

Brzy začne komplexní přestavba mostu přes řeku Moravu v Napajedlích

Ředitelství silnic Zlínského kraje zahájí na jaře 2024 komplexní přestavbu silničního mostu ev. č. 49725-1 přes řeku Moravu v Napajedlích. Důvodem je jeho špatný technický stav a potřeba obnovit zde kvalitní silniční spojení obou břehů Moravy bez omezení zatížitelnosti. Chodcům bude sloužit po dobu výstavby pro přepravu na druhý břeh řeky kyvadlová autobusová doprava.

Současný stav

Jde o pětipolový most přes řeku Moravu délky 114 metrů, který byl postaven v roce 1967. Jeho nosná konstrukce je zhotovena z přepjatých betonových nosníků. Převáděnou komunikací je silnice III/49725 šířky 7,0 metru.

Dle závěrů diagnostiky a hlavních prohlídek mostů je současný stav nosné konstrukce velmi špatný, spodní stavby špatný a použitelnost časově omezena do roku 2026. Celkový stav mostu je hodnocen klasifikačním stupněm VI – velmi špatný. Na mostě se již projevuje opotřebením materiálů a povětrnostní vlivy. Na základě diagnostiky zpracované společností Mostní vývoj, s. r. o., z května 2019 bylo doporučeno neodkladně nosnou konstrukci zrekonstruovat – most se stává neúnosným a jeho zatížitelnost nedosahuje normových parametrů. Zatímco v roce 2016 byla normální zatížitelnost tohoto mostu 27 t, výhradní zatížitelnost 52 t a výjimečná zatížitelnost 113 t, v roce 2021 byla normální zatížitelnost 18 t, výhradní zatížitelnost 34 t a výjimečná zatížitelnost 75 t. Došlo také ke snížení povoleného maximálního nápravového tlaku z 20,2 t na 13,5 t.

Spodní stavba mostu trpí poruchami, které nepříznivě působí na jeho funkci či životnost. Jde především o rozsáhlé stopy po zatékání, korozi betonářské výztuže mezilehlých podpěr a křídel. Z úložných prahů se odštěpují povrchové vrstvy betonu a podél hran úložných prahů se tvoří trhliny. Ocelové konstrukce cizího zařízení jsou nevhodně umístěné a poškozují úložné prahy podpěr.

Stav nosné konstrukce mostu by v budoucnu mohl mít vliv na další snížení zatížitelnosti a životnosti mostu. Hydroizolace je již za koncem své životnosti. Zvláště na okrajích nosné konstrukce (pod chodníky) dochází k silným průsakům přes podélné spáry do dutin mezi krajními nosníky a na jejich podhledy. Přes netěsné mostní závěry zatéká spolu s nečistotami do oblasti kotev předpjaté výztuže na čelech nosníků a do oblasti pryžových ložisek. V současnosti zatéká v krajních spárách mezi nosníky, což způsobuje výskyt krápníků, výkvětů, porušení betonu a korozi výztuže ve spárách. K lokálním průsakům dochází také ve vnitřních částech polí, kdy jsou na cca 10 procentech plochy nosné konstrukce obnažené korodující třmínky. V nosnicích jsou trhliny pod kabelovými kanálky. Ložiska jsou zdeformovaná, s trhlínami, s rezavými skvrnami od koroze výztužných desek. Beton římsy degraduje do hloubky 50 mm, místy až 100 mm, výztuž koroduje. Pravá římsa v polích 3 a 4 a levá římsa v polích 1, 2 a 3 mají zcela odpadlé krytí výztuže a odlámané hrany. Ve velmi špatném stavu jsou vpusti odvodňovačů a jejich odvedení.

Rekonstrukce mostu

V návaznosti na výše popsané skutečnosti majetkový správce mostního objektu zahájil projektovou přípravu na provedení rekonstrukce mostu. Městským úřadem Otrokovice bylo vydáno stavební povolení, které nabylo právní moci dne 26. 2. 2021. Postoupilo se k projektování dalšího stupně – realizační projektové dokumentace.

