



NÁRODNÍ
PAMÁTKOVÝ
ÚSTAV

ÚZEMNÍ ODBORNÉ
PRACOVISŤE
V TELČI

aprobují
Národní pam:

Váš dopis č. / ze dne: VÝST/40026/2017-volfo /5974/2017 / 20. 10. 2017
Naše čj.: NPU-372/83089/2017
Vyřizuje: Jan Klimeš / 778 700 094
Spisový znak: 820.2
Telč: 13. 11. 2017

MĚSTSKÝ ÚŘAD VELKÉ MEZIŘÍČÍ
Ing. Lucie Volfová
Odbor výstavby
a regionálního rozvoje
Radnická 29/1
594 13 VELKÉ MEZIŘÍČÍ

Vyjádření dle § 14 odst. 6 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění.

Most přes Balinku. Velké Meziříčí, okres Žďár nad Sázavou, Kraj Vysočina, v katastrálním území Velké Meziříčí. Část navrhovaných prací nacházejících se v městské památkové zóně Velké Meziříčí, rejstříkové číslo 2106. Demolice mostního pilíře (celého mostu) nacházejícího se v MPZ, výstavba nového mostu a úprava přilehlých komunikací.

Vážení,

k Vaší žádosti ve výše uvedené věci, kterou jsme obdrželi dne 20. 10. 2017, sdělujeme: část předmětných pozemků se nachází v městské památkové zóně Velké Meziříčí, rejstříkové číslo 2106 (dále jen „MPZ“). MPZ byla vyhlášena *Vyhláškou o prohlášení území historických jader měst za památkové zóny* plenárním zasedáním JKNV v Brně dne 20. listopadu 1990.

Národnímu památkovému ústavu, územnímu odbornému pracovišti v Telči (dále jen „odborné organizaci“), byla k písemnému vyjádření předložena žádost s uvedením následujícího rozsahu prací:

„Stávající obloukový žB most z roku 1924 je za hranicí životnosti, neboť jeho únosnost se dostala pod hranici bezpečnosti provozu a rovněž šířka mostní konstrukce je nevyhovující, tzn. že svým konstrukčním řešením neodpovídá dopravním požadavkům a platným normám.

Hlavním důvodem stavby nového mostu je špatný technický stav mostu stávajícího. Most dlouhodobě trpí technickými závadami, nosná výztuž je na několika místech obnažena a dochází ke korozi. K žádosti přikládáme závěr z poslední mostní prohlídky.

Svou nedostatečnou šířkou tvoří most bodovou zátěž na ulici Třebíčská. Vzhledem k topografické poloze města, návaznosti na dálnici D1 a faktu, že v případě neprůjezdnosti 602/II je objízdná trasa směr Jihlava – Brno vedena přes tento most, dochází k častým dopravním zácpám a komplikacím. Rozšíření mostu významně přispěje k dopravní situaci a bezpečnosti ve městě.

Nová konstrukce mostovky bude položena výše a tím splní požadavky na 100 letou vodu.

Horní (viditelná) stavba stávajícího mostu nezasahuje do památkové zóny. Žádost je podávána z důvodu, že při pracích bude do prostředí památkové zóny zasahováno spodní stavbou mostu a souvisejícími pracemi a stavbami.

Stávající most bude odstraněn a na jeho místě bude postaven nový most dle přiložené projektové dokumentace. Projektová dokumentace řeší i související úpravy okolí a stavební objekty.“

Spolu s Vaší žádostí nám byla přílohou zaslána i hlavní prohlídka mostu *HPM 597007-94x-M1, most přes Balinku – ul. Třebíčská* z roku 2015 (vypracováno [redacted] a projektová dokumentace *Most přes Balinku* (dokumentace pro stavební povolení - DSP+PDPS), generální projektant [redacted]

[redacted], květen 2017:

Komunikace: [redacted]

Most: [redacted]

Inženýrské sítě elektro [redacted]

Projektová dokumentace (dále jen „PD“) obsahuje tyto části:

- A Průvodní zpráva
- B Souhrnné výkresy
- D Podklady a průzkumy
- G Doklady
- SO 001 Příprava území
- SO 105 Rekonstrukce ul. Třebíčská
- SO 106 Parkoviště
- SO 202 Most přes Balinku
- SO 401 Přeložka NN
- SO 410 Veřejné osvětlení
- SO 460 Sdělovací kabely
- SO 801 Vegetační úpravy.

