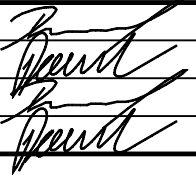


DOPLNĚK 22.4.2025

ZMĚNA VÝKRESU:

| Č. ZMĚNY | PŘEDMĚT ZMĚNY | ZMĚNU PROVEDL | PODPIS | DATUM ZMĚNY |
|----------|---------------|---------------|--------|-------------|
| 1        |               |               |        |             |
| 2        |               |               |        |             |
| 3        |               |               |        |             |

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM : JTSK  
VÝŠKOVÝ SYSTÉM : B.p.v.

|   |   |  |   |                  |
|---|---|--|---|------------------|
| VEDOUcí PROJEKTANT – HIP  | ING. TOMÁŠ DVOŘÁK                           |  | <div>KONSTRUKCE A STATIKA<br/>STAVEB</div> <div>Ing. Tomáš Dvořák<br/>e-mail: dvorak.statika@gmail.com<br/>tel.: +420 728 950 409</div> |                  |
| ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT   | ING. KAREL ŠPAČEK                           |  |   |                  |
| VYPRACOVAL  | ING. TOMÁŠ DVOŘÁK                           |  |   |                  |
| KONTROLOVAL   | ING. KAREL ŠPAČEK                           |  |   |                  |
| KRAJ, MĚÚ, ObÚ  | KRAJ JIHOMORAVSKÝ                           |  |   |                  |
| OBJEDNATEL, INVESTOR  | Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje |  |   |                  |
| NÁZEV AKCE: III/40823 OLBRAMKOSTEL, MOST 40823-2<br><br>NÁZEV OBJEKTU: MOST ev.č. 40823-2 |   |  | DATUM   | 4/2025           |
|   |   |  | FORMÁT  | A4               |
|   |   |  | MĚŘÍTKO   |                  |
|   |   |  | STUPEŇ  | TP               |
|   |   |  | ZAK. ČÍSLO  | 2501             |
| NÁZEV VÝKRESU: TECHNICKÁ ZPRÁVA   |   |  | Č. SOUPRAVY   | Č. VÝKRESU<br>01 |

## TECHNICKÁ ZPRÁVA

|          |   |           |
|----------|---|-----------|
| <b>1</b> | <b>IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE .....</b>  | <b>2</b>  |
| <b>2</b> | <b>ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTU .....</b>   | <b>3</b>  |
| <b>3</b> | <b>ZDŮVODNĚNÍ MOSTU A JEHO UMÍSTĚNÍ .....</b>   | <b>4</b>  |
| 3.1      | NÁVAZNOST PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE MOSTNÍHO OBJEKTU NA PŘEDCHOZÍ DOKUMENTACI, ÚČEL MOSTU A POŽADAVKY NA JEHO ŘEŠENÍ ..... | 4         |
| 3.2      | CHARAKTER PŘEKÁŽKY A PŘEVÁDĚNÉ KOMUNIKACE .....   | 4         |
| 3.3      | ÚZEMNÍ PODMÍNKY .....   | 4         |
| 3.4      | GEOTECHNICKÉ PODMÍNKY .....   | 4         |
| 3.5      | SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ .....   | 5         |
| <b>4</b> | <b>TECHNICKÉ ŘEŠENÍ MOSTU .....</b>   | <b>5</b>  |
| 4.1      | POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU MOSTU .....   | 5         |
| 4.2      | ROZSAH STAVBY, POPIS ODSTRANĚNÍ ZÁVAD .....   | 6         |
| 4.3      | STATICKE A HYDROTECHNICKÉ POSOUZENÍ .....   | 9         |
| 4.4      | CIZÍ ZAŘÍZENÍ NA MOSTĚ .....  | 9         |
| 4.5      | ŘEŠENÍ PROTIKOROZNÍ OCHRANY, OCHRANY KONSTRUKCÍ PROTI AGRESIVNÍMU PROSTŘEDÍ A BLUDNÝM PROUDŮM .....                     | 9         |
| 4.6      | POŽADOVANÉ PODMÍNKY A MĚŘENÍ SEDÁNÍ A PRŮHYBŮ .....   | 9         |
| 4.7      | POŽADOVANÉ ZATĚŽOVACÍ ZKOUŠKY .....   | 9         |
| <b>5</b> | <b>VÝSTAVBA MOSTU .....</b>   | <b>9</b>  |
| 5.1      | POSTUP A TECHNOLOGIE STAVBY MOSTU .....   | 9         |
| 5.2      | SPECIFICKÉ POŽADAVKY PRO PŘEDPOKLÁDANOU TECHNOLOGII STAVBY .....  | 10        |
| 5.3      | SOUVISEJÍCÍ OBJEKTY STAVBY .....  | 10        |
| 5.4      | VZTAH K ÚZEMÍ .....   | 10        |
| <b>6</b> | <b>PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ .....</b>                                 | <b>11</b> |
| 6.1      | VYTYČOVACÍ ÚDAJE .....  | 11        |
| 6.2      | PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ A GEOMETRIE MOSTU .....   | 11        |
| 6.3      | STATICKÝ VÝPOČET ZÁKLADŮ, SPODNÍ STAVBY, NOSNÉ KONSTRUKCE .....   | 11        |
| 6.4      | HYDROTECHNICKÉ VÝPOČTY .....  | 11        |
| <b>7</b> | <b>ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU NEBO ORIENTACE .....</b>                       | <b>11</b> |

