

**KARLOVY VARY - REKONSTRUKCE MOSTU A LÁVKY  
V ULICI KAPITÁNA JAROŠE**


**PROJEKTOVÁ DOKUMENTACE PRO PROVEDENÍ STAVBY**



OBJEDNATEL:

Č. PARÉ:

**STATUTÁRNÍ MĚSTO KARLOVY VARY**  
Moskevská 21, 361 20 Karlovy Vary

VYPRACOVAL	PROJEKTANT	STUPEŇ PD	PDPS	 <i>projektování dopravních staveb</i>
kolektiv	Ing. Z. Porkát	DATUM	08/2016	
		ČÍSLO ZAKÁZKY	14W11 004	
<b>Woring s.r.o.</b> Na Roudné 1604/93 IČO: 29159342 E-mail: info@woring.cz 301 00 PLZEŇ DIČ: CZ29159342 Tel: +420 371 141 150 +420 775 263 503				

Stavba: **Karlovy Vary - Rekonstrukce mostu a lávky v ulici kpt.Jaroše**  
Stupeň dokumentace: PDPS – aktualizace 2017-03

## **SO 201 – Rekonstrukce mostu**

### **SEZNAM PŘÍLOH**

1. Technická zpráva
- 1a. Technická zpráva - dodatek
- 2a. Situace mostu – změna
3. Půdorys mostu
4. Podélný řez A-A
5. Příčný řez B-B
- 5a. Příčný řez v přechodové oblasti
6. Vytyčovací výkres
7. Bourací a zemní práce
8. Tvar spodní stavby mostu
9. Výztuž spodní stavby mostu
10. Ocelové části nosné konstrukce
11. Tvar nosné konstrukce
12. Výztuž nosné konstrukce
13. Tvar říms
14. Výztuž říms
15. Zábradlí
16. Detaily
- 17a. Výkaz výměr - změna
- 18a. Soupis prací - změna

VYPRACOVAL	PROJEKTANT	KONTROLOVAL	<b>Woring s.r.o.</b> Na Roudné 1604/93 301 00 PLZEŇ IČO: 29159342      E-mail: info@woring.cz DIČ: CZ29159342      Tel: +420 371 141 170 +420 775 263 503	
	Ing. Z. Porkát	Ing. Z. Porkát		
OBEC, KRAJ: Karlovy Vary - Karlovarský kraj			STUPEŇ PD	PDPS
OBJEDNATEL: Statutární město Karlovy Vary			DATUM	08/2016
AKCE: <b>KV - rekonstrukce mostu a lávky v ulici Kapitána Jaroše</b>			ČÍSLO ZAKÁZKY	14W11 004
			MĚŘÍTKO	-
			Č. PŘÍLOHY	Č. PARÉ
OBSAH:				
<b>TECHNICKÁ ZPRÁVA</b>			<b>1</b>	

# TECHNICKÁ ZPRÁVA

## 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

### 1.1 Stavba a objekt

Název stavby: **Karlovy Vary – Rekonstrukce mostu a lávky v ulici kpt. Jaroše**

Stavební objekt: **SO 201 – Oprava mostu**

Kraj: **Karlovarský**

Okres: **Karlovy Vary**

Obec: **554961 Karlovy Vary**

Katastrální území **663549 Dvory**

Druh stavby: **Rekonstrukce**

Poloha-souřadnice: **50°30'38,40'' N, 12°50'10,21'' E**

### 1.2 Investor stavby

Název: **Statutární město Karlovy Vary**

Adresa: **Magistrát města Karlovy Vary, Moskevská 21, PSČ 361 20**

Zástupce objednatele: **Daniel Riedl**

### 1.3 Zhotovitel dokumentace

Název: **Woring s.r.o.**

Adresa: **Na Roudné 1604/93, 301 00 Plzeň**

Zástupce zhotovitele: **Ing. Zbyněk Voříšek**

### 1.4 Technické parametry stavby

Druh pozemní komunikace: **Místní komunikace – ulice kpt. Jaroše**

Kategorie komunikace: **M 8,0 (v místě mostu)**

Chodníky na mostě: **2 x 2,0 m**

Zatěžovací třída mostu: **dle ČSN 1991-2, Load model 1 + zatížení chodníků**

## 2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTU PO REKONSTRUKCI

Charakteristika mostu: trvalý silniční most o jednom poli s nosnou konstrukcí monolitickou železobetonovou s tuhou výztuží (zabetonované ocelové nosníky s profilem ve tvaru I – nesouměrné); most je šikmý, směrově přímý, výškově v konstantním podélném sklonu a v oboustranném příčném sklonu povrchu vozovky,

Délka přemostění:	13,55 m
Délka mostu:	23,80 m
Rozpětí nosné konstrukce:	14,77 m
Šikmost mostu:	79,460°
Šířka vozovky mezi obrubami:	7,00 m
Celková šířka mezi zábradlím:	11,000 m
Šířka chodníku:	2 x 2,00 m (oboustranné chodníky)
Celková šířka mostu včetně říms:	13,600 m
Stavební výška mostu:	0,615 m
Volná výška pod mostem:	2,400 m
Zatížení použité pro návrh mostu:	dle ČSN 1991-2, Load model 1 + zatížení chodníků

## 3. PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ NA MOSTĚ

Po mostě je převáděna místní komunikace s názvem ulice kpt. Jaroše v Karlových Varech - Dvorech. Tato komunikace propojuje ulici Plzeňskou a Chebskou

V novém stavu po provedení rekonstrukce mostu bude na mostě vozovka o šířce mezi obrubami 7,00 m a oboustranné chodníky široké 2,00 m. Obruby budou vysoké 150 mm, příčný sklon vozovky bude střechovitý oboustranně 2 % s klesáním od středu k obrubám. Příčný sklon chodníku bude 2,5 % s klesáním k vozovce. Podélný sklon vozovky i chodníků na mostě je konstantní 0,5 % (klesání ve směru staničení, to je k Plzeňské ulici). Na vnější straně chodníků bude osazeno ocelové zábradlí vysoké 1,10 m. Celková šířka mezi zábradlím na mostě je 11,00 m.

## 4. PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ POD MOSTEM

Pod mostem prochází koryto Chodovského potoka, které má dno asi 3,05 m pod úrovní nivelety vozovky na mostě. Koryto má lichoběžníkový tvar příčného řezu se šířkou ve dně asi 4,40 m a sklonem svahů asi 1:2. Obě hodnoty (šířka ve dně i sklon svahů) jsou mírně proměnné. Hloubka koryta je v blízkosti mostu proměnná v rozmezí 2,00 až 2,50 m.

Ve dně koryta potoka je štěrkopísek, místy s většími kameny. Svahy koryta jsou porostlé travou a jiným rostlinstvem, na některých menších plochách bylo zjištěno zpevnění povrchu svahu kamennou dlažbou.

Pod mostem je dno potoka lokálně rozšířeno na celou šířku mezi opěrami (asi 13 m) a je zpevněno betonovými silničními panely. V příčném řezu je zpevnění dna koryta pod mostem mírně skloněno s klesáním od opěr ke středu koryta.

## 5. INŽENÝRSKO-GEOLOGICKÉ PODMÍNKY

Podle dochovaných výkresů ze stavby mostu jsou stávající opěry založeny hlubinně na velkoprofilových vrtaných pilotách. Na mostě nebyly zjištěny změny nebo poruchy, které by mohly mít příčinu v nedostatečném založení. Proto lze předpokládat, že založení mostu je dostatečně únosné.

Ověření základových poměrů bylo provedeno firmou Arcadis z Českých Budějovic. Byl proveden jeden jádrový vrt do hloubky 12,00 m. Vrtání bylo provedeno z úrovně povrchu vozovky. Do hloubky 3,20 m byly pod konstrukcí vozovky zjištěny navážky charakteru hlinitopísčité zeminy se štěrkem. Dále až do hloubky 6,90 m jsou písčité zeminy s jílovitou příměsí a se štěrkem. Jde o materiál údolní nivy Chodovského potoka a řeky Ohře. Od 6,90 m až do hloubky 12,0 m byly zjištěny zeminy jílovitého charakteru s příměsí písku.

Ze vzorků odebraných z vrtu byly zjištěny geofyzikální vlastnosti zemin, což umožní ověřit únosnost pilot. Piloty jsou dle původní dokumentace dlouhé 8,00 m a jde tedy o piloty plovoucí, které nesou především třením na plášti.

## 6. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ MOSTU – NOVÝ STAV

### 6.1 Celková koncepce mostního objektu

Nový most bude mít jedno pole o rozpětí 13,80 m. Po odstranění vrchní stavby stávajícího mostu budou vybourány také původní úložné prahy a závěrné zdi.

Po vybourání úložných prahů bude provedeno výškové dorovnání ponechané části opěr na úroveň určenou projektem (dobourání nebo dobetonování podle potřeby). Dále budou zřízeny nové úložné prahy se závěrnými zídками a křídly. Z důvodu rozšíření mostu budou oba nové úložné prahy konzolovitě vyloženy přes okraj původních opěr. Vyložení bude nesouměrné. Do horní plochy nových úložných prahů budou zabudovány ocelové kolejnice, které budou sloužit jako tangenciální ložisko pro přímkové uložení nosné konstrukce.

Nová nosná konstrukce mostu bude železobetonová monolitická desková se zabetonovanými ocelovými nosníky průřezu ve tvaru I o výšce 370 mm. Maximální tloušťka nosné konstrukce v ose mostu bude 510 mm, šířka desky bude 10,20 m a celková šířka nosné konstrukce včetně oboustranných konzol bude 11,00 m. Hlavním nosným prvkem budou ocelové nosníky vysoké 370 mm, rozmístěné po šířce desky osově po 600 mm. Rozpětí nosné konstrukce bude 14,770 m a celková délka 15,590 m. Na horní ploše nosné konstrukce mostu bude provedena celoplošná izolace z natavovacích asfaltových izolačních pásů.

Na mostě budou monolitické železobetonové římsy spojené do jednoho celku se železobetonovou konstrukcí chodníků. Na vnější straně chodníku bude do říms zakotveno ocelové zábradlí se svislou výplní svařované z ocelových profilů bez dutin. Vozovka mezi obrubami bude asfaltová dvouvrstvá, spodní vrstva z litého asfaltu bude sloužit zároveň jako ochrana izolace.



## 6.2 Nosná konstrukce mostu

Nosná konstrukce mostu je navržena monolitická železobetonová desková s maximální tloušťkou v podélné ose 510 mm. Šířka desky ve spodní ploše bude 10,20 m, na obou podélných stranách bude provedeno rozšíření železobetonovou konzolou vyloženou 400 mm na celkovou šířku nosné konstrukce 11,00 m. Celková délka nosné konstrukce je 15,59 m, rozpětí je 14,77 m a délka přemostění 13,55 m.

Hlavním nosným prvkem bude tuhá výztuž vytvořená z atypických ocelových svařovaných nosníků vysokých 370 mm. Nosníky budou nesouměrné s dolní pásnicí průřezu 300/20 mm a horní pásnicí průřezu 180/12 mm, tloušťka stěny bude 10 mm. Bude použito celkem 17 kusů nosníků rozmístěných osově po 600 mm. Zajištění vzájemné polohy ocelových nosníků bude provedenou ocelovými svorníky o průměru 20 mm a délce 700 mm a na ně navlečenými rozpěrnými trubkami profilu 31,8/4 mm o délce 590 mm. Trubky a svorníky budou rozmístěny osově po 1,80 m, pro průchod svorníků stojinou budou ve stěně připraveny otvory o průměru 22 mm. Kromě základních otvorů pro kotvení na sousední nosník z jedné strany budou ještě další otvory posunuté o 110 mm pro kotvení nosníku na opačné straně. Dále budou ve stěnách nosníků vrtány otvory pro průchod příčné výztuže desky mostovky stěnou nosníků. Tyto otvory o průměru 30 mm budou rozmístěny osově po 200 mm. Ve středním nosníku budou otvory pro příčnou výztuž zdvojené, protože zde bude procházet výztuž z obou polovin mostu. Celková délka ocelových nosníků bude 15,33 m. Zakončení ocelových nosníků bude šikmé podle šikmosti mostu.

Železobetonová nosná konstrukce mostu bude z betonu C 30/37-XF2. Horní plocha nosné konstrukce bude vypádovaná v podélném i příčném směru. Příčný sklon pod vozovkou bude kopírovat sklon povrchu vozovky, to je klesání od podélné osy mostu 2 % na obě strany. Nejnižší místo povrchu nosné konstrukce v příčném řezu bude v úžlabí, které je 3,25 m od osy mostu na obou stranách. Od této linie povrch mostovky opět stoupá, a to sklonem 4 % až k volnému okraji na konci konzola. Podélný sklon povrchu nosné konstrukce 0,5 % je zajištěn nakloněním celé nosné konstrukce. Mezery mezi dolními přírubami ocelových nosníků budou bedněny deskami Cetris o tloušťce 20 mm. Výztuž nosné konstrukce bude z oceli B500B o průměru 12, 14 a 16 mm. Příčnou výztuž při spodním povrchu desky bude nutno protáhnout otvory připravenými ve stojinách ocelových nosníků.

V úžlabích povrchu nosné konstrukce budou provedeny úpravy pro osazení odvodňovacích trubek rozmístěných osově po 4,00 m, resp. 3,77 m u středu mostu. V poloze v blízkosti opěry OP2 bude namísto odvodňovací trubičky osazen talíř a odpadní trouba mostního odvodňovače o půdorysných rozměrech 300 x 500 mm. Na koncové hraně u opěry OP2 bude zřízena prohlubeň pro osazení podpovrchového mostního závěru

## 6.3 Uložení nosné konstrukce

Pro uložení ocelových nosníků nosné konstrukce mostu budou použita na obou opěrách ocelová tangenciální ložiska. Ložiska budou liniová, společná pro všechny ocelové nosníky. Ložiska budou vytvořena z ocelových kolejnic, které budou uloženy na horní ploše úložných prahů v ose uložení. Je počítáno s použitím kolejnic typu S49 o výšce 150 mm a šířce hlavy 70 mm. Poloha nosníků na kolejnici bude fixována zářkami proti příčnému posunu, které budou přivařeny na horní ploše kolejnice po obou stranách nosníků. Tyto zářky budou u všech nosníků na obou opěrách.

U pevného uložení (na opěře 2) budou použity zářky pro zabránění podélného posunu v obou směrech. Tyto zářky budou přivařeny na spodní plochu ocelových nosníků po obou stranách úložné kolejnice. Je doporučeno veškeré zářky na nosníky i na úložné kolejnice přivařit ještě

před montáží ocelových nosníků a před provedením protikorozní povrchové úpravy ocelových částí.

Úložné kolejnice budou na horní ploše prahů vloženy do připravené kapsy a po usazení do správné polohy budou zajištěny obetonováním plastbetonem. Zatímco úložné prahy jsou příčně vodorovné, kolejnice pro uložení budou výškově mírně šikmé. Rozdíl výškové úrovně konců kolejnic na každé opěře bude 10 mm. Toto uspořádání zajistí správné výškové osazení nosné konstrukce mostu.

#### **6.4 Spodní stavba mostu**

Po částečném odbourání původní spodní stavby budou zřízeny nové úložné prahy se závěrnou zídkou a nová křídla. S ohledem na rozšíření mostu bude nová spodní stavba provedena ve větší šířce, než je původní spodní stavba stávajícího mostu. Rozšíření spodní stavby mostu bude nesouměrné, a to o 1,10 m na vtokové straně a o 0,30 m na výtokové straně mostu. Uvedené hodnoty rozšíření platí při měření kolmo na podélnou osu mostu. Rozšíření v úložných prazích bude zajištěno konzolovým vyložením úložných prahů přes okraj původních opěr na obou stranách.

Kromě výše uvedeného rozšíření spodní stavby mostu budou úložné prahy také mírně vysunuty před lícovou plochu stávajících opěr. Toto vyložení prahů směrem do mostního pole bude mírně proměnné po šířce mostu, protože stávající opěry nejsou v půdorysu zcela rovnoběžné. U nových prahů již bude jejich vzájemná rovnoběžnost zajištěna. Vyložení prahů před lícovou plochu opěr měřené v ose mostu bude 90 mm na obou opěrách.

Spojení úložných prahů s původními opěrami bude zajištěno trny z profilu 25 mm rozmístěnými ve dvou řadách ve vzdálenosti po 450 mm v každé řadě. Trny budou vlepeny do otvorů vyvrtaných v betonu původních opěr po provedení odbourání na stanovenou úroveň.

Nové části spodní stavby budou z betonu C 30/37-XF4-XD3 s výztuží z oceli B500B. Celková výška úložných prahů 0,60 m, šířka prahů bude 1,35 m, z toho 0,30 m je tloušťka závěrné zídky. Na horní ploše úložných prahů bude vytvořena kapsa pro osazení úložné kolejnice, od kapsy směrem k lícové hraně prahu a k závěrné zídce bude povrch betonu klesat podle údajů ve výkresu tvaru. Před závěrnou zídkou bude zřízen odvodňovací žlábek pro odvádění vody z povrchu prahu, který bude vyspárován do sklonu 0,5 % směrem k okrajům. Horní plocha závěrné zídky bude vyspádovaná do obdobných sklonů, jako na povrchu nosné konstrukce mostu, takže výška zídky bude proměnná.

Na obou koncích prahů a závěrné zídky budou navazovat masivní železobetonová křídla ve formě bloku, která bude podpírat konstrukci chodníku mimo nosnou konstrukci mostu. Šířka bloků křídel bude 2,00 m, výška bude proměnná podle podélného a příčného sklonu horní plochy křídel, minimální výška je 1,10 m. Pod křídly bude podkladní vrstva z prostého betonu C 16/20 o tloušťce minimálně 250 mm. Podle skutečných základových poměrů zjištěných po provedení výkopů může být tloušťka podkladního betonu zvětšena, nebo může být přidán podkladní polštář ze štěrkodrti.

#### **6.5 Mostní závěry**

U opěry číslo 2, kde bude provedeno pevné uložení mostní konstrukce, bude osazen mostní dilatační závěr podpovrchový pro celkové pohyby do 20 mm. Konstrukce mostního závěru bude vložena do prohlubně vytvořené na okraji nosné konstrukce a závěrné zdi. Přes mostní závěr bude procházet izolace mostovky, která bude v místě závěru zesílena další vrstvou. V obrusné vrstvě vozovky nad mostním závěrem bude dodatečně proříznuta drážka v obrusné vrstvě



vozovky. Drážka bude provedena na celou tloušťku obrusné vrstvy a bude vyplněna asfaltovou zálivkou modifikovanou. V místě mostního závěru bude vynechána konstrukce chodníku a dodatečně zde bude zřízen vyjímatelný betonový blok jako náhrada chodníku v tomto místě.

U opěry číslo 1 (posuvné uložení) bude použit povrchový mostní závěr procházející po celé šířce mostu (vozovka a oba chodníky). Typ mostního závěru není stanoven, závěr však musí technicky vyhovovat pro celkový posun do 50 mm.

## 6.6 Izolace mostovky

Na desce mostovky bude zřízena celoplošná izolace. Před pokládáním izolace je nutno prověřit, zda povrch betonu splňuje technické podmínky platné pro podklad izolace. Jde zejména o rovinatost, vlhkost a povrchovou pevnost určenou odtrhovou zkouškou.

Na povrchu betonu bude proveden penetrační asfaltový nátěr. Dále bude uložena izolace z natavovacích asfaltových izolačních pásů o tloušťce 5 mm. Izolace mostovky bude položena ve dvou fázích. Nejdříve budou zřízeny pruhy podél volných okrajů pod římsou a konstrukcí chodníku, které budou ukončeny min. 250 mm před lícem obrub (v úžlabí horní plochy). Na této ploše bude položena ještě druhá – ochranná vrstva. Izolační pásy ve spodní i horní vrstvě budou na volném okraji konzoly zakončeny na hraně.

Po zřízení konstrukce říms a chodníku bude doplněna izolace na zbývající ploše mostovky mezi obrubami, přičemž je nutno zvýšenou pozornost věnovat napojení na již hotové části. Po položení izolace pod vozovkou bude na ni neprodleně uložena ochranná vrstva z litého asfaltu betonu tloušťky 45 mm, která bude tvořit zároveň ložnou vrstvu vozovky na mostě. U podpovrchového mostního závěru bude izolace přetažena přes mostní závěr na rub závěrné zdi a dále až pod drenážní trubky za opěrou. Na straně u povrchového mostního závěru bude izolace u MZ ukončena a z druhé strany MZ bude izolace natažena opět až pod drenážní trubky.

## 6.7 Římsy a konstrukce chodníku

Římsy a konstrukce chodníku budou monolitické železobetonové spojené do jednoho celku. Výška svislé líčové plochy říms bude 600 mm, šířka římsové části bude 300 mm. Celková šířka chodníkové části bude 2000 mm. Na straně k vozovce bude chodníková část vytvarována do tvaru obruby se sklonem plochy k vozovce 5:1, hrany na římsové i chodníkové části budou zkoseny 30/30 mm. Horní plocha betonu bude skloněna 2,5 % s klesáním směrem k vozovce.

Do konstrukce chodníku budou zabudovány plastové chráničky o průměru 110 mm v počtu 6 kusů na každé straně. Chráničky budou využity pro uložení kabelů převáděných po mostě. Kromě kabelů převáděných i po mostě v původním stavu budou na mostě uloženy také kabely ČEZ, které budou přeloženy z původní polohy na rušené lávce pro chodce. Část chrániček bude obsazena kabely ČEZ, kabely O2 Telefonica a kabelem VO, některé chráničky budou ponechány volné jako rezerva (celkově 3 kusy).

Kotvení říms a konstrukce chodníku k nosné konstrukci bude provedeno pomocí kotevních prvků zabudovaných do horní plochy mostu po položení izolace. Způsob kotvení se předpokládá podle vzorových listů. Konstrukce říms a chodníku bude z betonu C 30/37-XF4, výztuž bude z oceli B500B. Horní povrch chodníku bude ihned po zabetonování upraven striáží.

Celková délka říms a chodníků bude na vtokové straně 20,50 m a na výtokové straně 20,00 m. V místech mostních závěrů (povrchového i podpovrchového) budou římsy přerušeny a konečná úprava chodníku v těchto místech bude provedena po osazení mostních závěrů.

## 6.8 Zábradlí a svodidla

Na vnější straně chodníků bude osazeno ocelové zábradlí svařované z ocelových profilů bez dutin, vysoké 1,10 m od povrchu chodníku. Na staveništi bude zábradlí sestaveno z jednotlivých panelů, které budou spojeny sešroubováním. Základní délka panelu zábradlí je 2,00 m. Pro dorovnání na potřebnou celkovou délku zábradlí na mostě budou použity panely odlišné délky. Dále budou odlišně upraveny panely u dilatačních spar, kde bude zábradlí přerušeno

Sloupky zábradlí budou na spodním konci opatřeny přivařenou patní deskou s otvory pro kotvení; upevnění k železobetonové konstrukci chodníku bude provedeno pomocí chemických kotev. Zábradelní panely budou vyrobeny v podélném sklonu podle sklonu povrchu mostu (0,5 %).

Antikoroziční povrchová úprava ocelové konstrukce zábradlí bude provedena podle části 8.3 této zprávy. Zábradlí bude na staveništi dodáno s úplnou protikoroziční povrchovou ochranou. Barevný odstín vrchní vrstvy nátěru určí objednatel stavby. Po montáži zábradlí bude provedena kontrola stavu povrchu a poškozená místa opravena.

## 6.9 Konstrukce vozovky

Vozovka na mostě bude živičná dvouvrstvá o celkové tloušťce včetně izolace mostovky 100 mm. Ložná vrstva vozovky bude z litého asfaltu v tloušťce 45 mm (ložná), obrusná vrstva z asfaltového betonu středozrnného ACO 11+ o tloušťce 50 mm. Mezi oběma vrstvami vozovky bude aplikován spojovací postřík asfaltovou emulzí (PS-E) se zbytkovým množstvím asfaltu 0,30 kg/m<sup>2</sup>. Spojovací postřík je možno vypustit, pokud bude obrusná vrstva položena ihned po položení a ztuhnutí ložné vrstvy. Na styku vozovky s betonovou obrubou bude na celou tloušťku obrusné vrstvy provedeno utěsnění asfaltovou zálivkou s předtěsněním.

Vozovka na předmostích mezi křídly a v navazujících úsecích bude provedena také s asfaltovým povrchem. Složení konstrukce vozovky:

Asfaltový beton středozrnný	50 mm	ACO 11+
Spojovací postřík modifikovaný asf.emulzí		PS EP
Asfaltový beton hrubozrnný	70 mm	ACL 16S
Spojovací postřík modifikovaný asf.emulzí		PS EP
Obalované kamenivo hrubozrnné	90 mm	ACP 22S
Infiltrační postřík asfaltovou emulzí		PI
Mechanicky zpevněné kamenivo	200 mm	MZK
Štěrkodrt' hutněná	250 mm	ŠD

## 6.10 Úpravy za opěrami

Za rubem opěr bude proveden podklad pod drenážní trubky z prostého betonu. Povrch betonu bude vyspádovaný od křídel k ose mostu, kde bude nejnižší místo. V tomto místě bude původní opěra šikmo provrtána a do otvoru bude vsazena plastová trubka DN 150 mm. Trubka bude u líce opěry vyčnívat 100 mm před líc betonu. Izolace na rubové ploše závěrných zdí bude zatažena na podkladní beton pod drenáže, na dno výkopu za opěrou bude položena nopová

plastová fólie. Potom budou mezi křídly za úložným prahem položeny plastové drenážní trubky a prostor výkopů až pod konstrukci vozovky bude vyplněn jednozrnným drenážním betonem.