Zpracování PD vycházelo z těchto podkladů a průzkumů (Průvodní zpráva PD, str. 3):

Geodetické zaměření území – [redacted]

Průzkum inženýrských sítí – [redacted]

Inženýrsko – geologický průzkum – [redacted]

Korozní průzkum – [redacted]

Průběh vyřizování žádosti si vyžádal externí konzultace nad technickým stavem mostu a projednání se zástupci města, k němuž došlo 8. 11. 2017 na Městském úřadě. Při jednání dne 8. 11. nám byla rovněž předložena aktuální hlavní prohlídka mostu *HPM 597007-94x-M1, most přes Balinku – ul. Třebíčská* [redacted], která byla provedena 7. 11. 2017. Dne 9. 11. nám byl dodatečně doručen Korozní průzkum [redacted] 2016). Z těchto důvodů byla e-mailovou korespondencí na naši žádost správním orgánem památkové péče MÚ ve Velkém Meziříčí prodloužena lhůta na vypracování odborného vyjádření do 14. 11. 2017 („Pošlete mi prosím Vaše

vyjádření nejdéle v úterý 14. dopoledne, buď oficiálně datovkou nebo aspoň mailem, ať mohu na ZS začít pracovat.“).

Po prostudování Vaší žádosti, ověření situace na místě samém a za současného stavu poznání kulturně historických hodnot konstatujeme, že pokud se pilíř (spodní stavba) i nadzemní část mostní konstrukce (horní stavba) nacházejí v MPZ, pak:

1. **Buď bude stávající most rekonstruován, nebude v celém rozsahu odstraněn.** Za účelem rekonstrukce bude proveden diagnostický posudek stavu a navržena rekonstrukce novou projektovou dokumentací. Na základě výsledků diagnostického průzkumu a projektové dokumentace bude zahájeno nové správní řízení s návrhem rekonstrukce stávajícího mostu.
2. **Nebo stávající most bude odstraněn za předpokladu následného provedení repliky stávajícího mostu.** Replikou mostu (nikoli kopií) se rozumí opětovné vytvoření všech architektonických prvků, tj. dosažení výšek oblouků, táhel, chodníků, zábradlí a sloupů (pylonů) na koncích mostu při zachování materiálové (železobetonové a ocelové), proporční a barevné podstaty s tím, že replika by připustila rozšíření vozovky a vyšší zatížitelnost v souladu s dopravními požadavky. Na základě nového projektu bude zahájeno nové správní řízení s návrhem repliky mostu.

Zdůvodnění

Projektová dokumentace řeší dopravní situaci v prostoru silničního mostu, ev. č. 597007-94x-M1a, a přilehlých komunikací. Předložený návrh předpokládá zejména odstranění stávajícího mostu a jeho nahrazení mostem novým, který by splnil požadovaná kritéria z hlediska dopravních limitů. V souladu s § 14, odst. 3, zákona o památkové péči, se „v závazném stanovisku podle odstavců 1 a 2 se vyjádří, zda práce tam uvedené jsou z hlediska zájmů státní památkové péče přípustné a stanoví se základní podmínky, za kterých lze tyto práce připravovat a provést. Základní podmínky musí vycházet ze současného stavu poznání kulturně historických hodnot, které je nezbytné zachovat při umožnění realizace zamýšleného záměru“.

Pohledově se uplatňující obloukový most situovaný při vjezdu do Městské památkové zóny Velké Meziříčí představuje architektonicky a urbanisticky velice cenný doklad řešení silničního mostu, jehož hodnota spočívá zejména v jeho architektuře, než v použití nějakého specifického technologického řešení. Elegantní most je nejen působivou dominantou, ale také hodnotným příkladem dopravní stavby z počátku 20. století dokládající expanzi železobetonu v rámci silničního stavitelství. Dokládá také nezanedbatelné architektonické kvality tehdejší stavební a konstrukční technologie nosných oblouků se zavěšenou mostovkou. Most přes řeku Balinku ve Velkém Meziříčí lze považovat také za důležitý pramen pro dokumentaci vývoje tohoto druhu staveb v Kraji Vysočina. Mostní tělesa byla a jsou často opomíjena a jejich kulturněhistorická a zejména architektonická hodnota zůstává stále nedoceněna. Kvůli nevyhovujícím technickým parametrům navíc dochází k jejich postupné likvidaci. O tom svědčí také skutečnost, že v současné době se na

