


A

Vypracoval: ING.MILENA NAVRÁTILOVÁ	Zodp. projektant: ING.JAN PROCHÁZKA	HIP:	Techn. kontrola: ING.JAN PROCHÁZKA	Zhotovitel:	
podpis:	podpis:	podpis:	podpis:	 PONTIKA s.r.o. IČO 26342669 Sportovní 4 360 09 Karlovy Vary tel. 353 228 240 pontika@pontika.cz	
Obec: LOKET		Kraj: KARLOVARSKÝ			
Investor: MĚSTO LOKET					
Objednatel: MĚSTO LOKET					
Zakázka: LÁVKA PŘES OHŘI V MÍSTĚ PŮVODNÍHO MOSTU U SVATOŠSKÝCH SKAL					
Název přílohy: PRŮVODNÍ ZPRÁVA				Č. zakázky:	2015-22
				Datum:	6/2015
				Formát:	
				Měřítko:	
				Stupeň PD:	STUDIE
				Číslo přílohy:	Souprava:
				A	

PRŮVODNÍ PRÁVA

Obsah:

- 1. Identifikační údaje**
- 2. Zdůvodnění studie**
- 3. Podklady a údaje**
- 4. Výsledky archivního průzkumu**
- 5. Požadavky**
- 6. Popis variant**
- 7. Vyhodnocení variant**

1. Identifikační údaje

1.1 Stavba

Název stavby : Lávka přes Ohři v místě původního mostu u Svatošských skal
Katastrální území : Údolí u Lokte, Hory u Jenišova
Obec : Locket
Okres : Sokolov, Karlovy Vary
Kraj : Karlovarský

1.2 Objednatel

: Město Locket
357 33 Locket, T.G.M. 1/69
IČO: 00259489

1.3 Zhotovitel dokumentace:

PONTIKA s.r.o.
Štúrova 15, 360 04 Karlovy Vary
IČO: 26342669
kancelář: Sportovní 4, 360 09 K.Vary
tel.: 353 228 240, 353 229 499

Projektanti : Ing. Jan Procházka – odpovědný projektant č. aut. 0300011
Ing. Milena Navrátilová

2. Zdůvodnění studie

2.1 Předmět studie

Předmětem studie je nová lávka přes Ohři u Svatošských skal v místě kde byl původní most. Údolím řeky Ohře je vedena stezka pro pěší a cyklisty (č.6). Nyní je stezka převáděná lávkou umístěnou cca 500 m po toku. Tato lávka nevyhovuje kapacitně a konstrukce lávky je zatříděna do stavebního stavu V-špatný.

V listopadu 2014 byla provedena studie rekonstrukce této lávky. Aby tato lávka kapacitně vyhověla bylo by nutné ji rozšířit na dvoupruhovou. To je v daném prostoru nevhodné a proto bylo navrženo postavit novou lávku pro cyklisty a sanitku šíře 3m a po výstavbě této lávky, stávající lávku rekonstruovat pro pěší v původní šířce tj.1m.

Tato studie řeší novou lávku v místě původního mostu, který překlenuval Ohři na cestě spojující Karlovy Vary a Locket (podrobně viz kapitola 4)

2.2 Určení zájmové oblasti studie

Přemostění je navrhováno v místě původního mostu přes Ohři.

Lávka se nachází v hlubokém údolí řeky Ohře v blízkosti turisticky atraktivní lokality Svatošských skal (chráněný přírodní útvar vzniklý v Karlovarském žulovém masívu) Lávka je na území CHKO Slavkovský les (II-IV zóna), na území biokoridoru Ohře a v zátopovém území řeky Ohře.

Lávka leží na těchto pozemcích:

<u>p.č.</u>	<u>vlastník</u>	<u>druh pozemku</u>
<i>k.ú. Údolí u Lokte (okres Sokolov)</i>		
402/1	Česká pošta,s.p.	ostatní plocha (<i>pravý břeh</i>)
438	ČR- Povodí Ohře Chomutov	vodní plocha-koryto (<i>řeka Ohře</i>)
<i>k.ú. Hory u Jenišova (okres Karlovy Vary)</i>		
251/1	Město Locket	lesní pozemek (<i>levý břeh</i>)
251/2	Lesy České republiky	lesní pozemek (<i>levý břeh</i>)

2.3 Účel studie a cíle

Výběr vhodné varianty lávky.

