



NÁRODNÍ  
PAMÁTKOVÝ  
ÚSTAV

ÚZEMNÍ ODBORNÉ PRACOVIŠTĚ  
STŘEDNÍCH ČECH V PRAZE

<b>MĚSTSKÝ ÚŘAD Sedlčany</b>	Čís. dopor.
Došlo <b>23. 07. 2015</b>	Zpracoval
Č.j.: <b>14859/2015</b>	Úkl. znak
Příloha: .....	

Městský úřad Sedlčany  
Odbor školství a památkové péče  
Nám. T. G. Masaryka 32  
264 80 Sedlčany

Váš dopis čj. | ze dne  
ŠKPP/12759/2015

Naše čj.  
NPU-321/47848/2015

Vyřizuje | tel.  
Ing. arch. Rákosníková/274008275

Spisový znak  
820.1

V Praze dne  
21. 7. 2015

**Vyjádření podle ust. §14 zák. č. 20/1987 Sb., ve znění pozdějších předpisů.**

**Věc: Sedlec-Prčice, správní obvod obce Sedlčany, městská památková zóna Sedlec-Prčice, silniční most se sochami sv. Jana Nepomuckého a sv. Floriána, rej. Č. ÚSKP 47006/2-173, celková obnova mostního díla**

Dne 24. 6. 2015 jsme obdrželi Vaši žádost o vyjádření ve věci celkové obnovy silničního mostu přes Sedlecký potok, na pozemku parc. č. p. 744, k. ú. Sedlec u Votic a pozemku parc. č. p. 1086, k. ú. Prčice. Žádost byla doložena podáním a příloženou projektovou dokumentací „II/120 mosty ev. č. 120-004, 005, 006 Sedlec – Prčice přes Sedlecký potok,“ projektant Ing. Marek Pelant, VPÚ DECO PRAHA, a.s., s datem 06/2015. Dne 13. 7. 2015 byla e-mailem doručena druhá varianta zábradlí. PD byla v rozpracovanosti konzultována s NPÚ.

V dané věci Vám zasíláme toto vyjádření z hlediska státní památkové péče:

Dotčený silniční most leží v údolí mezi Sedlcem a Prčicí, ve vlhké nivě Sedleckého potoka. Těleso mostu je dlouhé, rovné, tvořené mírně kónickou rampou, jež je prostoupena třemi otvory se segmentovou klenbou. Čela kleneb a hrany přiléhajících zdí rampy jsou armovány žulovými kvádry, ostatní zdivo je režné, řádkové, provedené z lomového kamene a opatřené hladce utaženým cementovým spárováním. Na jihovýchodní straně je před líc rampy vyvedena betonová konzola nesoucí chodník. Zábradlí mostu je tvořeno širokými betonovými pilířky sdruženými do trojic, které jsou prostřídány prázdnými poli s výplní ze tří vodorovných ocelových tyčí. V horní úrovni zábradlí probíhá betonové madlo. Betonové zábradlí je výrazně poškozeno opadem krycí vrstvy a následnou korozi obnažené výztuže. Přilehlé chodníky jsou dlážděny kamennou mozaikou, jejíž jednoduchý geometrický vzor je navázán na rytmus úzkých pilířků zábradlí. Před každým je umístěn protáhlý obdélník dlažby z růžového mramoru se středem provedeným z bílých kostek. Kostky jsou velikosti cca 5. Obrubníky jsou kamenné, vozovka asfaltová. V sondách byla prokázána přítomnost kamenné dlažby, usazené na násypu. V zábradlí severozápadní strany mostu se nacházejí dva pilíře, které nesou podstavce se sochami sv. Jana Nepomuckého (blíže k Prčici) a sv. Floriána (blíže k Sedlci).

V žádosti je uvažována celková obnova mostu, spočívající v odstranění stávajícího mostního svršku (zábradlí, železobetonové římsy a konzoly, vozovka), odstranění násypu nad klenbami, oprava jejich zdiva z rubu dle zjištěného stavu (s případnou ochrannou deskou), zásyp pat kleneb mezerovitým betonem, provedení hydroizolace ve šterkopískovém loži, zásyp z hutněného

nenamrzavého materiálu a nový mostní svršek. Ten by zachoval stávající šířkové uspořádání a skládal by se z železobetonové roznášecí desky mostovky s vykonzolovaným chodníkem na jihovýchodní straně, ukončené římsami, na nichž by bylo umístěno zábradlí z jednoduchých betonových sloupků nesoucích blíže nespecifikovanou výplň zábradlí. V dodatečně zaslané variantě zábradlí je navržena tvarová replika stávajících sdružených železobetonových pilířků propojených železobetonovým horním madlem. Výplň je uvažována ze svislých příčlů. Chodníky by byly dlážděny drobnou kamennou mozaikou, obrubníky by byly kamenné, vozovka asfaltová. Následně by zdivo spodní stavby bylo očištěno vysokotlakým vodním paprskem a přespárováno. Případné chybějící zdivo by bylo doplněno obdobným stavivem.