## 6.11 Odvodnění mostu

Voda z horní plochy mostu (vozovky a chodníků) bude odváděna do koryta pod mostem mostními odvodňovači osazenými před opěrou 2 u obou obrub. Budou použity odvodňovače ocelolitinové s půdorysným rozměrem 300/500 mm a s odpadní troubou o průměru 150 mm. Voda z povrchu izolace bude odváděna trubičkami z nerezového plechu DN 50 mm s přivařeným talířem na horním okraji. Trubky budou osazeny tak, že talíř bude vložen do předem připravené prohlubně v povrchu betonu mostovky do vrstvy plastmalty. Po položení izolace mostovky bude nad trubkami provedena drenážní vrstva z drenážní plastmalty. Mezi jednotlivými trubkami bude provedeno propojení pruhem drenážní plastmalty o šířce 150 mm a tloušťce 45 mm (odpovídá tloušťce ložné vrstvy vozovky na mostě). Toto drenážní žebro bude probíhat po celé délce mostu. Voda protékající drenážním žebrem bude odvodňovacími trubičkami a mostním odvodňovači vyvedeny pod most do koryta potoka. U opěry OP2 bude zbytek vody z povrchu izolace vyveden do drenážního betonu za opěrou.

Odvodnění prostoru za rubem opěr je zajištěno drenážními trubkami za rubem úložných prahů, které budou uloženy na izolaci z asfaltových pásů, podložené betonem. Voda z příčných drenáží bude vyvedena před líc opěr do koryta potoka trubkami, které budou vloženy do otvorů vyvrtaných v původních opěrách.

## 6.12 Hydroizolace

Všechny povrchové plochy betonových konstrukcí, které budou při stavbě přístupné a v definitivním stavu zasypány zeminou nebo zakryty propustným materiálem, budou chráněny proti zemní vlhkosti penetračním nátěrem a dvojnásobným asfaltovým nátěrem.

## 6.13 Letopočet výstavby

Letopočet výstavby (rekonstrukce) mostu bude vyznačen z boku na vnější svislé ploše říms ve středu mostního otvoru. Vyznačení letopočtu bude provedeno vlysem ve svislé ploše betonu říms, výška písma vlysu bude 200 mm, hloubka vlysu 20 mm.

# 7. PŘEHLED POUŽITÝCH ZÁKLADNÍCH MATERIÁLŮ

## 7.1 beton

Prvek	třída dle ČSN ENV 206
Úložné prahy, závěrné zídky a křídla	C 30/37-XF4-XD3
Nosná konstrukce	C 30/37-XF4-XD3
Konstrukce říms a chodníku	C 30/37-XF4
Podkladní beton	C 16/20-XA1

## 7.2 výztuž betonu

Pro vyztužení železobetonových částí mostní konstrukce je použita výztuž z oceli B500B.

Při ukládání výztuže je nutno dodržet předepsané krytí výztuže betonem. Pro ukládání do bednění je rozhodující údaj o minimálním krytí výztuže. Pro výrobu ohýbaných vložek výztuže jsou rozměry určeny s uvažováním jmenovitého krytí výztuže, které je ve vztahu k minimálnímu krytí o 10 mm větší u monolitických částí a o 5 mm větší u prefabrikátů zhotovovaných ve výrobě. Hodnota minimálního krytí se vztahuje k veškeré výztuži, to znamená i včetně spon.

## 7.3 antikorozi ochrana oceli

Ocelové části, které jsou zabetonovány, ale nemají předepsané krytí betonem, je nutno na povrchu chránit proti korozi. Tato ochrana musí být provedena alespoň do hloubky, jako je požadované krytí výztuže betonem. Vyhovující ochranou je opatření povrchu ocelových částí metalizací po předchozím očištění a odmaštění. U tohoto objektu budou takto upraveny ocelové prvky pro kotvení říms v místě průchodu hydroizolací mostovky. U většiny těchto prvků je povrchová ochrana již zajištěna výrobcem.

U ocelových konstrukcí vystavených působení povětrnostních vlivů (to je zábradlí a tangenciální ložiska) musí antikorozi ochrana odpovídat požadavkům TP-84 MD ČR. Je navržena povrchová ochrana ve dvou variantách, které jsou vzájemně rovnocenné a lze použít kteroukoliv z nich. V obou případech jde o kombinaci metalizace a organického nátěru..

	<b>Varianta A - žárově stříkaný kovový povlak</b>	<b>Varianta B - zinkování ponorem</b>
1	Mechanické očištění a odmaštění povrchu	
2	Otryskání povrchu na stupeň o3 podle ČSN 038221 (kovově čistý povrch)	
3	Žárově stříkaný povlak zinku Met Zn 100 podle ČSN 038151 o tl. 100 µm	Zinkování ponorem v lázni podle ČSN 038558 - tloušťka min. 60 µm
4	Dvouvrstvý ochranný nátěr na bázi polyuretanu v celkové tloušťce minimálně 160 µm. Barevný odstín vrchní vrstvy nátěru určí správce mostu.	

## 8. VYTYČENÍ OBJEKTU

Vytyčení spodní stavby bude provedeno v ortogonální souřadnicové soustavě JTSK. Ve vytyčovacím schématu jsou určeny souřadnice středu mostu (průsečík osy vozovky s osou středního pilíře) a dále průsečíky osy vozovky s osami uložení na opěrách. Mimo osu vozovky na mostě jsou určeny ještě body na okrajích opěr v místech os uložení nosné konstrukce vpravo i vlevo a body ve středu mostu. Dále jsou určeny obrysová body pro vytyčení říms.

Podrobné body vytyčení jednotlivých částí mostu budou určeny v dalším stupni projektové dokumentace (RDS).

Výškové kóty vychází z provedeního zaměření a jsou ve výškovém systému Balt po vyrovnání.

## 9. ÚPRAVY POD MOSTEM

Dlažba z betonových panelů v korytě potoka pod mostem je v poměrně dobrém stavu, pouze s lokálními poruchami. Poškozená místa zpevnění dna budou vyspravena, před dokončením stavby bude koryto potoka v úseku dotčeném stavbou vyčištěno. Vyčištění koryta bude provedeno v místě mostu a v přilehlých úsecích dotčených stavebními pracemi, v místě lávky (bude odstraněna) a v úseku mezi lávkou a mostem.

Jiné úpravy v prostoru pod mostem a v přilehlých úsecích koryta nebudou prováděny.

## 10. DALŠÍ ÚDAJE

### 10.1 Zásady postupu výstavby

Rekonstrukce mostu přes Chodovský potok v ulici kpt.Jaroše v Karlových Varech bude provedena za úplné uzavírky místa stavby pro silniční i pěší provoz. Silniční provoz bude převeden mimo staveniště po stávajících komunikacích v Karlových Varech po trasách, které byly projednány a schváleny v rámci návrhu a schválení DIO v projektové dokumentaci ve stupni DSP.

Pro provoz chodců přes koryto potoka v místě stavby bude využita po dobu výstavby nového mostu stávající lávka, která byla z důvodu havarijního stavu provizorně zajištěna ocelovou podpěrnou konstrukcí. Po dokončení prací na rekonstrukci mostu bude pěší provoz převeden na chodníky na mostě a lávka bude odstraněna. Současně budou odstraněny také části stávajících chodníků, které slouží jako přístupy k lávce.

### 10.2 Bourací práce

Před prováděním prací na nových částech mostní konstrukce bude nutno nejdříve odbourat tyto části stávajícího mostního objektu: zábradlí, konstrukce vozovky a chodníků, římsy, izolace mostovky, spádový beton, prefabrikované mostní nosníky.

Dále budou vybourány úložné prahy a závěrné zdi na obou opěrách. Podle skutečných poměrů zjištěných při provádění stavebních prací bude vybourána ještě horní část železobetonových opěr tak, aby horní plocha ponechaných částí spodní stavby byla u opěry OP1 na úrovni 374,30 m n.m. a u opěry OP2 na úrovni 374,23 m n.m. Pokud se nepodaří zajistit odbourání přesně na výše uvedené hodnoty, bude provedeno bourání ve větším rozsahu a následně bude materiál opěr doplněn do úrovně stanovené projektem. Případné doplnění materiálu opěr bude provedeno betonem stejné kvality, jako bude použit pro nové úložné prahy. Doporučuje se doplnění materiálu provést současně s betonáží úložných prahů a závěrných zdí.

V závěrečné fázi realizace stavebních prací, po převedení pěšího provozu na nový most, bude odstraněna stávající lávka pro pěší, která je od mostu vzdálena asi 15 m. Vlastní konstrukce lávky je v havarijním stavu a proto byla provizorně podepřena pomocnou ocelovou konstrukcí, aby mohla být využívána do doby, než bude zprovozněn upravený mostní objekt po rekonstrukci. Konstrukce lávky je ocelová, povrch chodníku na lávce je z litého asfaltu, základy jsou betonové. Budou odstraněny všechny ocelové části (vlastní konstrukce lávky i podpěrná konstrukce) a pochozí plocha z litého asfaltu. Z betonových základů budou odstraněny pouze části, které zasahují do průtočného profilu koryta potoka. Současně s odstraněním lávky budou odstraněny také části chodníku sloužící jako přístup k lávce na obou březích.



### 10.3 Výkopy

Současně s prováděním bouracích prací na obou opěrách budou provedeny i výkopové práce za oběma opěrami v rozsahu, který je uveden ve výkresové části dokumentace. Tento rozsah výkopů bude vyhovující i pro provedení následujících prací na opravě mostu, to je pro zřízení nových úložných prahů, závěrných zdí a rovnoběžných křídel a dále pro provedení navržených úprav v přechodových oblastech za opěrami mostu.

### 10.4 Dopravní značení

Po provedení rekonstrukce mostu bude obnoveno vodorovné dopravní značení v místě mostu a v dotčené oblasti vozovky na obou předmostích (vodící pruhy a střední dělicí čára).

Svislé dopravní značení pro mostní objekt po rekonstrukci nebude zapotřebí, budou osazeny pouze tabulky s evidenčním číslem mostu a tabulky s názvem vodního toku.

Dopravně inženýrská opatření pro přechodné úpravy provozu během provádění stavebních prací jsou obsažena v části „DIO“, která je samostatnou částí projektové dokumentace ve stupni DSP. Při zahájení prací na staveništi bude zapotřebí požádat o stanovení přechodné úpravy provozu na dobu realizace stavebních prací.

## 11. ZÁVĚR

V rámci stavby bude stávající silniční most přes Chodovský potok v ulici kpt. Jaroše v Karlových Varech uveden do bezvadného technického stavu. Dojde také ke zlepšení průtočných poměrů pod mostem. Současně budou provedeny úpravy vozovky a chodníků na obou předmostích v nezbytně nutném rozsahu tak, aby bylo zajištěno plynulé napojení nových částí na stávající stav.

Při dokončování stavebních prací, po převedení pěšího provozu na nový most, bude odstraněna stávající lávka pro pěší.

Při realizaci stavebních prací je nutno postupovat podle schválené projektové dokumentace a dodržovat navrženou kvalitu stavebních materiálů. Jakoukoliv změnu vůči projektové dokumentaci je nutno před jejím provedením konzultovat s investorem a eventuálně též s projektantem.

Při provádění stavby je nutno dodržovat příslušné bezpečnostní předpisy a zásady bezpečnosti práce. Při vzniku okolností, které by ohrožovaly zdraví či život pracovníků, nebo by směřovaly k ohrožení vlastního stavebního díla, je nutno situaci ihned řešit ve spolupráci s investorem a projektantem. Dále je nutno zabránit vniknutí nepovolaných osob na staveniště.

V Plzni dne 2. srpna 2016

Vypracoval: Ing. Zdeněk Porkát

# TECHNICKÁ ZPRÁVA – DODATEK

## 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

### 1.1 Stavba a objekt

Název stavby: **Karlovy Vary – Rekonstrukce mostu a lávky v ulici kpt. Jaroše**

Stavební objekt: **SO 201 – Oprava mostu**

Kraj: **Karlovarský**

Okres: **Karlovy Vary**

Obec: **554961 Karlovy Vary**

Katastrální území **663549 Dvory**

Druh stavby: **Rekonstrukce**

Poloha-souřadnice: **50°30'38,40'' N, 12°50'10,21'' E**

### 1.2 Investor stavby

Název: **Statutární město Karlovy Vary**

Adresa: **Magistrát města Karlovy Vary, Moskevská 21, PSČ 361 20**

Zástupce objednatele: **Daniel Riedl**

### 1.3 Zhotovitel dokumentace

Název: **Woring s.r.o.**

Adresa: **Na Roudné 1604/93, 301 00 Plzeň**

Zástupce zhotovitele: **Ing. Zbyněk Voříšek**

### 1.4 Technické parametry stavby

Druh pozemní komunikace: **Místní komunikace – ulice kpt. Jaroše**

Kategorie komunikace: **M 8,0 (v místě mostu)**

Chodníky na mostě: **2 x 2,0 m**

Zatěžovací třída mostu: **dle ČSN 1991-2, Load model 1 + zatížení chodníků**

## **2. ZDŮVODNĚNÍ A POPIS ZMĚN**

### **2.1 Základní informace**

Dohoda o provedení změn v dokončené projektové dokumentaci ve stupni PDPS vyplynula z jednání, které se konalo dne 8.3.2017 v sídle Magistrátu města Karlovy Vary za účasti zástupců investora (Ing. Riedl, Ing. Kocourek) a projektanta (Ing. Voříšek, Ing. Porkát).

Jednotlivé dohodnuté změny jsou popsány v následujícím textu.

### **2.2 Změna polohy zařízení staveniště**

Zařízení staveniště bylo umístěno na levobřežním předmostí v polovině vozovky, která je blíže k parkovišti před firmou Moser. V tomto umístění by zařízení staveniště znemožňovalo průjezd na parkovišti Moser a na přilehlé komunikace a zpevněné plochy. Proto byla plocha zařízení staveniště přesunuta do druhé poloviny vozovky na levobřežním předmostí. Velikost plochy zařízení staveniště je stejná, jako v původním návrhu.

Polovina vozovky blíže k parkovišti Moser bude stavbě sloužit k přístupu na staveniště. V případě potřeby vjezdu autobusů nebo osobních vozidel na parkoviště a přilehlé plochy, nebo v případě výjezdu z těchto ploch, zhotovitel stavby umožní průjezd vozidel po volné části komunikace na předmostí.

Změna polohy zařízení staveniště je vyznačena v situaci mostu – po provedené úpravě jde o přílohu 2a.

### **2.3 Změna polohy hranice staveniště**

V původním návrhu byla stanovena hranice staveniště v jedné poloze platné po celou dobu realizace stavby. V tomto případě bylo počítáno s průchodem chodců po lávce a přilehlých chodnících v prostoru staveniště. Na základě požadavku investora stavby byla provedena úprava polohy hranice staveniště tak, aby se chodci nedostávali při přechodu lávky do prostoru staveniště. Z tohoto důvodu je ohraničení staveniště navrženo různě pro jednotlivé etapy postupu výstavby z hlediska provozu chodců.

V první etapě bude ponechán provoz chodců po stávající lávce a po přilehlých přístupových chodnících na obou předmostích. V této fázi bude hranice staveniště přesunuta za okraj lávky směrem k mostu a rovněž za okraj navazujících chodníků na obou předmostích. Chodci se tady budou pohybovat v prostoru mimo staveniště.

Ve druhé etapě bude provoz chodců přesunut na chodník na dokončeném novém mostě a na přilehlé chodníky na předmostích. Hranice staveniště bude posunuta za vtokový okraj lávky a za přilehlé okraje navazujících chodníků na předpolích lávky. Tím se lávka i přilehlé chodníky dostanou do plochy prostoru staveniště. V této etapě dojde k odstranění lávky i přístupových chodníků a k úpravě povrchu dotčené části území (nově plochy se zatravněním).

Změna polohy ohraničení staveniště (obě etapy polohy hranice) je vyznačena v situaci mostu – příloha 2a. (po úpravě).

## 2.4 Změny v rozpočtové části dokumentace

Na základě požadavku investora stavby byly z původně zpracované rozpočtové části odstraněny některé položky v oddílu **0 – Všeobecné konstrukce a práce**.

Konkrétně byly vypuštěny dále uvedené položky:

02730 - Pomocné práce při zajištění nebo zřízení ochrany inženýrských sítí (kabely na mostě)

02980 – Oprava komunikací na objízdných trasách

03730 - Pomocné práce při zajištění nebo zřízení ochrany inženýrských sítí (kabely na lávce)

Vypuštění položek souvisejících s inženýrskými sítěmi bylo provedeno proto, že tyto položky jsou obsaženy v samostatných projektech na přeložky podzemních vedení. Tato dokumentace je zajišťována jednotlivými správci podzemních vedení.

Změny v rozpočtové části se projeví pouze v rozpočtové části dokumentace ve stupni PDPS (příloha 17a. – Výkaz výměr, příloha 18a. – Soupis prací) a dále v oceněném rozpočtu (samostatný dokument pouze pro potřeby objednatele stavby).

## 3. ZÁVĚR

Tento dodatek technické zprávy k projektové dokumentaci ve stupni PDPS řeší pouze změny požadované objednatelem projektové dokumentace. Ve všech ostatních věcech platí údaje uvedené v původní dokumentaci ze srpna roku 2016.

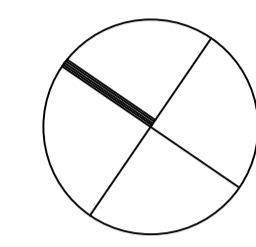
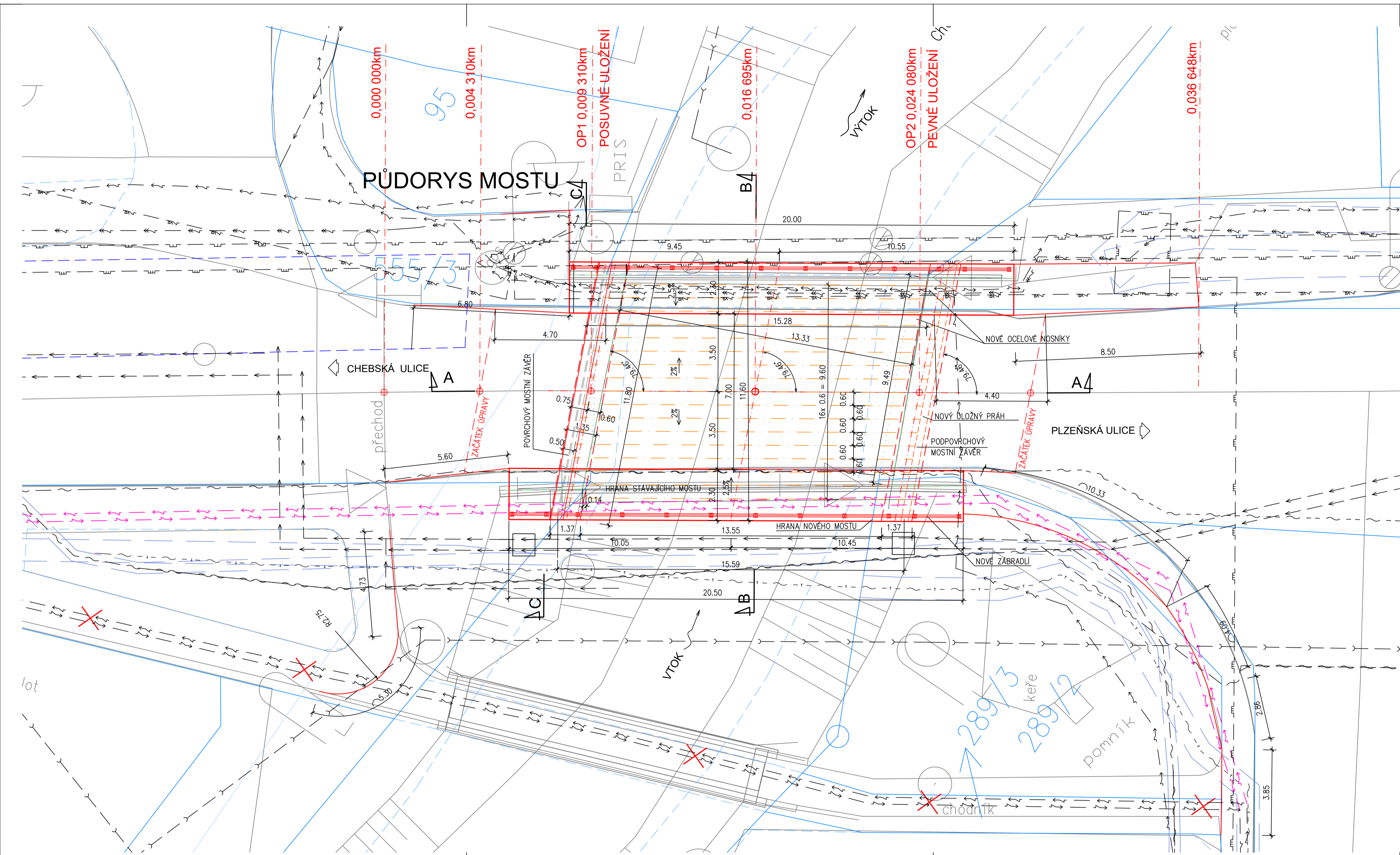
V Plzni dne 23. března 2017

Vypracoval: Ing. Zdeněk Porkát









**LEGENDA STÁVAJÍCÍCH SÍTÍ:**

- — — — — PŘELOŽKA SILOVÉHO VEDENÍ – NN (PODZEMNÍ)
- — — — — SILOVÉ VEDENÍ – NN (PODZEMNÍ)
- — — — — SILOVÉ VEDENÍ – VN (PODZEMNÍ)
- — — — — SDĚLOVACÍ VEDENÍ MET. TELEFONICA O2 – nezaměřené
- — — — — SDĚLOVACÍ VEDENÍ O2 (PODZEMNÍ) – neprovozované
- — — — — SDĚLOVACÍ VEDENÍ O2 (PODZEMNÍ) – zaměřené
- — — — — VODOVODNÍ POTRUBÍ
- — — — — KANALIZACE JEDNOTNÁ
- — — — — VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ (PODZEMNÍ)
- — — — — PLYNOVODNÍ POTRUBÍ – NTL (PODZEMNÍ)
- — — — — PLYNOVODNÍ POTRUBÍ – STL (PODZEMNÍ)
- — — — — VEDENÍ ČD TELEMATIKA

**UPOZORNĚNÍ:**  
 ZÁKRESY PODZEMNÍCH ZAŘÍZENÍ JSOU POLIZE ORIENTAČNÍ A NESLÓUŽÍ  
 JAKO VÝTYČOVACÍ VÝKRESI PŘED ZAHÁJENÍM STAVEBNÍCH PRACÍ JE NUTNÉ  
 U SPRÁVČŮ ZAJISTIT JEJICH VÝTYČENÍ!

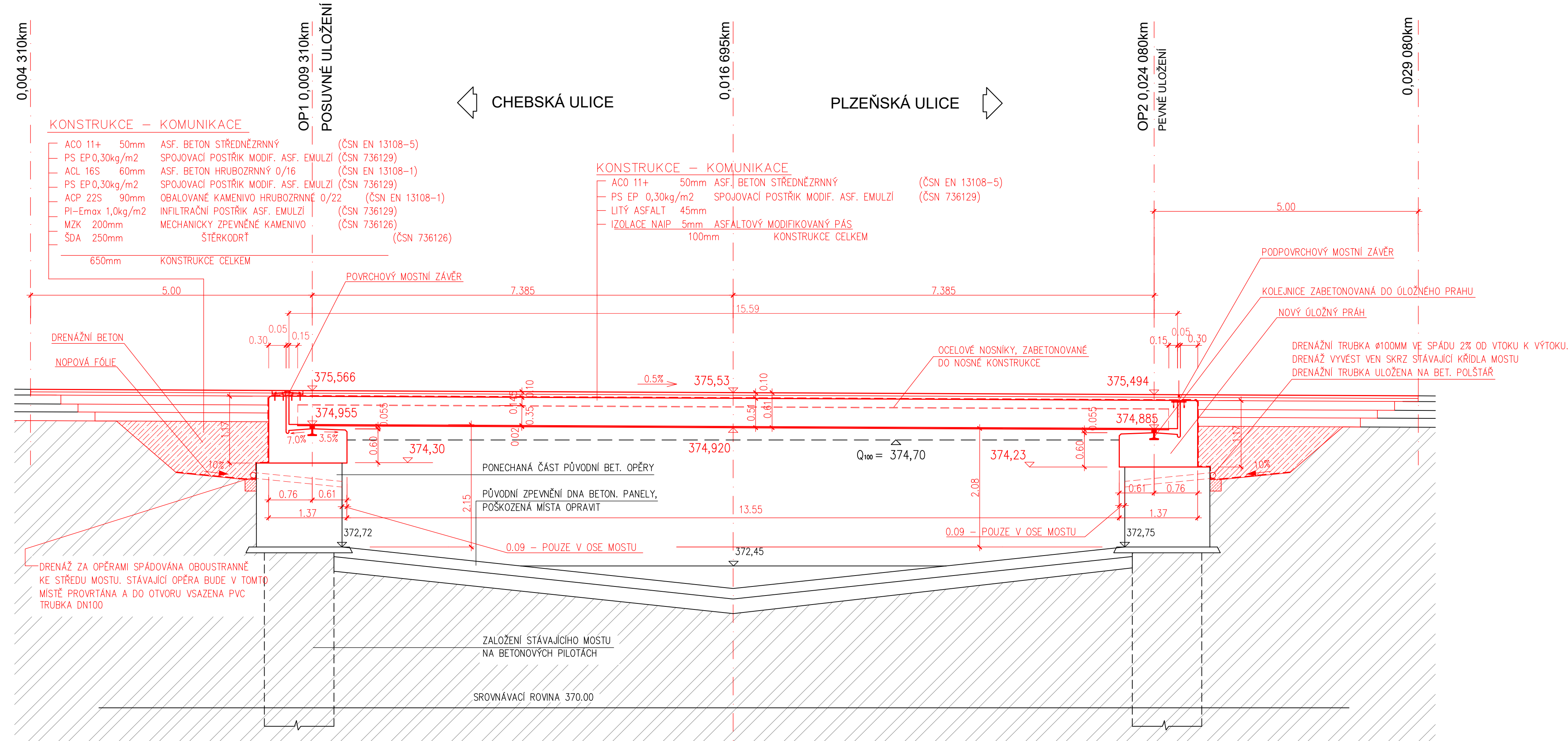
**LEGENDA**

- — — — — ZAMĚŘENÍ
- — — — — HRANICE KATASTRU
- — — — — SLUČKOVÉ HRANICE
- — — — — NOVÝ STAV

VYPRACOVAL M. Bělohoubá	PROJEKTANT Ing. Z. Porkát	KONTROLOVAL Ing. Z. Porkát	<b>Woring s.r.o.</b> Na Roudné 1604/93 301 00 PLZEŇ E-mail: info@woring.cz Tel: +420 373 141 570 +420 775 263 503
OBEC, KRAJ: Karlovy Vary - Karlovarský kraj			STUPEŇ PD: PDPS
OBJEDNATEL: Statutární město Karlovy Vary			DATUM: 02/2015
AKCE: <b>KV - rekonstrukce mostu a lávky v ulici Kapitána Jaroše</b>			ČÍSLO ZAKÁZKY: 14W11 004
			MĚŘÍTKO: 1:100
OBSAH: <b>PŮDORYS MOSTU</b>			Č. PŘÍLOHY: Č. PARÉ
			3

Souladný systém S-JTSK  
 Výškový systém B.p.v.