2.4 Rozsah studie

Ve studii jsou řešeny tři varianty přemostění Ohře.

2.5 Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření

Výstavba lávky nemá trvalý negativní vliv. Přemostění je navrhováno v místě původního mostu.

3. Podklady a údaje

Plánovací podklady:

Geodetické zaměření včetně katastrální mapy (Ing. Jitka Tomandlová 05/ 2015)

Dopravně inženýrské údaje:

Monitoring provozu pěších a cyklistů na cyklostezce Ohře za období 26.7-25.8 2013
(PARTNERSTVÍ o.p.s. Brno)

Mapové a technické údaje:

Geodetické zaměření včetně katastrální mapy (Ing. Jitka Tomandlová 05/ 2015)

Povodňový model Ohře, doplněný o profil v místě mostu (rozdíl 11cm)

Ostatní podklady:

Podrobná fotodokumentace pořízená projektantem 08/2014

4. Výsledky archivního průzkumu

Před zahájením projektových prací byl proveden průzkum v archivech :

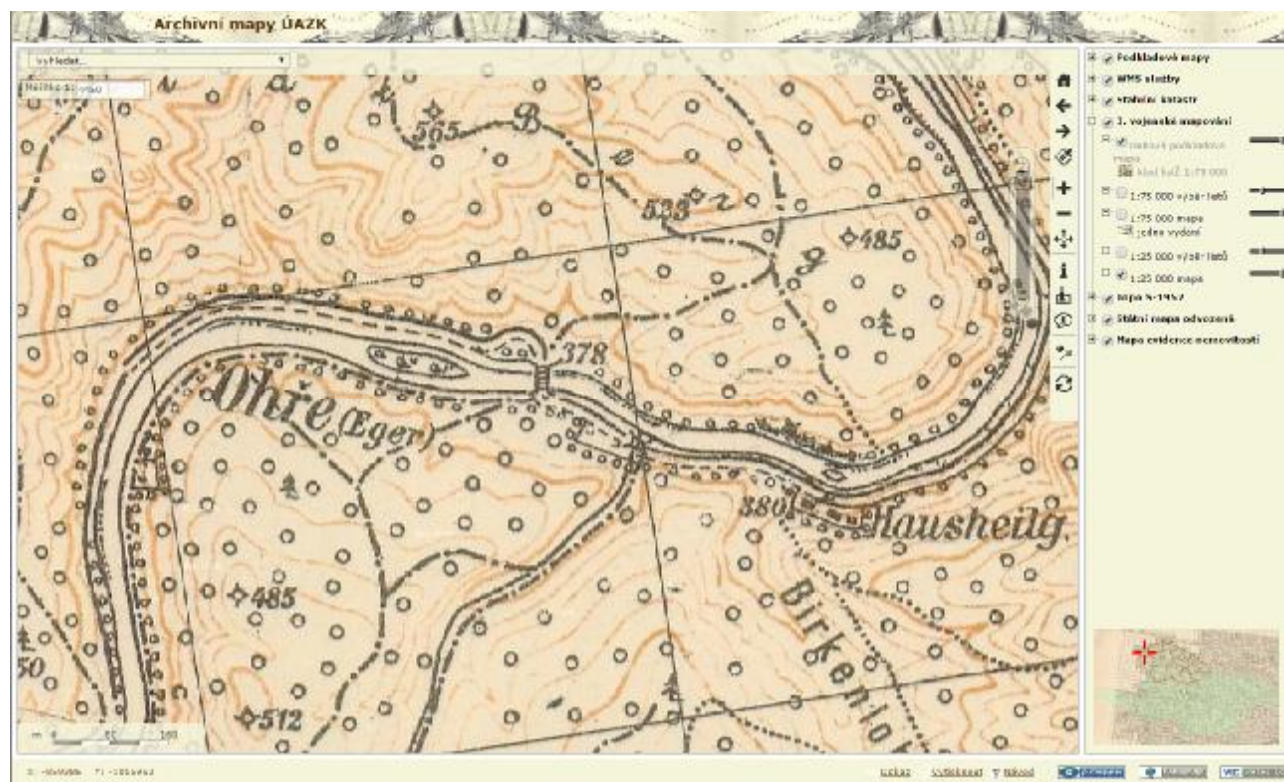
- Muzeum Karlovy Vary
- Státní okresní archiv Karlovy Vary
- Státní okresní archiv Sokolov se sídlem v Jindřichovicích
- Státní oblastní archiv v Plzni
- archiv Povodí Ohře
- archiv Městského úřadu Loket