## 1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

|                                       |   |
|---------------------------------------|---|
| 1.1 Stavba:                           | <b>III/40823 Olbramkostel, most 40823-2</b>   |
| 1.2 Objektové číslo:                  | -   |
| 1.3 Evidenční číslo mostu:            | Most ev.č. 40823-2  |
| 1.4 Katastrální území:                | Vracovice u Horního Břečkova [642622]<br>Milíčovice [694908]  |
| 1.5 Katastrální obec:                 | Vracovice<br>Milíčovice   |
| 1.6 Kraj:                             | Jihomoravský  |
| 1.7 Pozemní komunikace:               | III/40823<br>návrhová rychlost 90 km/h  |
| 1.8 Přemostovaná překážka:            | Železniční trať ČD Okříšky - Šatov  |
| 1.9 Správce přemostované překážky     | SŽC   |
| 1.10 Správce vodního toku:            | -   |
| 1.11 Bod křížení:                     | Y= -1186121.0375<br>X= -651350.6473   |
| 1.12 Staničení přemostované překážky: | KM 115  |
| 1.13 Staničení na silnici:            | Km 2,485  |
| 1.14 Úhel křížení:                    | ~ 90°   |
| 1.15 Volná výška:                     | 5,3m  |
| 1.16 Objednatel:                      | Správa a údržba silnic Jihomoravského<br>kraje, příspěvková organizace<br>Žerotínovo nám. 449/3, 602 00 Brno<br>Ing. Tomáš Dvořák<br>Konstrukce a statika staveb<br>Fišerova 1603, Moravské Budějovice 67602<br>IČ 05437229 |
| 1.17 Generální projektant:            | Ing. Tomáš Dvořák<br>Ing. Karel Špaček  |
| Projektant mostu:                     |   |
| 1.18 Důležitá upozornění:             | nejsou  |

## 2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTU

### 2.1 Charakteristika stávajícího mostu

|   |   |                                      |
|---|---|--------------------------------------|
| podle druhu převáděné komunikace        | - | pozemní komunikace                   |
| podle překračované překážky             | - | železniční trať Okříšky - Šatov      |
| podle počtu mostních otvorů             | - | o jednom poli                        |
| podle počtu mostovkových podlaží        | - | jednopodlažní most                   |
| podle výškové polohy mostovky           | - | s horní mostovkou                    |
| podle měnitelnosti základní polohy      | - | nepohyblivý most                     |
| podle plánované doby trvání             | - | trvalý                               |
| podle průběhu trasy na mostě            | - | směrově v přímé                      |
|   | - | výškově ve stoupání                  |
| podle situativního uspořádání           | - | kolmý 90°                            |
| podle výchozí charakteristiky           | - | ocelový trámový s ocelovou mostovkou |
| podle konstrukčního uspořádání př. řezu | - | otevřeně uspořádaný most             |
| podle omezení volné výšky               | - | s neomezenou volnou výškou           |
| Délka přemostění                        |   | ~ 18,2 m                             |
| Délka nosné konstrukce                  |   | ~ 19,3m                              |
| Rozpětí jednotlivých polí               |   | ~ 18,84 m                            |
| Šikmost                                 |   | 90° (100g)                           |
| Volná šířka mostu                       |   | 4,5 m                                |
| Šířka průchozího prostoru               |   | není                                 |
| Šířka mostu                             |   | 6,8 m                                |
| Výška mostu nad terénem                 |   | 5,3 m                                |
| Stavební výška                          |   | 0,93 m                               |
| Plocha nosné konstrukce mostu           |   | 102 m <sup>2</sup>                   |
| Zatížení                                |   | dle stávající HMP 10/2022            |
|   |   | Vn = 15,0 t                          |
|   |   | Vr = 24t                             |
|   |   | Ve = 42t                             |
| Přepokládaná zatížitelnost po opravě:   |   |                                      |
|   |   | Vn = 25,0 t                          |
|   |   | Vr = 33t                             |
|   |   | Ve -2. skupina - nestanovuje se      |
|   |   | Max. nápravový tlak 9 t              |
| Důležitá upozornění                     |   | Nejsou                               |

### 3 ZDŮVODNĚNÍ MOSTU A JEHO UMÍSTĚNÍ

#### 3.1 Návaznost projektové dokumentace mostního objektu na předchozí dokumentaci, účel mostu a požadavky na jeho řešení

Projektová dokumentace je vyhotovena ve stupni „TP“ (technická pomoc) pro provedení stavební údržby mostu. Projekt řeší odstranění vad a poruch uvedených v poslední provedené hlavní mostní prohlídce z 10/2022. V projektu jsou dále zahrnuty požadavky zástupců správce mostu – SÚS JMK, oblast západ. Projektová dokumentace nenahrazuje dokumentaci pro stavební povolení ani prováděcí dokumentaci. **Pro provedení stavby je nezbytné před započítáním stavební prací objednat podrobnou realizační dokumentaci (RDS).**

Z poslední hlavní mostní prohlídky je řešeno odstranění těchto závad:

- Oprava mostovky
- Očištění úložných prahů, sanace povrchů opěr
- Oprava říms na křídlech
- Nevyhovující zádržný systém
- Koroze ložisek

Koncepce řešení a umístění objektu mostu zůstává zachována.

Plnění obecných technických požadavků na výstavbu je zajištěno v projektové dokumentaci přiměřeným respektováním ČSN, TKP, TKP-D, TP, vzorových listů a dalších předpisů s ohledem na povahu **oprav** mostu.

#### 3.2 Charakter překážky a převáděné komunikace

Přemostňovanou překážku tvoří železniční trať Okříšky - Šatov. Převáděnou komunikací je komunikace III. třídy III/40823 mezi obcemi Vracovice a Olbramkostel, celková délka komunikace úpravy činí 74,7 bm. Staničení komunikace je vedeno ve směru od Olbramkostelu směrem na Vracovice.

Navrhované řešení:

Na mostě bude provedena nová přímopojížděná betonová mostovka v podélném sklonu 0,5% po směru staničení a v příčném sklonu 0,5% ve směru ke Znojmu. Na předmostích bude provedena nová 3-vrstvá vozovka v plné skladbě v délce 10m za opěry. Ve zbylé délce úpravy vozovky bude položena nová ohrubná vrstva na stávající povrch s frézovanými zápichy napojení na začátku a konci úpravy.

#### 3.3 Územní podmínky

Projekt opravy mostu předpokládá k realizaci stavby využití pozemků parc.č. **207** (k.ú. Vracovice u Horního Břečkova) a **1041/1** (k.ú. Milíčovice) v majetku České republiky (Správa železnic, státní organizace) se způsobem využití „dráha“, a pozemky parc.č. **217/4** a **95** (obě k.ú. Vracovice u Horního Břečkova) v majetku Jihomoravského kraje (Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, příspěvková organizace kraje – investor) se způsobem využití „silnice“.