***Celková obnova silničního mostu v Sedlci-Prčici dle předložené PD je z hlediska památkové péče akceptovatelná za následujících podmínek:***

1. Ochranná deska nad klenbami nebude prováděna, v případě potřeby ji lze nahradit hutněnou ochrannou vrstvou z bentonitu či kopaného jílu. Před provedením zásypu pat kleneb mezerovitým betonem bude rub zdiva klenby opatřen separační vrstvou (omazávka maltou hydraulických vlastností či vrstva z bentonitu nebo kopaného jílu).
2. Zdivo kleneb bude v případě potřeby opraveno vyklínováním.
3. Spárování bude prováděno vápennou maltou, nastavenou bílým cementem v rozsahu max. 5% pro měkké a porézní horniny, případně max. 10% pro vyvěřeliny a bude dotaženo až téměř k líci zdiva. Pohledový povrch spár nebude dodatečně uhlazován ani jinak šlechtěn. Malta bude probarvena ve hmotě pískem do přirozeného odstínu historických malt. Vzorek malty a spárování bude odsouhlasen zástupcem NPÚ.
4. V souvislosti s výstavbou roznášecí desky nebude ubouráváno historické zdivo na severozápadním líci mostu.
5. Na zasypané části spodní stavby nebude použit asfaltový nátěr, místo něho doporučujeme užití tradičních jílových izolací.
6. Vnější líc dilatační mezery mezi mostovkou a historickým zdivem bude pohledově minimalizován, tj. zakryt dozděním.
7. Pohledový povrch betonových konstrukcí bude pojednán vzorem bednění z prken.
8. Zábradlí bude realizováno podle varianty tvarově odpovídající stávajícímu stavu (též přiložena k vyjádření), prototyp kovové výplně bude předložen NPÚ ke schválení. Povrch zábradlí bude opatřen nátěrem v odstínu středních až tmavých šedí. Konkrétní barevnost bude upřesněna na základě provedených vzorků.
9. Kamenné obrubníky budou štípané nebo s kamenicky opracovaným povrchem.
10. Typ obrubníkového odvodňovače bude předložen NPÚ ke schválení. Doporučujeme použití litinového krytu. Chrliče budou provedeny kamenickým způsobem ze žuly.
11. Vzor drobné mozaikové dlažby bude proveden dle stávajícího stavu a bude respektovat kompoziční rytmus úzkých pilířků zábradlí.
12. Vozovka bude dlážděná z kamenných kostek velikosti 10, kladených do kroužku.
13. Postup očištění zdiva vysokotlakým vodním paprskem bude schválen zástupcem NPÚ na základě předložených vzorků.
14. Zdivo ve stavu vyžadujícím přezdění nebo dozdění bude šetrně rozebráno a opětovně vyzděno. Dozdívky a nové zdivo budou provedeny z původního, případně doplňovaného materiálu při dodržení spárořezu. Nově doplňovaný materiál bude charakterem a typem kamene co nejbližší původnímu. Vzorek sanovaného zdiva bude odsouhlasen zástupcem NPÚ.



15. Jakékoli změny a úpravy předloženého záměru je třeba s NPÚ předem projednat.

16. Před zahájením prací bude svoláno vstupní jednání za účasti vlastníka, projektanta, orgánů památkové péče (pracovník NPÚ, zástupce pověřené obce) a prováděcí firmy za účelem vyjasnění detailů a stanovení dalšího postupu.

#### **Zdůvodnění:**

Silniční most v Sedlci-Prčici na pozemku parc. č. p. 744, k. ú. Sedlec u Votic a pozemku parc. č. p. 1086, k. ú. Prčice., je kulturní památkou rej. č. ÚSKP 47006/2-173, ve smyslu zák. 20/1987 Sb., o státní památkové péči. Dále se nachází na území MPZ Sedlec-Prčice, která vznikla na základě vyhlášky MK ČR č. 476/1992 ze dne 10. 9. 1992 o prohlášení území historických jader vybraných měst za památkové zóny. Most byl postaven mezi lety 1815 – 1823 nákladem tehdejšího majitele přčického panství Karla Burky. Sochařská výzdoba pochází z dílny Ignáce Michaela Platzera a nese letopočet 1819. Během první třetiny 20. století došlo k odstranění původních poprsních zídek, most byl rozšířen železobetonovou konzolou na jihovýchodní straně a vybaven novým železobetonovým zábradlím. Jedná se o velmi hodnotnou historickou stavbu, jejíž současná podoba je dokladem složitějšího stavebního vývoje, vyplývajícího z postupné proměny dopravních nároků i estetických hledisek různých časových období.