Demolice původního mostu bude probíhat postupným odstraněním nosné konstrukce v jednotlivých mostních polích. Spodní stavba mostu má hlubinný základ. Stávající opěry budou odbourány stejně jako stávající ražené piloty – do úrovně základové spáry a budou nahrazeny železobetonovými monolitickými masivními opěrami.

Pilíře mostu (čtyři mezilehlé podpěry) zůstanou původní a budou na nich vybudovány nové úložné prahy pro uložení spráženě ocelobetonové nosné konstrukce, jejíž šířka bude 11,0 m. Mostní římsy budou monolitické železobetonové, šířky 2,3 m, s veřejným chodníkem šířky 1,5 m, a bude do nich ukotveno ocelové mostní zábradlí se svislou výplní. Do levé římsy budou umístěny 4 chráničky pro kabely CETIN, 1 chránička pro kabel společnosti NTV Cable a 1 chránička pro kabel veřejného osvětlení. Do pravé římsy budou umístěny tři chráničky pro kabely CETIN, 1 chránička pro kabel společnosti NTV Cable a 1 chránička pro kabel veřejného osvětlení.

Zajištění dopravní obslužnosti po dobu uzavírky mezi centrem města a Fatrou

Nedílnou součástí technického řešení mostu je rovněž zajištění dopravní obslužnosti a dostupnosti, neboť pro realizaci stavby musí být stanovena úplná uzavírka mostu pro vozidla i chodce. Nejprve byla projednávána varianta převedení pěších z Napajedel na levém břehu toku Moravy k autobusovému nádraží na pravém břehu pomocí přívozu, který je kapacitnější a rychlejší variantou, ale poměrně nestabilní, protože v období silných dešťů není možné přívoz provozovat z důvodu zvyšující se rychlosti proudění, případně při zvýšení hladiny průtoku vod. V tomto období by musela být doprava přívozem nahrazena kyvadlovou dopravou, která by musela být po celou dobu fungování přívozu v pohotovosti, což by bylo vysoce neefektivní řešení. Kyvadlová doprava pomocí autobusů je časově náročnější s ohledem na hustotu provozu v dopravních špičkách, ale je spolehlivějším a pro cestující pohodlnějším řešením za jakéhokoliv počasí. Z těchto důvodů a z důvodu omezeného množství přívozů v ČR bylo rozhodnuto o zajištění kyvadlové autobusové dopravy.

Zástupce společnosti KOVED na projednávání nepřipustil zajištění obslužnosti jiné než související s běžnou linkovou dopravou. Proto byla mezi Městem Napajedla a ŘSZK uzavřena Dohoda o společném postupu přípravy a realizace stavby, jejíž součástí byl příslib ŘSZK, že zajistí nezbytnou dopravní obslužnost obyvatel.

Tato podmínka byla přenesena i do veřejné zakázky na výběr zhotovitele stavby. V průběhu zadávacího řízení však přišla spousta dotazů uchazečů ve věci nacenění této položky (tj. zajištění kyvadlové dopravy včetně vypracování jízdního řádu), rovněž se uchazeči obraceli o rady na ZK (ODSH, veřejná doprava). Jelikož se při řešení těchto dotazů ukázalo, že neexistoval podklad, ze kterého by uchazeči mohli vycházet při výpočtu četnosti a kapacity přepravního prostředku, hrozilo, že si tuto položku nacení každý zhotovitel značně rozdílně a neodpovídající realitě a veřejná zakázka by se tak stala netransparentní a napadnutelná. Hrozilo také, že by kyvadlová doprava nebyla zajištěna v předpokládané kvalitě a rozsahu. Veřejná zakázka by vlivem řešeného dotazu mohla skončit na ÚHOS, což by odsunulo realizaci stavby minimálně o stavební sezonu z důvodu povinnosti dodržení časových podmínek daných stavebním povolením od dotčených účastníků stavby.

Bylo proto dohodnuto, že ZK prostřednictvím společnosti KOVED bude řešit samostatně kompletní dopravní obslužnost, tj. včetně zajištění místní kyvadlové dopravy město – Fatra. Z výše popsaných důvodů tedy došlo k odstranění této položky z nabídkového rozpočtu a zajištění náhradní kyvadlové dopravy bylo vyjmutu ze zadávací dokumentace.