Umístění stavby je dáno současnou polohou objektu mostu a překlenované překážky. Celá stavba bude prováděna tak, aby byl po dobu výstavby zachován přístup ke všem pozemkům v lokalitě. Přístup na staveniště bude po stávající komunikaci III/40823.

#### 3.4 Geotechnické podmínky

V rámci navrhovaných oprav není nutné zjišťovat – založení stavby se nemění.

### 3.5 Seznam vstupních podkladů

*Základní technické předpisy a normy:*

ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů

ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací

TP 83 Odvodnění pozemních komunikací

TP 170 Katalog vozovek pozemních komunikací

Geodetické zaměření podkladu pro projekt (Geodetická kancelář ZnoGeo, Resslova 1864/1, Znojmo, 2/2024)

Digitální katastrální mapa

## 4 TECHNICKÉ ŘEŠENÍ MOSTU

### 4.1 Popis stávajícího stavu mostu

Stávající most převádí komunikaci III/40823 mezi obcemi Olbramkostel a Vracovice přes železniční zářez jednokolejné železniční tratě Okříšky – Šatov. Dle ML byl most dokončen v roce 1951. Staničení komunikace je vedeno ve směru od Olbramkostelu směrem k Vracovicím. Založení mostu je neznámé, pravděpodobně plošné na základových pasech. Opěra 1 je provedena z kamenného zdivo neznámé tloušťky, opěra má masivní železobetonový úložný práh se závěrnou zídou. Křídla opěry jsou rovnoběžná, železobetonová. Křídlo na levé straně v oblouku. Opěra 2 je celá provedená jako betonová nebo železobetonová, křídla jsou rovnoběžná. Spodní stavby nevykazuje výrazné statické poruchy, povrch opěr je degradovaný, znečištěn graffiti, dochází k zatékání na úložné prahy. Římky na křídlech jsou velmi degradované, místy odtržené od křídel. Nosná konstrukce je provedena z 5ks ocelových nosníků typu Škoda-Faltus ve vzdálenostech cca 1,1m, průřezu „U“ výšky 650mm, nosníky jsou na délce 9m uprostřed rozpětí zdvojeny přes sebe šroubovými spoji stojin. Rozpětí nosné konstrukce cca 19,0m. Nosníky jsou prostě uloženy na opěry přes ocelová ložiska, ložisko na opěře 2 je pevné. Nosníky jsou propojeny tuze připojenými příčnicí U200 po proměnných vzdálenostech cca 2 - 2,5m. Přípoje příčnic k hlavním nosníkům jsou šroubové. Mostovka je tvořena výmětovými trubkami Ø100 mm na které je provedena živičná vozovka. Izolace mostu není provedena, trubky mostovky jsou silně zkorodovány. Mostní závěry jsou neznámé – podpovrchové. Zábradlí na mostě je nevyhovující, dvoumadlové z profilů U80 a sloupků U100. Území pod mostem je nezpevněné.

Údaje o stavebním stavu mostu a zatížitelnost převzatá z poslední HPM (10/2022):

**Stavební stav****Spodní stavba**

Stavební stav:

IV - Uspokojivý (koefic.  $a=0.8$ )**Nosná konstrukce**

Stavební stav:

VI - Velmi špatný (koefic.  $a=0.4$ )

Použitelnost: IV - Omezeně použitelné

**Poznámka ke stavu a použitelnosti**

Most je na hraně IV a V použitelnosti. Pokud má být zachována stávající konstrukce mostu, jeví se jeho oprava jako bezodkladná. Do doby provedení vyhodnocení (diagnostiky / návrhu opravy / opatření), doporučuji provádět udržovací práce, které zajistí bezpečný provoz na mostě.

Stanovený termín další hlavní prohlídky: 2024

**Zatížitelnost**

Způsob zjištění zatížitelnosti:

N (Způsob stanovení zatížitelnosti neznámý)

 $V_n = 15.0t$  $V_r = 24t$  $V_e = 42t$ 

Max.nápravový tlak = 10.0t

**Poznámka k zatížitelnosti**

Zatížitelnost mostu zůstává beze změn.

**Důležitá poznámka !**

Orientačním výpočtem na začátku tohoto projektu TP bylo zjištěno, že hodnoty zatížitelnosti uvedené v poslední HMP jsou nereálné. Skutečná zatížitelnost ve stávajícím stavu je zhruba třetinová !

**4.2 Rozsah stavby, popis odstranění závad**

Veškeré práce na opravě mostu budou probíhat za plné výluky na železniční trati Okříšky – Šatov. (výluku organizuje správce železnice) Před započítáním prací budou demontovány zbytky konstrukce protikouřové ochrany nosné konstrukce. Následně budou provedeny lávky zavěšeného lešení a ochranného zábradlí. Konstrukce lávek se předpokládá zavěšené na dvojici krajních hlavních nosníků.

Na mostě bude odstraněno veškeré vybavení a zábradlí. Vozovka na mostě bude odstraněna, včetně 10m dlouhých úseků za opěrami. Stávající mostovka z ocelových trubek bude odstraněna až na horní hrany přírub hlavních nosníků. Římsy na křídlech budou vybourány a křídla se závěrnou zídou ubourány na požadovanou úroveň. Za opěrami budou provedeny výkopy pro uložení ztužující ž.b. desky křídel a pro zhotovení nové vozovky v plné skladbě. Stávající prvky nosné konstrukce budou očištěny pískovým tryskáním a opatřeny novým systémovým 2-vrstvým nátěrem. Na hlavní nosníky budou přivařeny spřahovací trny pro spřažení s novou betonovou mostovkou. Na stávající příčníky budou položeny a přikotveny trapézové plechy ztraceného bednění mostovky. Nová mostovka bude vybetonována z betonu C30/37-XF4 vyztužená vázanou výztuží třídy B500B. Mostovka bude zhotovena v podélném spádu k opěře 1 a příčném jednostranném sklonu 0,5% směrem ke Znojmu. Na opěře a křídlech bude provedena nová ž.b. deska pro ztužení opěry a křídel, následně budou vybetonovány hlavy křídel a přímopojížděná závěrná zídka (do stejné výšky jako povrch betonové desky na NK). Za opěrami bude provedena nová 3-vrstvá vozovka ve skladbě ACO+ACL+ACP na podklad z ŠD. Za plnou skladbou vozovky naváže nová vrstva ACO položená na stávající povrch až do konců úpravy, kde bude proveden frézovaný zápich napojení. Na mostě bude osazeno zábradelní mostní svodidlo Voestalpine s úrovní zadržení H2 (pásnice montované přímo na sloupky) a s madlem výšky 1,3m od mostovky. Římsy na mostě nejsou, mostovka je řešena jako přímopojížděná deska. V předmostích budou osazeny nová svodidla s úrovní zadržení H2, svodidla budou provedeny délky min 7,6m od konců křídel. Před opěrou 1 vpravo nové svodidlo naváže na stávající svodidlový systém. Spodní stavba mostu bude sanována otryskáním s reprofilací opravnými maltami a finálně natřena sjednocovacími a ochrannými nátěry. Podél křídel bude provedeno odláždění z lomového kamene do betonu do betonech obrub, šířka odláždění je navržena 0,6m.