Provádění tzv. ochranných desek a skořepin přilehlých k hornímu líci klenby je nevratným zásahem, protože dojde k pevnému propojení klenebních prvků s monolitickou vrstvou nad nimi. Vlastní konstrukce klenby se tak do budoucna stává v podstatě neopravitelnou. Mnohem vhodnějším ochranným opatřením je tradičně užívaná pružná vrstva z kopaného jílu nebo bentonitu, která funguje i jako pojistná hydroizolace a separační prvek.

Přezdívané a doplňované úseky musí respektovat charakter původního zdiva, včetně typu kamene, spárořezu včetně šířky spár či ručního opracování kamenických prvků. Použití barevně a strukturou co nejvíce odpovídajícího kamene v případě doplňků a výměn zajistí jejich lepší optické splynutí s okolním zdívem. Velmi důležité je použití vápenné spárovací malty, která je plně paropropustná a měkčí než okolní kámen, tudíž předchází jeho poškozování vlhkostí a pružně reaguje na mechanický tlak.

Navrhovaná železobetonová roznášecí deska (mostovka) je novodobým technickým řešením, které se na stávajícím mostě nevyskytuje, v tomto konkrétním případě je však akceptovatelné vzhledem k zatížení intenzivní dopravou a nutnosti stabilního ukotvení vyložené konzoly chodníku. Vlastní konstrukce vložené desky je od historických konstrukcí mostu separována, jedná se tedy o vratnou úpravu. Je však nutné, aby v souvislosti s jejím budováním nezanikaly dochované historické konstrukce rampy mostu.

Opatřování zdiva asfaltovými nátěry je nevhodné z důvodu jejich prosáknutí do zdiva a následné velmi obtížné odstranitelnosti. Dále je v případě historického mostu diskutabilní mechanická odolnost nátěru kamenného zdiva a trvanlivost takového opatření. Jako tradiční izolace proti vlhkosti jsou užívány jíly (bentonity), zastoupené jak v historickém mostním stavitelství, tak při budování mlýnů a vodních děl.

Stávající zábradlí je již nedílnou součástí stavebního vývoje mostu a reprezentuje návrhovou i řemeslnou úroveň významné etapy mostního stavitelství, jeho stávající stav je však havarijní. Dodatečně zasláná varianta počítá s provedením jeho kopie, výplň prázdných polí vychází ze starších vzorů a současných požadavků na bezpečnost veřejných dopravních staveb. Pojetí výplně respektuje charakter horní části mostu. Povrchy nově budovaných částí mostu se vůči historické konstrukci nesmí chovat rušivě, proto je požadováno strukturování nebo ruční opracování jejich povrchu, či optické potlačení.

V rámci MPZ Sedlec-Prčice celek mostu vytváří dominantní lineární prvek. Dlouhá nízká silueta stavby se uplatňuje především při pohledu z hůře přístupných luk v nivě Sedleckého potoka. Mimořádně důležitým pro okolní prostředí je však parter mostu, tj. koridor tvořený zábradlím, chodníky a vozovkou, který zastává roli významné veřejné komunikace a korza pod širým nebem. Tato úloha je podtržena sochařskou výzdobou mostu. Důstojné dlážděné povrchy jsou nedílnou součástí této role, odkazuje k ní i stávající úprava chodníků, jejíž vzor je úzce navázán na kompozici

zábradlí. Zbytky historické zádlažby vozovky se dochovaly i pod stávající asfaltovou vrstvou. S ohledem na omezenou výšku nad roznášecí deskou jsou požadovány pouze kostky velikosti 10, nikoli rovněž tradiční velký obdélný formát kladený na vazbu.

V zájmu uchování charakteru kulturní památky a její úlohy v okolním prostředí jsou stanoveny výše uvedené podmínky.

Ing. Jan Žižka  
vedoucí odboru péče o památkový fond



**Příloha č. 1:** druhá varianta zábradlí, zaslaná e-mailem

**Příloha č. 2:** PD