V těchto archivech nebyly nalezeny žádné výkresy ani fotografie původního mostu

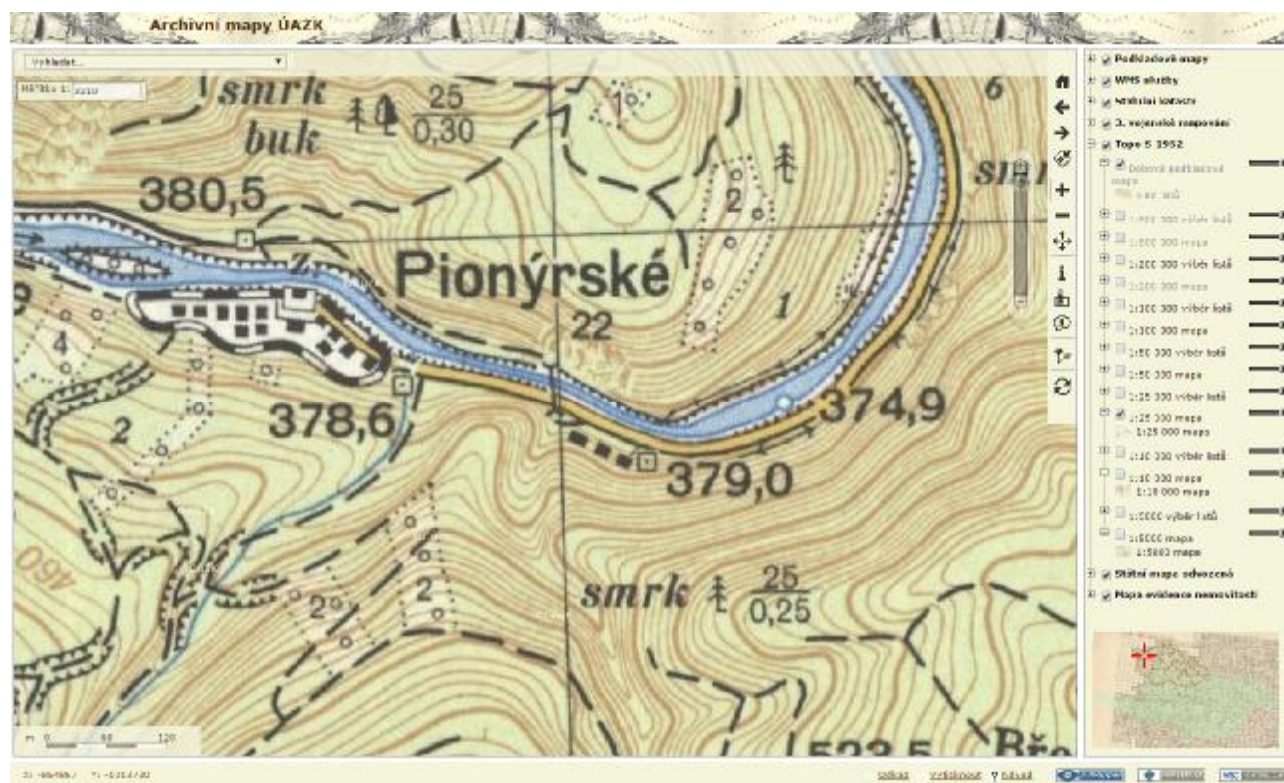
Nejvíce materiálů (fotky a články z novin) byly nalezeny u loketského pamětníka pana Jana Mosebacha- viz přiložené fotky