#### 4.2.1 Oprava komunikace

Nová vozovka na mostě bude provedena jako přímojížděná železobetonová mostovka s podélným sklonem 0,5% a příčným jednostranným sklonem 0,5%. Vozovka před a za mostem naváže na novou mostovku, sklonové poměry budou přibližně dodrženy dle stávajícího. V délce 10,0 m za opěrami bude provedena vozovka v plné skladbě včetně podkladních vrstev z ŠD. Ve zbývajících ploše bude na stávající povrch vozovky položena nová obrusná vrstva tl. 50 mm. Na začátku i konci úpravy bude vozovka odfrézována pro plynulé výškové napojení (zápichy).

##### Nová vozovka v plné skladbě:

|                     |          |                        |
|---------------------|----------|------------------------|
| obrusná vrstva      | ACO 11+  | 50 mm                  |
| spojovací postřík   | PS-C     | 0,40 kg/m <sup>2</sup> |
| ložná vrstva        | ACL 16+  | 50 mm                  |
| spojovací postřík   | PS-C     | 0,40 kg/m <sup>2</sup> |
| podkladní vrstva    | ACP 16+  | 50 mm                  |
| infiltrační postřík | IP-C     | 0,70 kg/m <sup>2</sup> |
| šterkodrt           | ŠDA 0-32 | 150 mm                 |
| šterkodrt           | ŠDA 0-63 | 150 mm                 |
| CELKEM              |          | 300 mm                 |

##### Nová vozovka – pouze obrus:

|                   |         |                        |
|-------------------|---------|------------------------|
| obrusná vrstva    | ACO 11+ | 50 mm                  |
| spojovací postřík | PS-C    | 0,40 kg/m <sup>2</sup> |
| CELKEM            |         | 50 mm                  |

#### 4.2.2 Založení a spodní stavba mostu

Stávající římsy na křídlech budou odstraněny včetně části dřívku křídel a závěrné zídky. Přes křídla a závěrnou zídku bude provedena nová ztužující ž.b. deska tl. 180-300 mm ve spádu 4% za opěru. Pod desku bude proveden podkladní beton tl. 100 mm. Nová ztužující deska bude se stávající spodní stavbou prokótována vlepanou betonářskou výztuží. Na desku budou vybetonovány nové hlavy křídel závěrné zídky, která je navržena jako přímopojížděná. Beton nových konstrukcí je navržen třídy C30/37-XF4. Šířka hlavy křídel a závěrné zídky je navržena 0,4m.

##### Sanace spodní stavby

Úložný práh bude důkladně vyčištěn od všech nánosů a nečistot, ocelová ložiska budou opískována a opatřena novým olejgrafitovým nátěrem. Všechny povrchy spodní stavby budou otryskány vysokotlakým vodním paprskem, případná obnažená výztuž bude mechanicky očištěna do stříbrné barvy a pasivována. Všechny betonové povrchy budou reprofilovány hrubou (tl. do 50 mm) nebo jemnou (tl. do 10mm) sanační maltou. Celoplošně bude finálně proveden sjednocující a ochranný nátěr.

#### 4.2.3 Nosná konstrukce mostu

Před započítáním opravy nosné konstrukce bude nutné provést po obou stranách nosné konstrukce zavěšené lávky pro ochranné zábradlí a bednění mostovky. Projekt předpokládá zavěšení lávek na dvojici krajních nosníků. Hmotnost lávek se předpokládá hodnotou 150 kg/m<sup>2</sup> s užitným zatížením pracovníky 100 kg/m<sup>2</sup>.



Stávající mostovka bude kompletně odstraněna až na hlavní nosníky Škoda-Faltus. Na hlavní nosníky bude nově provedena spřažená železobetonová mostovka, betonovaná do ztraceného bednění z trapézových plechů. Všechny ocelové prvky nosné konstrukce budou po odstranění mostovky otryskány pískováním na stupeň Sa2. Zvláště dobře je třeba otryskat a očistit horní povrch pásnice hlavních nosníků, z důvodu bezproblémového přivaření spřahovacích trnů spřažené mostovky. Stávající prvky nosné konstrukce bude po otryskání opatřeny novým 2-vrstvým nátěrovým systémem. Na horní pásnice hlavních nosníků budou odporovým svařováním přivařeny spřahovací trny  $\varnothing 19\text{mm}$ , výšky 120mm z oceli S235 po vzdálenostech max. 120 mm. Na stávající příčníky U200 budou osazeny trapézové plechy TR 135/310/1,25mm a budou k příčníkům montážně přikotveny. Plechy budou dodány v pozinkované úpravě. Přesahy mostovky přes krajní nosníky budou podbedněny na zavěšených lávkách. Mostovka je navržena v tloušťce 190 mm – 285 mm (v ose mostovky) v podélném sklonu 0,5% směrem k opěře 1. Mostovka je navržena v jednostranném příčném sklonu 0,5% k levé straně ve směru Znojmo. Stávající ocelové nosníky jsou vodorovné, ve stávajícím stavu mírně prohnuté. Po otryskání budou nosníky znovu výškově i polohově zaměřeny a ověřena jejich geometrie vzhledem k spřažené mostovce a k případné optimalizaci tloušťky mostovky. Povrch mostovky bude finálně upraven kartáčováním (striáží). Beton mostovky je navržen třídy C30/37-XF4, XC4, XD3.