# PODÉLNÝ ŘEZ A - A



- KONSTRUKCE – KOMUNIKACE**
- ACO 11+ 50mm ASF. BETON STŘEDNĚZRNNÝ (ČSN EN 13108-5)
  - PS EP 0,30kg/m2 SPOJOVACÍ POSTŘÍK MODIF. ASF. EMULZI (ČSN 736129)
  - ACL 16S 60mm ASF. BETON HRUBOZRNNÝ 0/16 (ČSN EN 13108-1)
  - PS EP 0,30kg/m2 SPOJOVACÍ POSTŘÍK MODIF. ASF. EMULZI (ČSN 736129)
  - ACP 22S 90mm OBALOVANÉ KAMENIVO HRUBOZRNNÉ 0/22 (ČSN EN 13108-1)
  - PI-Emax 1,0kg/m2 INFILTRAČNÍ POSTŘÍK ASF. EMULZI (ČSN 736129)
  - MZK 200mm MECHANICKY ZPEVNĚNÉ KAMENIVO (ČSN 736126)
  - ŠDA 250mm ŠTĚRKODŘŤ (ČSN 736126)
- 650mm KONSTRUKCE CELKEM

- KONSTRUKCE – KOMUNIKACE**
- ACO 11+ 50mm ASF. BETON STŘEDNĚZRNNÝ (ČSN EN 13108-5)
  - PS EP 0,30kg/m2 SPOJOVACÍ POSTŘÍK MODIF. ASF. EMULZI (ČSN 736129)
  - LITÝ ASFALT 45mm (ČSN 736129)
  - IZOLACE NAIP 5mm ASFALTOVÝ MODIFIKOVANÝ PÁS 100mm KONSTRUKCE CELKEM

### TABULKA TŘÍD BETONŮ

ÚLOŽNÝ PRAH	C 30/37 XF2
NOSNÁ KONSTRUKCE	C 30/37 XF4
MOSTNÍ ŘÍMSY	C 30/37 XF4
KŘÍDLA MOSTU	C 30/37 XF4

### TŘÍDA OCELI

BETONÁŘSKÁ VÝZTUŽ	B500B
KONSTRUKČNÍ OCEL	S355 J2G3 (J2+N)

Souřadný systém S-JTSK  
Výškový systém B.p.v.

VYPRACOVAL M. Bělohová	PROJEKTANT Ing. Z. Porkát	KONTROLOVAL Ing. Z. Porkát	<b>Woring s.r.o.</b> Na Roudné 1604/93 301 00 PLZEŇ E-mail: info@woring.cz IČO: 29159342 DIČ: CZ29159342	
OBJEDNATEL: Statutární město Karlovy Vary			STUPEŇ PD	PDPS
AKCE: <b>KV - rekonstrukce mostu a lávky v ulici Kapitána Jaroše</b>			DATUM	04/2016
OBSAH:			ČÍSLO ZAKÁZKY	14W11 004
			MĚŘÍTKO	1:50
			Č. PŘÍLOHY	C. PARE
<b>PODÉLNÝ ŘEZ A - A</b>			<b>4</b>	

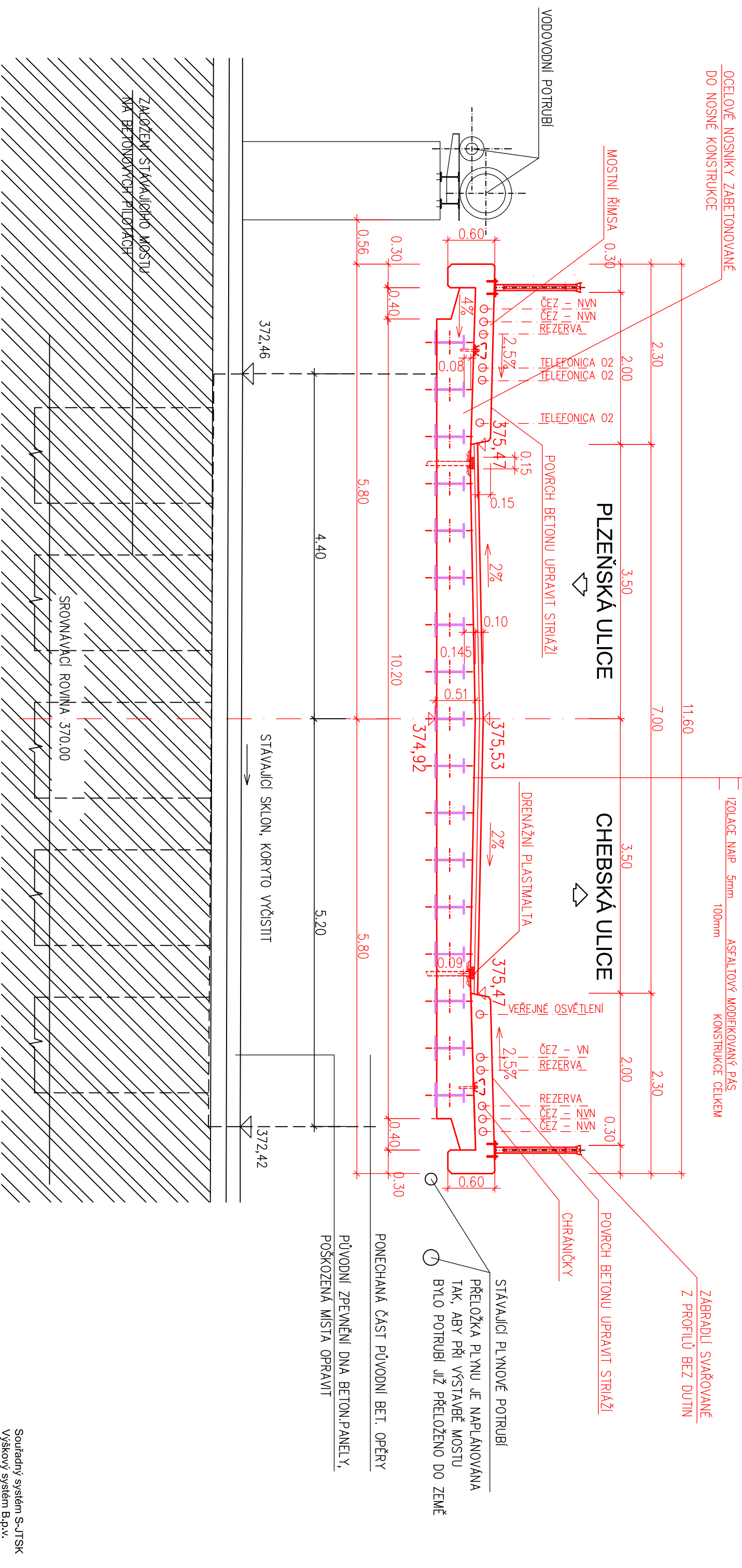


# PŘÍČNÝ ŘEZ B - B

## KONSTRUKCE – KOMUNIKACE

ACO 11+	50mm	ASF. BETON STŘEDNĚZRNÝ
PS EP	0,30kg/m <sup>2</sup>	SPOJOVACÍ POSTŘÍK MODIF. ASF. EMULZI
LITÝ ASFALT	45mm	
IZOLACE NAP.	5mm	ASFALTOVÝ MODIFIKOVANÝ PÁS
	100mm	KONSTRUKCE CELKEM

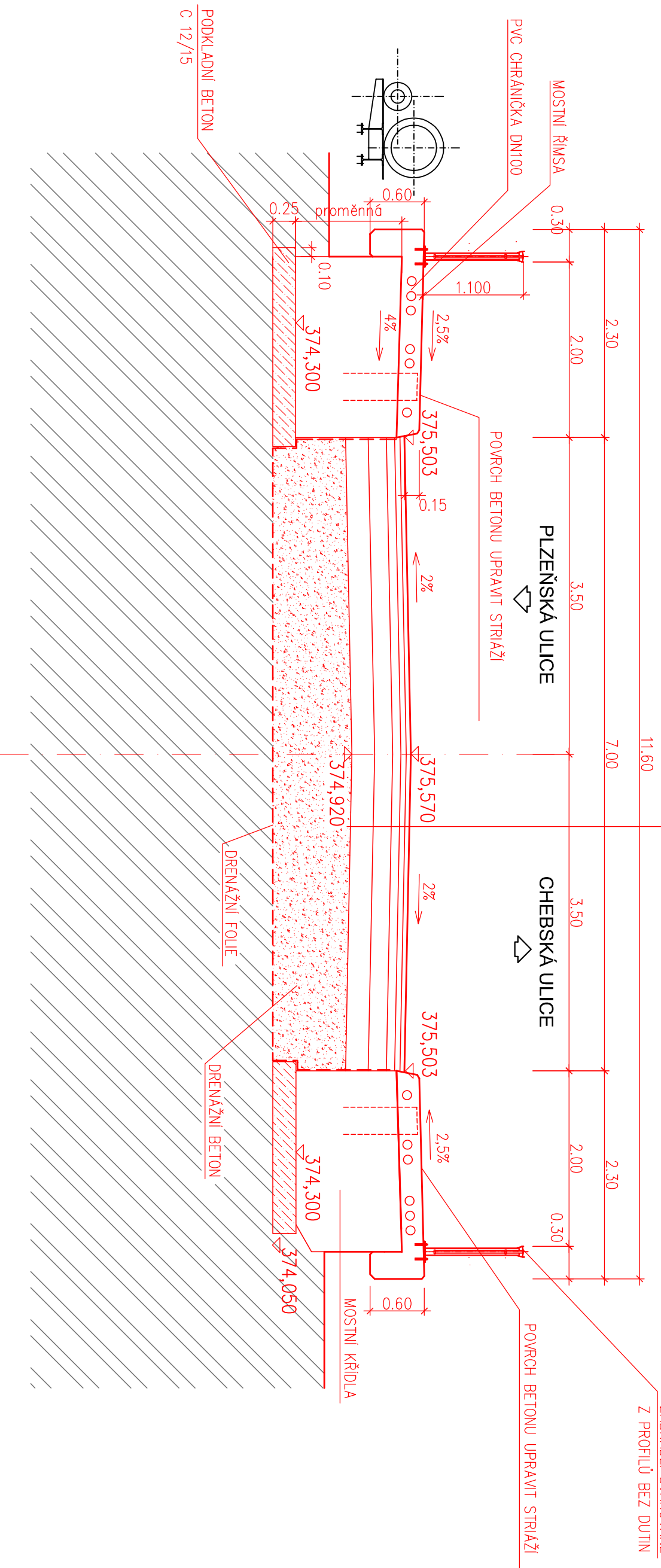
(ČSN EN 13108-5)  
(ČSN 736129)



Souřadný systém S-JTSK  
Výškový systém B.p.v.

VYPRACOVAL	PROJEKTANT	KONTROLOVAL	<b>Woring s.r.o.</b> Na Roudné 1604/93 301 00 PLZEŇ
M. Bělohudá	Ing. Z. Pokát	Ing. Z. Pokát	E-mail: info@woring.cz Tel: +420 371 141 170 +420 775 283 503
OBEC, KRAJ:	Karlovy Vary - Karlovarský kraj		
OBJEDNATEL:	Statutární město Karlovy Vary		
AKCE:	<b>KV - rekonstrukce mostu a lávky v ulici Kapitána Jaroše</b>		
OBSAH:	PŘÍČNÝ ŘEZ V PŘECHODOVÉ OBLASTI	5	
	STUPEŇ PD	PDPS	
	DATUM	04/2016	
	ČÍSLO ZAKÁZKY	14W11 004	
	MĚŘÍTKO	1:50	
	Č. PŘÍLOHY	Č. PARE	

# PŘÍČNÝ ŘEZ C-C V PŘECHODOVÉ OBLASTI



## KONSTRUKCE – KOMUNIKACE

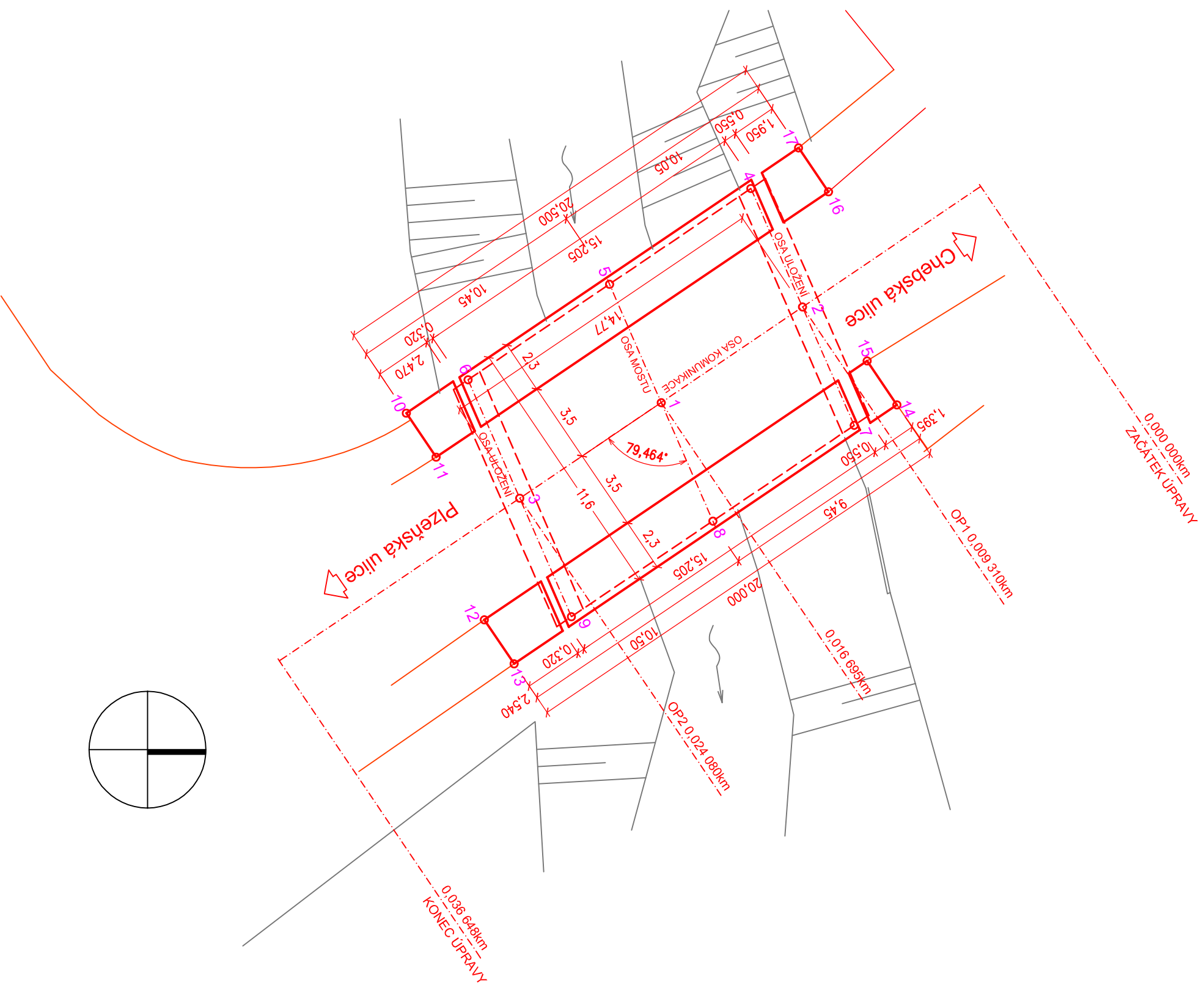
ACO 11+	50mm	ASF. BETON STŘEDNĚZRNÝ	(ČSN EN 13108-5)
PS EP 0,30kg/m <sup>2</sup>		SPOJOVACÍ POSTŘÍK MODIF. ASF. EMULZI	(ČSN 736129)
ACL 16S	60mm	ASF. BETON HRUBOZRNÝ 0/16	(ČSN EN 13108-1)
PS EP 0,30kg/m <sup>2</sup>		SPOJOVACÍ POSTŘÍK MODIF. ASF. EMULZI	(ČSN 736129)
ACP 22S	90mm	OBALOVANÉ KAMENIVO HRUBOZRNÉ 0/22	(ČSN EN 13108-1)
PI-E <sub>max</sub>	1,0kg/m <sup>2</sup>	INFILTRAČNÍ POSTŘÍK ASF. EMULZI	(ČSN 736129)
MZK	200mm	MECHANICKY ZPEVNĚNÉ KAMENIVO	(ČSN 736126)
ŠDA	250mm	ŠTĚRKODRŤ	(ČSN 736126)

650mm KONSTRUKCE CELKEM

ZABRADLÍ SVAŘOVANÉ  
Z PROFILŮ BEZ DUTIN

VYPRACOVAL	PROJEKTANT	KONTROLOVAL	<b>Woring s.r.o.</b> Na Roudné 1604/93 301 00 PLZEŇ
M. Bělohoubá	Ing. Z. Pořkáč	Ing. Z. Pořkáč	E-mail: info@woring.cz Tel: +420 371 141 170 +420 775 283 503
OBEC, KRAJ:	Karlovy Vary - Karlovarský kraj		
OBJEDNATEL:	Statutární město Karlovy Vary		
AKCE:	<b>KV - rekonstrukce mostu a lávky v ulici Kapitána Jaroše</b>		
OBSAH:	PŘÍČNÝ ŘEZ V PŘECHODOVÉ OBLASTI		<b>5a</b>
STUPEŇ PD	PDPS	DATA	04/2016
ČÍSLO ZAKÁZKY	14W11 004	MĚŘÍTKO	1:50
Č. PŘÍLOHY	Č. PÁŘE		

Souřadný systém S-JTSK  
Výškový systém B.p.v.

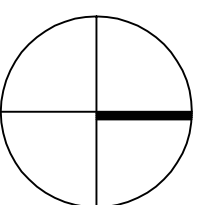


## VYTYČOVACÍ BODY

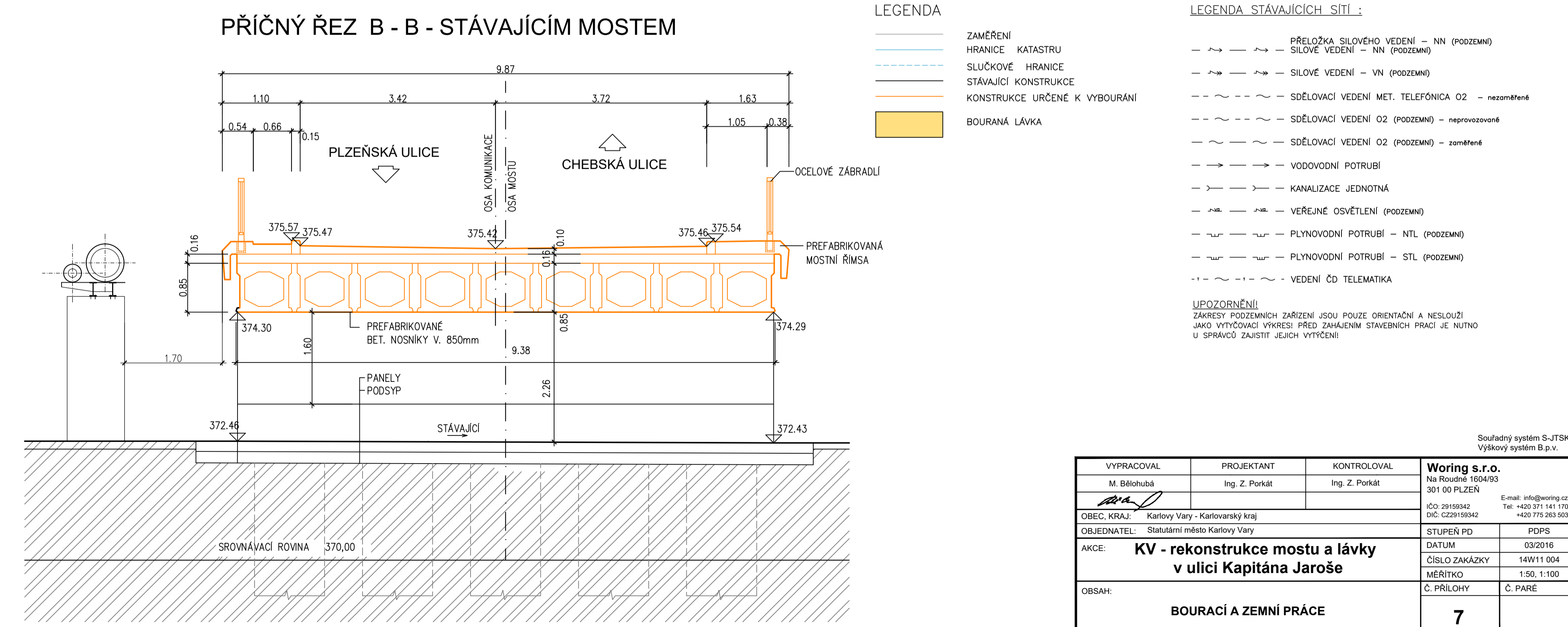
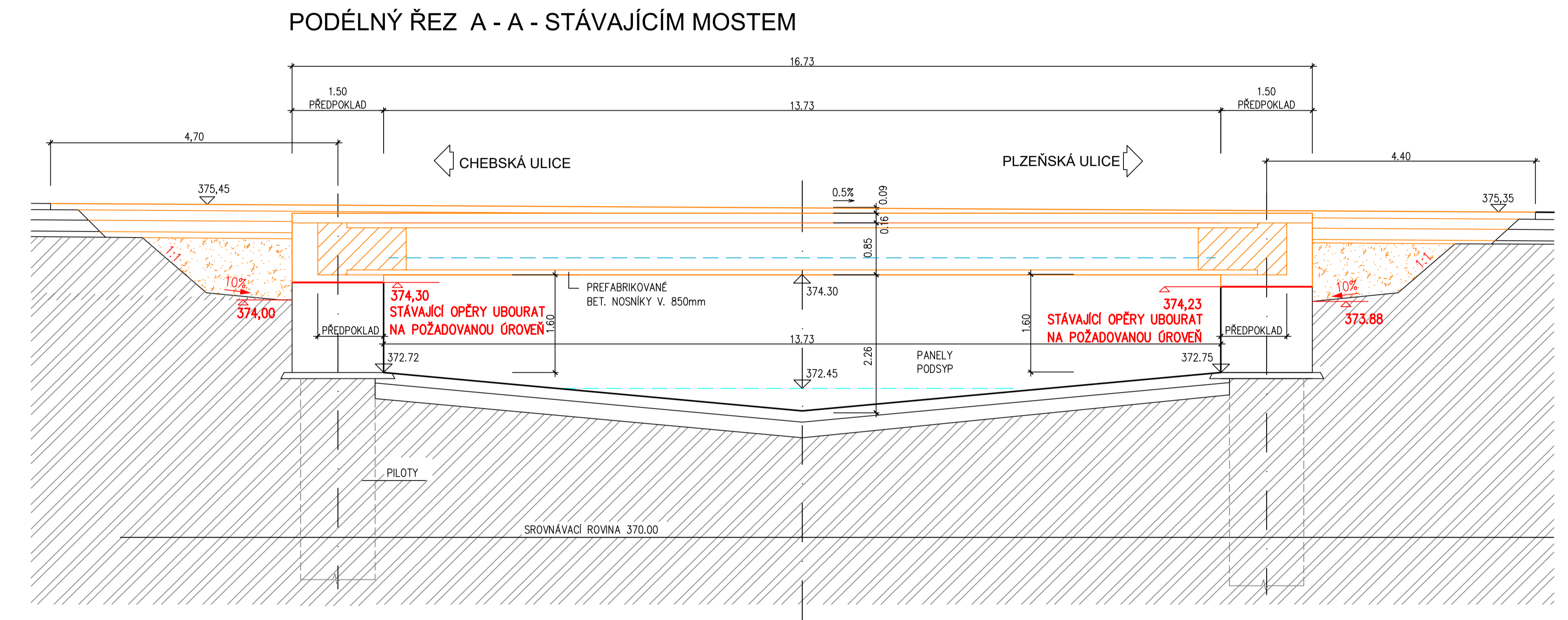
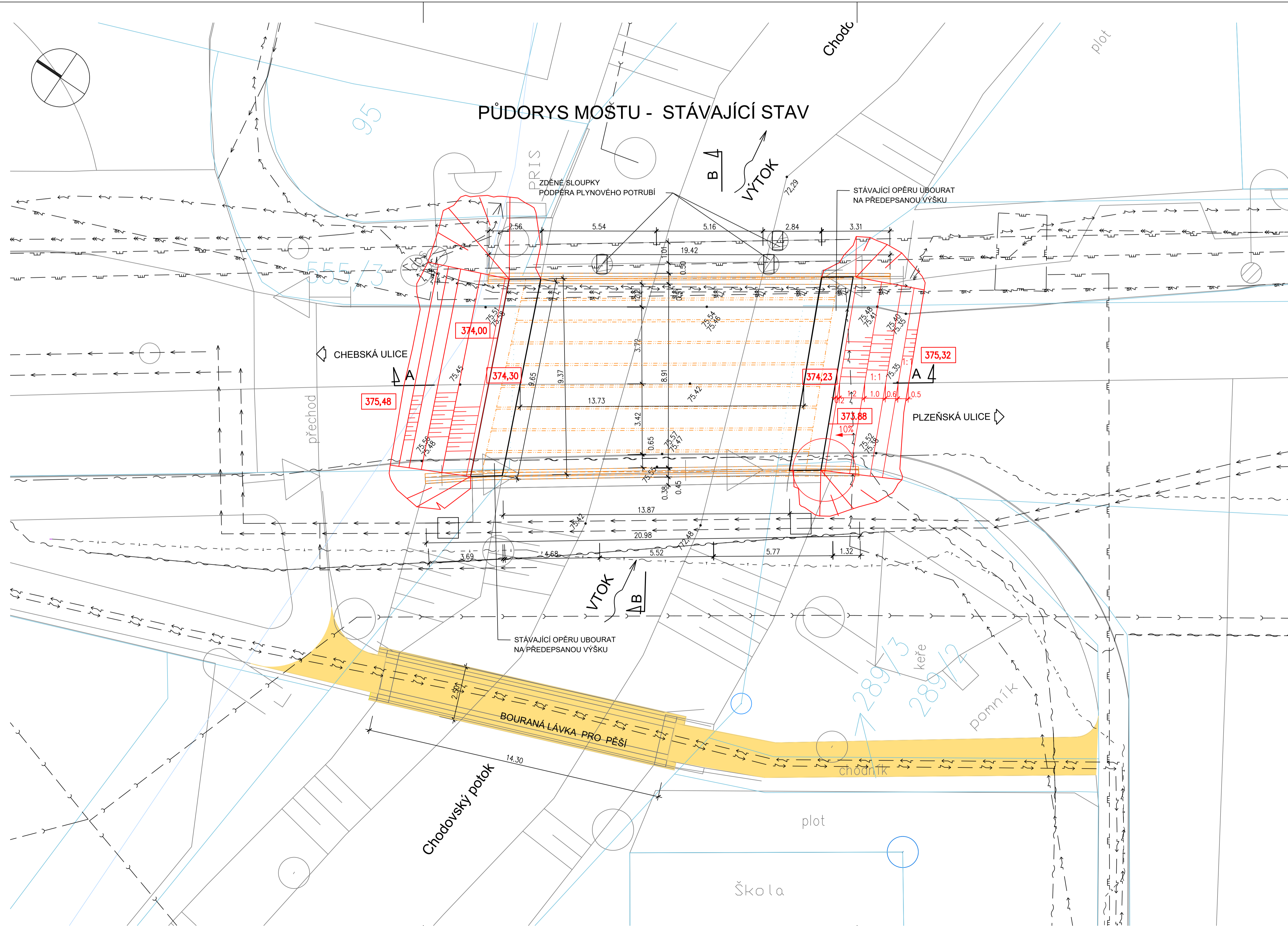
Vytyčovací body	
OSA Y	OSA X
1	852558,000
2	852562,130
3	852553,850
4	852567,260
5	852563,120
6	852558,980
7	852557,010
8	852552,870
9	852548,720
10	852557,540
11	852555,630
12	852548,590
13	852546,680
14	852557,900
15	852559,800
16	852567,120
17	852569,020

Souřadný systém S-JTSK  
Výškový systém B.p.v.

