

## **Záznam ze vstupního výrobního výboru**

konaného dne 2. 2. 2018 na MěÚ Dačice  
na akci

### **„Oprava mostu přes řeku Moravská Dyje, Velký Pěčín“**

**Přítomni:** Viz příložená prezenční listina

Předmětem vstupního výrobního výboru bylo projednání řešení výše uvedeného záměru se zástupci investora a přizvanými zástupci DOSS.

1. Projektant seznámil přítomné s průběhem přípravy výše uvedeného záměru. K dnešnímu dni:
  - a Bylo provedeno zaměření situace, včetně připojení KN, projektant požádal KN o informace o parcelách
  - b Projektant provedl průzkum IS
  - c A prohlídku na místě
  - d Současně zajistil hladiny n-letých vod
2. Následně účastníci projednávali problematiku záměru:

Ad 1a - stávající most má volnou šířku 6,45m s oboustranným chodníkem 1,25m. Šířkové uspořádání umožňuje provedení místní komunikace na mostě v šířkovém uspořádání o volné šířce mezi zvýšenými obrubníky 7,00m + 2x odrazný pruh š. 0,50m. Šířka jízdních pruhů 2x3,25m, přičemž levá strana je s ohledem na šířku NK rozšířena o 0,50m. Celkové šířkové uspořádání na mostě, viz dále.

- Výškové vedení komunikace na mostě zůstane prakticky zachováno.

Ad 1b - stávající sítě na mostě představuje:

**Automatický hlásič výšky hladiny v řece Moravská Dyje** – hlásič je upevněn uprostřed rozpětí, na levé římse mostu, a jeho napájení je vedeno v trubce DN 20mm ze sloupu NN vlevo za mostem. Hlásič bude po dobu rekonstrukce mostu demontován a na závěr stavby připojen zpět do původní polohy. Jeho demontáž provede k tomu způsobilá firma, která je seznámena s jeho funkcí, tak aby nedošlo ke ztrátě dat z předchozích období. Před demontáží je potřeba zejména zajistit návaznost těchto dat na další měření. Kabelová přípojka hlásiče bude odkopána na vzdálenost cca 5,00m od mostu, kam bude z mostu stažena a ochráněna proti poškození. **Po rekonstrukci mostu bude vtažena do chráničky v nové mostní římse.** Vlastníkem hlásiče je město Dačice, správcem hlásiče jsou Technické služby Dačice s.r.o..

**Kabel Cetin** – v pravé mostní římse (chodníku) je veden kabel CETIN. Kabel bude před a za mostem odkopán na délku cca 10,00m a římsa (chodník) bude ručně vybourán tak, aby kabel nebyl poškozen. Na nosnou konstrukci bude pevněna pracovní lávka, která bude sloužit k realizaci rekonstrukce mostu. Po odstranění stávajícího zábradlí bude kabel na tuto lávku, bez přerušení, přeložen. Na pracovní lávce bude kabel chráněn proti poškození půlenou chráničkou DN125. **V průběhu výstavby bude kabel uložen zpět do nové římsy do půlené chráničky DN100, v původní trase.** Správcem a vlastníkem kabelu je Cetin, a.s. Kromě toho budou v římse, na žádost zadavatele, zřízeny 2 další rezervní chráničky.

**Nadzemní vedení NN** – proti proudu, vlevo před mostem, přechází přes řeku nadzemní vedení NN. Z jeho koncového sloupu vlevo za mostem je připojen hlásič hladiny. Vlastní vedení NN nebude záměrem rekonstrukce mostu dotčeno. Zástupci zadavatele prověří, zda nebude v zájmu vlastníka nadzemního vedení NN, toto uložit do chráničky DN 100 v levé římse, která bude pro tento účel v římse zřízena.

V zájmovém území stavby se dále nachází kanalizační potrubí Čevak, a.s., to však nebude stavbou dotčeno. Jiné podzemní sítě k dnešnímu dni nejsou projektantovi známy.