#### **4.2.4 Ložiska**

Ložiska budou ponechána stávající. Úložný práh bude řádně vyčištěn a dle stavu sanován. Ložiska budou otryskána a opatřena olej-grafitovým 2 vrstevným nátěrem.

#### **4.2.5 Mostní závěry (včetně požadovaného rozsahu pohybu)**

Stávající podpovrchové mostní závěry budou odstraněny. Nově bude osazeno překrytí spáry NK a závěrné zídky pomocí nerezových plechu kotvených do kapsy v NK (podrobně nutné vyřešit v RDS).

#### **4.2.6 Izolace a ochrana povrchu nosné konstrukce (pod vozovkou a pod římsou)**

Nejsou.

#### **4.2.7 Vozovka na mostě**

Vozovka na mostě bude tvořena přímopojížděnou železobetonovou mostovkou z betonu C30/37-XF4, XC4XD3 upravenou kartáčováním (striáží).

#### **4.2.8 Vybavení mostu - nové**

##### **Římsy**

Na křídlech budou provedeny nové železobetonové římsy šířky 0,4m, výšky 0,4m na opěře 2 a 0,4m na opěře 1. Římsy budou provedeny z betonu třídy C30/37-XF4, XC4, XD3. Na nosné konstrukci římsy nebudou.

##### **Zábradlí**

Stávající zábradlí bude kompletně odstraněno. Na mostě bude nově osazen nový svodidlový systém Voestalpine 2RH2K se zábradelním madlem výšky min. 1,3m od povrchu mostovky. Na předmostích budou osazeny svodidla systému Voestalpine 2RH2L. Všechny záchytné prvky musí být provedeny se zádržností typu H2.

##### **Odvodnění**

Odvodnění povrchu mostu je navrženo příčným a podélným sklonem vozovky mimo most.

##### **Úpravy terénu**

Podél křídel bude provedeno odláždění z lomového kamene do betonu do betonech obrub, šířka odláždění je navržena 0,6m.

#### 4.3 Statické a hydrotechnické posouzení

Byl proveden statický výpočet předpokládané zatížitelnosti mostu po opravě, není však součástí této projektové dokumentace ve stupni TP a bude doložen investorovi samostatně.

Předpokládaná zatížitelnost po opravě:

$V_n = 25,0 \text{ t}$

$V_r = 33 \text{ t}$

$V_e$  -2. skupina - nestanovuje se

Max. nápravový tlak 9 t

Podrobný statický výpočet spřažené mostovky musí být součástí RDS. Důrazně upozorňujeme, že projekt ve stupni TP nemůže dostatečně postihnout všechny detaily a výkresy nutné k provedení spřažené mostovky. Zhotovení RDS před započítáním stavby je nutné !!!

#### 4.4 Cizí zařízení na mostě

Na pravém křídle opěry 2 je osazena značka státní nivelace.

#### 4.5 Řešení protikorozi ochrany, ochrany konstrukcí proti agresivnímu prostředí a bludným proudům

Specifikace PKO zábradlí, kotvení říms dle TKP 19B.

Pro jednotlivé konstrukční části mostů byly stanoveny třídy betonů a stupně vlivu prostředí (svp) dle ČSN EN 206+A2:

| ČÁST KONSTRUKCE | TŘÍDA BETONU | STUPEŇ VLIVU<br>PROSTŘEDÍ |
|-----------------|--------------|---------------------------|
| ŘÍMSY           | C30/37       | XF4+XC4+XD3               |
| MOSTOVKA        | C30/37       | XF4+XC4+XD3               |
| PODKLADNÍ BETON | C12/15       | X0                        |

#### 4.6 Požadované podmínky a měření sedání a průhybů

Monitoring není vzhledem k rozsahu prací požadován.

#### 4.7 Požadované zatěžovací zkoušky

Projektant nepožaduje provedení zatěžovacích zkoušek.

### 5 VÝSTAVBA MOSTU

#### 5.1 Postup a technologie stavby mostu

Výstavba objektu mostu bude prováděna za **plně vyloučeného provozu** převáděné komunikace

- Provedení DIO, uzavírek, oplocení, zařízení staveniště

- odstranění vybavení mostu a MK, zhotovení lávek a lešení
- frézování vozovky
- demontáž zábradlí, odstranění mostovky
- bourání říms na křídlech
- výkopy za opěrami
- sanační práce ocelových nosníků, ložisek a úložných prahů
- provedení spřažené mostovky
- zhotovení ztužujících desek opěr, říms a závěrných zídek
- zhotovení nové vozovky včetně všech jejích součástí
- sanace spodní stavby
- odláždění podél křídel
- osazení nových svodidel
- dokončující práce – osazení SDZ apod.

## **5.2 Specifické požadavky pro předpokládanou technologii stavby**

### **5.2.1 Přístupy**

Příjezd na staveniště je možný po stávající komunikaci III/40823

### **5.2.2 Přívody elektrické energie**

Bude řešeno mobilními zařízeními. Pro odporové přivaření spřahovacích trnů je nutné uvažovat s dostatečně silným elektrickým agregátem.

### **5.2.3 Skladovací plochy**

Vzhledem k navržené konstrukci a technologii provádění nejsou nutné nadměrně velké skladovací plochy. Plochy pro skladování materiálu, stejně jako pro zařízení staveniště si zajistí zhotovitel.

### **5.2.4 Montážní a pomocné konstrukce**

Budou provedeny lávky zavěšeného lešení a ochranného zábradlí. Konstrukce lávek se předpokládá zavěšená na dvojici krajních hlavních nosníků. Betonáž mostovky se předpokládá s podepřením nosné konstrukce ve dvou místech cca 4 m od líce opěry 1 a 2. Založení a tvar těchto podpěr není součástí této TP.