VYPRACOVAL	PROJEKTANT	KONTROLOVAL	<b>Working s.r.o.</b> Na Roudné 1604/93 301 00 PLZEN
M. Bělohoubá	Ing. Z. Porkát	Ing. Z. Porkát	IČO: 29159342 DIČ: CZ29159342
OBEDNATEL: Statutární město Karlovy Vary		STUPEŇ PD	PDPS
OBEČ, KRAJ: Karlovy Vary - Karlovarský kraj		DATUM	04/2016
AKCE: <b>KV - rekonstrukce mostu a lávky v ulici Kapitána Jaroše</b>		ČÍSLO ZAKÁZKY	14W/1 004
OBSAH:		MĚŘÍTKO	1:200
<b>VYTYČOVACÍ VÝKRES</b>		Č. PŘÍLOHY	Č. PARE
		<b>6</b>	





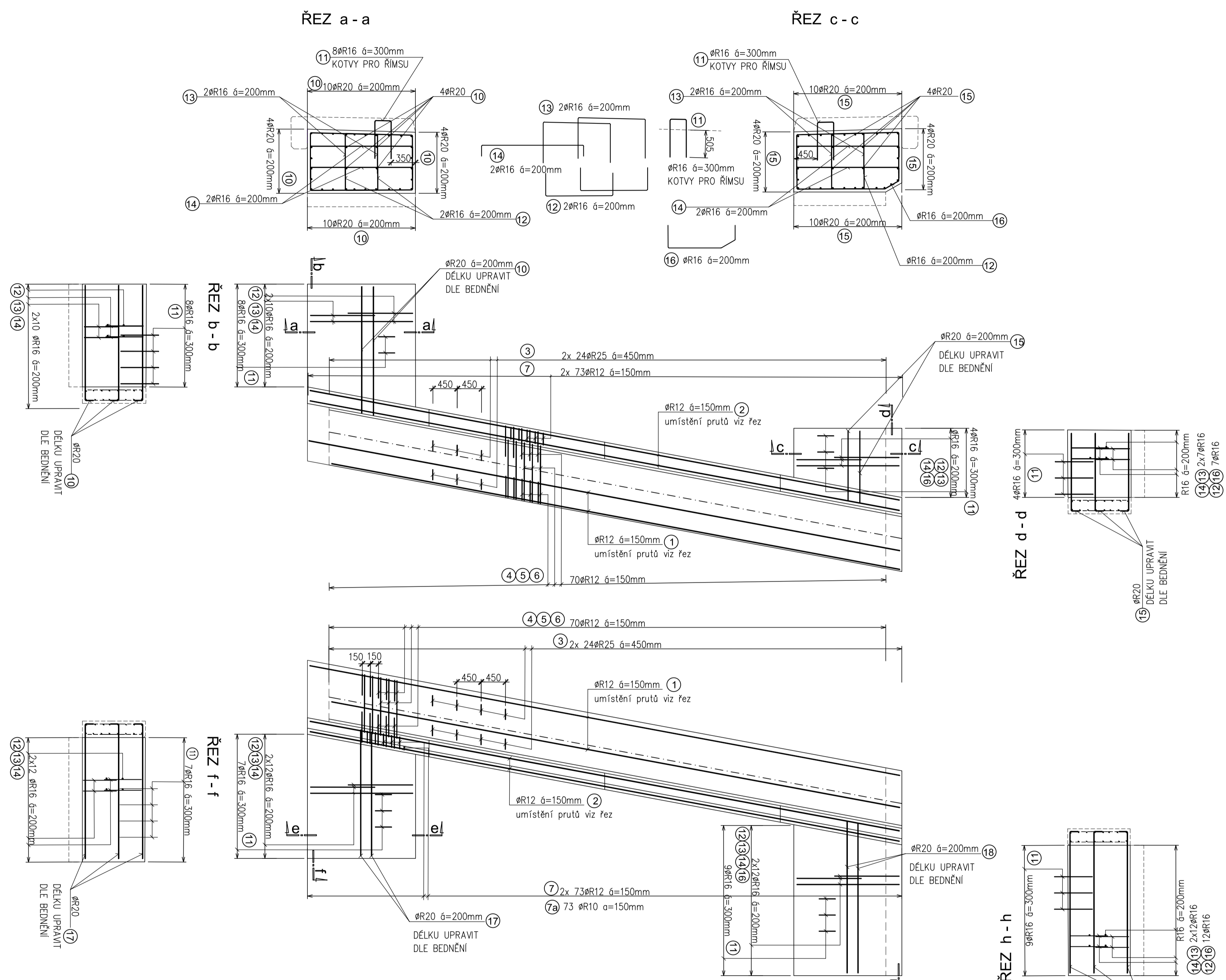
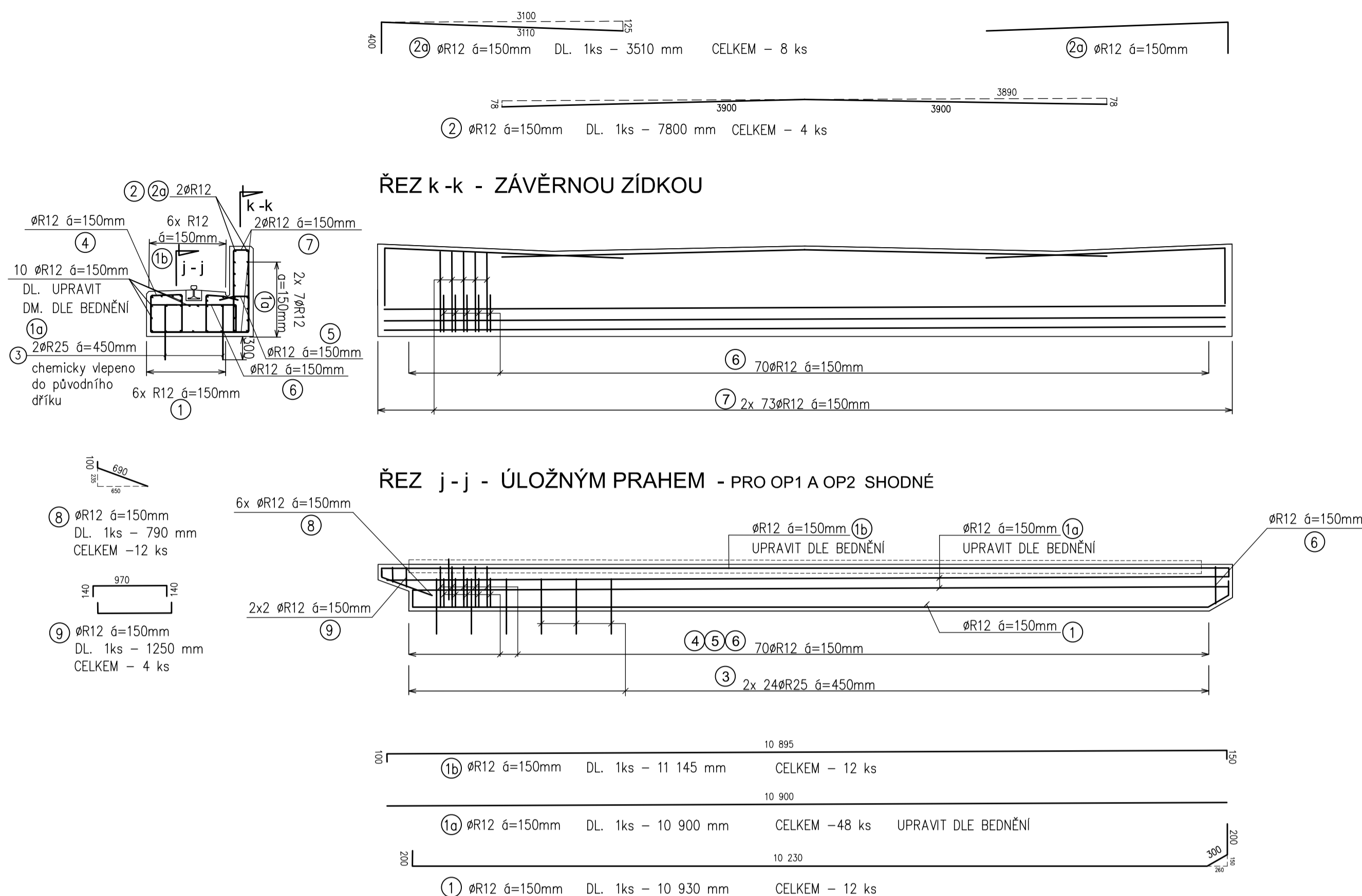




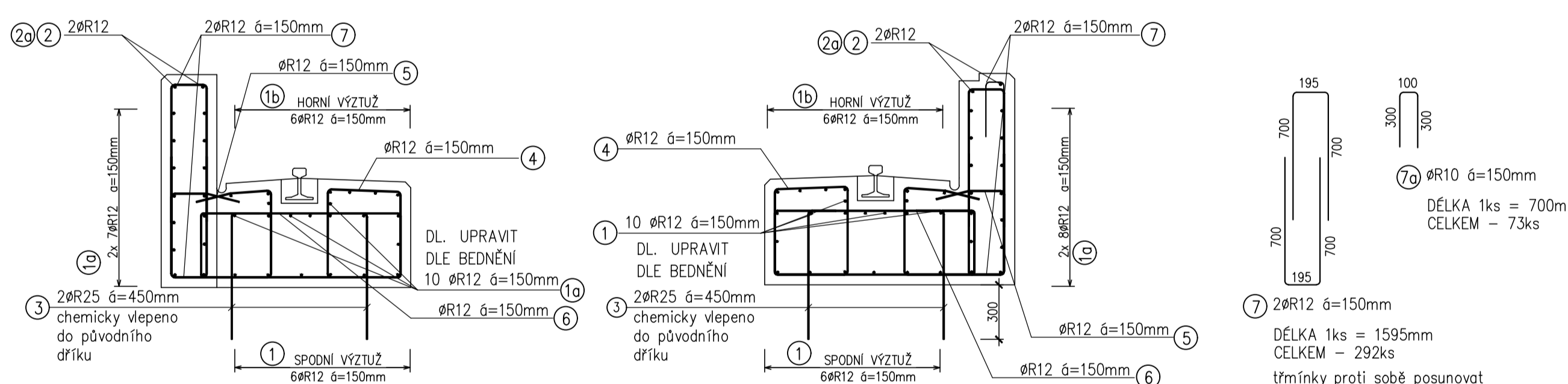




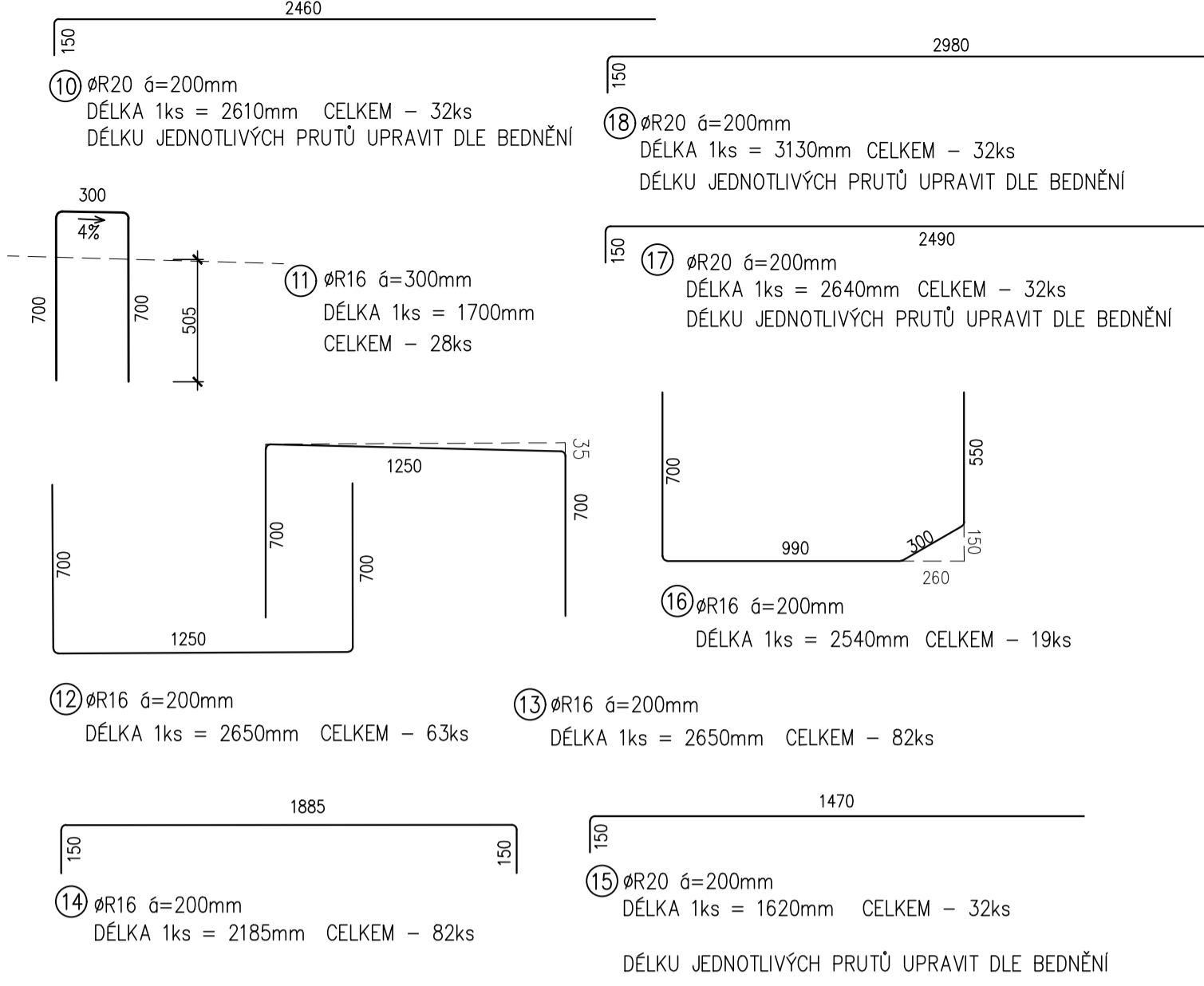
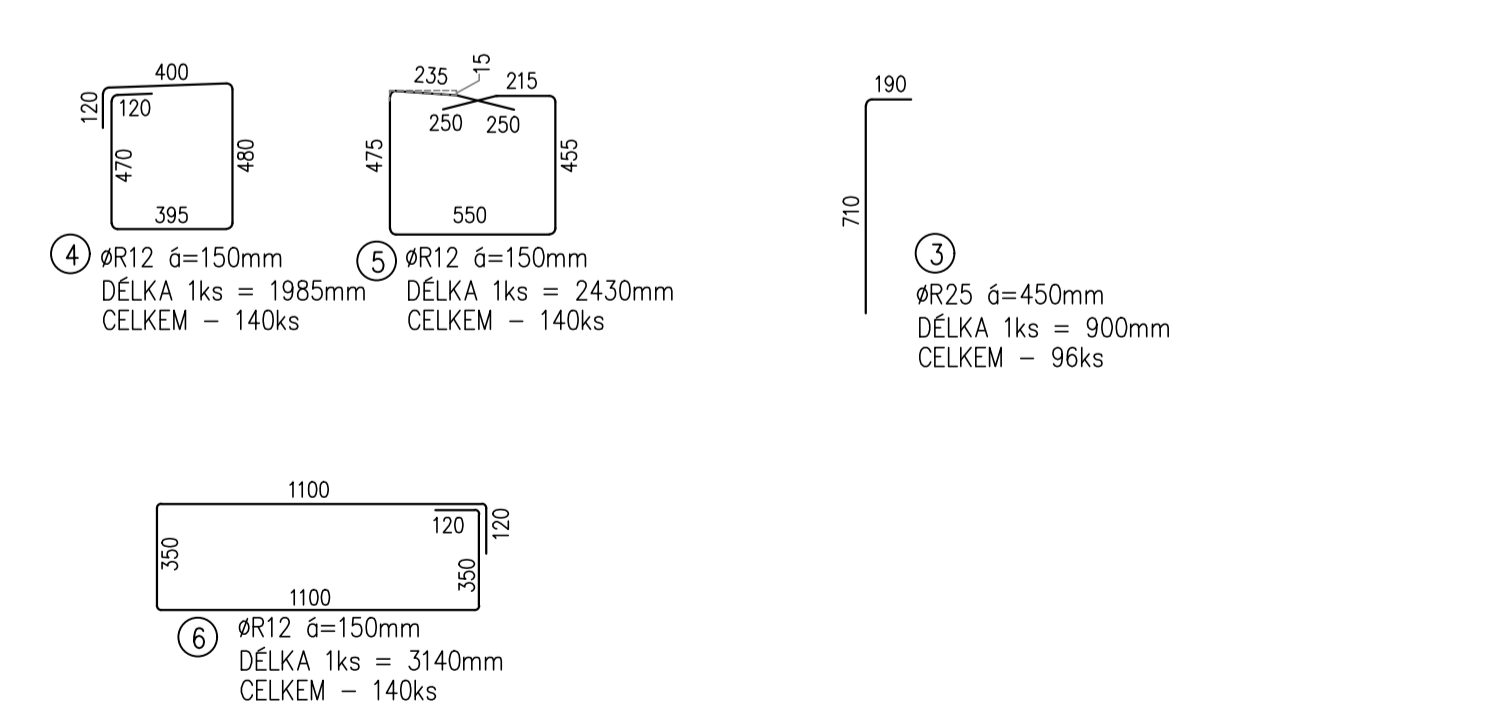
# VÝZTUŽ SPODNÍ STAVBY M 1:50



# ŘEZ ÚLOŽNÝM PRAHEM A ZÁVĚRNOU ZDÍ M 1:25



VÝKAZ VÝZTUŽE ÚLOŽNÝCH PRAHŮ				DL. CELKEM [m]		
POL.	PROFIL	TVAR	DL. KXS [mm]	CELKEM KS	Ø10	Ø12
1	Ø12	VZ TVARY VÝZTUŽE	10930	12		131,160
1a	Ø12	VZ TVARY VÝZTUŽE	10900	48		523,200
1b	Ø12	VZ TVARY VÝZTUŽE	11145	12		133,740
2	Ø12	VZ TVARY VÝZTUŽE	7800	4		31,200
2a	Ø12	VZ TVARY VÝZTUŽE	3510	8		28,080
3	Ø25	VZ TVARY VÝZTUŽE	900	96		86,400
4	Ø12	VZ TVARY VÝZTUŽE	1985	140		277,900
5	Ø12	VZ TVARY VÝZTUŽE	2430	140		340,200
6	Ø12	VZ TVARY VÝZTUŽE	3140	140		439,600
7	Ø12	VZ TVARY VÝZTUŽE	1595	292		465,740
7a	Ø10	VZ TVARY VÝZTUŽE	700	73	51,100	
8	Ø12	VZ TVARY VÝZTUŽE	790	12		9,480
9	Ø12	VZ TVARY VÝZTUŽE	1250	4		5,000
CELKOVÁ DÉLKA [m]					51,100	2385,300
HMOTNOST [kg/m]					0,617	0,888
CELKOVÁ HMOTNOST OCELI [kg]					31,529	2118,146
CELKOVÁ HMOTNOST OCELI [t]						2,4821



VÝKAZ VÝZTUŽE MOSTNÍCH KRÍDEL				DL. CELKEM [m]		
POL.	PROFIL	TVAR	DL. KXS [mm]	CELKEM KS	Ø16	
10	Ø20	VZ TVARY VÝZTUŽE	2610	32	83,520	
11	Ø16	VZ TVARY VÝZTUŽE	1700	28	47,600	
12	Ø16	VZ TVARY VÝZTUŽE	2650	63	166,950	
13	Ø16	VZ TVARY VÝZTUŽE	2650	82	217,300	
14	Ø16	VZ TVARY VÝZTUŽE	2185	82	179,170	
15	Ø20	VZ TVARY VÝZTUŽE	1620	32	51,840	
16	Ø16	VZ TVARY VÝZTUŽE	2540	19	48,260	
17	Ø20	VZ TVARY VÝZTUŽE	2640	32	84,480	
18	Ø20	VZ TVARY VÝZTUŽE	3130	32	100,160	
CELKOVÁ DÉLKA [m]					659,280	320,000
HMOTNOST [kg/m]					1,578	2,456
CELKOVÁ HMOTNOST OCELI [kg]					1040,344	789,120
CELKOVÁ HMOTNOST OCELI [t]						1,8301

**VÝZTUŽ**  
B500B (dle ČSN 42 0139)

**BETON**  
C30/37-XF4 - XD3

**HMOTNOST VÝZTUŽE**  
CELKEM ..... 4,312 t

**KRYTÍ VÝZTUŽE**  
JMENOVITÉ ..... 50 mm  
MINIMÁLNÍ ..... 40 mm

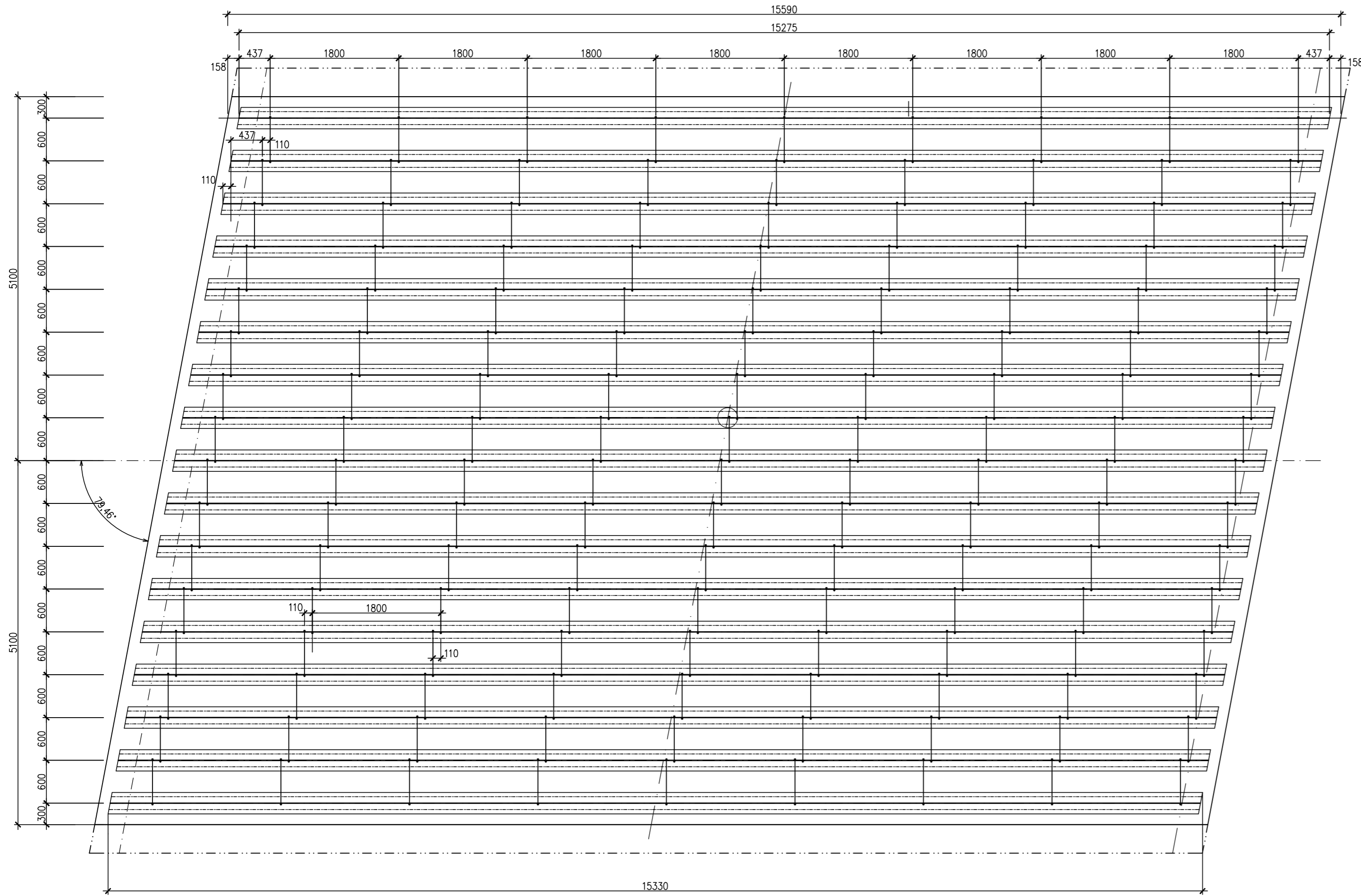
VÝZTUŽ JE KÓTOVÁNA NA OSU !