území Kraje Vysočina nacházejí již pouze tři nám známé železobetonové obloukové mosty, a to most v Hořepníku z roku 1911 (r. č. ÚSKP 44659/3-5912) a v Jimramově, který byl v roce 2013 nahrazen replikou. Tato skutečnost významně dokládá historické zhodnocení mostu jako jednoho ze tří, nám známých, posledních mostů téže konstrukce na území Kraje Vysočina. Obloukový most přes řeku Balinku rozšířený o chodníky pro pěší s dekorativním zábradlím má kromě utilitární funkce přidanou výraznou architektonickou hodnotu a je tak dokladem tvůrčích schopností člověka nejen z hlediska technického pokroku, ale i estetického citění. Most se rovněž objevuje v odborné literatuře, např. v *Encyklopedii mostů v Čechách, na Moravě a ve Slezsku* autora Josefa Dušana či v knize *Velkomeziříčské mosty* od Marie Ripperové.¹

Odborná organizace vydává vyjádření na základě zahájeného správního řízení, Vaší žádosti č. j. VÝST/40026/2017-volfo /5974/2017 ze dne 20. 10. 2017. Správní řízení bylo zahájeno na základě toho, že část mostu se nachází v MPZ. Odborná organizace se domnívá, že pokud správní orgán chápe podzemní část mostu jako součást MPZ, z jehož titulu zahájilo správní řízení, pak by měl správní orgán i nadzemní část mostu nad tímto pilířem chápat jako součást stavby nacházející se v plošně chráněném území, jak dokládají původní plány na výstavbu z roku 1919. Ze zákresu řezu mostní konstrukce je zřejmé, že hranice podzemní části mostu (pilíře) půdorysně lícuje s jeho horní částí, a že tedy i tato část horní stavby mostu – mostovky a části nad mostovkou – je nemovitou součástí MPZ. Proto také výroková část našeho vyjádření výslovně uvádí kondicionál („...pokud se pilíř (spodní stavbo) i nadzemní část mostní konstrukce (horní stavbo) nacházejí v MPZ...“), neboť z rozsahu prací Vaší žádosti jsme tázáni pouze na podzemní část mostu („Horní (viditelná) stavbo stávajícího mostu nezasahuje do památkové zóny. Žádost je podáváno z důvodu, že při pracích bude do prostředí památkové zóny zasahováno spodní stavbou mostu a souvisejícími pracemi o stavbami.“). Zde však vidíme rozpor, neboť hranice MPZ Velké Meziříčí nemá v textové části Vyhlášky žádnou písemnou specifikaci podrobně upřesňující hranice MPZ a je tak pouze vymezeno mapovou přílohou (Památková zóna Velké Meziříčí, ing. arch. Klenovský, 1985). Odborné organizaci není známa právní změna (úprava) této platné Vyhlášky, která by specifikovala jinou úpravu hranic MPZ, než jak ji uvádí zmíněná mapa. V tomto bodě je možné sledovat rozpor se skutečným stavem pozice horní (viditelné) části mostu v rámci MPZ, neboť správní orgán v žádosti o vypracování odborného vyjádření explicitně uvádí, že horní část mostu, tedy nad levobřežním pilířem, se nenachází na území MPZ, ačkoliv podle mapy MPZ Vyhlášky se na území rovněž nachází.

¹ RIPPEROVÁ, Marie. *Velkomeziříčské mosty*. Velké Meziříčí: Město Velké Meziříčí, 2014. ISBN 978-80-905830-0-9. JOSEF, Dušan. *Encyklopedie mostů v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. 2. dopl. a opr. vyd. Praha: Libri, 2002. ISBN 80-7277-094-2.



V případě posouzení mostu se odborná organizace přiklání k názoru, že stavebně (staticky) je při železobetonových mostních konstrukcích spodní (pilířová) část mostu neoddělitelná od zbývající části. Jiný případ by byl například tehdy, pokud by předmětem řízení byla např. zeď, plot či jiná obdobná stavební konstrukce, která by z části zasahovala do plošně chráněného území, a kterou by bylo možné stavebně oddělit a poté s každou z oddělených částí nakládat na sobě nezávislým způsobem.