## **5.3 Související objekty stavby**

Nejsou

## **5.4 Vztah k území**

Zásah do okolního území je vzhledem k rozsahu předpokládaných prací minimální. V průběhu výstavby mostu dojde k úplné uzavírcce převáděné komunikace.

Průběhy inženýrských sítí v okolí mostu jsou přiloženy na konci této technické zprávy.

## **6 PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ**

### **6.1 Vytyčovací údaje**

Schéma pro vytýčení mostu bude zpracováno v RDS souřadnicovém systému S-JTSK, výškový Balt po vyrovnání.

### **6.2 Prostorové uspořádání a geometrie mostu**

Viz bod 2.

### **6.3 Statický výpočet základů, spodní stavby, nosné konstrukce.**

Viz bod 4.3.

### **6.4 Hydrotechnické výpočty**

Není proveden.

## **7 ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU NEBO ORIENTACE**

Stavba dle §1 vyhlášky 398/2009 Sb. „Zabezpečení užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace“ splňuje podmínky této vyhlášky.

V Moravských Budějovicích 1/2025

Ing. Tomáš Dvořák

## **DOPLNĚK TZ NA ZÁKLADĚ STANOVISKA SŽDC KE STAVBĚ**

Celé stanovisko SŽ – 68/04/2025-SŽ-OŘ BNO-OPS, ze dne 14.3.2025 je přiloženo na konci této technické zprávy.

Při stavbě je třeba dodržet všechny podmínky uvedené ve stanovisku SŽ. Pro vypracování cenové nabídky na provedení stavby zhotovitelem stavby je třeba zohlednit zejména následující důležité body a termíny:

1. Zahájení prací bude min. **14 dní** před převzetím staveniště a započítáním stavby oznámeno vedoucímu Provozního střediska TO Znojmo, který bude přizván k zahájení stavby viz. bod 8. stanoviska SŽ.
2. Pro přípravné práce stavby mimo průjezdný profil, ale dále než 5 m od osy koleje (např. základy dočasných podpěr), je nutné **14 dní** před započítáním těchto prací zažádat o zajištění technického dohledu. Podrobně bod 13. Stanoviska SŽ.
3. Práce prováděné mimo průjezdný profil a ve vzdálenostech menší než 5 m od osy koleje, nebo práce nad železniční tratí prováděné mimo plnou výluku (montáž a demontáž dočasných podpěr, spřažení, betonáž mostovky, osazování svodidel na nové mostovce, demontáž dočasných pracovních lávek a bednění podél NK ) budou prováděny za omezení rychlosti železničního provozu. Pro zavedení pomalé jízdy je nutné zažádat minimálně 14 dní před zahájením prací, podrobně viz. bod 4. stanoviska SŽ. Přepokládaná délka prací v režimu omezení rychlosti je **70 dní**.
4. Pro zřízení dočasných podpěr zhotovitel předloží realizační dokumentaci (RDS) těchto podpěr, odkud bude zřejmé založení podpěr, jejich počet, konstrukce a poloha vzhledem k průjezdnému profilu dráhy. Dokumentace bude předložena k odsouhlasení SŽ a investorovi **14 dní** před započítáním jejich zhotovení. Podrobně viz. bod 8. stanoviska SŽ.
5. Hlavní stavební práce (odstranění vozovky, odstranění mostovky, zřízení dočasných lávek podél NK) musí proběhnout za plné výluky v pevném termínu **9.7.2025 – 18.7.2025 v čase od 8:00 – 13:30 h**. Podrobně viz. bod 3 stanoviska SŽ
6. Nejpozději 7 dní před zahájením stavby zhotovitel předloží podrobný harmonogram stavby s důsledným respektováním výše uvedených termínů a lhůt.

Moravských Budějovicích 17.4.2025

Ing. Tomáš Dvořák

**PLÁN HARMONOGRAMU PRÁCE NAD ŽELEZNIČNÍ TRATÍ STABY III/40823 OLBRAMKOSTEL, MOST 40823-2**

|  | červen |      |      |      |      |      |      |      |      |      | červenec |      |      |     |     |     |     |     |     |     | srpen |     |      |      |      | září |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |    |
|--|--------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|----------|------|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-------|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|----|
|  | 18.6   | 19.6 | 20.6 | 21.6 | 22.6 | 23.6 | 24.6 | 25.6 | 26.6 | 27.6 | 28.6     | 29.6 | 30.6 | 1.7 | 2.7 | 3.7 | 4.7 | 5.7 | 6.7 | 7.7 | 8.7   | 9.7 | 10.7 | 11.7 | 12.7 | 13.7 | 14.7 | 15.7 | 16.7 | 17.7 | 18.7 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | </ |

9 DNŮ  
PLNÁ VÝLUKA

70 DNŮ  
SNÍŽENÁ RYCHLOST - POMALÁ JÍZDA

24 DNŮ PRÁCE ZA TECHNICKÉHO DOHLEDU DRÁHY

Váš dopis zn. Bez č. j.  
Ze dne 25. 02. 2025  
Naše zn. 6804/2025-SŽ-OŘ BNO-OPS  
Listů/příloh 4/2  
Stavba č. 41/25  
Vyřizuje Darina Chobotová  
Telefon +420 972 634 451  
Mobil +420 724951 684  
E-mail [chobotova@spravazeleznic.cz](mailto:chobotova@spravazeleznic.cz)

Datum 14. března 2025

Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje  
Žerotínovo náměstí 3 / 449  
602 00 Brno

pan  
Jiří Šeiner  
e-mail: [jiri.seiner@susjmk.cz](mailto:jiri.seiner@susjmk.cz)

### **III/40823 Olbramkostel most 40823-2 – Vyjádření k ohlášení stavby**

Na základě předložené žádosti a dokumentace vydává státní organizace Správa železnic (dále jen „SŽ“), Oblastní ředitelství Brno (dále jen „OŘ“) v souladu s ustanovením zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, v platném znění Vyjádření k ohlášení stavby v ochranném pásmu dráhy (dále jen „OPD“).