VYPRACOVAL M. Bělohoub	PROJEKTANT Ing. Z. Porská	KONTROLOVAL Ing. Z. Porská	<b>Woring s.r.o.</b> Ne Roudná 1804/93 301 00 PLZEŇ IČO: 29195842 DIČ: CZ29195842 E-mail: info@woring.cz Tel: +420 371 141 170 +420 775 283 503
OBEC, KRAJ: Karlovy Vary - Karlovarský kraj	OBJEDNATEL: Statutární město Karlovy Vary	STUPEŇ PD PDPS	DATUM 04/2016
AKCE: <b>KV - rekonstrukce mostu a lávky v ulici Kapitána Jaroše</b>	ČÍSLO ZAKÁZKY 14W11 004	MĚŘITKO 1:50	Č. PŘÍLOHY Č. PARE
OBSAH: <b>VÝZTUŽ SPODNÍ STAVBY</b>			<b>9</b>

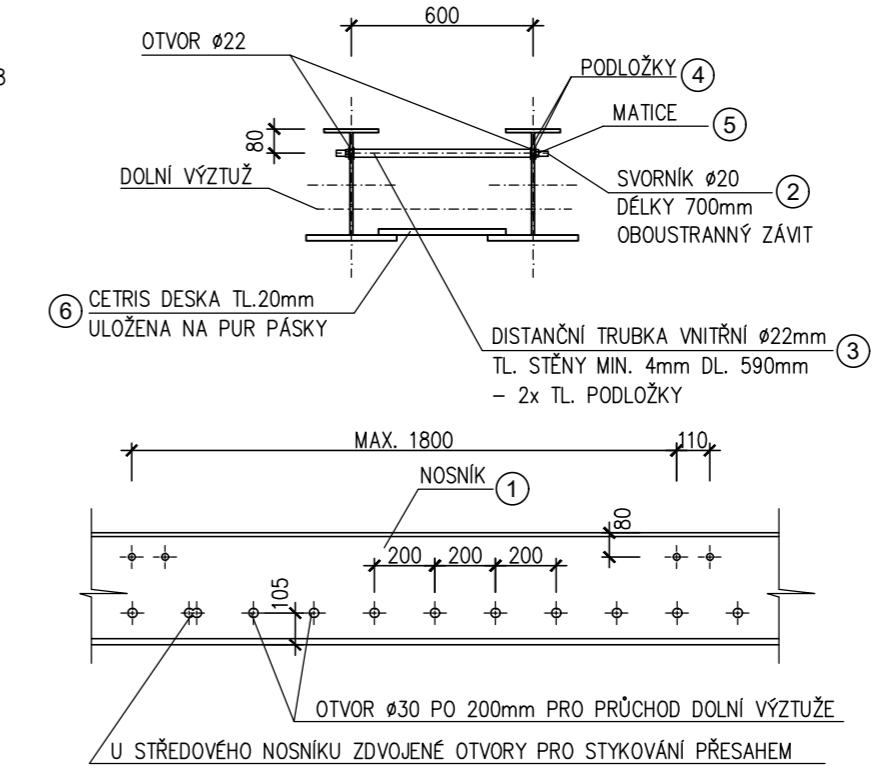
Souhrdný systém S-JTSK  
Výkazy systém B.p.v.



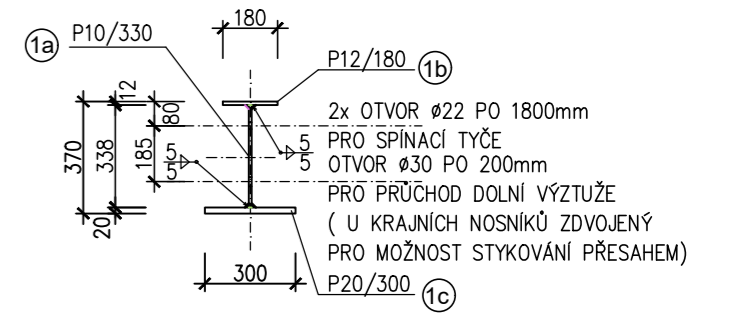
# STABILIZACE NOSNÍKŮ POMOCÍ SVORNÍKŮ A TRUBEK M 1:50



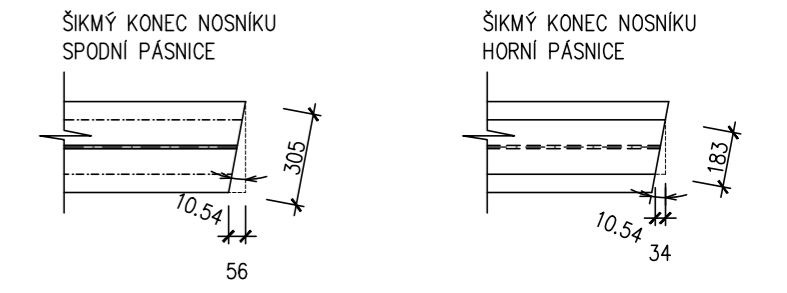
# SCHEMATICKÉ ZNÁZORNĚNÍ ZAJIŠTĚNÍ STABILITY NOSNÍKŮ M 1:25



# PRŮŘEZ OCEL. NOSNÍKU M 1:25



# UKONČENÍ OCEL. NOSNÍKU M 1:25



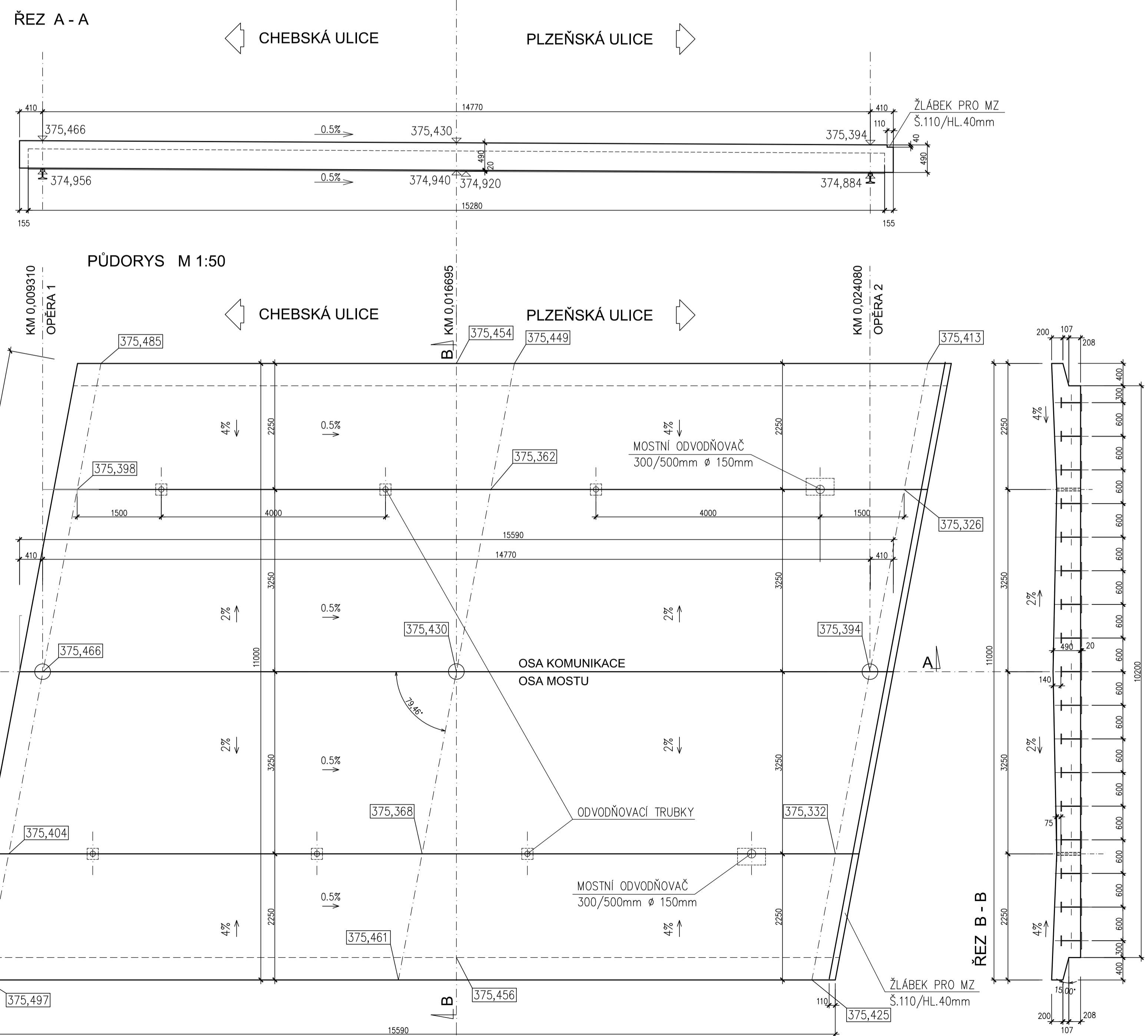
# VÝKAZ MATERIÁLU

Č.	PROFIL - POPIS	DĚLKA (mm)	HMOTNOST ks (kg)	POČET (ks)	HMOTNOST CELKEM (kg)
1a	STOJINA P10/330	15 330	397,12		
1b	HORNÍ PŘÍRUBA P12/180	15 330	259,94		
1c	SPODNÍ PŘÍRUBA P20/300	15 330	722,04		
1	NOSNÍK CELKEM		1379,10	17	23 444,70
2	SVORNÍK Ø 20	700	1,73	153	264,69
3	DISTANČNÍ TRUBKA Ø31,8/4	590	1,62	153	247,86
HMOTNOST OCELI CELKEM					23,957 t
4	PODLOŽKY M20			612	
5	MATICE M20			306	
6	CETRIS DESKY TL.20mm/ ŠÍŘKA 420	15 330		16	

Souřadný systém S-JTSK  
Výškový systém B.p.v.

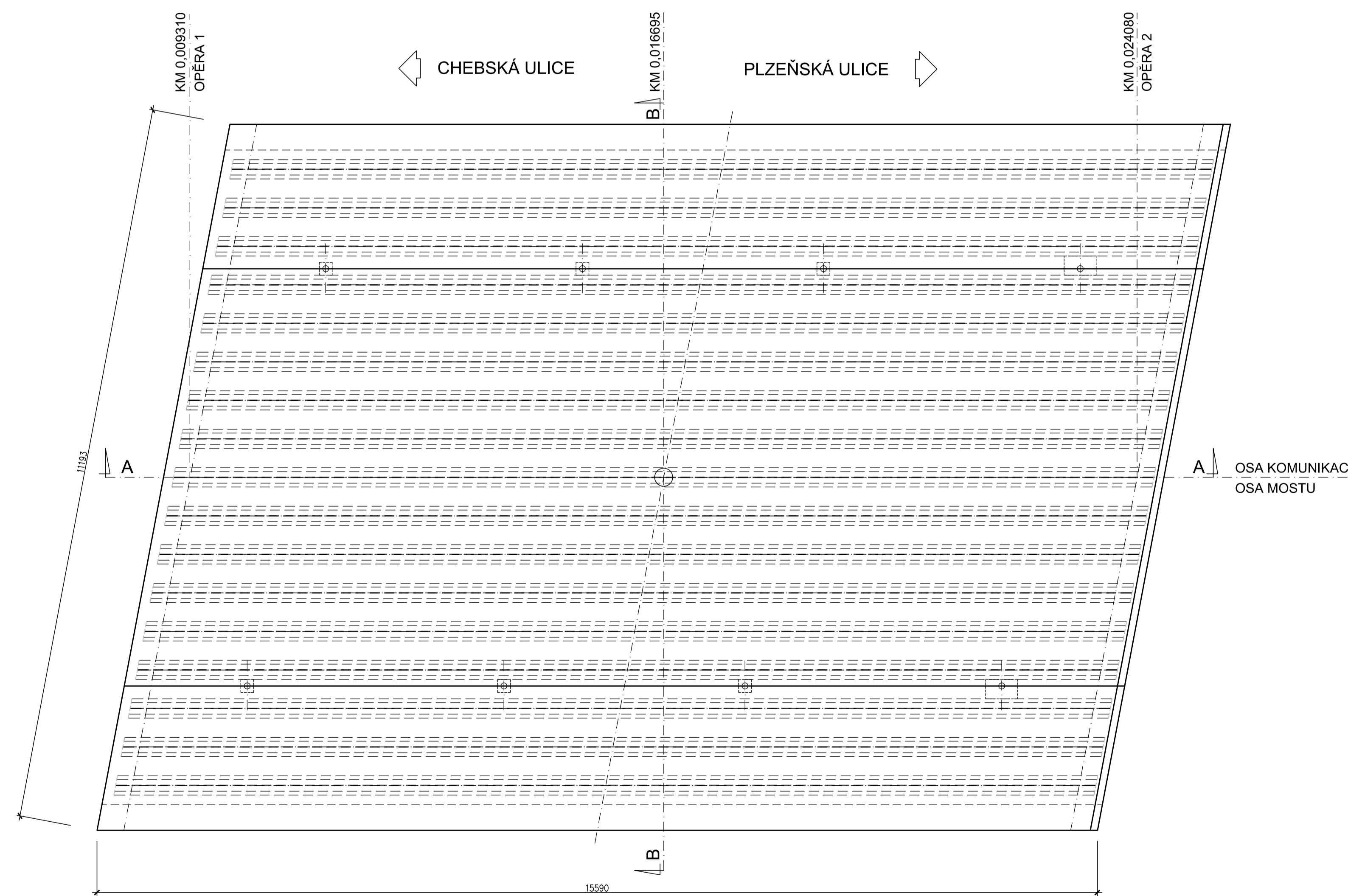
VYPRACOVAL M. Bělohubá	PROJEKTANT Ing. Z. Porkát	KONTROLOVAL Ing. Z. Porkát	<b>Woring s.r.o.</b> Na Roudné 1604/93 301 00 PLZEŇ E-mail: info@woring.cz IČO: 29159342 DIČ: C229159342 Tel: +420 371 141 170 +420 775 263 503	
OBEC, KRAJ: Karlovy Vary - Karlovarský kraj			STUPEŇ PD	PDPS
OBJEDNATEL: Statutární město Karlovy Vary			DATUM	03/2016
AKCE: <b>KV - rekonstrukce mostu a lávky v ulici Kapitána Jaroše</b>			ČÍSLO ZAKÁZKY	14W11 004
OBSAH: <b>OCELOVÉ ČÁSTI NOSNÉ KONSTRUKCE</b>			MĚŘÍTKO	1:50, 1:25
			Č. PŘÍLOHY	Č. PARÉ
			<b>10</b>	

### TVAR NOSNÉ KONSTRUKCE - BEZ OCELOVÝCH NOSNÍKŮ



### TVAR NOSNÉ KONSTRUKCE - S OCELOVÝMI NOSNÍKY

PŮDORYS M 1:50



BETON C30/37-XF4 - XD3

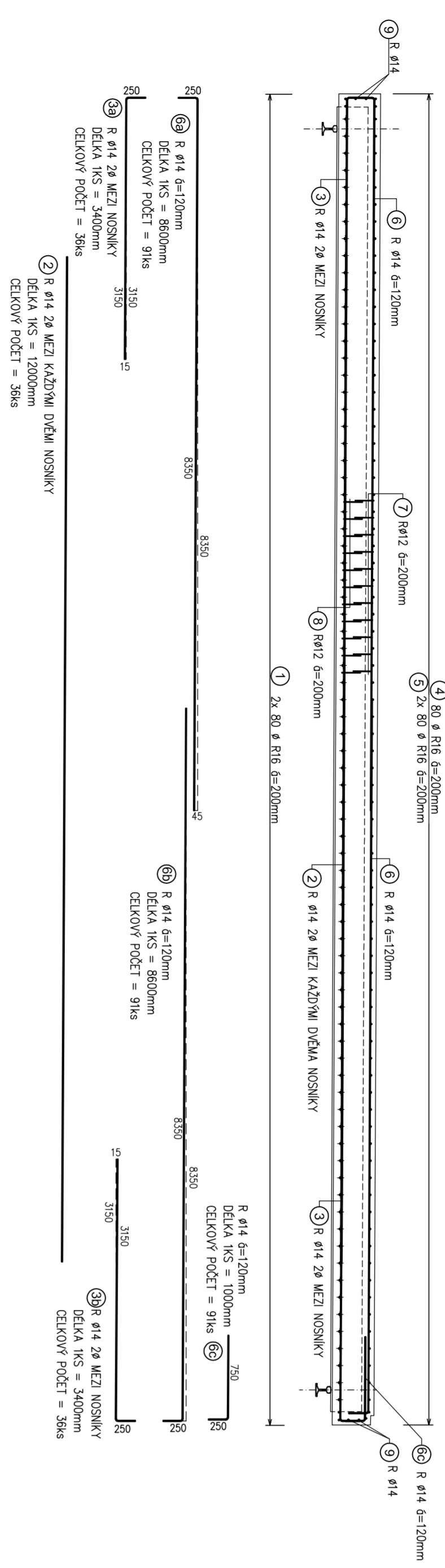
Souladní systém S-JTSK  
Výškový systém B.p.v.

VYPRACOVAL M. Belohubá	PROJEKTANT Ing. Z. Porkát	KONTROLOVAL Ing. Z. Porkát	<b>Woring s.r.o.</b> Na Roudnici 1604/93 301 00 PLZEŇ IČO: 28198342 E-mail: info@woring.cz DIČ: CZ29159342 Tel: +420 311 141 170 +420 775 263 503
OBJEDNATEL: Statutární město Karlovy Vary			STUPEŇ PD: PDPS
AKCE: <b>KV - rekonstrukce mostu a lávky v ulici Kapitána Jaroše</b>			DATUM: 03/2016
OBSAH:			ČÍSLO ZAKÁZKY: 14W11 004
			MĚŘÍTKO: 1:50
			Č. PŘÍLOHY: Č. PARE
TVAR NOSNÉ KONSTRUKCE			<b>11</b>

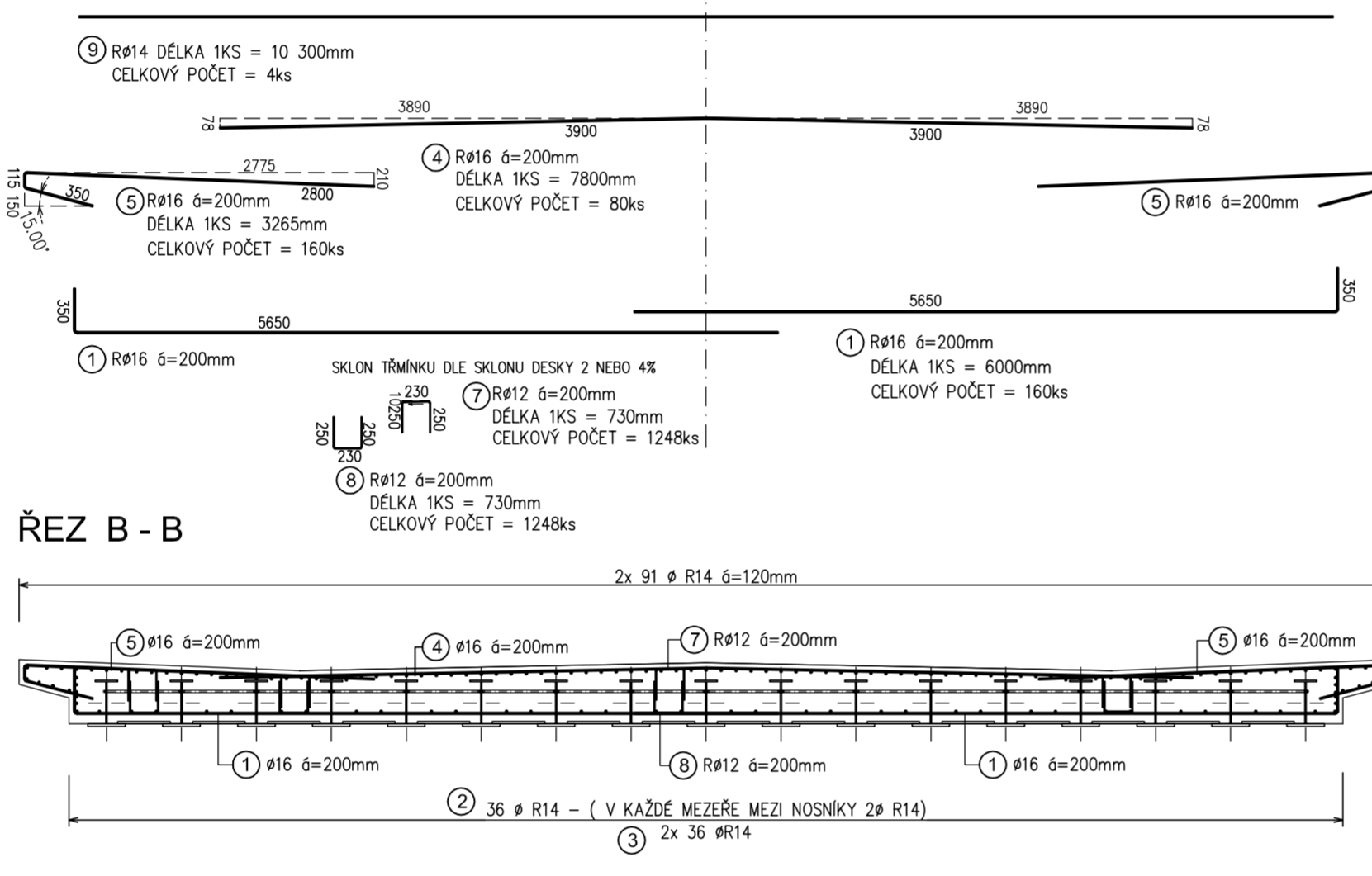
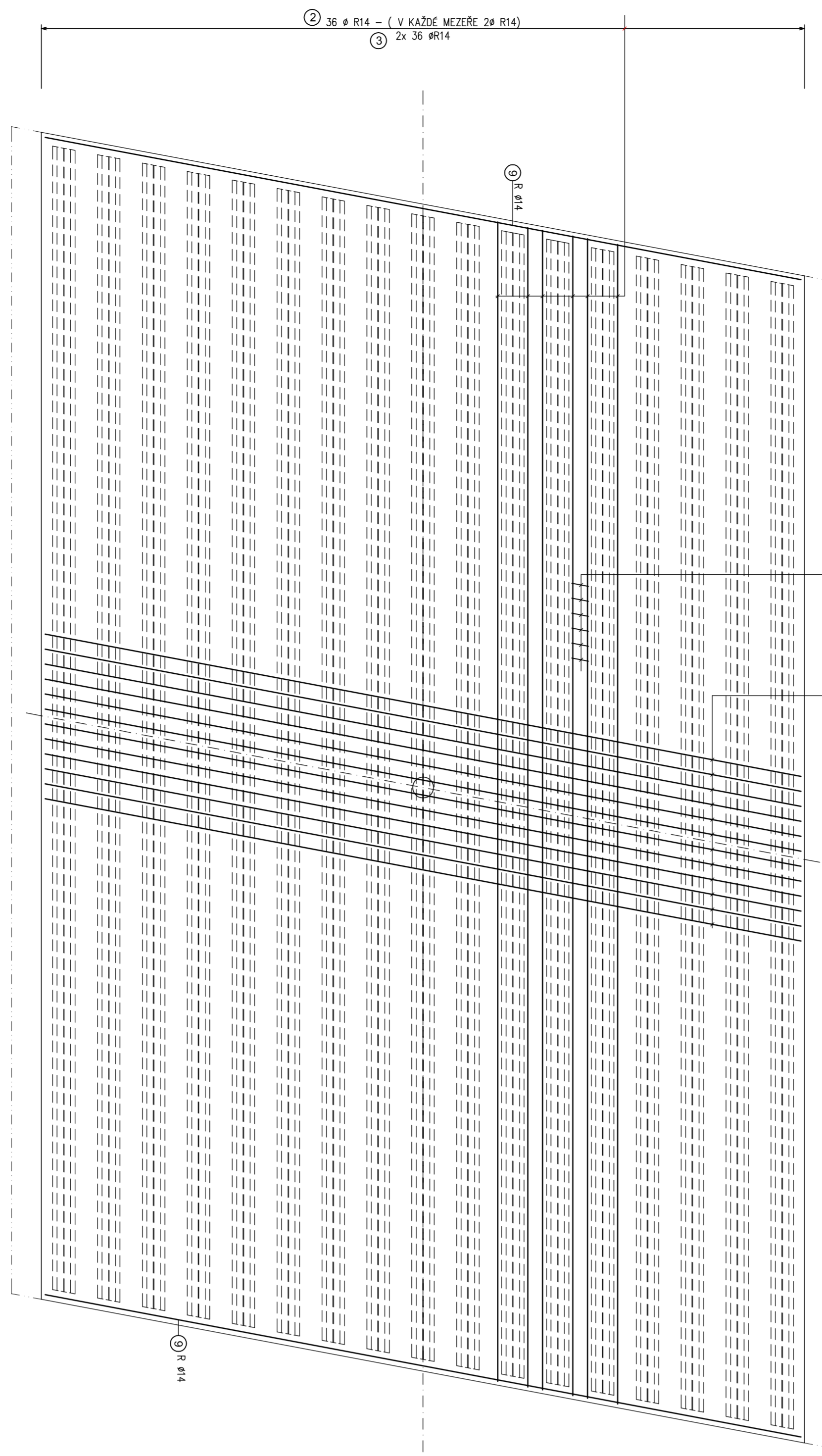


