


Číslo zakázky:	20 034 00	HIP:	Ing. Tomáš MÍČKA 606644442, tmi@pontex.cz	 Praha 4, Bezová 1658/1, 147 14 tel: +420 244 462 219 pontex@pontex.cz
Schválil:	Ing. Václav HVÍZDAL	Zodp. projektant:	Ing. Lucie BAZIKOVÁ 724011006, bazikova@pontex.cz	
Tech. kontrola:	Ing. Martin HAVLÍK	Vypracoval:		
602619782, mha@pontex.cz				

Objednatel:	Povodí Vltavy, s.p.	Obec:	Štěchovice/Rabyně	Kraj:	Středočeský
Akce:	VD SLAPY GENERÁLNÍ OPRAVA MOSTNÍ KONSTRUKCE NA HRÁZI	OSTATNÍ STANOVISKA VYJÁDŘENÍ, ZÁPISY		Datum	Stupeň
				07/2021	DSP
Příloha:				Souprava	Označ. přílohy
					4

Akce dle SoD: „VD Slapy – rekonstrukce mostní konstrukce na hrázi“

ZÁZNAM Z TECHNICKÉHO JEDNÁNÍ č.1

datum konání: 25.5.2020
místo: velín VD Slapy
zúčastnění: viz prezenční listina

Cílem jednání bylo:

- a) seznámit se s problematikou převádění kabelových inženýrských sítí vedených ve stávajícím stavu po mostě, přes hráz, v oblasti předmostí atd.
- b) zjistit požadavky na nutnost funkčnosti a možnost provedení provizorních přeložek v době stavby

Projednáno bylo následující:

1. stavební objekty provizorních a definitivních přeložek je nutno vypracovat v tomto smluvním stupni, tzn. v Dokumentaci pro stavební povolení.
2. bylo dohodnuto, že Povodí Vltavy, s.p. zadá jako projekt pasportizaci inženýrských sítí vedených po hrázovém mostě, v konstrukcích chodníků, v prostoru strojoven a dalších prostorách nacházejících se pod nosnými konstrukcemi hrázového mostu (skladiště, truhlárna apod.). Projektant rekonstrukce hrázového mostu bude informován o zahájení a možném termínu předání projektu pasportizace jako podkladu pro projekt provizorních a definitivních přeložek inženýrských sítí. Předpoklad dokončení pasportizace sítí – září/2020. Součástí nebo doplňkem tohoto podkladu bude i požadavek rozšíření pro rezervy IS. Převedení provizorních přeložek je předpokládáno po souběžných lávkách.
3. technické vybavení související s IS je nutné navrhovat s ohledem na nenechavost a hravost veřejnosti – nezczitelné, neupotřebitelné – upevněné, plastové.
4. tvar stožárů osvětlení vozovky na mostě je vhodné navrhnout obdobného tvaru jako jsou stávající. Definitivně bude rozhodnuto při projednávání stavebního objektu veřejného osvětlení hrázové komunikace.
5. kamenná madla zábradlí budou snesena, označena, uložena a následně použita na nové zábradlí obdobného tvaru.
6. jeřábová dráha musí být po dobu stavby převážně funkční, s možností event. přerušení provozu na omezeně krátkou dobu cca 2 týdny.
7. problematika levého předmostí – vyřešit odvodnění křižovatky, vyměnit těsnící gumy podél kolejnic, vyměnit kryt souběžné troleje v úrovni vozovky – např. těsnící poklopy.
8. v době stavby nebude již funkční ovládání segmentů transmisními tyčemi, bude řešeno pomocí sekvenčních motorů, pro které budou stavbou zajištěny prostupy, chráničky dle podkladu zadavatele.
9. po dobu stavby je požadavek na převedení pěšího provozu mezi břehy. Zvažovány byly lávky souběžné s lávkami provozu hráze v prostoru hlavních polí + přídatné lávky např. kotvené do hrany návodní plošiny. Nebyla otevřena možnost zřídit






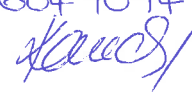
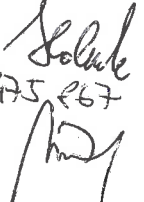
přívoz, čímž by byl provoz veřejnosti na hrázi a stavbě vyloučen. Zřízení lávek mimo hlavní pole je technicky náročnější. Souběžný pěší provoz v těsné blízkosti probíhající stavby, pohybu hrázového jeřábu atd. spíše nevyhoví bezpečnostním podmínkám pro pohyb veřejnosti. Bude projednáno na dalším jednání.