Je nutné mít na zřeteli, že v souladu se smluvními podmínkami dopravců a dle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, § 24: „*Provoz na dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích může být částečně nebo úplně uzavřen, popřípadě může být nařízena objížďka. Nikdo nemá nárok na náhradu případných ztrát, jež mu vzniknou v důsledku uzavírky nebo objížďky.*“ Nelze tedy než respektovat zajištění náhradní dopravy tak, jak je dohodnuta mezi zástupci Zlínského kraje a společností KOVED, která bude kyvadlovou dopravu objednávat, a uvědomit si, že bohužel není možné tuto kyvadlovou dopravu provozovat bezplatně.

Jako projev dobré vůle a snahy vyjít vstříc občanům, bude chodcům (nikoliv cyklistům) během zimního období (tj. cca 3 měsíce) umožněno přecházet přes rozestavěný most. Most bude zcela

uzavřen od 3. 3. 2024 do začátku zimního období a následně od jara 2025 do konce listopadu 2025. Cyklistická stezka na levém břehu řeky bude uzavřena pouze po dobu bourání prvního mostního pole a následně po dobu výstavby nosné konstrukce v 1. mostním poli., tj. cca 2× 14 dní za celou dobu stavby. Komfortní kyvadlová doprava bude občanům k dispozici po celou dobu stavby, tj. i během zimního období.

Zhotovitel, cena, termín

Zhotovitelem stavby bude podle výsledku veřejné soutěže sdružení Společnost Most Napajedla, jejímiž členy jsou firmy STRABAG, a. s., Praha, FIRESTA-Fišer, rekonstrukce, stavby, a. s., Brno a STRABAG Silnice, a. s., Praha. Smluvní cena činí 134,866 milionu korun vč. DPH. Stavební akce je částečně financována z dotace Státního fondu dopravní infrastruktury. Zhotovitel se zavázal dokončit stavbu do 18 měsíců od předání staveniště. Předpokládá se, že po novém mostě se neomezeně začne jezdit a přecházet v prosinci 2025.

Slovo ředitele

„Chápeme, že souběh více dopravních staveb v oblasti Napajedel bude náročný a občanům způsobí komplikace. Rekonstrukci mostu ev. č. 49725-1 však připravujeme intenzivně již od roku 2018. V případě, že bychom se stavebními pracemi nezapočali již nyní, museli bychom od roku 2025 přistupovat k různým omezením na mostě, až bychom jej byli po čase nuceni uzavřít úplně, což by způsobilo občanům a firmám ještě více komplikací a na podstatně delší dobu. Současně je potřeba dokončit akci před plánovaným zahájením stavby D 55 v úseku Napajedla – Spytihněv - Babice,“ uvedl ředitel Ředitelství silnic Zlínského kraje Bronislav Malý a dodal: „Děkujeme občanům za respektování potřeb rekonstrukce mostu, aby mohl další léta spolehlivě sloužit v obnovené formě široké veřejnosti.“

Zlín 5. února 2024

Kontakt:

Ředitelství silnic Zlínského kraje

Tel. 577 044 206

E-mail: podatelna@rszk.cz

Internetové stránky: www.rszk.cz

Ředitelství silnic Zlínského kraje, příspěvková organizace, bylo založeno 1. 10. 2001. Jeho zřizovatelem je Zlínský kraj. Základním účelem a předmětem činnosti ŘSZK je výstavba, oprava, údržba a majetková správa silnic a jejich součástí a příslušenství ve vlastnictví Zlínského kraje. Ve správě ŘSZK jsou všechny silnice II. a III. třídy na území Zlínského kraje. Dohromady jde o 513 kilometrů silnic II. třídy a 1 254 kilometrů silnic III. třídy. K těmto silnicím patří také 729 mostů. ŘSZK má 43 zaměstnanců a pracoviště ve všech čtyřech okresech kraje.