**Žadatel/Stavebník: Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje**

**Zastoupení žadatele: Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje**

**Název záměru: III/40823 Olbramkostel most 40823-2**

Místo záměru:

|                    |   |
|--------------------|---|
| Katastrální území: | Milíčovice                                    |
| Parcelní číslo:    | 1041/1  |
| Trať, žkm:         | st. hranice Šatov-Kolín (TÚ 1201),<br>115,000 |
| TÚDÚ:              | 120108 Olbramkostel-Šumná                     |

**Předmět a účel záměru:** Projektová dokumentace je vyhotovena ve stupni „TP“ (technická pomoc) pro provedení stavební údržby mostu. Jedná se o opravu stávajícího mostu v k. ú. Milíčovice. Stávající most převádí komunikaci III/40823 mezi obcemi Olbramkostel a Vracovice přes železniční zářez jednokolejné železniční tratě 1201.

Stavba se nachází na pozemku SŽ p. č. 1041/1 v k. ú. Milíčovice.

V území dotčeném stavbou se nachází technická zařízení SŽ. Podmínky ochrany těchto zařízení jsou uvedeny dále.

**Správa železnic se stavbou v obvodu a v OPD souhlasí za předpokladu splnění těchto podmínek:**

1. Stavba musí být provedena tak, aby nenarušila provozuschopnost drážních staveb a zařízení. Realizací stavby nesmí dojít k ohrožení bezpečnosti a plynulosti provozu dráhy a

dražní dopravy a bezpečnosti pracovníků nebo k poškození, ztížení údržby a rekonstrukce drážních staveb a zařízení. Pokud k takovému stavu dojde, budou veškeré náklady s tím související účtovány stavebníkovi.

2. Stavba musí být zabezpečena proti nepříznivým účinkům provozu dráhy (otřesy, vibrace, případné následné vlivy elektrifikace trati). Provozovatel dráhy či dopravce nebudou odpovídat za případné negativní vlivy způsobené železničním provozem na předmětnou stavbu, resp. její funkčnost.
3. Práce prováděné nad železniční tratí a práce zasahující do průjezdného profilu železniční tratě ohrožující bezpečnost železničního provozu, tj. demolice částí mostu nad tratí a veškeré práce související s opravou mostu nad železniční tratí musí být prováděny **za výluky** železničního provozu. SŽ plánuje výluky na trati TÚ 1201 v období od 09. 07. 2025 do 18. 07. 2025, v čase od 8:00 - 13:30 h. Při využití výluky SŽ bude nutné uhradit finanční plnění ve výši **50 %** z celkové částky. V současné době se termín ještě projednává s ČD, a.s.  
Pokud výluka SŽ nebude využita, je nutno požádat minimálně 2 roky před předpokládaným termínem zahájení prací na OŘ Brno o zařazení nepřetržitých výluk do ročního plánu výluk, kontakt: pí Marcela Ryšavá, tel. 972 646 597, 724 224 953.  
V případě požadavku na denní nebo noční výluky si žadatel ve lhůtě minimálně 150 dní před zahájením prací na OŘ Brno požádá o příslušné výluky, kontakt: pí Marcela Ryšavá, tel. 972 646 597, 724 224 953.  
Na SŽ Generálního ředitelství v Praze si žadatel uzavře smlouvu o výlukách, kontakt: p. Jiří Melich, tel. 972 244 184, 601 383 626.
4. Stavební práce, kde nebude nutná výluka železničního provozu, prováděné nad železniční tratí a ve vzdálenosti menší než 5 m od osy koleje, musí být prováděny za omezení rychlosti železničního provozu, a to po celou dobu opravy mostu, tj. na náklady žadatele.  
V případě požadavku na zavedení bezpečnostní pomalé jízdy kolem pracovního místa si žadatel požádá minimálně 14 dní před jejím předpokládaným zavedením na Správě tratí Jihlava, p. Jiří Benc, tel. 972 646 485, 724 120 347.  
Na SŽ Generálního ředitelství v Praze uzavře smlouvu o pomalých jízdách, kontakt: p. Jiří Melich, tel. 972 244 184, 601 383 626.
5. Pracoviště nad železniční tratí musí být ochráněno proti pádu materiálu nebo nářadí do kolejiště.
6. Během opravy mostu nesmí dojít k znečištění kolejiště nebo odvodňovacího zařízení tělesa dráhy.
7. V navržené technologii prací a instalaci pomocných zařízení nutno respektovat volný schůdný a manipulační prostor kolejí a ustanovení ČSN 73 6320.
8. Požadujeme předložení situace a řezu dočasných podpěr hlavních nosníků během betonáže mostovky. Do výkresů s provizorním podepřením nosníků silničního mostu doplnit zákres přemostované trati. Dokumentace by také měla stanovit podmínky, za jakých se mohou práce nad tratí provádět. Požadované doplnění PD k odsouhlasení zašlete elektronicky na Správu tratí Jihlava, Ing. Roman Preget, e-mail: [preget@spravazeleznice.cz](mailto:preget@spravazeleznice.cz).
9. Zahájení stavby musí být min. 14 dnů předem oznámeno vedoucímu Provozního střediska TO Znojmo p. Janu Stulhoferovi, tel. 724 231 992., který bude rovněž přizván k zahájení stavby. Bez účasti zástupce Správy tratí Jihlava nelze zahájit práce v obvodu dráhy a na pozemcích dráhy.
10. Stavbou nesmí být narušeno odvodnění trati a funkčnost drážních příkopů.
11. Po ukončení prací bude plocha pod mostem a jeho okolí uvedena do normového stavu.
12. Správa tratí Jihlava bude přizvána k ukončení prací za účelem kontroly splnění daných podmínek, např. protokolárním zápisem.
13. Žadatel si minimálně 14 dní před zahájením prací na Správě tratí Jihlava požádá o zajištění technického dohledu, kontakt: Ing. Tomáš Kuneta, tel. 972 646 106, 601 130 036. Technický dohled bude hrazen z finančních prostředků stavebníka (zhotovitele).



