

# TECHNICKÁ ZPRÁVA

## Jez Spytihněv – oprava mostovky SO 101 – DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÉ OPATŘENÍ DSP+PDPS

### Obsah:

1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE MOSTU	2
2.	ZÁKLADNÍ ÚDAJE	3
3.	DOČASNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ	4
4.	OBECNÉ POŽADAVKY	4

## 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

- 1.1 Stavba :** Jez Spytihněv – oprava mostovky
- 1.2 Název objektu :** SO 101 – Dopravně inženýrské opatření
- 1.3 Katastrální obec:** Spytihněv
- 1.4 Kraj:** Zlínský
- 1.5 Objednatel :** Povodí Moravy, s.p.  
Dřevařská 11, 602 00 Brno  
Zastoupena: RNDr. Janem Hodovským, 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. Pavlem Cenkem, ředitelem závodu
- 1.8 Projektant:** Rušar 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 Rušar  
IČ: 29362393      DIČ: CZ29362393
- 1.9 Pozemní komunikace :** veřejná účelová komunikace
- 1.10 Bod křížení s tokem:** X = 1173996.957, Y = 533953.032  
49.1352983N, 17.5023672E  
úhel křížení 100,0 grad

## 2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

Předmětem projektové dokumentace je oprava mostovky na veřejné účelové komunikaci přes jez Spytihněv a zvýšení bezpečnosti obsluhy jezu. Mostovka se nachází na komunikaci, která spojuje město Spytihněv s Topolnou. Uvažované staničení v projektu je ve směru od Spytihněvy k Topolně. Komunikace i mostovka jsou v majetku České republiky. Správu majetku provádí Povodí Moravy, s.p. Most přemostňuje řeku Moravu, která je také ve správě Povodí Moravy, s.p. Na konci jezu směrem na Topolnou je komunikace v majetku a správě společnosti ČEZ OZ uzavřený investiční fond a.s. Komunikace slouží také jako přístup a příjezd k objektu MVE Spytihněv.

V současné době je obsluha jezu zajištěna z mostní konstrukce – obslužné lávky, ze které jsou přístupy do manipulačních věží a jsou na ní umístěny transmise ovládání hradících tabulí. Tato lávka (most) byla vybudována jako provizorní v roce 1948 po zničení původní lávky. Původně byla určena výhradně pro zajištění provozu jezu. Postupem času však došlo při rozvoji území na levém břehu Moravy k nárůstu zatížení lávky dopravou, takže se lávka stala důležitým komunikačním propojením mezi oběma břehy Moravy, aniž by pro takové zatížení byla dimenzována. To se projevuje zvýšeným opotřebením konstrukcí mostu.

Na mostním objektu jsou pravidelně vykonávány mostní prohlídky, jejichž závěry jsou zaznamenány v protokolech o mostních prohlídkách. Současný tavební stav dle HMP z roku 2015 je uspokojivý. Životnost konstrukce významně ovlivňuje funkčnost izolačního systému, který je porušen a následně postupně degraduje i ŽB deska.

Z tohoto důvodu tento projekt navrhuje kompletní rekonstrukci NK, která spočívá v odstranění vybavení mostu (vozovka, římsy, zábradlí), betonové mostovky a jejich zpětné provedení včetně obnovení izolačního systému a osazení normového zábradlí. Ocelové nosníky se opatří kvalitní PKO. Nad pilíři i opěrami se nově osadí mostní závěry. Účelem stavby je oprava konstrukcí mostu tak, aby byla zajištěna bezpečnost provozu při manipulaci a obsluze jezu, pohybu vozidel a chodců. S tím také souvisí zajištění bezpečnosti při pohybu transmisních tyčí ovládání hradících tabulí a opatření proti vletu a následnému zahníždění ptáků.

Nosnou konstrukci třípolového mostu tvoří 4 ks ocelových nosníků průřezu I výšky 1,38m a železobetonová deska tl. 0,14m, která není spřažena s nosníky. Jedná se o tři prostá pole mostu. Nosníky jsou uloženy na ocelových tangenciálních ložiscích na betonových pilířích. Součástí objektu jsou ŽB římsy, vozovka z dlažebních kostek a ocelové bezpečnostní zábradlí. Na mostovce jsou umístěny držáky transmisních tyčí pro manipulaci s jezovými hradíci tabulemi. Dále jsou pod mostovkou zavěšena vedení technické infrastruktury (vodovod, telefony a ovládání jezu).

