

# TECHNICKÁ ZPRÁVA

## Baťův kanál Spytihněv, rekonstrukce mostu a přístupové komunikace

SO 202 – Zatímní lávka  
PDPS

### Obsah:

1.	<i>IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE</i>	2
2.	<i>ZÁKLADNÍ ÚDAJE</i>	3
3.	<i>POPIS LÁVKY</i>	4
4.	<i>OBECNÉ POŽADAVKY</i>	4

## 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

- 1.1 Stavba :** Bařův kanál Spytihněv,  
rekonstrukce mostu a řístupové komunikace
- 1.2 Název objektu :** SO 202 – Zatímní lávka
- 1.3 Katastrální obec:** Spytihněv
- 1.4 Kraj:** Zlínský
- 1.5 Objednatel :** Povodí Moravy, s.p.  
Dřevařská 11, 602 00 Brno  
Zastoupena: MVDr. Václav Gargulák, gen. ředitelem  
IČ: 708 90 013 DIČ: CZ 708 90 013
- 1.6 Investor :** Povodí Moravy, s.p.  
Dřevařská 11, 602 00 Brno  
IČ: 708 90 013 DIČ: CZ 708 90 013
- 1.7 Uvažovaný správce mostu :** Povodí Moravy, s.p.  
závod Střední Morava  
Moravní náměstí 766, 686 11 Uherské Hradiště  
Zastoupena: Ing. Pavel Cenek, ředitelem závodu
- 1.8 Projektant:** Ruřar mosty, s.r.o., Majdalenky 19, 638 00 Brno  
kancelář: Slavičkova 1a, 638 00 Brno  
tel./fax: 545 222 037, info@rusar.cz  
Jednající: Ing. Jaromír Ruřar  
IČ: 29362393 DIČ: CZ29362393
- 1.9 Pozemní komunikace :** veřejná účelová komunikace
- 1.10 Bod křížení s tokem:** X = 1173969.974, Y = 534012.292  
49.1355006N, 17.5015503E  
úhel křížení 100,0 grad

## 2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

Předmětem projektové dokumentace je rekonstrukce mostu na obslužné komunikaci přes Bařův kanál u jezu Spytihněv a řístupové komunikace. Most se nachází na účelová komunikace, která spojuje obec Spytihněv s Topolnou. Uvažované staničení v projektu je ve směru od Spytihněvy k Topolné. Komunikace i mostovka jsou v majetku České republiky. Správu majetku provádí Povodí Moravy, s.p. Most přemostřuje Bařův kanál, který je také ve správě Povodí Moravy, s.p. Na začátku úpravy směrem na Spytihněv je komunikace v majetku a správě společnosti obce Spytihněv.

Řístupová komunikace a mostní konstrukce byly vybudovány v 30-tých letech 19. st. v rámci budování Bařova plavebního kanálu. Za 80 let provozu jsou konstrukce poškozeny a na hranici životnosti. Původně byla komunikace určena výhradně pro zajištění provozu jezu. Postupem času však došlo při rozvoji území na levém břehu Moravy k nárůstu zatížení dopravou, takže se komunikace stala důležitým komunikačním propojením mezi oběma břehy Moravy, aniž by pro takové zatížení byla dimenzována. To se projevuje zvýšeným opotřebením konstrukce mostu. Mostní konstrukce je staticky narušena, je bez izolačních vrstev a je prosáklá vodou. Beton nosné konstrukce je zkarbonatovaný, to znamená, už netvoří chemicky ochranu pře korozi betonářské výztuže a ta vlivem koroze nabývá na objemu a odráží krycí vrstvy betonu. Most byl již v minulosti několikrát neodborně rozšiřován. Mostní zábradlí je zkorodované, uvolněné z podkladu a zcela nevyhovuje současným požadavkům na bezpečný pohyb chodců po mostě. Most nemá stavebně oddělený a ani nijak vyznačený dopravní pruh pro chodce. Řístupová vozovka ze žulových kostek je plošně deformovaná a vlivem propadu podloží s příčnými nerovnostmi až 100 mm. Vlivem vzrůstající dopravy po mostní konstrukci je značně poškozeno mostní i přilehlé bezpečnostní zábradlí. S narůstajícím provozem na Bařově plavebním kanálu a v plavební komoře Spytihněv most slouží také jako „vyhlídkové místo“ turistů do plavební komory. Na mostním objektu byla v roce 2011 vykonávána mimořádná mostní prohlídka, jejíž závěry jsou zaznamenány v protokolu o mostní prohlídce. Současný stavební stav dle MMP z roku 2011 je uspokojivý. Životnost konstrukce významně ovlivňuje funkčnost izolačního systému, který je porušen a následně postupně degraduje i ŽB deska. Zatížitelnost mostu stanovená přepočtem zatížitelnosti z roku 2011 je normální 4,4 tuny, výhradní 6,8 tun a na jednu nápravu 2,7 tuny. Před mostem je dopravní značka B13 (5t). Tato zatížitelnost je vzhledem k provozu obsluhy jezu nedostatečná.

