

## **Z á z n a m**

z jednání na akci „II/101 Kocanda - most ev.č. 101-009 přes potok v obci Kocanda“ konaného dne 4. června 2015 na místě stavby a v zasedací místnosti Obecního úřadu Jesenice. Předmětem bylo projednání dokumentace pro stavební řízení ve věci přestavby uvedeného mostu.

Přítomni : dle připojené prezenční listiny

Most je umístěn v části obce Kocanda na ulici Pražské na okraji intravilánu. Před samotným mostem a i za ním je komunikace vedena v násypu, před mostem jsou na obou stranách komunikace osazena svodidla, na samotném mostě je nyní pouze zábradlí. Po samotném mostě nejsou oficiálně vedeny žádné inženýrské sítě, dle prohlídky na místě je ovšem vedena pod levou římsou mostu chránička malého průměru s neznámou sítí, která je na obou koncích mostu svedena do terénu. Dále mostním otvorem je vedena napříč mostem další chránička s neznámou sítí, která je po povodni v dezolátním stavu a je zřejmě nefunkční.

Komunikace v oblasti mostu probíhá směrově v přímé, její podélný sklon na mostě klesá 1,59%. Šířkové uspořádání odpovídá kategorii S 9,5. Silnice bude opravena v potřebném rozsahu pro navázání na stávající stav, stávající svodidla budou přetažena přes most a za ním ukončena v požadované normové délce dlouhým náběhem..

Pro ověření stavebně-technického stavu byl zpracován diagnostický průzkum nosné konstrukce a spodní stavby mostu, na jehož základě je navržen rozsah rekonstrukce mostu. Na základě výsledků diagnostického průzkumu navrhuje projektant úplnou demolici mostu vč. spodní stavby (opěr i křídel). Vzhledem k rozsahu rekonstrukce, která převyšuje předpokládané zadání, bude nutno, pro další zpracování projektové dokumentace, doplnit inženýrsko-geologický průzkum pro nové založení mostu. Návrh nové konstrukce mostu bude proveden zejména s ohledem na návrh dostatečné kapacity mostního otvoru pro průchod velké vody.

Předběžně byly navrženy dvě varianty řešení nosné konstrukce – ŽB rámová konstrukce založená na mikropilotách doplněná rovnoběžnými křídly (respektuje současné uspořádání mostního otvoru), nebo přesýpaná flexibilní ocelová konstrukce. O výsledném řešení bude rozhodnuto po projednání se správcem toku – Povodí Vltavy s.p. na základě aktuálních hydrologických údajů ČHMÚ.

Šířkové uspořádání komunikace na mostě bude respektovat stávající stav – volná šířka komunikace 9,50 m. Podél komunikace bude na mostě nově navržen veřejný chodník šířky 1,50 m, vedený vlevo ve směru staničení (na návodní straně). Navazující úseky chodníku jsou samostatnou investicí obce a nejsou řešeny v rámci této stavby. Mezi komunikací a veřejným chodníkem není navrženo svodidlo (bezpečnostní odstup 0,50 m).

Projektant mostu navrhne postup výstavby nového mostu tak, aby bylo možno realizovat stavbu po polovinách s minimální úplnou uzavírkou silnice II/101.

Po projednání navrhovaného konstrukčního řešení nové nosné konstrukce mostu se správcem toku seznámí projektant všechny účastníky výstavby se zvolenou variantou.

Stavba bude prováděna za omezení silničního provozu, kdy bude most průjezdný po polovinách a provoz umožněn vozidlům do 12t, pouze v krátké době zmonolitňování konstrukce obou polovin mostu bude veškerá doprava veden po objízdné trase.

Doprava po polovinách mostu bude vedena obousměrně střídavě za řízení světelným signalizačním zařízením.

Objízdná trasa pro automobily přes 12 t bude vedena ze silnice II/101 na křižovatce u Modletic (Exit 12) na dálnici D1 a z ní na Exitu 76 na Pražský okruh – R4 po kterém bude pokračovat na Exit 82 a zde po silnici II/603 zpět do Jesenice, kde se opět napojí na silnici II/101.

Dne 15.6.2015

Zaznamenali  
Ing. Vít Najvárek  
Ing. Josef Jirotko



ze vstupního jednání o rozpracované proj.dokumentaci ve stupni DSP

konaném dne 4.6. 2015 na místě stavby a na OÚ Jesenice

[illegible]