# VÝZTUŽ NOSNÉ KONSTRUKCE M 1:50

## REZ A - A

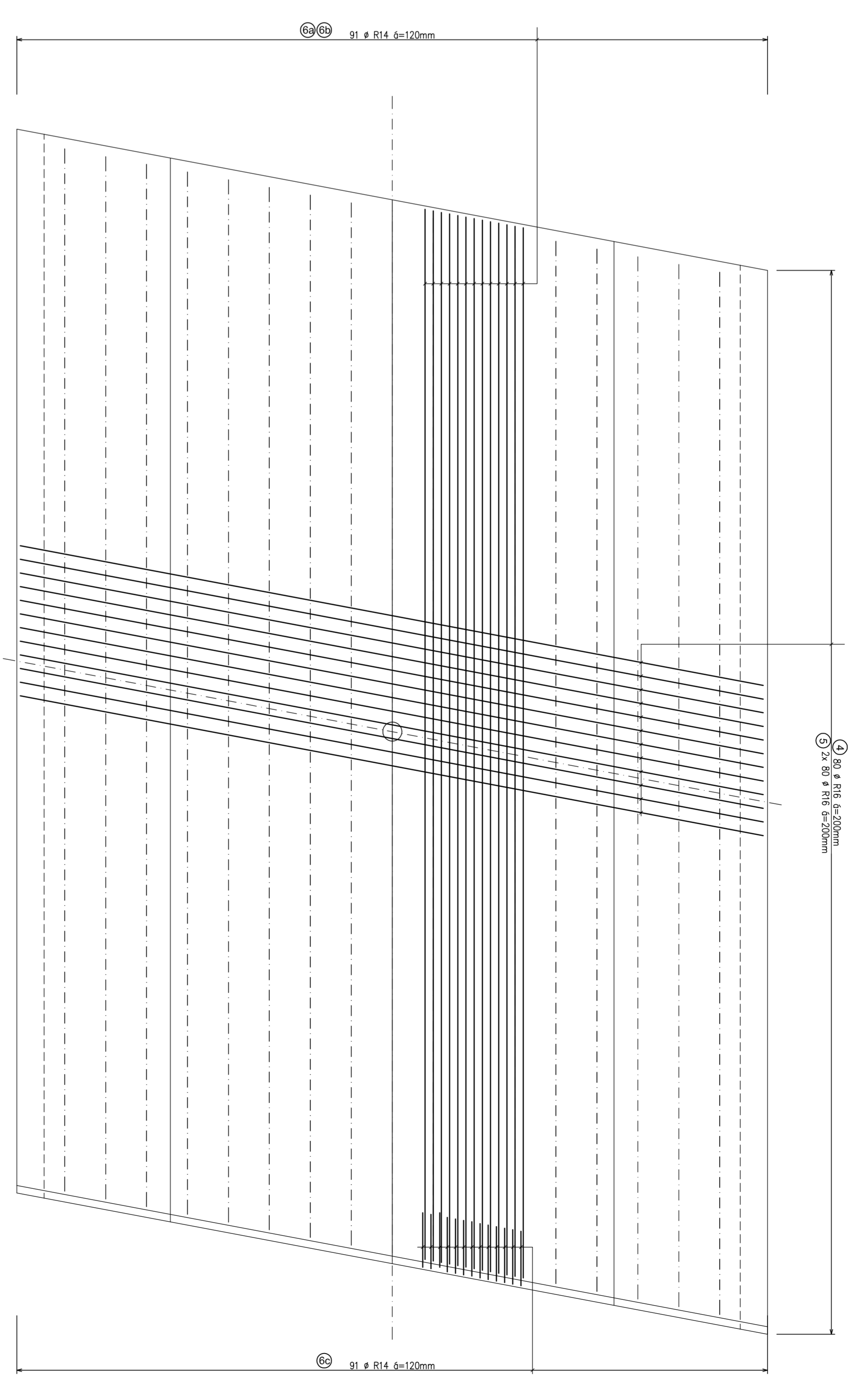


PŮDORYS M 1:50 - SPODNÍ VÝZTUŽ



REZ B - B

## PŮDORYS M 1:50 - HORNÍ VÝZTUŽ



VÝKAZ VÝZTUŽE				DL. CELKEM [m]		
PO. PRŮHL.	TVAR	DL. KS [mm]	CELKEM KS	#12	#14	#16
1	VZ TVARÝ VÝZTUŽE	6000	180			960,000
2	VZ TVARÝ VÝZTUŽE	12000	36		432,000	
3a	VZ TVARÝ VÝZTUŽE	3400	36		122,400	
3b	VZ TVARÝ VÝZTUŽE	3400	36		122,400	
4	VZ TVARÝ VÝZTUŽE	7800	80			624,000
5	VZ TVARÝ VÝZTUŽE	3255	160			522,400
6a	VZ TVARÝ VÝZTUŽE	8600	91		782,600	
6b	VZ TVARÝ VÝZTUŽE	8600	91		782,600	
6c	VZ TVARÝ VÝZTUŽE	1000	91		91,000	
7	VZ TVARÝ VÝZTUŽE	730	1248	911,040		
8	VZ TVARÝ VÝZTUŽE	730	1248	911,040		
9	VZ TVARÝ VÝZTUŽE	10300	4		41,200	
CELKOVÁ DÉLKA [m]				1822,080	2374,200	2106,400
HMOTNOST [kg/m]				0,888	1,208	1,578
CELKOVÁ HMOTNOST OCELI [kg]				1618,007	2868,035	3323,899
CELKOVÁ HMOTNOST OCELI [t]				7,8101		

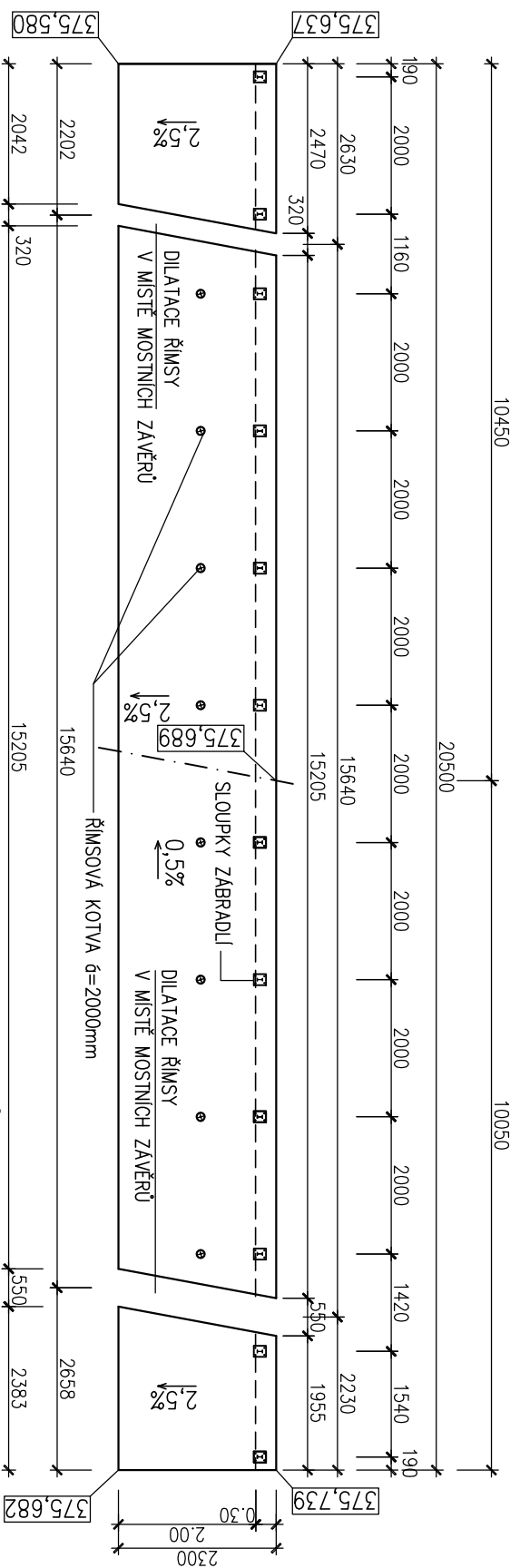
**KRYTÍ VÝZTUŽE**  
 JMENOVITĚ ..... 50 mm  
 MINIMÁLNĚ ..... 40 mm  
 VÝZTUŽ JE KOTOVÁNA NA OSU 1

**VÝZTUŽ**  
 B500B (dle ČSN 42 0139)

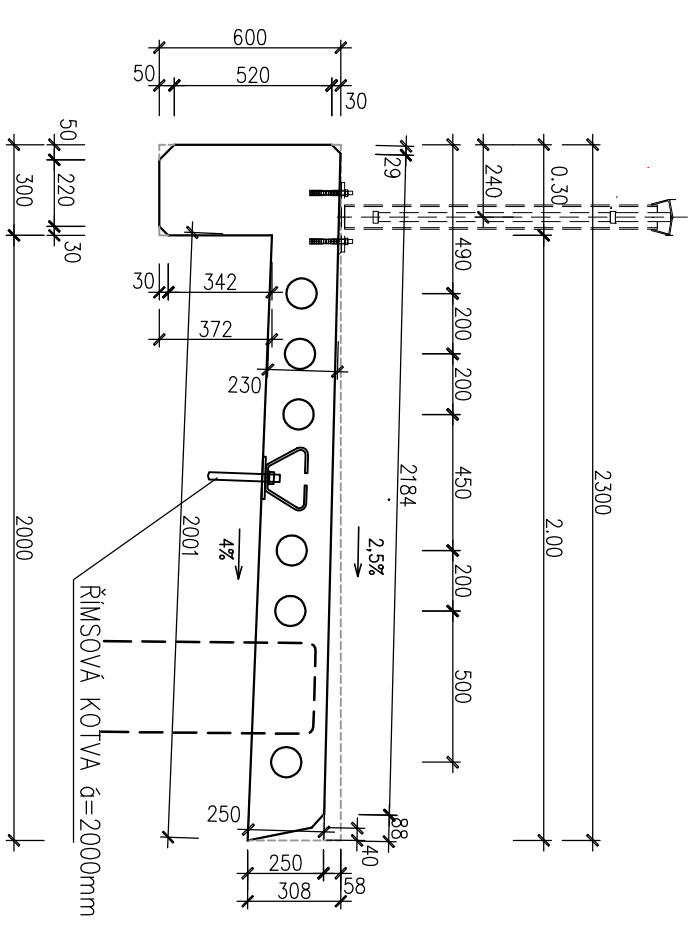
**BETON**  
 C30/37-XF4 - X03  
 HMOTNOST VÝZTUŽE  
 CELKEM ..... 7,8101 t

VÝROBČOVNĚ	PROJEKTANT	KONTROLOVATEL	<b>Woring s.r.o.</b>
M. Běláňová	Ing. Z. Procházka	Ing. Z. Procházka	301 001 PRŮHL.
OBSAH:	VÝZTUŽ NOSNÉ KONSTRUKCE		
			<b>12</b>

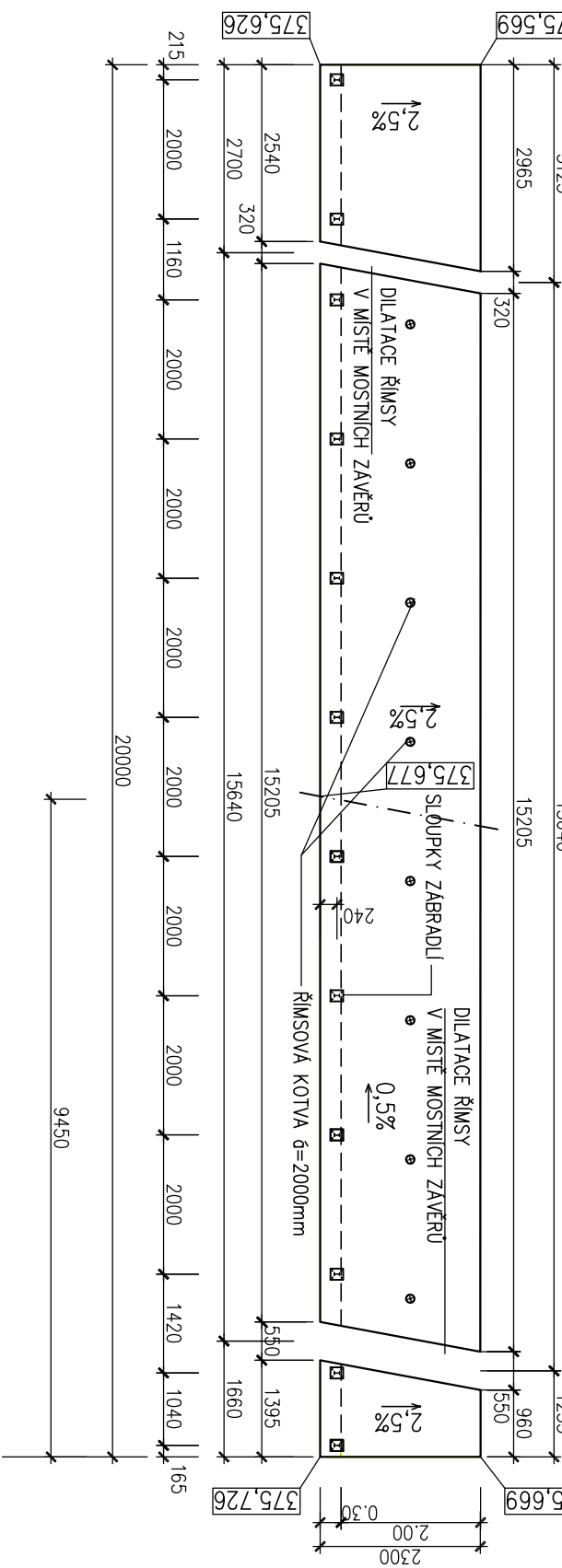
# PŮDORYS MOSTNÍ ŘÍMSY 1



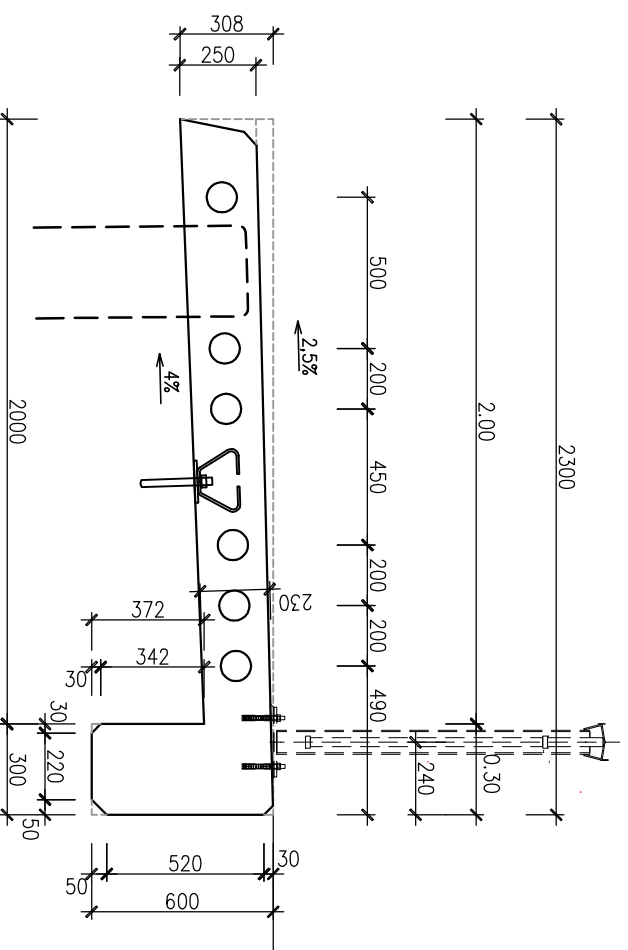
# ŘEZ ŘÍMSOU 1 M 1:25



# PŮDORYS MOSTNÍ ŘÍMSY 2



# ŘEZ ŘÍMSOU 2 M 1:25



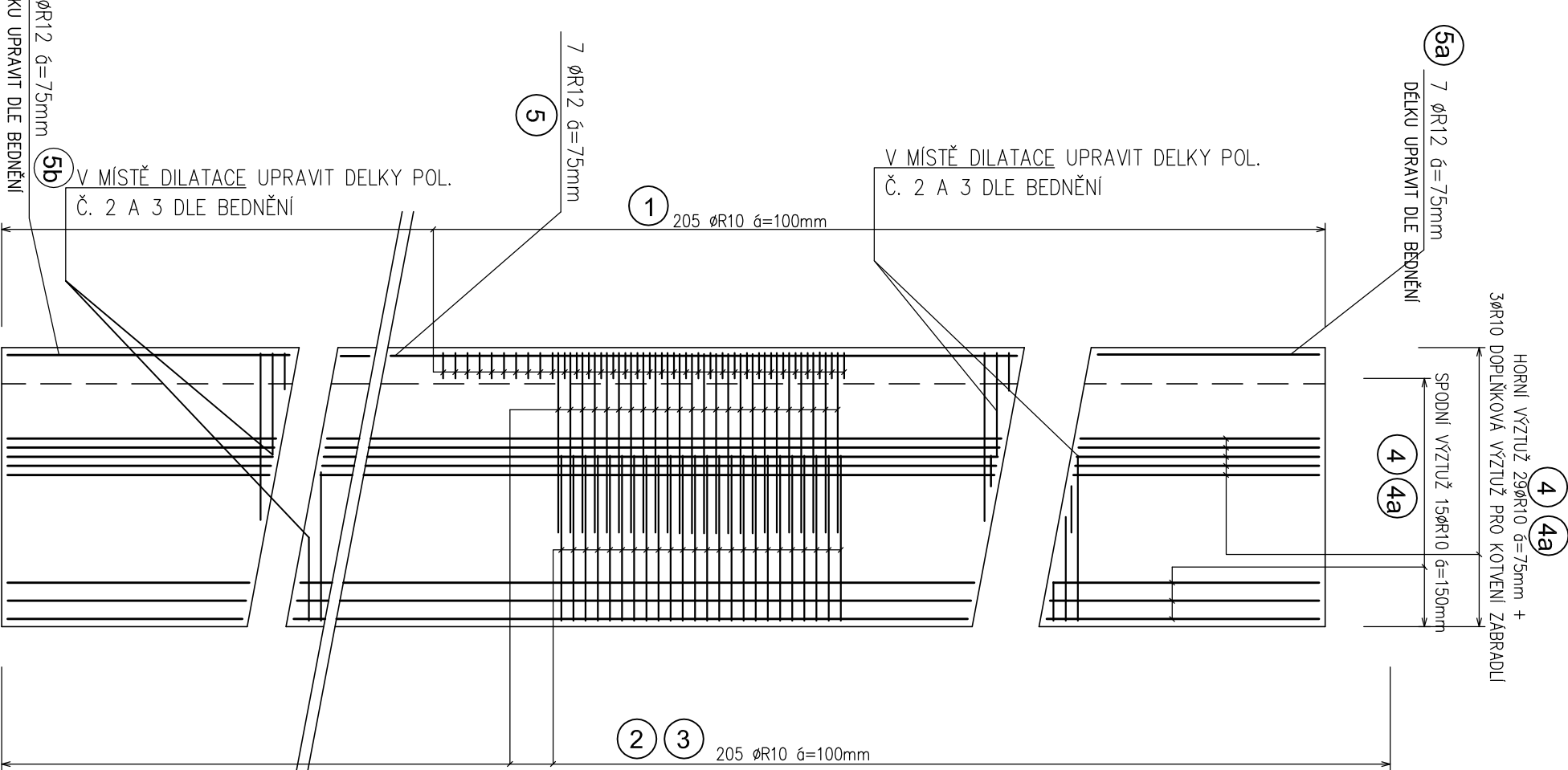
# BETON

C30/37-XF4 - XD3

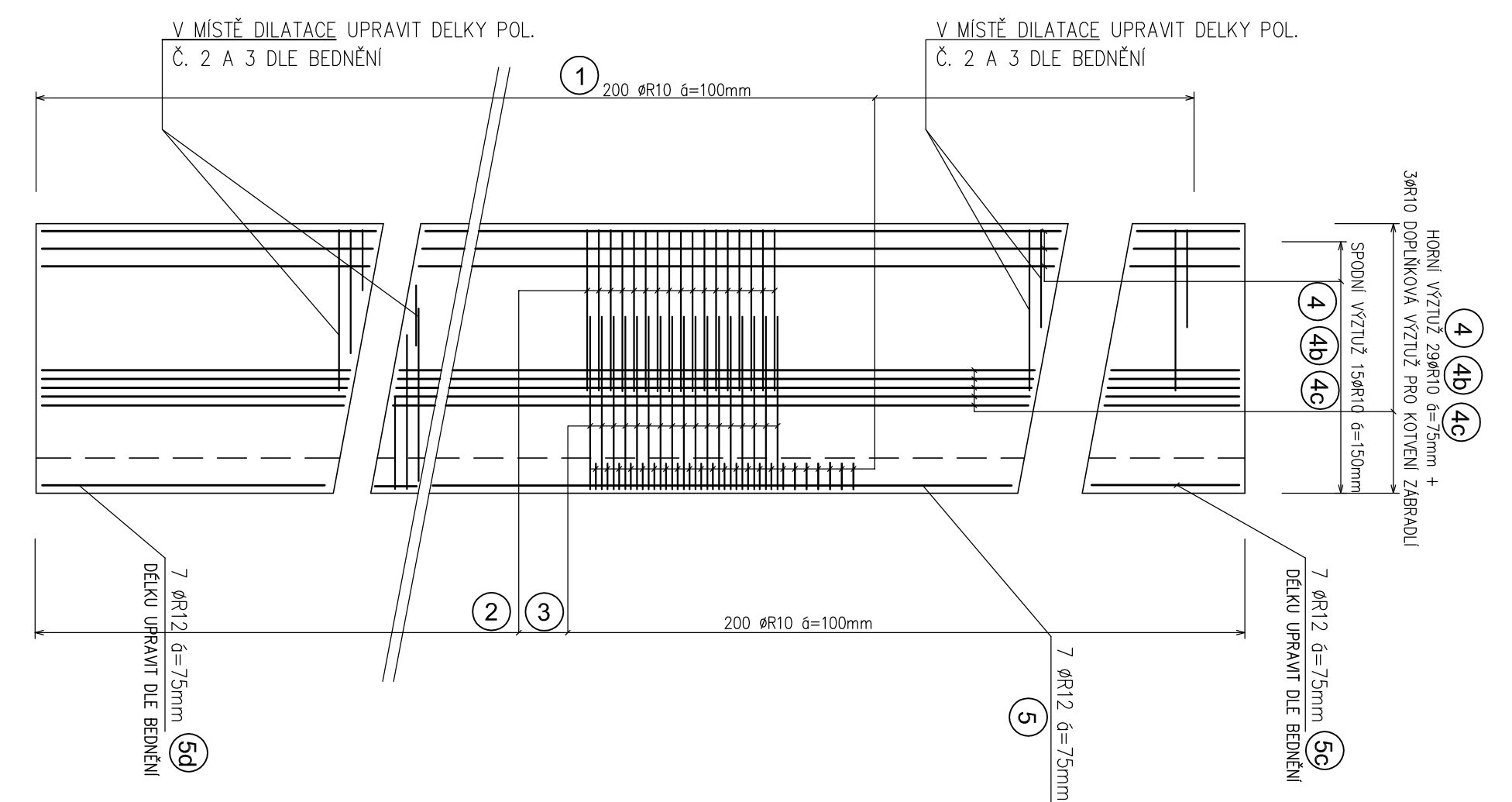
Souřadný systém S-JTSK  
Výškový systém B.p.v.