10. bylo jednáno o možnosti stavebních prací v prostorách strojoven, nutnosti zakrytování z důvodu zabránění proti spadu stavebního materiálu a pronikání prachu, ochraně vnitřních i vnějších technických zařízení elektrárny (zakrytí hydraulických ovládání spodních výpustí - „doutníků?“). Bude doprojednáno na dalších jednáních v závislosti na zvoleném rozsahu prací.
11. byla projednána možnost vyřazení ev.odstrojení vždy jednoho výtahu za ponechání druhého v provozu.
12. v horizontu 3-4 týdnů bude svoláno technické jednání, na němž bude rozhodnuto o způsobu a rozsahu provedení rekonstrukce hrázového mostu. Svolá ing.Maňák po dohodě s projektantem.
- 13.

Zapsala: Ing. Lucie Baziková

Prezenční listina

Akre: VD Slapy - rekonstrukce hrázového mostu
Dne: 25.5.2020

TAV	POTE	VD SLAPY	724 243433	
MISLIVEC	FRANTNEK	PSZ		
SODOMKA	ALŽB	PVL PSZ	724 534 937	
Fröhlich	František	EVD ESL	frantisek.frohlich@sez.cz	
BAŽIKOVÁ	Lucie	Pontex	241 024 201	
			bazikova@pontex.cz	724 011 006
				
KAUČKA	Jan	PONTEx	cka@pontex.cz	604 101410
				
HOLEČEK	Pavel	Pontex	pho@pontex.cz	725 518 583
MAJÁK	Pavel	PVL	pavel.majak@pul.cz	724 454 667
				

VD Slapy – rekonstrukce mostní konstrukce na hrázi: DSP + související činnosti

Předmět : **Zápis z jednání na VD Slapy**

Dne : 9.3.2021

Místo : levé předmostí VD Slapy

Zapsal : Ing. Vladimír Junek

Přítomni : dle prezenční listiny

Používané zkratky:

PVL = Povodí Vltavy, s.p., PX = Pontex s.r.o.

Úlohy a řešení

1/ PVL / Ing. Maňák požádal o předání kontaktu na případného koordinátora BOZP. **Ing. Maňák zašle poptávku na koordinátora BOZP** na email micka@pontex.cz, kde uvede požadovaný rozsah prací. Ing. Míčka následně přepošle koordinátorovi BOZP z firmy Pontex pro podání nabídky PVL.

2a/ PVL / Ing. Maňák informoval, že termín konečného odevzdání kompletní dokumentace je 2.8.2021. Pro včasné splnění tohoto termínu PVL požaduje předat dokumentaci v konceptu v průběhu května a dokumentaci k projednání na PVL v průběhu dubna. Ing. Míčka sdělil, že tento požadavek není nikde uveden ve smlouvě. PX se pokusí maximálně PVL vyhovět, požadované termíny nelze dopředu garantovat, **v průběhu dubna bude PX informovat PVL o postupu projekčních prací s odhadem termínů odevzdání.**

2b/ PVL / Ing. Maňák upozornil na seznam osob, které se podílejí na zhotovení díla, viz SoD IV/4. **PX zajistí soulad nebo požádá o změnu formou dodatku.**

3/ PVL / Předpokládá se, že další jednání o průběhu projekčních prací se budou konat pravidelně cca 1 x měsíčně. PX s požadavkem souhlasí.

4/ PVL / Vzněl dotaz, zda plánovaná objízdná komunikace do Třebenic (tj. souběžná komunikace vedoucí nad opěrnou zdí nad levobřežní křižovatkou) je vhodná z hlediska své únosnosti a technického stavu pro vedení dopravy – např. autobusy, těžší vozidla zásobující elektrárnu ČEZ. PVL požaduje DIO projednat se zřizovatelem autobusové dopravy a s ČEZem. **PX prověří použitelnost objízdné trasy a případně projekt DIO doplní o nezbytné úpravy objízdné komunikace** (min. pasportizaci stavu komunikace před a po stavbě, opravu komunikace před a po stavbě). Jiná alternativní cesta do Třebenic neexistuje.