Z tohoto důvodu tento projekt navrhuje kompletní rekonstrukci NK, která spočívá v odstranění vybavení mostu (vozovka, řimsy, zábradlí), betonové mostovky včetně betonových trámů. Návrh uvažuje s provedením nové nosné konstrukce včetně obnovení izolačního systému, mostního svršku a osazení normového zábradlí. Nový nosný systém bude ze železobetonové desky. Deska bude osazena na stávající opěry. Most bude bez mostních ložisek a závěrů.

Opěry i křídla jsou pravděpodobně z prostého betonu. Křídla jsou na povodní straně rovnoběžná a na návodní straně kolmá, obě pravděpodobně z prostého betonu navazující na těleso násypu silnice. Kolmá světlost mostních otvorů je 5,60 m, most je kolmý. Na povodní straně jsou v opěrách dvě svislé drážky pro hrazení kanálu. Nosnou konstrukci současného jednopolevého mostu tvoří tři hlavní podélné nosníky o délce 5,6 m, šířce 0,23 m a výšce 0,32 m jsou vetknuty do koncového příčnicku a prostě uloženy na opěry. Trámy jsou podélně umístěny rovnoběžně s osou komunikace. Ze statického hlediska se jedná o prosté. Mezi trámy je vybetonována žb. deska tl asi 90 mm. Šířka betonové mostovky je 4,10 m. Mostovka byla rozšířena dvojicí štětovic, na které je navařeno ocelové zábradlí. Most je pravděpodobně bez dilatací. Mostovka je přesypána cca 400 mm silnou konstrukcí vozovky. Pojízdnu tvoří žulová dlažba. Celková šířka mostu je 4,96 m, volná šířka na mostě je 5,2 m. Izolační systém nebyl odhalen, předpokládá se vanový. Na mostě nejsou chodníky. Řimsy jsou tvořeny náběhem

z řb. desky NK (řřesypány). Na obou stranách je ocelové dvoumadlové zábradlí. Na mostě jsou osazeny dopravní značky B13 (5t) a B20a (10km). Most je bez ochranných, revizních zařízení a odvodňovačů. Překážkou je Bařův kanál. Charakter proudění pod mostem je říční (v řtěsné blízkosti plavební komory), dno je nepřístupné (hloubka vody cca 1,5 m). Volná výřka pod mostem je cca. 3,2 m. Na návodní straně je z boku osazena liřtovaná chránička kabelů. Na povodní straně pak izolované potrubí vodovodu a kabel pro osvětlení plavební komory vř. svítidla. Na povodní straně na opěry navazují oboustranně dvojice svodidel tvořenými řtětovnicemi. Nad mostem je vzduřné vedení telekomunikačních kabelů, které je uložené na dřevěné sloupy v blízkosti mostu (vř. svítidla veřejného osvětlení).

Rekonstrukce mostu bude prováděna po etapách při uzavřeném provozu na mostě. Etapy budou prováděny z důvodu zajiřtění přeložek inženýrských sítí, položení zatímní lávky na dobu stavby, demolice stávající NK a provedení nové NK.

Předpokládaná doba opravy je max. 3 měsíce v závislosti na zvolené technologii. Z nutnosti provádění technologicky náročných prací v klimaticky příznivých obdobích doporučujeme období mezi měsíci řřezen až listopad. Je řřeba respektovat sezónu plavební komory (1.5.-30.9.).

### 3. POPIS LÁVKY

Most převádí veřejně přístupnou účelovou komunikaci přes Bařův kanál. Tato příloha řeší zřřízení zatímní lávky pro pěší uložené na stávající spodní stavbu mostu. Lávka bude provedena dle možností zhotovitele z ocelových prvků např. UPE 100. Podlážka bude např. dřevěná nebo z jiného materiálu. Pro zřřízení vstupu na lávku bude nutné dočasně odstranit zábradlí stávajícím mostě. Vstup na lávku bude upraven bezbariérově.

### 4. OBECNÉ POŽADAVKY

Z důvodu zajiřtění bezpečnosti práce nebude možné zaručit 24 hodinový provoz zatímní lávky. Po dobu „nebezpečných“ prací na mostě bude lávka dočasně mimo provoz.

Lávka bude provedena tak aby snesla zatížení chodci min. 2,5 kN/m<sup>2</sup>. Dále bude provedeno. Povrch lávky bude z protiskluzového materiálu.



V Brně, září 2019

Vypracoval: Ing. Tomáš Knobloch