Historie mostu:

Svatošské skály byly vždy oblíbeným turistickým centrem. Pod skalami jezdila výletní loď. Byla zde velká Lesní kavárna a restaurace. Majitelé restaurace manželé Slawkowski nechali přes Ohři postavit most. Tím byl zajištěn průjezd z Lokte přes Svatošské skály do Karlových Varů pro koňská spřežení. V roce 1928 byl most stržen ledovými krami . Byla okamžitě zahájena obnova mostu a v roce 1929 byl otevřen opravený most- 2 střední pole tvořila dřevěná vేశadla . Most by v dubnu 1945 vyhozen vojskem do povětří (historické údaje o národnosti vojáků se diametrálně liší) Most již nebyl obnoven. Zachoval se pouze pilíř ve středu koryta.



Vojenská mapa



Topografická mapa z roku 1952



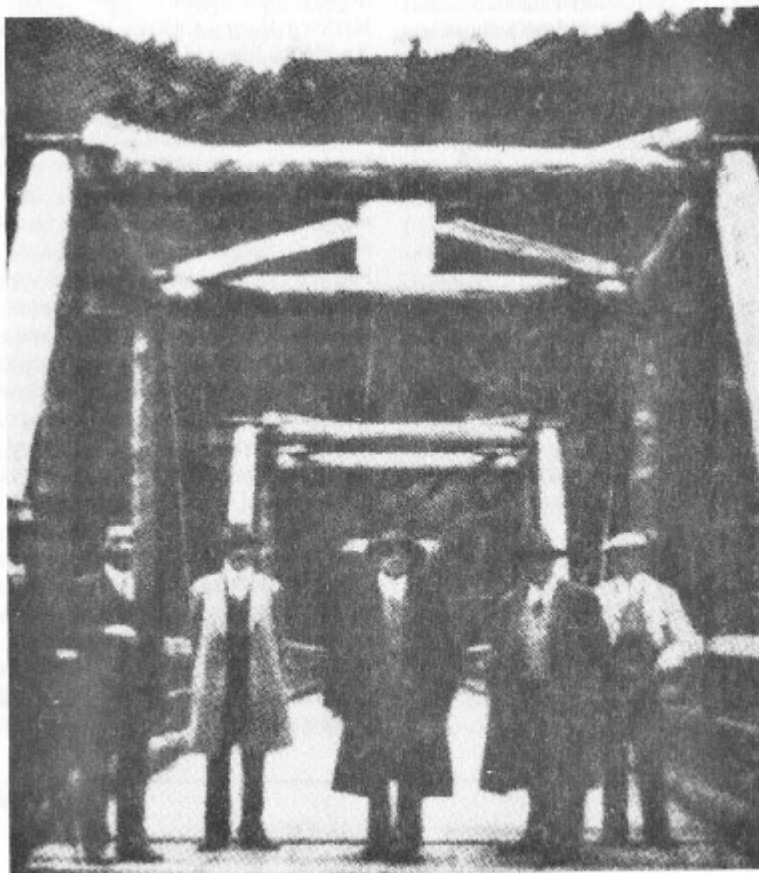
Pohled do údolí s původním mostem s ledolamy

Ladislav Plachý
**DŘEVĚNÝ MOST
U SVATOŠSKÝCH SKAL**

Zima v Poohří v roce 1928 byla krutá. Lidé bojovali se sněhovým přívalem. Řeka Ohře byla pokryta silným ledem. V únoru 1928 přišlo náhlé oteplení a ledy začaly pukat. Po Ohři pluly velké ledové kry, které v prostoru elektrárny přehradily koryto řeky. Nastala katastrofa. Řeka se začala rozlévat. Zátopy byly od elektrárny až po Staré Sedlo. Pivovar i nádraží byly pod vodou. Pak se celá masa dala do pohybu a voda zatopila všechno i kolem jatek.