Obloukový most se spodní mostovkou a vnějšími chodníky překlenující v ulici Třebíčská řeku Balinku je dlouhý 21 m. Osa mostu je orientována zhruba S - J. Spodní stavbu tvoří beton a kámen, nosná konstrukce je železobetonová. Most se nachází přibližně 360 cm nad terénem. Mostovka s asfaltovým povrchem je vynášena dvěma křivkami mohutných segmentových oblouků dosahujících výšky 420 cm nad vozovkou. Oblouky jsou na obou stranách zakončeny krátkými parapetními zídkami vytaženými do betonových pylonových segmentově završených pilířů. Oblouky jsou s roštem mostovky propojeny deseti betonovými táhly (sloupy). Táhla jsou vespod doplněna novodobými hranolovými patkami a vzájemně propojena táhlem železným. Na sloupy jsou druhotně připevněna svodidla, přičemž svodidlová pásnice je kotvena přímo do táhla oblouku. Šířka komunikace je 550 cm. Most je na obou stranách rozšířen chodníky pro pěší o šíři 115 cm, které jsou vyneseny dvanácti konzolami. Chodník je na vnější straně opatřen kovovým dekorativním zábradlím s betonovým madlem. Zábradlí je vsazeno do dvanácti hranolových betonových sloupků a na obou stranách je zakončeno mírně převýšeným segmentově zaklenutým obdélným pilířem. Při vstupu na mostovku jsou tak po pravé i levé straně (na obou březích řeky) umístěny kvádrové betonové pilíře ukončující mostní těleso. Částečně dochovaná povrchová úprava mostních oblouků byla řešena kombinací zdrsňených (pemrlovaných) ploch a hladkých okrajových ráků. Stále patrná povrchová úprava betonových částí zábradlí je tvořena pouze zdrsňením.

Železobetonový obloukový most z roku 1924 od brněnské firmy Ferrobeton nahradil starší obloukový most z železných válcovaných profilů, který byl rozebrán a převezen do nedaleké Baliny, kde se nachází dodnes. 26. června 1924 proběhla zatěžkávací zkouška a v prosinci téhož roku byl most zkolaudován. V roce 1934 byl opravován firmou Ryšavý a Altar. Generální oprava proběhla v létě a na podzim 1992.

Z hlediska zabezpečení „kulturně historických“ (resp. architektonicko-historických) hodnot není dle názoru odborné organizace návrh nového mostu po architektonicko-historické stránce adekvátní náhradou stávajícího mostu. Za předpokladu, že hodnota MPZ s dochovaným architektonickým vrstevnatým vývojem nemá být oslabena, ale má být zachována, není možné architektonicky významnou stavbu, ani její část nacházející se na území MPZ, nahradit novou konstrukcí, která postrádá jakoukoli přidanou architektonickou hodnotu, resp. vykazuje znaky pouhé utilitární stavební konstrukce. Rozdíl mezi stavebním návrhem nového mostu a stávající stavbou historického mostu, který disponuje přidanou architektonickou hodnotou, spočívá především v řešení detailů a povrchů, kterými jsou konkrétně zvýšené oblouky, původní (a zčásti ještě dochované) pemrlované povrchy s hladkými hranami na obloucích, kubizující pilíře konstrukce zábradlí s ocelovou dekorativní výplní apod. Žádný z podobných prvků, tj. ani v moderním designu, návrh nového mostu neřeší, a proto se odborná organizace přiklání buď k názoru na zachování stávajícího historického mostu, pokud to jeho technický stav umožňuje, nebo připouští jeho demolici a vytvoření repliky stávajícího mostu s nástinem výše uvedených parametrů, které by ve svých detailech byly reminiscencí stávajícího mostu.

K návrhům uvedených regulativů:

Ad 1. V případě, že bude volen způsob zachování stávajícího mostu, je žádoucí, aby byla provedena diagnostika stávající konstrukce, protože nám jediným dostupným zhodnocujícím posudkem aktuálního technického konstrukce jsou dvě mostní prohlídky, první z ledna 2015 a druhá z listopadu 2017. Není tedy známo, že by diagnostika železobetonové konstrukce byla provedena.

Stav mostu ev. č. 597007-94x-M1 byl doposud posuzován na základě pravidelných hlavních prohlídek v souladu s článkem 5.3.1 ČSN 73 6221. (ČKAIT) uvádí ve zprávě z hlavní prohlídky z 26. 1. 2015, že most je řazen do kategorie V (koef. $a=a$), v konkrétním návrhu opatření stanovuje snížení zatížitelnosti na B13 (15t); E5 (35t) a dále konstatuje, že „pro svoji záchranu potřebuje komplexní návrh a provedení rekonstrukce“ (str. 5), a nastiňuje možnosti řešení: „nutná komplexní rekonstrukce je nutné začít s přípravou dokumentace.. památkáři, nový most...“ (str. 6). Hlavní prohlídky jsou prováděny na základě vizuálního ohledání, takže např. uvedení, že „most se chvěje již při průjezdu osobních aut“ lze empiricky zpochybnit (str. 3). Popis jednotlivých destrukcí uvedených ve zprávě (lokálně obnažená výztuž, problematika táhel, praskliny v římsách atd.) se jeví jako odpovídající. Nutno ale podotknout, že do dnešní doby nedošlo k řádnému snížení povolené zatíženosti a dopravní značka u mostu stále informuje o maximálním zatížení 24 tun s dovětkem 40 tun na jediné vozidlo, jak se v hlavní zprávě prohlídky uvádí. V současnosti přes most vede i hlavní objízdna včetně autobusové dopravy.