5/ PVL + PX / Dotčeným orgánem pro vyjádření bude i Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje (KSÚS). PX doporučuje se na KSÚS obrátit i s případnou žádostí PVL na částečnou finanční spolupráci v rámci plánované stavby (komunikace na mostě je ve správě KSÚS). PVL prověří

možnosti spolufinancování a seznámí KSÚS s rozsahem připravovaného záměru tak, aby KSÚS byl znám rozsah projektu dříve, než bude oslovena v rámci žádosti o stanovisko DOSS.

6/ PVL / Požaduje předání geodetického zaměření digitální formou. PX zajistí.

7/ PVL/ Požaduje, aby v projektu byla řešena problematika plánu oprav vyžadujících výluku jeřábové dráhy, tzn. PVL požaduje sestavit časový plán výluk jeřábové dráhy popř. definovat, jaké úseky dráhy budou mimo provoz. Vyřazení celé jeřábové dráhy z provozu je pro PVL a ČEZ neakceptovatelné. V projektu je nutné uvést, kde bude jeřáb při stavebních pracích parkovat, jak bude zajištěna jeho ochrana proti zcizení, poškození, nárazu vozidel a nezbytné DIO pro parkování jeřábu na předmostí.

8/ PX / Informoval, že i při dílčí výluce jeřábové dráhy bude dle jeho názoru možné provizorní obnovení provozu jeřábu, pokud by to bylo nezbytně nutné (např. povodňová situace, porucha turbíny apod.). Pracovníci PVL mají předběžný názor, že požadavek na nouzové použití jeřábové dráhy by mohl být např. do 7 dnů. **Tento požadavek PVL upřesní a zároveň ověří tento požadavek u firmy ČEZ.**

9/ PVL/ Sanace: PVL vznesl dotaz na životnost ponechaných rámových monolitických konstrukcí a případné zvětšení rozsahu bourání v rámci stavby. PX potvrdil, že životnost ponechávaných rámových monolitických konstrukcí by měla být dostatečná s tím, že drobné závady nelze do budoucna vyloučit avšak bez vlivu na celkovou únosnost a funkci těchto konstrukcí. V rámci projektu bude předepsána na stavbě činnost nezávislé zkušebny, která bude upřeshňovat postup prací a rozsah případného bourání konstrukcí. Činnost zkušebny bude uvedena v soupise prací a obvykle je zajišťována zhotovitelem stavby. **PVL prověří, zda si činnost zkušebny v rámci stavby nezajistí samostatně nebo duplicitně.**

10/ PVL/ Odvodnění: PVL vznesl dotaz, jakým způsobem bude odvodněn povrch vozovky. PX doložil výkres řešení vypádování vozovky – dostatečné odvodnění příčným sklonem vozovky bude zajištěno v celé řešené ploše.

11/ PVL / Na dotaz PLV předložil PX plánovaný způsob řešení těsnosti kabelových průchodek nosnou konstrukcí. PX předpokládá systém vícenásobné ochrany – těsněné poklopy, těsněné průchodky a izolace šachty. PVL považuje tento systém, pokud je dobře proveden, za funkční.

12/ PX / Představil způsob řešení vzdušné/povodní římsy (římsový prefabrikát z UHPC), který je odlišný od stávajícího řešení římsy. Řešení s římsovými prefabrikáty má technické výhody, umožňuje použít na hlavních a nepřelivných polích technicky čisté řešení nosných konstrukcí bez bočních balastních/přídavných nosníků, protože pohled na vzdušnou stranu hráze samy sjednocují. Mění ale vizuální řešení mostovky. PX zašle představené vizualizace na posouzení PVL. **PVL se vyjádří, zda bude chtít ponechat stávající řešení římsy spojené s provedením plentovacích konstrukcí/nosníků na boku nosné konstrukce přes přelivná i nepřelivná pole nebo nově navržené řešení s límcovými prefabrikáty.**

13/ PX / Představil nové řešení zábradlí bez spodního soklu. Toto řešení se odchyluje od původního řešení zábradlí se spodním betonovým soklem. **PVL se vyjádří, zda bude chtít ponechat stávající řešení se soklem nebo navržené řešení bez soklu, které je v mostním stavitelství obvyklé.**