Vedení sítí na mostě je případně možné v prostoru vybrání I nosníků. Toto řešení je podmíněno použitím žlabů pro sítě z materiálu odolného ÚV záření. Použití žlabů není možné pro kabely Cetin, se kterými bude manipulováno bez přerušení, proto musí být uloženy v chráničce v římse.

Ad 1c - z prohlídky na místě je patrný nutný rozsah prací, které budou provedeny v rámci rekonstrukce mostu a odpovídají závěrům provedené poslední hlavní prohlídce mostu (Ing. Rybák, 5.7.2014) a základního diagnostického průzkumu (Ing. Rybák, listopad 2016), které zpracovatel PD obdržel jako podklad k projekčním pracím. Jedná se o obnovu veškerého mostního příslušenství, včetně izolace na mostě. Stávající nosná konstrukce bude odkryta až na prefabrikované nosníky I-73, včetně vyrovnávacího betonu, aby mohla být provedena doplňková diagnostika zainjektovanosti nosné konstrukce. Předpoklad je doplnění injektáže u nezainjektovaných kanálků v rozsahu 75%. Vzhledem k nejistotě rozsahu nezainjektovanosti bude v PD rozpočtově předpokládáno 100% reinjektáže kabelových kanálků. Fakturována bude skutečnost zjištěná doplňkovým diagnostickým průzkumem.

Pro zpřístupnění kabelů v čelech nosníků budou při rekonstrukci odstraněny stávající závěrné zídky a křídla opěr nad úrovní úložných prahů. Stávající nosná konstrukce nemá koncové příčníky, tyto budou zřízeny až při rekonstrukci. Současně budou doplněny za křídly mostu opěrné zídky, které naváží a na křídla a tato prodlouží.

Zadání záměru, na základě hlavní prohlídky mostu a základního diagnostického průzkumu, předpokládá výměnu ložisek. Stávající ložiska jsou masivní ocelová. Na pravobřežní opěře 1 - pohyblivá, masivní spodní ocelová deska s masivní horní ocelovou deskou upravenou do válcové plochy, na levobřežní opěře 2 – pevná, ze dvou masivních ocelových desek. Výměna ložisek znamená nutnost zdvižení mostu a zvýšení nivelety na mostě. Vzhledem k tomu, že nosná konstrukce má být zachována, je proto výměna ložisek neekonomická a projektant opravy mostu navrhuje jejich ponechání, pouze s provedením konzervace otryskáním a ošetřením grafitovou vazelinou. Jejich výměnu doporučuje až současně s celkovou rekonstrukcí NK. U ponechané NK, při provedení reinjektáže kabelových kanálků, je možno uvažovat s životností NK více než 20 let, čemuž bude odpovídat i životnost stávajících ložisek. Tomuto odpovídají i závěry obdržené hlavní prohlídky, která most zařadila do klasifikačního stupně stavu mostu (spodní stavba i nosná konstrukce) III-dobrá, kdy rozhodující pro podmíněnou použitelnost mostu je stav vozovky a mostních závěrů, které způsobují zatékání do konstrukce.

Z pohledu spodní stavby bude nutné podbetonování obou opěr, kdy poklesem přídlažby před opěrami došlo k odhalení ražených pilot, na kterých jsou opěry založeny. Přídlažba z lomového kamene do betonu se rozpadá, proto bude vybourána a obnovena.

Stávající šířkové uspořádání na mostě je 6,45m mezi zvýšenými obrubami s oboustranným chodníkem šířky 1,25m. Celková šířka mostu je 9,35m. Vzhledem k příznivým vlastnickým vztahům v území dotčeném záměrem bude předpolí mostu opraveno od stávající silnice II.tř., přes most až cca 10m od železniční trati. Při projednávání záměru vznesl zástupce odboru dopravy požadavek na zřízení chodníku po pravé straně komunikace v celé délce dotčeného úseku.

