP26b "Konec Obytné zóny". Tyto značky jsou v současnosti umístěny kousek za mostem, zde budou demontovány a přesunuty do nové polohy. Za křižovatku s místní komunikací na p.p.č. 4962/1 bude umístěna značka B11 "Zákaz vjezdu všech motorových vozidel" s dodatkovou tabulkou "Mimo dopravní obsluhy a vozidel s povolením lázní". Ve směru ke komunikaci I/25 budou před křížením s komunikací I/25 na jednom sloupku osazeny značky P6 "Stůj, dej přednost v jízdě!" a C3a "Příkazaný směr jízdy zde vpravo". Stávající značky IP25a "Zóna s dopravním omezením" a IP25b "Konec zóny s dopravním omezením", které se nacházejí na začátku mostu budou demontovány a přemístěny na konec (začátek) obytné zóny směrem do lázeňského centra. Na vozovce v místě křížení bude nakreslena vodící čára V4 šířky 250 mm, vodící čára bude na obou koncích plynule navazovat na stávající vodící čáru na komunikaci I/25.

4.4 Statické a hydrotechnické posouzení

Statické posouzení nosné konstrukce mostu je samostatnou přílohou této dokumentace.

Jelikož rekonstrukcí mostu nebudou změněny hydrotechnické podmínky, nebylo nutné provádět hydrotechnický průzkum.

4.5 Řešení protikoroze ochrany, ochrany konstrukcí proti agresivnímu prostředí

Ruby betonových křídel, které budou trvale ve styku se zemní vlhkostí, budou opatřeny izolací proti zemní vlhkosti 1xPN+2xALP.

Nová železobetonová deska a poprsní zdi budou opatřeny izolací z asfaltových izolačních pásů.

Římsy na křídlech budou opatřeny ochranným nátěrem typu S4 (OS-C).

4.6 Postup sanačních prací

Postup sanačních prací se týká částí poškozených ploch (kaverny, degradovaný beton) betonové části klenby a křídel.

Betonová část klenby a betonová křídla budou očištěna od vegetace, nesoudržné omítky a jiných nečistot, celoplošně budou otryskána vysokotlakým vodním paprskem (400-600 bar, přesný tlak bude určen zkouškou na místě). Místa, kde je poškozený nekvalitní beton je nutné jej manuálně osekat až na kvalitní podklad. Na očištěný pevný podklad bude nanesen spojovací můstek a na něj sanační malta v tloušťce dle potřeby. V případě větších kaveren je možné místo sanační malty použít beton.

Sanované plochy budou opláchnuty tlakovou vodou (do 200 bar) a budou opatřeny stejnou cementovou omítkou, jako je na zbytku konstrukce.

Na závěr bude celoplošně nanesen sjednocující nátěr.

5. Výstavba mostu

5.1 Postup a technologie stavby mostu

Před započítím stavebních prací je nutné vypracovat realizační dokumentaci stavby. Započítí prací musí být ohlášeno na Povodí Ohře, s.p. Před započítím stavebních prací budou příslušnými správci vytyčeny inženýrské sítě.

Před započítím prací v korytě bude koryto potoka přehrazeno a tok zatrubněn. Vegetace z přilehlých svahů bude odstraněna. Bude pokácen vzrostlý strom u konce stávajícího zábradlí na levém břehu.

Kamenná část klenby bude v celé šíři podskružena, aby nemohlo dojít k jejímu dalšímu poškození vlivem stavebních prací či odlehčení konstrukce.

Vozovkové souvrství bude odstraněno v rozsahu daném výkresovou dokumentací. Na předmostích je možné asfaltové vrstvy strojně vyfrézovat, na most však těžký frézovací stroj nesmí vjet a tudíž bude nutné vozovkové souvrství bourat ručně.

Bude odstraněno betonové zábradlí a římsa na povodní straně mostu. Poté bude odstraněn zásyp klenby a provede se výkop za oběma opěrami. Po odhalení poprsních zdí bude přivolán projektant, který určí rozsah jejich ubourání. Po odhalení rubu klenby projektant také rozhodne o vhodnosti vrtání děr pro trny v kamenné části klenby.

Dozdí se chybějící část klenby.

Vyvrtají se díry a vlepí se trny z betonářské výztuže.

Vybetonují a vyzdí se poprsní a parapetní zdi. Mezi poprsními zdmi se vybetonuje železobetonová deska. Na desku a poprsní zdi bude položena hydroizolace. Za opěrami a křídly bude zbudována drenáž. Rub křídel bude opatřen ochranným nátěrem proti zemní vlhkosti.

Klenba a výkop se zasypou. Zásyp výkopu a obsyp klenby bude proveden dle ČSN 73 6244 Přechody mostů pozemních komunikací.

Odstraní se skruž pod kamennou klenbou.

Po odstranění skruže můžou začít práce na sanaci podhledu klenby. Klenba se otryská, dočistí, poškozené spárování se vyškrábe a nahradí novým. Betonová část klenby bude zasanována dle výše uvedeného postupu (4.6 Postup sanačních prací). Do podemletého povodního rohu klenby budou vlepeny trny a následně bude roh dobetonován.

Budou osazeny obrubníky a mezi nimi bude položeno vozovkové souvrství. Za obrubníky budou vydlážděny příkopy a svahy za křídly. Budou osazeno definitivní dopravní značení.

Nezávisle na pracích na nosné konstrukci mostu mohou probíhat sanační práce na mostních křídlech. Křídla se otryskají a dočistí, poškozená nesoudržná omítka bude otlučena, kaverny budou zasanovány. Na křídla bude nanесena nová cementová omítka. Podemleté pravobřežní křídlo bude podbetonováno a před křídlem bude proveden urovnaný zához z lomového kamene. Na návodní křídlo bude vybetonována nová železobetonová římsa. Římsa na povodním křídle bude očištěna od vegetace a zasanována.