Délka přemostění je 67,0m, 3 pole světlost 3\*20,0m, rozpětí polí je 22,125 + 22,65 + 22,125m. Délka nosné konstrukce je 69,44m. Šikmost mostu je kolmá 100,00 gradů. Konstrukční výška nosníků je 1,38m, nosná konstrukce v každém poli 4 ks ocelových svařenců v osové vzdálenosti 1,45m, výška stojiny nosníku je 1300mm, tloušťka stojiny 14mm, šířka pásnic 300mm u krajních nosníků a 320mm u vnitřních. Tloušťka horních pásnic je konstantní 40mm. Tloušťka dolních pásnic je proměnná, v poli 40mm a na koncích 30mm. Stavební výška 1,78m. Volná šířka mostu je 5,05m mezi zábradlími, šířka mezi zvýšenými obrubami je širší 4,02m. Spodní stavbu tvoří 2 opěry a dva pilíře, jsou masivní železobetonové, úložné prahy železobetonové, křídla kolmá. Založené podpěry jsou plošné. Most nemá přechodové desky. Mostní závěry jsou podpovrchové. Zpevnění vozovky na mostě je ve stejné šíři jako na předmostích. Na mostě i mimo je vozovka s povrchem z drobné kamenné kostky. Izolace je vanová. Obrubníky jsou betonové lemované ocelovým L profilem. Monolitické římsy jsou kotveny k nosné konstrukci. Chodník na mostě není. Zábradlí je ocelové z válcovaných profilů I 100, silničního

typu se třemi madly TR  $\varnothing$  50, výška cca 1,11 m. Odvodňovače na mostě jsou osazeny oboustranně a cca 8m s vyústěním pod most přímo do vodoteče. Podélný spád mostu je nulový, příčný spád je proměnný, tak aby voda tekla do nejnižšího místa u odvodňovačů. Území pod mostem je zpevněné, jedná se o vanu vývaru jezu. Dopravní značení na mostě omezuje dovolenou rychlost na 10 km/h a zatížení mostu na 5 t. Most je osvětlen z věži jezu.

Oprava mostovky bude prováděna po etapách po jednotlivých polích mostu při uzavřeném provozu na mostě. Zábory pozemků jsou jen dočasné. V obvodu staveniště jsou vedeny podzemní inženýrské sítě, které nebude nutné překládat.

### 3. DOČASNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Most převádí veřejně přístupnou účelovou komunikaci přes řeku Moravu. Tato příloha řeší dopravní značení na účelové komunikaci vyvolané nutností uzavření vozovky při opravě nosné konstrukce předmětného mostu.

Z důvodu malé šířky stávajícího mostu, bylo rozhodnuto provést opravu mostu za uzavřeného provozu vozidel na mostě. Pěším bude umožněn průchod jen po zatímní lávce pro pěší zavěšené na nosnou konstrukci mostu. Z důvodu zajištění bezpečnosti práce nebude možné zaručit 24 hodinový provoz zatímní lávky. Po dobu „nebezpečných“ prací na mostě bude lávka dočasně mimo provoz.

### 4. OBECNÉ POŽADAVKY

Veškeré přechodné dopravní značení bude po skončení stavby odstraněno. Typy a umístění dopravních značek jsou zřejmé z přílohy 02- Situace DIO. Výkaz a maximální kumulace značek je obsažen v příloze 03- Seznam dopravního značení.

Návrh dopravního značení byl zpracován dle publikace Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích (II. vydání) – TP 66, schválených Ministerstvem dopravy s použitím vyhlášky o pravidlech silničního provozu na pozemních komunikacích.

Značení bude provedeno v reflexní úpravě dle normy ČSN, zákona o provozu na pozemních komunikacích. A umístěno dle Zásad pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích TP 66.

Dopravní značení bude provedeno v základní velikosti na kovovém červenobíle pruhovaném stojanu, spodní hrana značky minimálně 0,6 m od paty stojanu.

Před zahájením prací je nutno dostatečně včas požádat příslušné silniční správní úřady o povolení uzavírky, k žádosti bude nutné předložit konkrétní grafický návrh DIO zpracovaný autorizovanou nebo oprávněnou osobou dle TP a ČSN. Situace musí obsahovat přesné umístění dopravního značení včetně stávajícího a navržených změn dle aktuálního stavu.



V Brně, prosinec 2015

Vypracoval: Ing. Tomáš Knobloch