VYPRACOVAL	PROJEKTANT	KONTROLOVAL	<b>Working s.r.o.</b> Na Roudné 1604/93 301 00 PLZEŇ IČO: 29159342 DIČ: CZ29159342 E-mail: info@working.cz Tel: +420 371 141 170 +420 775 263 503	
M. Bělohubá	Ing. Z. Porkát	Ing. Z. Porkát		
OBJEDNATEL:	Statutární město Karlovy Vary		STUPĚŇ PD	PDPS
OBEC, KRAJ:	Karlovy Vary - Karlovarský kraj		DATUM	03/2016
AKCE:	<b>KV - rekonstrukce mostu a lávky v ulici Kapitána Jaroše</b>		ČÍSLO ZAKÁZKY	14W/1 004
OBSAH:	<b>TVAR ŘÍMS</b>		MĚŘÍTKO	1:100, 1:25
			Č. PŘÍLOHY	Č. PŘÍLOHY
			<b>13</b>	

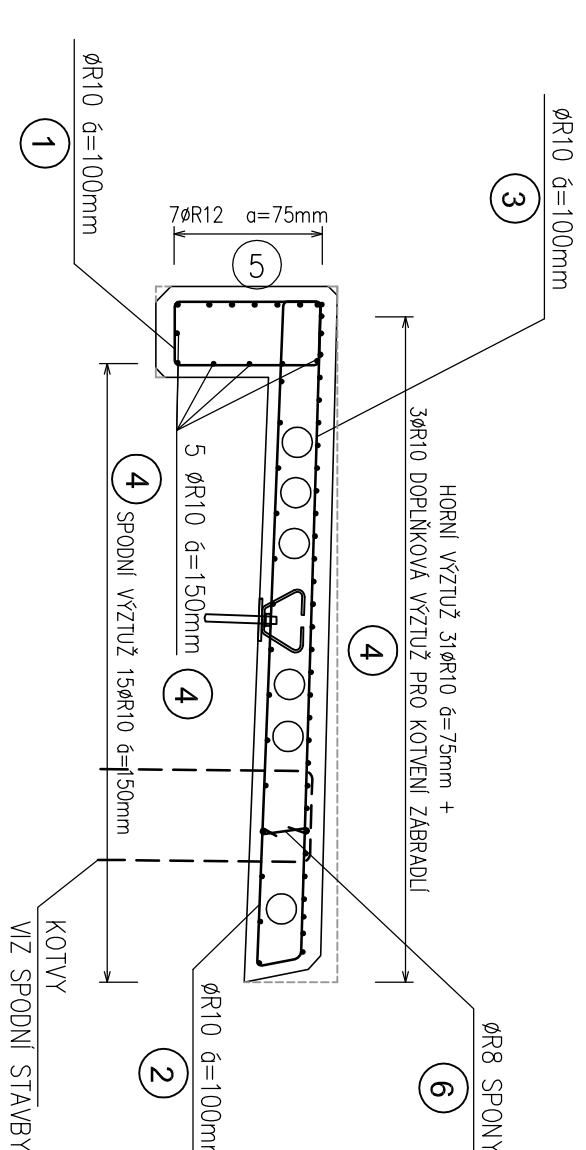
## PŮDORYS ŘÍMSY M 1:50



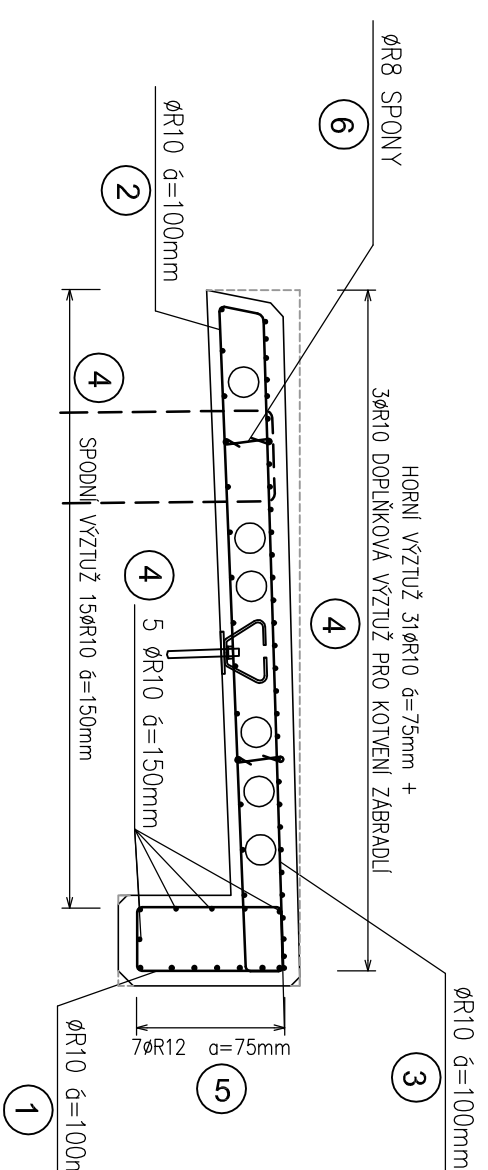
## PŮDORYS ŘÍMSY M 1:50



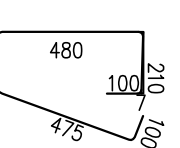
## ŘEZ ŘÍMSOU M 1:25



## ŘEZ ŘÍMSOU M 1:25



## TVARÝ VÝZTUŽE



- 1) Ø10 ø=100 DL.lks 1575mm – CELKEM 405ks
- 2) Ø10 ø=100 DL.lks 3030mm – CELKEM 405ks
- 3) Ø10 ø=100 DL.lks 2680mm – CELKEM 405ks
- 4) Ø10 ø=75 NEBO 150mm DL.lks – 7,800m CELKEM 204ks
- 4a) Ø10 ø=75 NEBO 150mm DL.lks – 2,350m CELKEM 102ks  
DELKA CELKEM 239,70m
- 4b) Ø10 ø=75 NEBO 150mm DL.lks – 1,295m CELKEM 51ks  
DELKA CELKEM 66,045m
- 4c) Ø10 ø=75 NEBO 150mm DL.lks – 2,865m CELKEM 51ks  
DELKA CELKEM 146,115m
- 5) Ø12 ø=75mm DL.lks – 7,850m CELKEM 28ks
- 5a) Ø12 ø=75 DL.lks – 1,825m CELKEM 7ks  
DELKA CELKEM 12,775m
- 5b) Ø12 ø=75 DL.lks – 2,350m CELKEM 7ks  
DELKA CELKEM 16,450m
- 5c) Ø12 ø=75 DL.lks – 1,280m CELKEM 7ks  
DELKA CELKEM 8,960m
- 5d) Ø12 ø=75 DL.lks – 2,440m CELKEM 7ks  
DELKA CELKEM 17,080m
- 6) Ø8 SPONKY 10ks/m<sup>2</sup> DL.lks 340mm – CELKEM 820ks

VÝKAZ VÝZTUŽE		DL. CELKEM [m]	
POL. PROFIL	TVAR	DL.lks CELKEM [mm]	KS
1	Ø10	VIZ TVARÝ VÝZTUŽE 1575	405
2	Ø10	VIZ TVARÝ VÝZTUŽE 2680	405
3	Ø10	VIZ TVARÝ VÝZTUŽE 2245	405
4	Ø10	VIZ TVARÝ VÝZTUŽE 7800	204
4a	Ø10	VIZ TVARÝ VÝZTUŽE 2350	102
4b	Ø10	VIZ TVARÝ VÝZTUŽE 1295	51
4c	Ø10	VIZ TVARÝ VÝZTUŽE 2865	51
5	Ø12	VIZ TVARÝ VÝZTUŽE 7850	28
5a	Ø12	VIZ TVARÝ VÝZTUŽE 1825	7
5b	Ø12	VIZ TVARÝ VÝZTUŽE 2350	7
5c	Ø12	VIZ TVARÝ VÝZTUŽE 1280	7
5d	Ø12	VIZ TVARÝ VÝZTUŽE 2440	7
6	Ø8	VIZ TVARÝ VÝZTUŽE 340	910
CELKOVÁ DELKA [m]		309,400	4675,560
HMOTNOST [kg/m]		0,395	0,617
CELKOVÁ HMOTNOST OCELI [kg]		122,213	2884,821
CELKOVÁ HMOTNOST OCELI [t]			3,252 t

## VÝZTUŽ

B500B (dle ČSN 42 0139)

## BETON

C30/37-XF4 - XD3

## HMOTNOST VÝZTUŽE

CELKEM ..... 3,252 t

## KRYTÍ VÝZTUŽE

JMENOVIČE ..... 50 mm

MINIMÁLNÍ ..... 40 mm

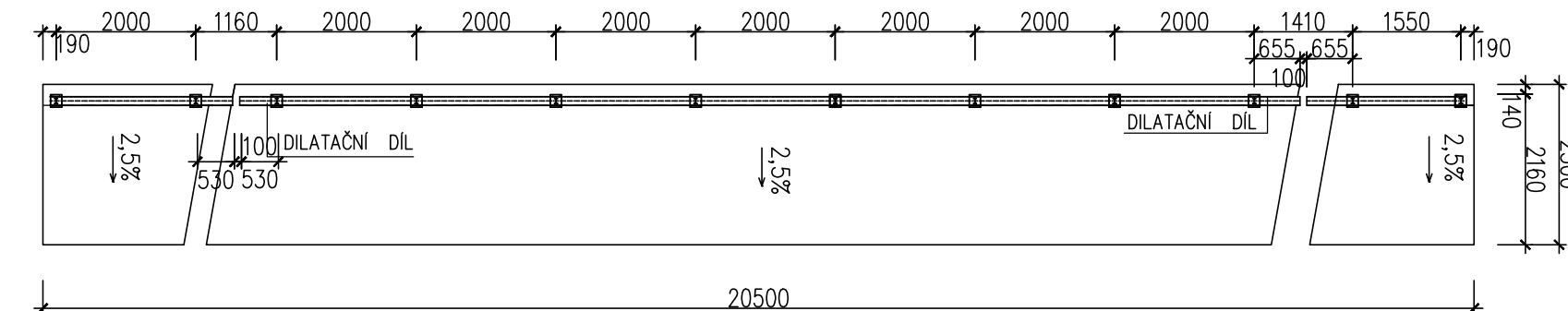
VÝZTUŽ JE KŮTOVÁNA NA OSU !

Soutěžní systém S-JTSK  
Výslovný systém B.p.v.

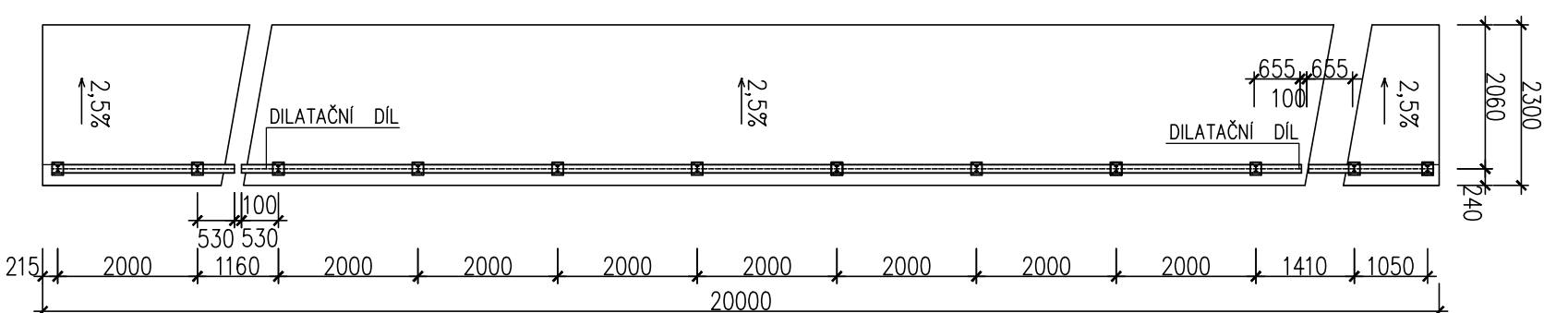
VYPRACOVAL	PROJEKTANT	KONTROLOVAL	<b>Woring s.r.o.</b> Na Roundě 1604/93 301 00 PLZEN
M. Babalubá	Ing. Z. Pokřel	Ing. Z. Pokřel	E-mail: info@woring.cz Tel: +420 371 141 170 +420 779 283 903
OBEC, KRAJ:	Karlovy Vary - Karlovarský kraj	ICO: 29156342 DIC: CZ29156342	STUPĚN P/D
OBJEDNATEL:	Stavutání město Karlovy Vary		PPDS
AKCE:	<b>KV - rekonstrukce mostu a lávky v ulici Kapitána Jaroše</b>	DATUM	04/2016
		ČÍSLO ZAKAZKY	14W11 004
		MĚŘITKO	1:50, 1:25
OBSAH:	<b>VÝZTUŽ ŘÍMS</b>	Č. PRŮLOHY	Č. PARE
		<b>14</b>	



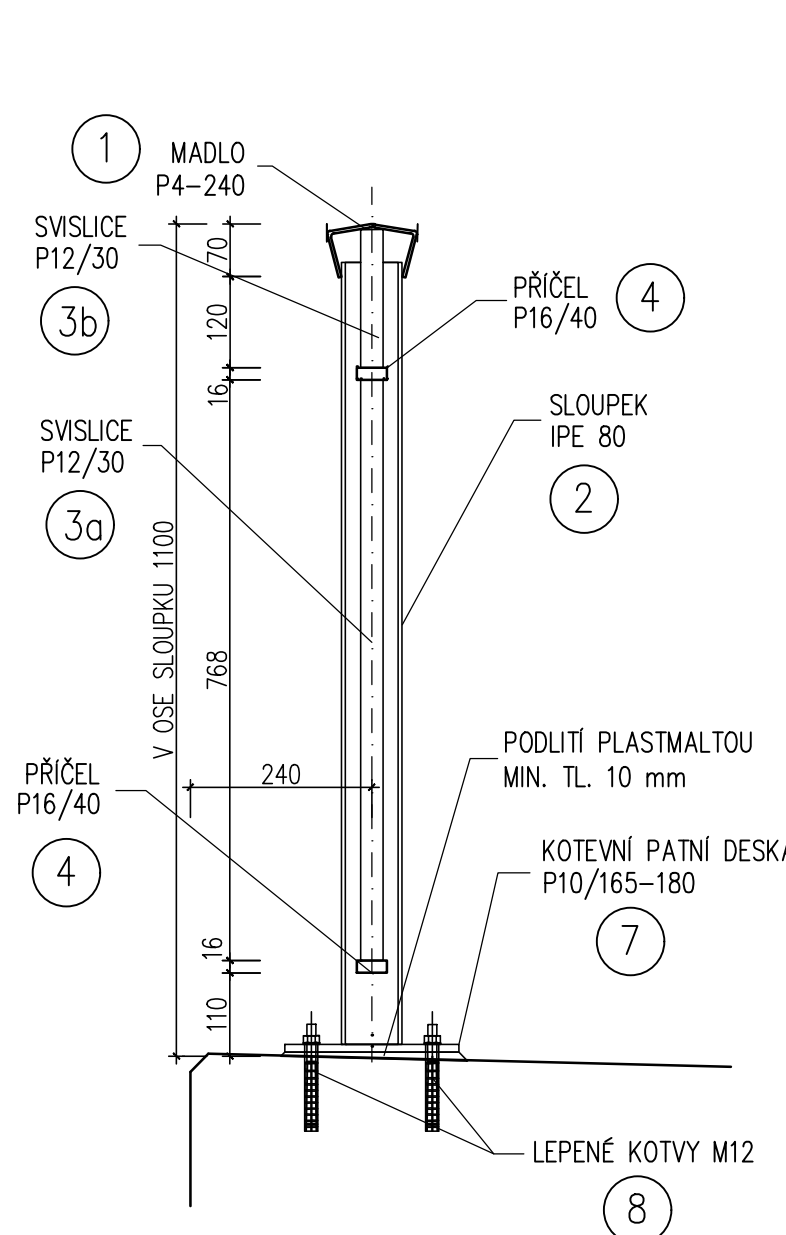
## PŮDORYS ZÁBRADLÍ NA MOSTNÍ ŘÍMSE 1 M 1:100



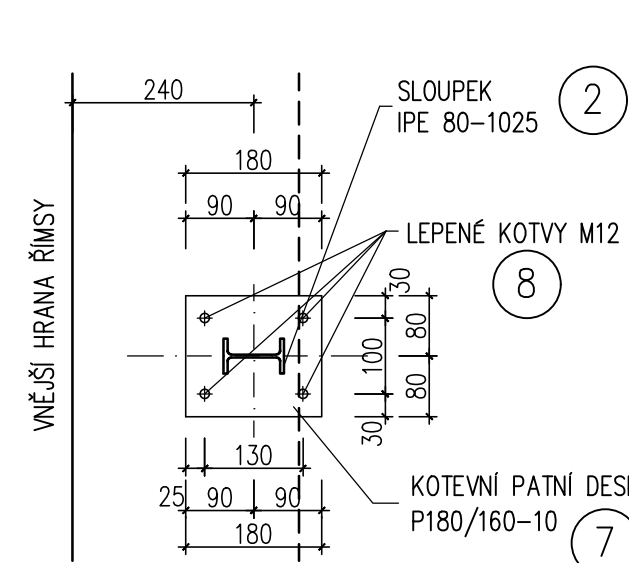
## PŮDORYS ZÁBRADLÍ NA MOSTNÍ ŘÍMSE 2 M 1:100



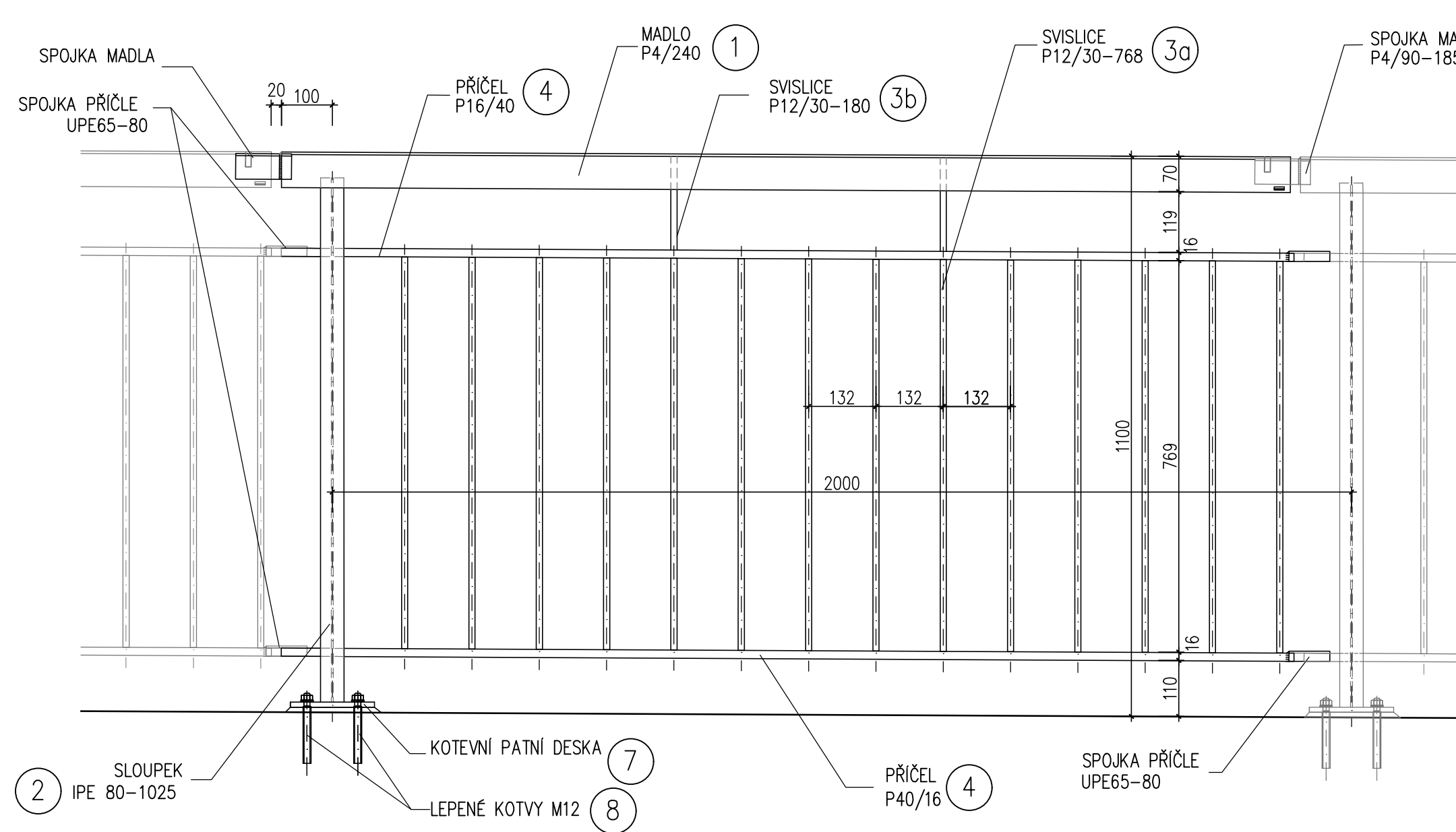
## PŘÍČNÝ ŘEZ ZÁBRADLÍM 1:10



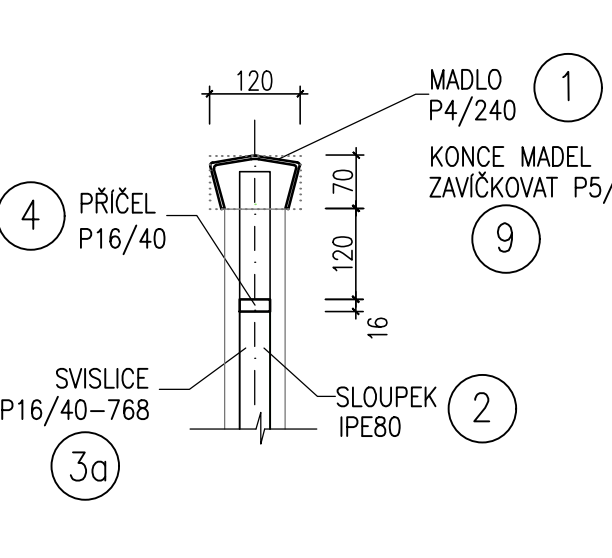
## ŘEZ SLOUPKEM S POHLEDEM NA PATU 1:10



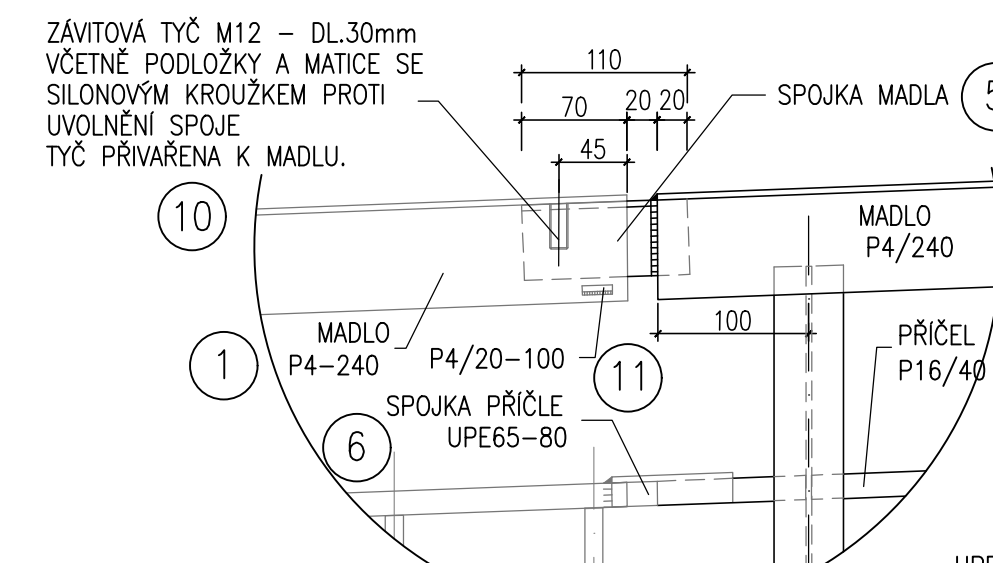
## PANEL ZÁBRADLÍ 1:10



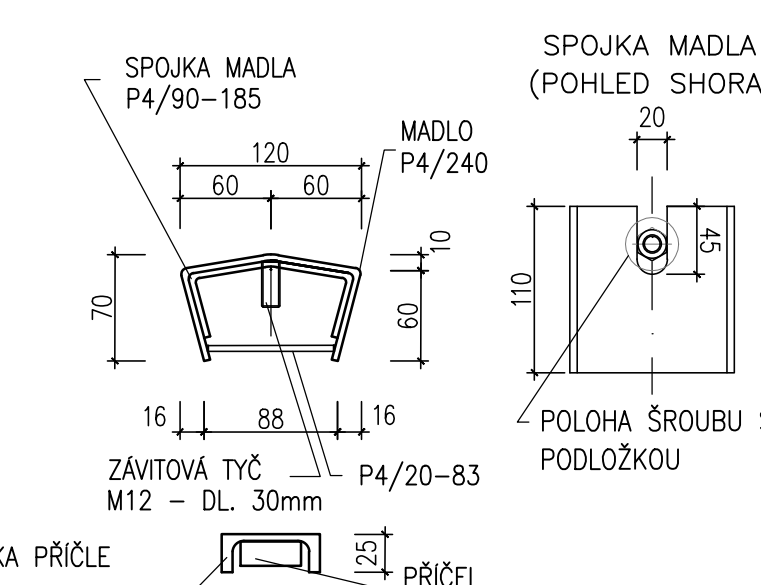
## POHLED NA SLOUPEK



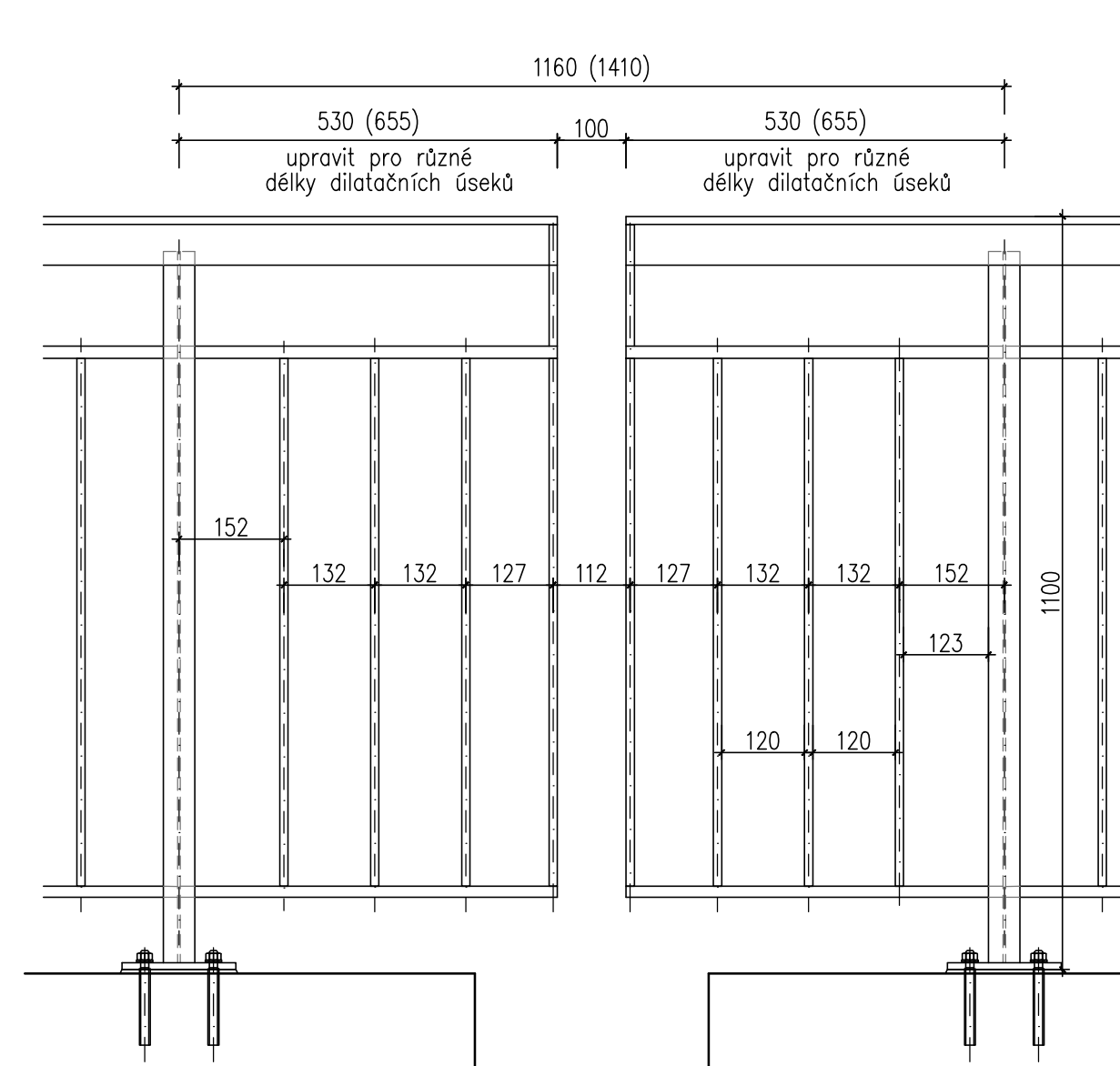
## DETAIL NAPOJENÍ VODOROVNÝCH ČÁSTÍ 1:5