Dno bude vyčištěno od materiálu spadaném do koryta při propadnutí klenby.

Všechny travnaté plochy dotčené výstavbou budou uvedeny do původního stavu a zatravněny.

Práce na pozemku p.p.č. 4890/12 (Ředitelství silnic a dálnic ČR):

Vozovka od hranice křižovatky směrem k mostu bude odstraněna. Drobná vegetace na svazích kolem mostu bude odstraněna, bude pokácen strom o obvodu větším než 80 cm ve výšce 130 cm. vedle povodního zábradlí. Bude odhalen rub klenby. Konstrukce mostu se nachází mimo parcelu p.č. 4890/12.

Po pracích, provedených na nosné konstrukci bude výkop zasypán. Osadí se kamenné obrubníky a dlažba varovného a signálního pásu. Mezi obrubníky bude položeno vozovkové souvrství. Na svazích bude provedena dlažba z lomového kamene. Ostatní části pozemku dotčené výstavbou budou uvedeny do původního stavu a zatravněny.

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

Jelikož se jedná o památkově chráněný objekt, je nutné používat původní materiály nebo materiály co nejvíce podobné původním, aby byl most zachován ve stavu co nejpodobnějším původnímu stavu.

Přístup na staveniště bude možný po komunikaci I. třídy I/25 nebo po místní komunikaci T.G. Masaryka.

Vodu pro stavební účely je nutno na stavbu dovážet nebo čerpat z Jáchymovského potoka. Elektřina bude zajištěna z elektrocentrály dodavatele stavby a nebo po domluvě s majiteli z okolních objektů.

Skladovací plochy budou určeny v blízkosti stavby na pozemku investora. Materiály budou přiváženy až těsně před zabudováním, takže je nebude potřeba na staveništi skladovat.

Vybourané hmoty budou ihned nakládány a odváženy na určenou skládku.

5.3 Související (dotčené) objekty stavby

Stavba není členěná na objekty.

5.4 Vztah k území (inženýrské sítě, ochranná pásma, omezení provozu apod.)

Česká telekomunikační infrastruktura a.s.:

Podél místní komunikace na pravém břehu potoka se nachází podzemní vedení sdělovacího kabelu. Přibližně 15 m před mostem se odklání od komunikace a vede přes pozemek p.č. 747 přibližně podél potoka ve směru toku. Podél tohoto kabelu vede další kabel, který není v současné době využíván. Další nevyužívaný kabel vede podél stejné místní komunikace, ale na její druhé straně, tento kabel poté prochází pod korytem potoka na návodní straně mostu. Na levém břehu kabel křížuje místní komunikaci a přibližně v půlce její šířky.

Vodárny a kanalizace Karlovy Vary, a.s.:

Podél koryta potoka na jeho pravém břehu se nachází podzemní vedení kanalizace KT DN 500. Vedení vede z lázeňské části Jáchymova, křížuje místní komunikaci a poté vede podél potoka.

Podél levého okraje komunikace I/25 (ve směru z Jáchymova do Ostrova) vede podzemní vedení vodovodu Ø 350. Vedení přechází pod komunikací na její druhou stranu a poté pokračuje dále podél pravého okraje komunikace. Dle zákresu přechází vedení pod komunikací v místě křížení s místní komunikací přecházející přes most a přímo v místě mostu je šachta. Na mostě se ale žádná šachta nenachází. Dle telefonické komunikace se zástupcem vodovodů pro tuto oblast (p. Fric) bylo upřesněno, že vodovod přechází pod komunikací až za mostem.

Místo přechodu vodovodu pod komunikací I/25 je na místě zřejmé a nachází se přibližně 15 m pod místem křížení (směrem na Ostrov).

Podél místní komunikace na pravém břehu potoka se nachází vedení vodovodu LTH 80. Přibližně 1 m před začátkem úpravy komunikace končí ve vodovodní šachtě, ze které pak vychází soukromá přípojka PE 40, která vede podél komunikace na pozemku 4962/1.

Před zahájením prací si zhotovitel nechá inženýrské sítě vytyčit od příslušného správce.

6. Přehled provedených výpočtů a konstatování rozhodujících průřezů a dimenzí

6.1 Vytyčovací údaje

Výškový systém je B.p.v. a souřadný systém je S-JTSK.

6.2 Prostorové uspořádání a geometrie mostu

Poloha mostu je nezměněna. Niveleta komunikace na mostě je upravena tak, aby dešťová voda neztékala na komunikaci I/25. Na obou koncích plynule navazuje na stávající komunikace.

Šířka komunikace na mostě je 6,0 m, komunikace je ohraničena kamennými obrubníky výšky 0,15 m. Na pravém břehu se komunikace rozšiřuje na šířku stávající komunikace a plynule na ni navazuje. Na levém břehu je nová část komunikace ukončena křižovatkou s komunikací I/25.

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

Konstrukce je navržena přiměřeně v souladu s vyhláškou č.398/2009Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

8. Materiály

Zhotovitel musí předem doložit jakost použitých hmot ve smyslu zákona č.22/1997 Sb.

9. Komentář k soupisu prací

Soupis prací je sestaven podle Oborového třídníku stavebních konstrukcí a prací staveb pozemních komunikací.

10. Prohlášení

Navrhovaná stavba je v souladu s obecnými požadavky na výstavbu.

Karlovy Vary
Září 2016

Vypracoval: Ing. Jakub Rudolský
Kontrola a doplnění: Ing. Jan Procházka