14/ PX / Stožáry osvětlení: PX navrhuje dvě možnosti řešení stožárů osvětlení: repliku stávajících pěti betonových stožárů osvětlení nebo náhradu pěti ocelovými stožáry v historizujícím stylu, kde by bylo možné použít nižší lampy stejného typu i na předmostích – 6ks. **PVL se vyjádří, jakou variantu**

preferuje. V případě varianty výměny za ocelový stožár PX může na vyžádání zaslat na PVL návrh možných typů, lépe však **PVL samo provede výběr vhodného řešení lamp.**

15/ PX / U krajních strojoven 7b a 11b jsou dvě možnosti řešení šikmých trhlin v povodních stěnách strojoven: sanace trhlin při ponechání stávajících povodních stěn strojoven (silová injektáž, „sešití“ výztuží) nebo vybourání návodní stěny strojovny včetně části stropu strojoven do dolní úrovně okenních otvorů a následná betonáž tvarově identické konstrukce. Ing. Míčka vyjádřil obavy v případě varianty vybourání o kvalitu výsledné opravy (složitý tvar na bednění, nutná přesnost provedení, složité podmínky provádění apod.) PVL konstatovalo, že pokud kvalitní provedení zlepší výslednou kvalitu této části konstrukce, pak upřednostňuje variantu vybourání s tím, že v rámci dozoru stavby bude dbáno, aby byla konstrukce provedena bez chyb. **PVL se vyjádří, jakou možnost preferuje.**

16/ PVL / Dilatace: PVL vzneslo dotaz, jakým způsobem bude zajištěna dilatace hrázových bloků v rámci nové nosné konstrukce. PX: Dilatace hrázových bloků bude zajištěna v rámci dilatací mostních konstrukcí – dilatace hrázových bloků u přelivných i nepřelivných polí vždy prochází cca polovinou rozpětí polí nosné konstrukce a nikoliv v pilířích.

17/ PVL / má za úkol zjistit, k čemu slouží vyústění ocelového potrubí na vzdušném líci pilířů v úrovni úložného prahu.

18/ PX + PVL / Provoz pěších v rámci stavby se předpokládá za pomoci přívozu. Předpokládá se, že přívoz bude součástí dodávky stavby – **PVL toto prověří, zda to takto požaduje nebo zda bude provozovat přívoz mimo dodávku stavby. PVL upřesní požadavky na provoz přívozu** (počet spojů za den, kolik dní týdně provozu, v závislosti na ročním období apod.). Provoz přívozu bude řešen v DIO

19/ PX / Rozsah opravy spodní stavby je navržen cca 1,5 – 2 m pod stávající úroveň uložení nosné konstrukce přelivných a nepřelivných polí. V uzavřených prostorech rámových polí 2 + 6 a v poli 1 (podjezd) by měla být provedena oprava spodní stavby až po úroveň podlah (metoda záplat + event.sjednocující celoplošná úprava). Návodní líc těchto polí by měl být opraven lokálně. **PX zašle přehledné znázornění rozsahu oprav spodní stavby pro odsouhlasení PVL.**

20/ PX/ Sanace ponechaných konstrukcí se předpokládá tzv. metodou záplat, tj. zdravý neporušený beton zůstane bez sanace. **PVL se vyjádří, zda např. ve vnitřních prostorech nebude požadovat sjednocení vzhledu povrchů celoplošným nátěrem.**

21/ PX + PVL/ PX doporučuje provést sanaci poškozených konstrukcí po jejich řádném vyschnutí, min. pak cca půl roku po provedení nových hydroizolací prvků mostovky. PVL informovalo, že pro sanace vnitřních prostor je vhodné období od konce léta do zimy, kdy je vlhkost v těchto uzavřených konstrukcích nejnižší.

22/ PX/ (na žádost PX) PVL stanoví, jaké stroje a technologie musí zůstat během stavby v provozu a proti čemu mají být ochráněny (vlhkost, prach, nutnost přístupu apod.).