## DETAILY ČÁSTÍ SLOUPKU 1:5



## PANEL V MÍSTĚ DILATACE 1:10



## MATERIÁL

OCEL: S235 JR  
VÝROBNÍ SKUPINA - B (dle ČSN 73 2601)  
PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI ZHOTOVITELE - V  
OSTATNÍ POŽADAVKY DLE TKP - 19 (část A, B)

VÝKAZ MATERIÁLU JEDNOHO BĚŽNÉHO PANELU						
POL.	POPIS	DĚLKA (m)	MNOŽSTVÍ (ks)	HMOTNOST		
				kg/mb	kg/ks	kg
1	Madlo, plech P4 - 240	1,980	1	7,680		15,210
2	Sloupek, IPE 80	1,025	1	6,340		6,500
3a	Svislice, pásovina 12/30	0,770	14	2,880		31,050
3b	Svislice, pásovina 12/30	0,185	2	2,880		1,070
4	Příčel, pásovina 40/16	1,985	2	5,150		20,330
5	Spojka madla, P4 - 185	0,110	1		0,651	0,650
6	Spojka příčle, UPE 65	0,080	2		0,470	0,940
7	Patní deska, P10 - 160/180	0,180	1		2,304	2,300
8	Lepené kotvy		4		0,200	0,800
9	Víčko madla, P5 - 120					
10	Závitová tyč, matice	0,030	1		0,100	0,100
11	Pásek madla, P4 - 20	0,085	1		0,054	0,050
<b>HMOTNOST BĚŽNÉHO PANELU</b>						<b>78,99</b>

KOTVA M12 / HLOUBKA 150 mm: 93 ks  
CELKOVÁ DÉLKA MADLA: 40,500 m  
CELKOVÝ POČET SLOUPKŮ: 24 ks

## POZNÁMKY!!

- PRO KONSTRUKCI ZÁBRADLÍ BUDE ZPRACOVÁNA VÝROBNĚ TECHNICKÁ DOKUMENTACE, DODAVATEL PŘEDLOŽÍ DOKUMENTACI VTD KE KONTROLE A SCHVÁLENÍ PROJEKTANTOVI RDS, AD A TDI
- VÝŠKOVÉ KÓTY MADLA ZÁBRADLÍ JSOU MĚŘENY NA JEHO HORNÍ HRANĚ
- MAXIMÁLNÍ VZDÁLENOST 120MM MEZI SVISLICEMI Z PROFILU 30/12 NUTNO DODRŽET I V MÍSTĚ NAPOJENÍ MEZI JEDNOTLIVÝMI PANELEMI ZÁBRADLÍ
- KONKRÉTNÍ NÁTĚROVÝ SYSTÉM PKO BUDE ZVOLEN VE VTD
- NA VŠECH HRANÁCH PROVĚST ZAOLENÍ O PLOSMĚRU 2,0 mm
- LEPENÉ KOTVY M12 - NAVRŽEN SYSTÉM HILT - HIT RE 500+HAS-R
- VÝŠKOVÉ KÓTY MADLA ZÁBRADLÍ NA PŘEDMĚSTÍCH BUDOU UPŘESNĚNY PO ZAMĚŘENÍ
- ATYPICKÉ KONCOVÉ PANELE BUDOU PROVEDENY V SOULADU SE ZÁKLADNÍM PANELEM. BUDOU PROVEDENY DLE SKUTEČNÉHO STAVU (ROZMĚRU - DÉLKY) ZMĚŘENÉHO NA MÍSTĚ
- PŘI VÝSTAVBĚ JE NUTNÉ STRIKTNĚ DODRŽOVAT OSAZENÍ SLOUPKŮ DILATACE A PROŘEZÁVÁNÍ SMRŠŤOVACÍCH SPAR, ABY NEDOŠLO K JEJICH VZÁJEMNĚ KOLIZI!!
- SKLON ZÁBRADLÍ UPRAVIT DLE SKUTEČNÉHO PROVEDENÍ ŘÍMSY

## PROTIKOROZÍ OCHRANA

STUPEŇ KOROZÍ AGRESIVITY (dle ČSN EN 12944-2) - C4 + K8 (speciální) MINIMÁLNÍ ŽIVOTNOST 15 LET.

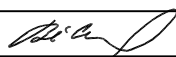
- MECHANICKÉ OČIŠTĚNÍ A ODMAŠTĚNÍ PLOCHY
- MOŘENÍ V KYSELINĚ
- ZÁROVĚ ZINKOVÁNÍ PONOREM - NDFT min. 70um
- DVOUVRSTVÝ EPOXIDOVÝ NÁTĚR - NDFT 2 X 75um
- ALIFATICKÝ POLYURETANOVÝ NÁTĚR - NDFT 60um (ŠEDA RAL 7047)

## MATERIÁL

OCEL: S235 JR  
VÝROBNÍ SKUPINA - B (dle ČSN 73 2601)  
PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI ZHOTOVITELE - V  
OSTATNÍ POŽADAVKY DLE TKP - 19 (část A, B)

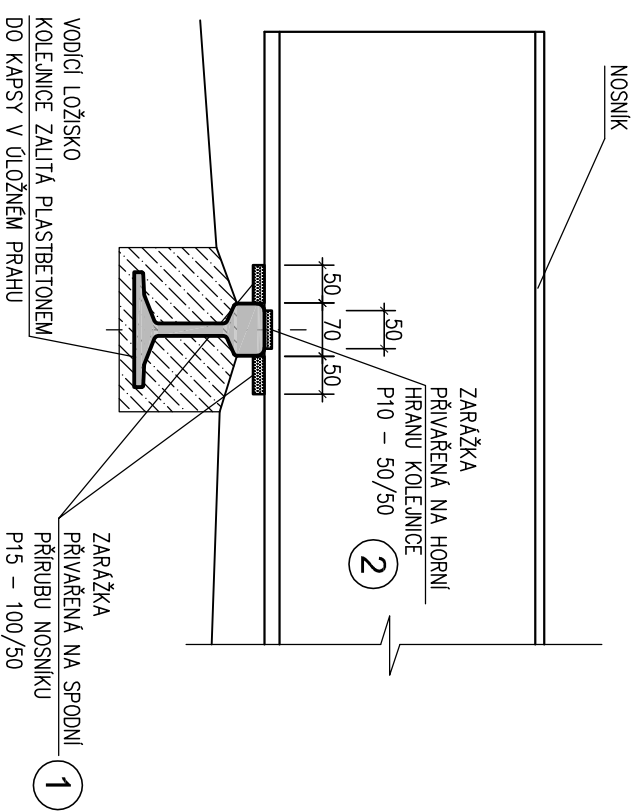
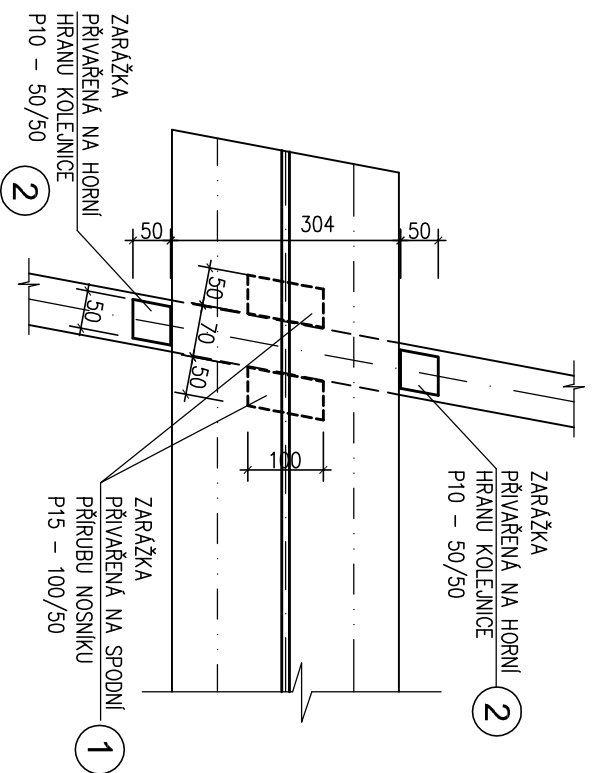
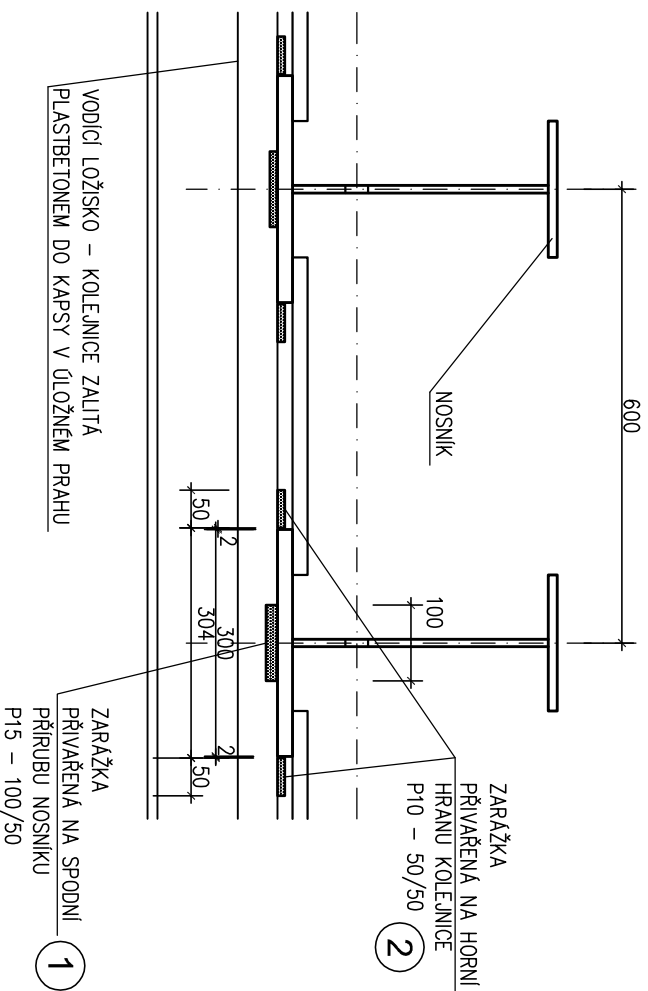
VYPRACOVAL	PROJEKTANT	KONTROLOVAL	Woring s.r.o.	
M. Bělohúba	Ing. Z. Porkát	Ing. Z. Porkát	Na Roudné 1604/93 301 00 PLZEŇ	
OBEC, KRAJ:	Karlovy Vary - Karlovarský kraj		IČO: 29159342	TEL: +420 371 141 170
OBJEDNATEL:	Statutární město Karlovy Vary		DIČ: CZ29159342	TEL: +420 775 263 503
AKCE:	<b>KV - rekonstrukce mostu a lávky v ulici Kapitána Jaroše</b>		STUPEŇ PD	PDPS
			DATUM	04/2016
			ČÍSLO ZAKÁZKY	14W11 004
			MĚŘÍTKO	1:100, 1:10
OBSAH:	<b>ZÁBRADLÍ</b>		Č. PŘÍLOHY	Č. PARÉ
			<b>15</b>	

Souřadný systém S-JTSK  
Výškový systém B.p.v.

VYPRACOVAL	PROJEKTANT	KONTROLOVAL	<b>Woring s.r.o.</b>	
M. Bělohubá	Ing. Z. Porkát	Ing. Z. Porkát	Na Roudné 1604/93 301 00 PLZEŇ	
			IČO: 29159342	E-mail: info@woring.cz
OBEC, KRAJ:	Karlovy Vary - Karlovarský kraj		DIČ: CZ29159342	Tel: +420 371 141 170 +420 775 263 503
OBJEDNATEL:	Statutární město Karlovy Vary		STUPEŇ PD	PDPS
AKCE:	<b>KV - rekonstrukce mostu a lávky v ulici Kapitána Jaroše</b>		DATUM	04/2016
			ČÍSLO ZAKÁZKY	14W11 004
			MĚŘÍTKO	
OBSAH:	<b>DETAILY</b>		Č. PŘÍLOHY	Č. PARÉ
			<b>16</b>	



# DETAIL PEVNÉHO ULOŽENÍ M 1:10

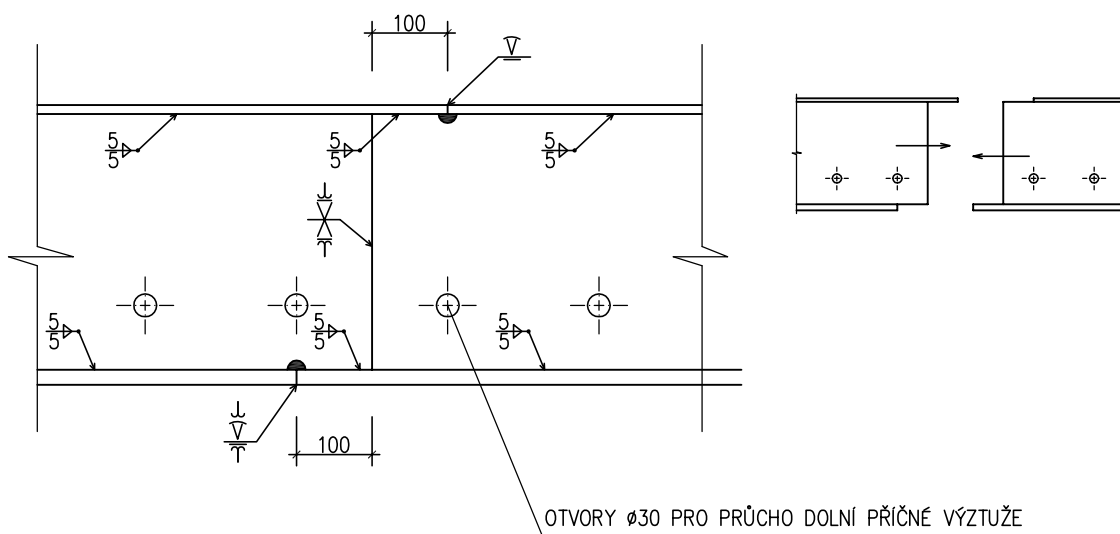


## POZNÁMKA:

ZARAŽKY BUDOU NA SPODNÍ PLOŠE NOSNIKŮ PŘIVAŘENY ŠIKMO POD ÚHELEM 79,46° VZDALENOST 70mm MEZI ZARAŽKAMI JE KOLMÁ VZDALENOST MEZI NIMI.  
 ZARAŽKY Č.1 NA SPODNÍ PLOŠE NOSNIKŮ BUDOU POUZE NA OPĚŘE Č.2  
 ZARAŽKY Č.2 NA KOLEJNICÍCH PROTI PŘÍČNĚMU POSUNU BUDOU NA OBOU OPĚŘÁCH

Detail:	Název detailu:	
<b>1</b>	<b>DETAILY ULOŽENÍ</b>	
Měřítko:		
<b>1:10</b>		

# DETAIL MONTÁŽNÍHO STYKU NOSNÍKŮ M 1:10



POZNÁMKA:

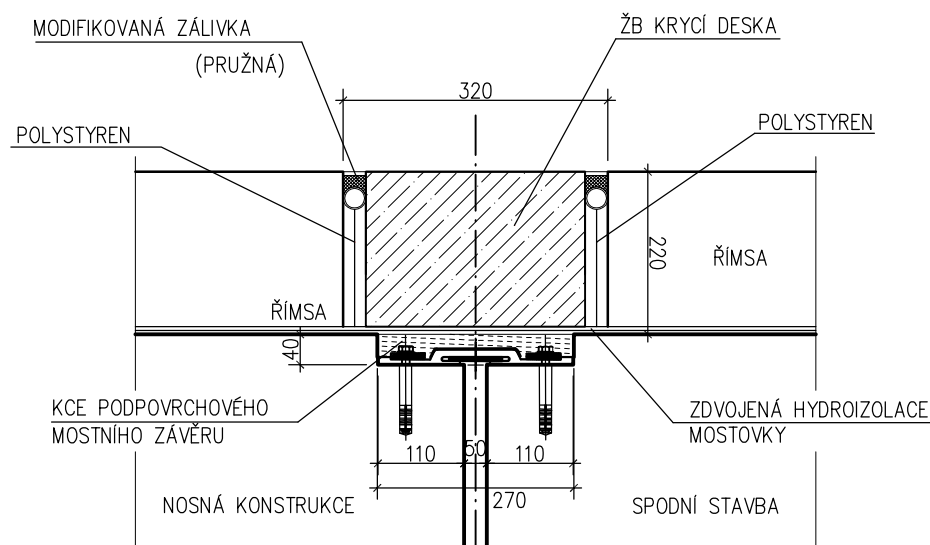
DOPORUČENO NEDĚLAT MONTÁŽNÍ STYK, NOSNÍKY VYROBIT V CELKU

Detail:	Název detailu:	 projektování dopravních staveb
<b>2</b>	<b>DETAIL MONTÁŽNÍHO STYKU</b>	
Měřítko:		
<b>1:10</b>		

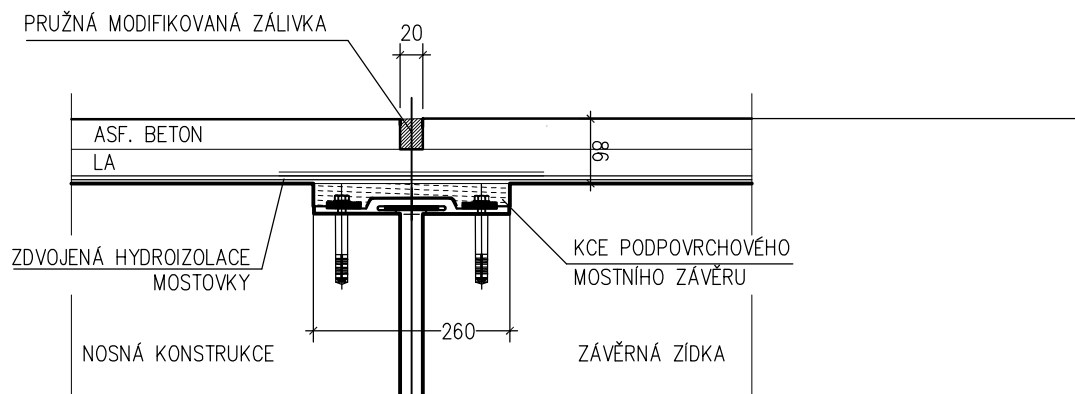


# DETAIL PODPOVRCHOVÉHO ZÁVĚRU 1:10

## PODÉLNÝ ŘEZ ŘÍMSOU



## PODÉLNÝ ŘEZ VOZOVKOU

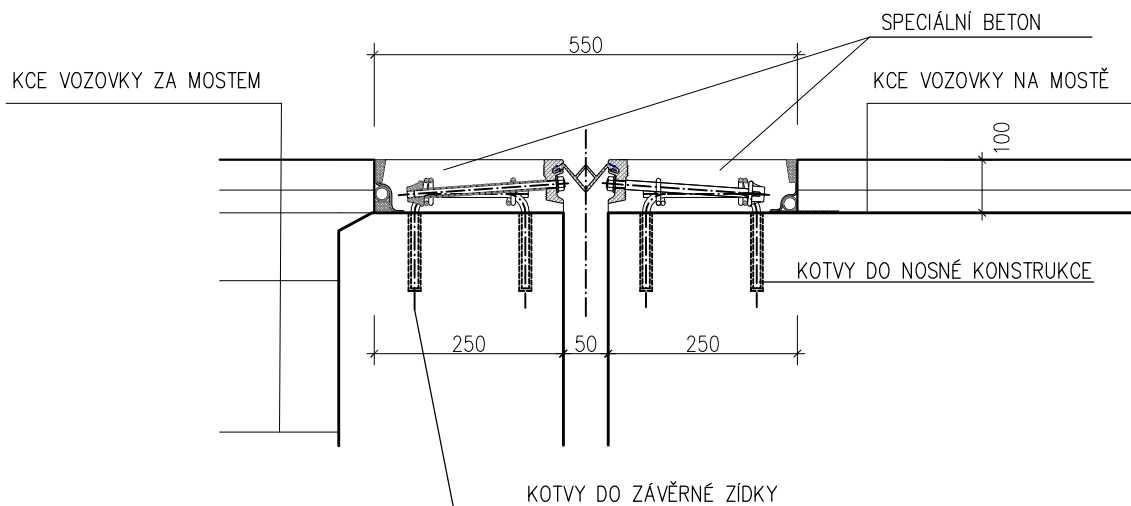


Detail:	Název detailu:	 Woring projektování dopravních staveb
<b>4</b>	<b>DETAIL</b>	
Měřítko:	<b>PODPOVRCHOVÉHO MOSTNÍHO ZÁVĚRU</b>	
1:10		

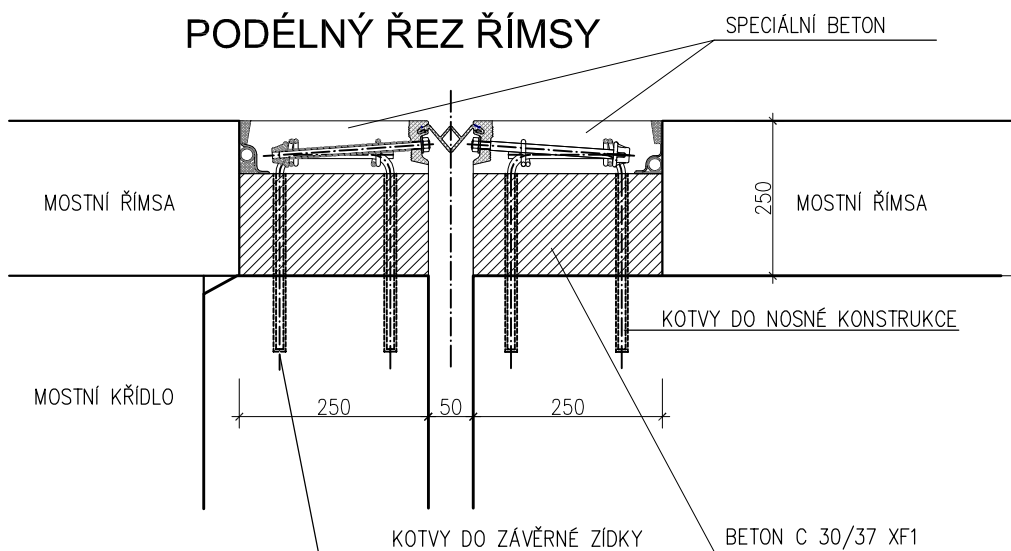


# DETAIL POVRCHOVÉHO ZÁVĚRU 1:10

## PODÉLNÝ ŘEZ VOZOVKOU



## PODÉLNÝ ŘEZ ŘÍMSY



Detail:	Název detailu:	 Woring projektování dopravních staveb
<b>5</b>	<b>DETAIL</b>	
Měřítko:	<b>POVRCHOVÉHO MOSTNÍHO</b>	
<b>1:10</b>	<b>ZÁVĚRU</b>	