Podle poslední hlavní prohlídky provedené 7. 11. 2017 (ČKAIT) je most řazen do kategorie špatný (spodní stavba koef. $a=0,5$, stav V – špatný; nosná konstrukce koef. $a=0,6$, stav VI – velmi špatný), tedy víceméně reprodukuje posouzení stavu z roku 2015 s tím, že od roku 2015 se stav mírně zhoršil. Zpráva uvádí, že „most je nutno zásadně rekonstruovat bez jakékoliv prodlevy“ (str. 4), třebaže se v ní dále píše, že „rekonstrukce objektu by byla minimálně stejně náročná jako nový most. Jen oprava

povrchu nepomůže, koroze ocelové výztuže. Z historického hlediska se jedná o zajímavou konstrukci, jejíž původnost již ale byla narušena ocelovými táhly přes mostovku do betonových táhel oblouku” (str. 5).

Je třeba upozornit, že hlavní prohlídky mostních konstrukcí jsou prováděny nedestruktivně, resp. na základě vizuálního ohledání. Obecně však problematika posouzení stavu starších železobetonových konstrukcí vyžaduje hlubší průzkum, tedy provedení diagnostického posudku (vč. laboratorního), který by hodnověrně určil mj. obsah chloridů, hloubku karbonatce betonu (např. zda je pH nižší než 9,5), případně stanovil stejnorodost betonu, dynamický modul pružnosti, mrazuvzdornost apod., což jsou parametry v současnosti neznámé.

Ad 2. Hodnocení stavu železobetonových mostních konstrukcí vyžaduje, na rozdíl od řady jiných historických staveb provedených z odlišných (vesměs tradičních) materiálů, posouzení ve zvláštním režimu (tj. v rámci své materiálové kategorie), neboť železobetonová konstrukce má jiný průběh stárnutí než většina tradičních materiálů, s nimiž památková péči při obnově historicky hodnotných staveb počítá. I přes zřejmou památkovou hodnotu nemusí být, při zohlednění stavu degradace materiálu (podobně jako u jiných železobetonových památkově hodnotných konstrukcí), výhradní trvání na zachování kritéria autentického materiálu z roku 1924 rozhodující, neboť hlavní památkovou hodnotou je v daném případě architektonické řešení stavby. Tuto hodnotu lze uchovat i v případě provedení důkladné repliky (rekonstrukce) mostu, ať už v podobě replikovaných částí nebo celku (např. replika obloukového železobetonového mostu v Jimramově, vyhořelé chaty NKP Libušín na Pustevnách, inspirativně také zahraniční zkušenost s monumentální rekonstrukcí kamenného kostela Frauenkirche v Drážďanech aj.), aniž by tím byla oslabena stávající architektonicko-historická hodnota MPZ. V daném případě by vytvoření repliky znamenalo, že by u té příležitosti mohlo také dojít k rozšíření vozovky a tím také nutně ke změně rozhledových vzdáleností při blízkých napojeních na parkoviště u sjezdů z ulice Třebíčská, což byl také jeden z argumentů zástupce odboru dopravy při jednání na MÚ dne 8. 11. 2017. U této příležitosti je nutné uvést, že rozšíření vozovky na normovanou šířku jízdních pruhů a tím většího rozestupu oblouků, se v dopravních situacích městských intravilánů mimořádné, neboť většina nároží při napojení vedlejších komunikací na komunikace hlavní bývá zastavěna stavbami neumožňující dálkové rozhledy.

Vhledem k současnému stavu poznání technického stavu stávajícího mostu odborná organizace je smířena s možností provedení repliky obdobným způsobem (za předpokladu uplatnění výše uvedených architektonických detailů), jako se v nedávné době prováděla replika mostu v Jimramově. Takto by byl nový most proveden jak v souladu s dopravní zátěží, tak v souladu se zachováním kulturně-historických hodnot plošně chráněného území a jeho napojení na pravobřežní předměstí.

Žádné jiné úpravy, které nebyly předmětem tohoto řízení, nebudou prováděny bez předchozího souhlasného stanoviska výkonného orgánu státní památkové péče. Toto vyjádření nenahrazuje Závazné stanovisko/Rozhodnutí Městského úřadu Velké Meziříčí.

S pozdravem

Mgr. et Mgr. Jana Musilová, Ph.D.

vedoucí odboru péče o památkový fond