Ledy se pomalu sunuly směrem ke Karlovým Varům a u Svatošských skal narazily na dřevěný most, který strhly a rozdrtily. Zkázonosná hra trvala celé tři dny.

Když voda opadla, loketští radní začali zjišťovat napáchané škody a ihned rozhodli o obnově zničeného mostu u Svatošských skal. Pověřili firmu Haberkorn z Karlových Varů rekonstrukcí mostu. Stavba trvala něco málo přes rok. Na fotografii je vidět komise z Lokte, která v roce 1929 renovovaný most přebírala. Nový most vydržel až do konce druhé světové války, kdy ho v dubnu 1945 německé vojsko vyhodilo do povětří.



Opravený most



Opravený most po poboření ledy



Kočár na cestě mezi Karlovými Vary a Loktem

5. Požadavky

5.1 Základní parametry

- vzhledem k provozu na lávce, zejména v letních měsících, bude navrhovaná lávka řešena pro cyklisty jako dvoupruhová
- lávka umožní v mimořádných případech průjezd sanitky –šířka lávky 3m, podjezdová výška 3m
- lávka bude navržena na zatížení podle EN 1991-2, čl.5.3.2.1, odst.(2)+ zatížení sanitkou (5t)
- spád na mostě bude odpovídat požadavkům pohybu osob se sníženou schopností pohybu a orientace
- Povodí Ohře požaduje řešení bez pilířů v toku- tento požadavek je zapracován ve variantě B a C

5.2 Požadavky variantního řešení

Objednatel požaduje dvě varianty řešení

5.2 Požadavky na zajištění průzkumů pro následnou dokumentaci

Geologický a dendrologický průzkum

6. Popis variant

Všechny varianty jsou vedeny v ose původního mostu. Na pravém břehu bude rampa plynule napojena na stávající cestu v areálu. Na levém břehu bude využit stávající násyp, na který se levobřežní rampa napojí. Na žádost Povodí Ohře byla vypracována i varianta s rampou rovnoběžnou s tokem. Tato je dlouhá cca 18m a bylo by nutné ještě provést cca 70m nové stezky. Při této variantě levobřežní rampy dojde ke značnému kácení dřevin.

6.1 Varianta A

Čtyřpolová dřevěná lávka, 4 pole prostě uložená na betonových pilířích
nosná konstrukce – dvojice dřevěných příhradových nosníků s dolní mostovkou.

mostovka- dubové fošny

střecha- dřevěná sedlová se šindeli

zábradlí- dřevěné – příhradový nosník

Základní údaje

Délka přemostění=světlost	:	61,20m
Délka lávky	:	72,00m
Délka mostovky	:	62,85m
Rozpětí	:	14,5+17,00+17,00+13,40m
Šikmost lávky	:	90°
Šířka lávky	:	3,6m
Volná šířka lávky	:	3,00m
Volná výška na lávce	:	3,00m
Výška lávky nad terénem	:	7,6
Stavební výška	:	0,48
Výška nad Q100	:	0,5m (střední pole)

Nosnou konstrukci tvoří dvojice dřevěných příhradových nosníků s dolní mostovkou z dubových fošen. Nosná konstrukce je uložena na betonové pilíře. Pilíře jsou navrženy v místě pilířů původního mostu. Středový pilíř v toku bude nadbetonován a využit.

Most je zastřešen sedlovou střechou se šindeli. Střecha je uložena na horních pásech příhradových nosníků

Na příhradové nosníky je připevněno madlo zábradlí a vodorovná výplň.