23/ PX/ PVL stanoví rozsah úprav na předmostí (výměna zábradlí, délka opravy kamenných opěrných zdí navazující na křídla, betonová zídka na levém předmostí). V projektu je zatím předpokládána výměna zábradlí do délky zásahu do komunikace tj. cca 40 m od zábradlí mostu směr Třebenice. Celková délka zábradlí na levém předmostí směrem do Třebenic je ale cca 160 m. Na Rabyňské straně se předpokládá délka výměny zábradlí spolu s krytem vozovky v dl.20m od

betonového zábradlí mostu, celá délka zábradlí je ale 100m. Opěrné zdi jsou uvažovány k opravě po vrata PVL, zídka na levém předmostí u silnice je zatím uvažována k opravě jen v představeném úseku proti mostu. **PX ověří, zda je předpokládaná délka úprav 40 a 20m minimální. PX dále zjistí, zda je případné rozšíření úprav smluvně vyřešeno. PX zašle PVL schematický výkres pro rozhodnutí o rozsahu oprav komunikací na předmostí.**

24/ PX/ Stávající betonové schodiště na levém předmostí u křídla opěry OP1 je v havarijním stavu a je nezbytné jej nahradit. Na pravém předmostí bude schodiště sanováno. Náhrada levého je možná replikou původního betonového schodiště nebo formou ocelového schodiště – **o výběru varianty rozhodne PVL.**

zapsal: Ing. Vladimír Junek

Přílohy zápisu:

Příloha č. 1 – Prezenční listina



PREZENČNÍ LISTINA

...VYBRALIHO LIBRO KE ZPRACOVÁLI DSP. PRO
VD SLAPY-REKONSTRUKCE MOSTU KCE NA HRÁZÍ“

konaného dne: 9.5.21 od 10⁰⁰

[illegible]

Akce dle SoD: „VD Slapy – rekonstrukce mostní konstrukce na hrázi“

ZÁZNAM Z TECHNICKÉHO JEDNÁNÍ č.3

datum konání: 3.6.2021
 místo: zahrada provozní budovy VD Slapy
 zúčastnění: viz prezenční listina

Cílem jednání bylo:

- a) seznámit se s připomínkami objednatele k dokumentaci zaslané projektantem 13.5.2021 k projednání v elektronické podobě
- b) prodiskutovat rozpracované stavební objekty provizorních a definitivních přeložek kabelových inženýrských sítí vedených na mostě, pod mostem a předmostí

Projednáno a dohodnuto bylo následující:

1. sanace květníku – opěrné zídky na levém předmostí – bude vyřazena z projektu z důvodu vlastnictví jiným subjektem. Bude provedena pouze rekonstrukce kanalizace za ní a to bezvýkopovou technikou, oprava šachty za korunou zídky a výměna přilehlého chodníku s osazením obrubníkových odvodňovačů zaústěných do kanalizace za zídkou.
2. Bude rozpočtově vyčleněna vozovka na mostě (nad hydroizolací) a plná konstrukce vozovky na předmostích o tl.425mm (viz obr.)

e.4.1. Konstrukce vozovky

Asfaltový beton pro obrus. vrstvy modif. ¹⁾	ACO11	45 mm	ČSN EN 13108-5
Postřík spojovací - emulzní ³⁾	PS-CP	0,35 kg/m ²	ČSN 73 6129
Asf. beton pro ložní vrstvy ²⁾	ACL 16+	60 mm	ČSN EN 13108-1
Postřík infiltrační - emulzní ⁴⁾	PI-C	0,6 kg/m ²	ČSN 73 6129
Směs stmelená cementem ⁵⁾	SC	120 mm	ČSN 73 6124
Štěrkodrt' 0/32 ⁶⁾	ŠDA	200 mm	ČSN 73 6126-1
Nové konstrukční vrstvy celkem:		min.	425 mm