14. V zájmové lokalitě stavby se nachází kabelové trasy a zařízení SŽ:
- a) technologie a kabelové trasy ve správě Správy sdělovací a zabezpečovací techniky Brno (dále jen „SSZT“):
    - venkovní technologické prvky v kolejišti a kabelizace traťového zabezpečovacího zařízení TZZ Olbramkostel – Šumná.Při kolizi stavby s technologiemi a inženýrskými sítěmi SSZT Brno nutno splnit obecné podmínky, viz příloha č. 1.
  - b) trasa sítě elektronických komunikací SŽ ve správě Správy železniční telematiky (dále jen „SŽT“), viz vyjádření servisní organizace ČD-Telematika a.s., (dále jen „ČD-T“), viz příloha č. 2.
    - TK 10XN + 2x prázdná HDPE.Kabelové trasy jsou chráněny ochranným pásmem 0,5 m po obou stranách krajního vedení dle § 102, zák. č. 127/2005 Sb. (zákon o elektronických komunikacích). Stavbou nesmí být tyto trasy dotčeny ani poškozeny. Před zahájením zemních prací v blízkosti kabelových tras je nutno zajistit u servisní organizace vytyčení tras.
- Kontaktní osoba pro vytyčení: p. Jiří Pohořalý, tel. 724 645 882, e-mail: [sksbno@cdt.cz](mailto:sksbno@cdt.cz). Křížení a souběh sítí musí být realizovány v souladu s ČSN 73 6005. Při realizaci stavby musí být respektováno vyjádření servisní organizace ČD-T a Všeobecné podmínky SŽT pro činnosti na kabelech (a v jejich blízkosti) v majetku SŽ.
15. Stavebník (zhotovitel) si vyžádá povolení vstupu na pozemky SŽ před započítím prací. Dle Zákona o dráhách je prostor do vzdálenosti 3,0 m od osy krajní koleje prostorem veřejně nepřístupným. V tomto prostoru se mohou pohybovat pouze osoby, které splňují stanovená zdravotní a smyslová kritéria pro činnost v tomto prostoru a které absolvovaly příslušná drážní školení. Pro všechny osoby, které se budou v rámci přípravy a realizace pohybovat v tomto prostoru musí být vydáno povolení ke vstupu do provozované železniční cesty a do prostor Správy železnic. Vydání povolení se řídí předpisem SŽ Ob1 díl II. Veškeré informace pro získání povolení včetně příslušných formulářů a kontaktů jsou uvedeny na webu SŽ ([spravazeleznic.cz](http://spravazeleznic.cz) → Dodavatelé/ Odběratelé → Vstup do provozované ŽDC).
16. Zhotovitel stavebních prací bude zaveden v systému CPS. Před začátkem prací na mostě a v blízkosti koleje se musí zhotovitel stavby ohlásit příslušnému dopravnímu zaměstnanci za účelem sjednání podmínek bezpečnosti práce na provozované dopravní cestě a musí se prokázat dokladem opravňujícím ke vstupu do provozované dopravní cesty SŽ.
17. Při provádění a následném užívání stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č. 246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti. Zhotovitel stavby a její provozovatel zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečení stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu § 15 vyhlášky č. 246/2001 Sb., vyhláška o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů.
- V případě svařování musí být dodržena vyhlášky č. 87/2000 Sb., kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování a nahřívání živců v tavných nádobách.
18. Veškeré změny projektu stavby budou předloženy k vyjádření.

**Toto Vyjádření k ohlášení stavby se týká předmětné stavby pouze v rozsahu předložené dokumentace stavby a jeho platnost je 2 roky od data vydání.**

S pozdravem

Ing. Libor Tkáč, MBA  
ředitel Oblastního ředitelství Brno

**Přílohy**

Příloha č. 1 – příloha SSZ Brno

Příloha č. 2 – příloha ČD-T

**Na vědomí**

ST Jihlava, TO Znojmo, SSZT Brno, SŽT, ČD-T, ÚT – požární ochrana, ÚPI

Správa železnic s.o.  
Kounicova 26  
611 43 Brno

Číslo jednací 2202530860

Datum 4.3.2025

Vyřizuje Hana Tintěrová

telefon +420 728 528 775

e-mail Hana.Tinterova@cdt.cz

Věc:

**Vyjádření k existenci sítí elektronických komunikací - Souhlas se stavbou**

Název stavby: **III/40823 Olbramkostel most 40823-2**

V zájmovém území určeném a vyznačeném žadatelem **se nenachází** prostředky sítí elektronických komunikací v **majetku ČD - Telematiky a.s.** nebo v **majetku jiných vlastníků**, kteří pověřili správou svých sítí elektronických komunikací ČD - Telematiku a.s. a zájmové území nezasahuje do ochranného pásma těchto sítí dle §102 zák. č.127/2005 Sb., o elektronických komunikacích.

**Vyjádření k prostředkům sítí elektronických komunikací Správy železnic s.o. ve správě ČD - Telematiky a.s. vám bude vyhotoveno samostatně.**

Na základě předložených dokladů a vzhledem ke vzájemné poloze průběhu sítí elektronických komunikací v majetku ČD - Telematiky a.s. nebo v majetku jiných vlastníků, kteří pověřili správou svých sítí elektronických komunikací ČD - Telematiku a.s. a území přímo ovlivněného stavebními pracemi udělujeme **SOUHLAS** k vydání jakéhokoliv správního rozhodnutí dle Stavebního zákona 283/2021 Sb., včetně platných prováděcích vyhlášek a následně s provedením prací v blízkosti prostředků sítí elektronických komunikací ve správě nebo majetku ČD - Telematiky a.s.

**Vyjádření pozbývá platnosti dne 4.3.2027**

Počet příloh: 1

ČD - Telematika a.s.  
Pernerova 2819/2a  
130 00 Praha 3

[www.cdt.cz](http://www.cdt.cz)

Žádost je možné podávat elektronicky na [vyjadreni.cdt.cz](https://vyjadreni.cdt.cz) nebo e-mailem na [helpdesk@cdt.cz](mailto:helpdesk@cdt.cz).

[www.cdt.cz](https://www.cdt.cz)

ČD - Telematika a.s. | akciová společnost | Korespondenční adresa: Pod Táborem 369/8a | 190 00 Praha 9 | tel.: +420 972 225 555

Sídlo společnosti: Perneroва 2819/2a | 130 00 Praha 3 | IČ: 61459445 | DIČ: CZ61459445 | Vedená u Městského soudu v Praze, spisová značka B 8938