Předběžně uvažované uspořádání komunikace bude tedy:

Na mostě

|   |        |
|---|--------|
| - levostranná římsa, s odrazným pruhem 0,50m  | 0,75m  |
| - vozovka mezi zvýšenými obrubami<br>( levý jízdní pruh rozšířený na 3,75m, pravý jízdní pruh 3,25m ) | 7,00m  |
| - pravostranná římsa, s chodníkem 1,50m   | 1,75m  |
| - <u>( volná šířka 1,50m )</u>  |        |
| CELKOVÁ ŠÍŘKA ZPEVNĚNÍ  | 7,00m  |
| (volná šířka  | 9,00m) |

Na začátku úseku před mostem

|                               |              |
|-------------------------------|--------------|
| - levostranná krajnice        | 0,75m        |
| - vodící proužek              | 0,25m        |
| - levý jízdní pruh            | 3,00m        |
| - pravý jízdní pruh           | 3,00m        |
| - vodící proužek              | 0,25m        |
| - <u>pravostranný chodník</u> | <u>1,50m</u> |
| CELKOVÁ ŠÍŘKA ZPEVNĚNÍ        | 6,50m        |
| (volná šířka                  | 8,50m)       |

Na konci úseku za mostem

|   |               |
|---|---------------|
| - levostranná krajnice                          | 0,75m         |
| - vodící proužek                                | 0,25m         |
| - levý jízdní pruh                              | min 2,75m     |
| - pravý jízdní pruh                             | min 2,75m     |
| - vodící proužek                                | 0,25m         |
| vozovka bude plynule napojena na stávající stav |               |
| - <u>pravostranný chodník</u>                   | <u>1,50m</u>  |
| - CELKOVÁ ŠÍŘKA ZPEVNĚNÍ                        | min - 6,00m   |
| - (volná šířka                                  | min. - 8,00m) |

Při projednávání záměru byly ze strany zadavatele vzneseny podmínky, bylo projednáváno a bylo dohodnuto:

- pravostranný chodník bude do dokumentace začleněn jako samostatný objekt. Naváže na stávající chodník u přechodu přes silnici II.tř. – II/406
- povrch chodníku bude ze zámkové dlažby I tl. 8cm.
- podél vnější strany chodníku bude vodící linie ze zvýšeného obrubníku
- chodník bude respektovat sjezdy na přilehlé pozemky
- v místě sjezdů bude komunikace lemována obrubníkem zapuštěným do úrovně vozovky
- sjezd bude zřízen ze stejné obrusné vrstvy jako hlavní komunikace, podkladní vrstva sjezdu bude Rmat.
- rekonstrukce mostu proběhne v jedné etapě za jeho úplné uzavírky, předpokládaná doba rekonstrukce mostu 3-4 měsíce
- objízdná trasa bude vedena z Dačic po silnici III.tř do Malého Pěčína a z Malého Pěčína do Velkého Pěčína po místní obslužné komunikaci. Zajišťuje přístup pouze pro dopravní obsluhu levobřežní části Velkého Pěčína u Moravské Dyje. Šířka objízdné trasy je dostatečná, šířka zpevněné části vozovky je převážně minimálně 5m. Pouze lokálně dochází k jejímu zúžení. Doprava na objízdné trase bude upravena DIO.
- v rozpočtové části PD bude uvažováno s výpravkou místní obslužné komunikace v úseku Malý Pěčín – Velký Pěčín

Ad 1d - Hladiny n-letých vod, evidované Povodím Moravy jsou:  
- Q 100 = 468,06 m n.m.

|   |        |               |
|---|--------|---------------|
| - | Q 50 = | 467,82 m n.m. |
| - | Q 20 = | 467,58 m n.m. |
| - | Q 10 = | 467,45 m n.m. |
| - | Q 5 =  | 467,30 m n.m. |
| - | Q 1 =  | 466,63 m n.m. |

Zapsal 9.2.2018

Ing. Jiří Šrubař  
projekční kancelář PRIS spol. s r.o.