Výhody:

- vzhledově nejlépe odpovídá charakteru místu stavby

Nevýhody:

- pilíře umístěné v korytě toku (tuto variantu Povodí Ohře odmítá)
- nejmenší životnost nosné konstrukce (přesto životnost dřevěné nosné konstrukce může být při správné a pravidelné údržbě vysoká. Například lávka v Kynšperku má nosnou dřevěnou konstrukci dlouhou 63m a byla postavena v roce 1950 a slouží dodnes, tedy 65 let)
- varianta nejnáročnější na údržbu (nátěry konstrukce, výměna opotřeбенých prvků)

6.2 Varianta B

visutá lávka

nosná konstrukce – ocelová lana + zavěšené ocelové příčníky + ocelové podélníky

podlaha- dubové fošny

střecha- dřevěná sedlová se šindeli

zábradlí- dřevo- ondřejské kříže

Základní údaje

Délka přemostění=světlost	:	61,60m
Délka lávky	:	73,75m
Délka mostovky	:	63,10m
Vzdálenost pylonů (rozpětí)	:	63,00m (v patě) 68,90m (ve vrcholu)
Šikmost lávky	:	90°
Šířka lávky	:	3,77m
Volná šířka lávky	:	3,00m
Volná výška na lávce	:	3,00m
Výška lávky nad terénem	:	8,25m
Stavební výška	:	0,30m
Výška nad Q100	:	0,50m

Nosná konstrukce je visutá konstrukce s ocelovou mostovkou a dřevěnou podlahou. Nosnou konstrukci tvoří dvě ocelová lana se závěsy. Lana jsou vedena přes pylony skloněnými do stran a dozadu a kotvena pomocí předpjatých kotev.

Na ocelová lana budou pomocí závěsů zavěšeny ocelové HEB nosníky, na podélníky z ocelových profilů je osazena podlaha z dřevěných fošen (příčné trámký+ pojízdné fošny podélně)

Zábradlí bude dřevěné- ondřejské kříže.

Sloupky zábradlí tvoří podporu sedlové šindelové střechy.

Výhody:

- nejsou pilíře v korytě toku
- nosná konstrukce je ocelová- životnost 100let
- na lávce pohledově převládá dřevo- je vhodná do tohoto prostředí

Nevýhody:

- vyšší stavební náklady
- náročnější na údržbu než varianta C

6.3 Varianta C

visutá lávka

nosná konstrukce – ocelová lana + zavěšené ocelové příčníky + ocelové podélníky

podlaha- dubové fošny

střecha- dřevěná

zábradlí- ocelové

Základní údaje

Délka přemostění=světlost	:	61,60m
Délka lávky	:	73,75m
Délka mostovky	:	63,10m
Vzdálenost pylonů (rozpětí)	:	63,00m (v patě) 68,90m (ve vrcholu)
Šikmost lávky	:	90°
Šířka lávky	:	3,77m
Volná šířka lávky	:	3,00m
Volná výška na lávce	:	3,00m
Výška lávky nad terénem	:	8,25m
Stavební výška	:	0,30m
Výška nad Q100	:	0,50m

Nosná konstrukce je visutá konstrukce s ocelovou mostovkou a dřevěnou podlahou. Nosnou konstrukci tvoří dvě ocelová lana se závěsy. Lana jsou vedena přes pylony a kotvena pomocí předpjatých kotev.

Na ocelová lana budou závěsy zavěšeny ocelové HEB nosníky, na podélníky z ocelových profilů je osazena podlaha z dřevěných fošen ukládaných podélně.

Zábradlí tvoří ztužující ocelový příhradový nosník s ocelovými lanky.

Lávka bude zastřešena

Výhody:

- nejsou pilíře v korytě toku
- nosná konstrukce je ocelová- životnost 100let
- nejnižší náklady na údržbu

Nevýhody:

- nejvyšší stavební náklady
- charakter lávky vzhledem k převaze oceli je méně vhodný do místního prostředí než varianta B

7. Vyhodnocení variant

Varianta A byla zamítnuta Povodím Ohře.

Ze zbývajících variant doporučujeme variantu B s využitím stávajícího násypu na levém břehu.

- varianta B je svým vzhledem (převaha dřevěných prvků) nejvíce vhodná do stávajícího místa
- při využití stávajícího násypu :
 - o nedojde ke zhoršení odtokových poměrů- násyp je tam i nyní
 - o nedojde k velkému kácení zeleně, jako při rovnoběžné rampě
 - o není nutné stavět nový úsek stezky