3. Objednatel požaduje zdůraznění důkladného zakrytování krajních strojoven v době „otevření“, tj. odbourání čelních stěn a části stropu, nesmí dojít k zatečení vody na strojní a technologické vybavení ve všech horních úrovních. Totéž platí i v prostorech mostních polí 14,15, kde je umístěn rozvaděč, náhradní zdroj a sklady.
4. Objednatel vznesl dotaz na zachování zákazu solení před a za mostem po provedení rekonstrukce. Nebyla dohledána hlavní nebo běžná prohlídka v systému sledování, v níž by byl zákaz solení doporučen. Po provedení rekonstrukce není nutné z hlediska mostní konstrukce zákaz zachovat, most je navržen z materiálů pro stupeň vlivu prostředí XF4, tj. odolných vůči rozmrazovacím prostředkům.
5. Zatížitelnost mostu bude definitivně určena po provedení rekonstrukce. Nové nosné konstrukce jsou dimenzovány na plnou zatížitelnost (tzn. 32t, 80t, 180t, což je minimální zatížitelnost mostů po rekonstrukci). Spodní stavba je rekonstruována a zatížitelnost může ovlivnit stav ponechaných konstrukcí nebo kvalita provedených prací. Po odbourání každé části konstrukce proběhne diagnostika ponechaných částí,

kteřou bude ideálně z povinnosti dělat zhotovitel a na základě které vznikne zpráva určující finální zatížitelnost. Není vhodné omezovat zatížitelnost v závislosti na kvalitě a zatížitelnosti mostů na trase. Z důvodu event. požadavku na zamezení průjezdu těžkých vozidel je však možné osadit značky, které zatížitelnost úředně omezí.

6. Přívoz plánovaný pro pěší provoz bude přistávat na pravém břehu u stávající přístavní konstrukce. Na levém břehu není možné využít stávající konstrukce, bude nutné zřídit obdobnou přístavní konstrukci s lávkou pro kolísání hladiny a to u náplavky. Dále bude nutné na náplavce zřídit koridor pro pěší, oddělit ho nízkými svodidly od pohybu vozidel POV po náplavce. Byl zmíněn místní lodní dopravce (p.Toman), který by mohl event. přívoz provozovat.
7. Bylo připomínkováno odvodnění prostoru za příčným dlážděným prahem ve vjezdu, který je navržen pro bezbariérový přechod mezi chodníky. Projektant ověří.
8. Byl diskutován dřívější požadavek investora na vytvoření rezervy v objemu chrániček pro převedení budoucích inženýrských sítí a to v rozsahu 30% stávajícího využití. Projektant přeložek upozornil, že toto možná nebude technicky proveditelné. Projektant přeložek IS prověří počet zbylých chrániček po obsazení stávajícími sítěmi, projektant mostu ověří možnost vytvoření náhradní cesty pod ochranou římsových prefabrikátů pro event.převedení jen průběžných kabelů. Finální návrh řešení této věci bude diskutován a potvrzen investorem.
9. Provizorní vedení kabelů po dobu stavby projektant navrhuje v úrovni pochozích lávek mezi věžemi a po obslužných chodnících. Kabely budou uloženy v plechových žlabech po celou dobu rekonstrukce VD. Zástupce objednatele požaduje uložit kabely způsobem, který neomezí pohyb osob a materiálu. V jednom případě to znamená rozebrání dlažby (na levém břehu) a rovněž uložení trasy do vozovky (v podjezdu a jeho blízkosti).
10. Na vzdušném líci, na věži č. 5, je umístěna kamera, která v daném místě nemůže být ponechána z důvodu bourání a obnovy čelní zdi věže. Zástupce objednatele požaduje zachování provozu kamerového bodu po dobu stavby, bude tedy nutná provizorní přeložka. Definitivně se pak kamera vrátí na původní místo. Kamera monitoruje prostor dolní vody.
11. Definitivní přeložky inženýrských sítí budou realizovány vrácením do říms, konkrétně do chrániček v římsách uložených.
12. Kabely do strojoven a prostorů pod mostovkou budou vedeny prostupy v nosné konstrukci. Správce souhlasí s použitím zabetonovaných průchodek, nicméně je nutné uvažovat s možným zatečením vody do kabelových komor. Bude tedy navrženo jejich odvodnění, např. nerezovou trubičkou. Finální návrh řešení této věci bude diskutován a potvrzen investorem
13. Zástupce VD upozorňuje na uložení kabelů VN přes klenbový most. Tyto budou rovněž provizorně přeloženy. Způsob uložení kabelů na stávajícím mostě je značně nevyhovující (zatékání do nosné konstrukce), projektant navrhne jiné řešení (např. velkopřůměrové chráničky).

Zapsali: Ing. Lucie Baziková, Ing.Pavel Holeček

