


REVIZE	DATUM	POPIS

INVESTOR 	Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje příspěvková organizace kraje Žerotínovo náměstí 449/3 602 00 Brno
--	---

PROJEKTANT 	HCE - HERKA CONSULTING ENGINEERING Ing. Martin Herka Kounicova 509/54 602 00 Brno
---	---

D

AUTORIZACE:

Podepsal Ing. Martin Herka
 DN: cn=Ing. Martin Herka, c=CZ,
 o=Česká komora autorizovaných
 inženýrů a techniků činných ve
 výstavbě, ou=Elektronické
 autorizační razítko
 Datum: 2026.02.10 16:44:35 +01'00'



PROJEKTOVÁ DOKUMENTACE PRO PROVÁDĚNÍ STAVBY (PDPS)

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM:
VÝŠKOVÝ SYSTÉM:

S-JTSK
BPV

ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	ING. MARTIN HERKA	
VYPRACOVAL	ING. MARTIN HERKA	
KONTROLOVAL	ING. MARTIN HERKA	
KRAJ	JIHOMORAVSKÝ	
STAVEBNÍ ÚŘAD	MěÚ Kuřim - ODBOR STAVEBNÍ	
AKCE : LELEKOVICE, MOST EV.Č. 37917-1 Most přes trať ČD Brno - Tišnov před Lelekovicemi k.ú. Česká [621226], Lelekovice [679895]		DATUM 2/2026
OBJEKT : SO 203 - PROVIZORNÍ PŘEMOSTĚNÍ		FORMÁT 20 A4
NÁZEV PŘÍLOHY : TECHNICKÁ ZPRÁVA		MĚŘÍTKO -
		ZAKÁZKA -
		STUPEŇ PDPS
		PŘÍLOHA : D.1.1
		PARÉ :

AKCE:

LELEKOVICE, MOST EV.Č. 37917-1

(k.ú. 621226 Česká, 679895 Lelekovice)

OBJEKT:

SO 203 - PROVIZORNÍ PŘEMOSTĚNÍ

PROJEKTOVÁ DOKUMENTACE PRO PROVÁDĚNÍ STAVBY (PDPS)

TECHNICKÁ ZPRÁVA

OBSAH:

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE.....	4
2.1	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STÁVAJÍCÍM MOSTU PODLE ČSN 73 6200.....	4
2.2	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVIZORNÍM MOSTU PODLE ČSN 73 6200	4
2	ZDŮVODNĚNÍ STAVBY MOSTU A JEHO UMÍSTĚNÍ.....	5
2.1	ÚČEL MOSTU A POŽADAVKY NA JEHO ŘEŠENÍ.....	5
2.2	ÚVOD	5
2.3	STAVBA A JEJÍ ZVLÁŠTNOSTI.....	6
2.4	PŘEVÁDĚNÁ KOMUNIKACE	6
2.5	ÚZEMNÍ PODMÍNKY	6
2.6	CHARAKTER PŘEMOŠTOVANÉ PŘEKÁŽKY	6
3	TECHNICKÉ ŘEŠENÍ MOSTU.....	6
3.1	PŘÍPRAVNÉ PRÁCE KE ZŘÍZENÍ PROVIZORNÍHO PŘEMOŠTĚNÍ.....	6
3.1.1	DOPRAVNÍ OPATŘENÍ, OBJÍŽDKY A VÝLUKY DOPRAVY.....	6
3.2	ZALOŽENÍ A SPODNÍ STAVBA MOSTU.....	9
3.2.1	VÝKOPY A ZÁSYPY	9
3.2.2	FRÉZOVÁNÍ	9
3.2.3	ZALOŽENÍ	10
3.2.4	NÁJEZDOVÉ RAMPY	10
3.2.5	CHODNÍKOVÉ RAMPY	11
3.2.6	LÁVKA PRO PĚŠÍ PODÉL PROVIZORNÍHO MOSTU	11
3.3	NOSNÁ KONSTRUKCE MOSTU	11
3.3.1	NOSNÁ KONSTRUKCE.....	11
3.3.2	MOSTNÍ LOŽISKA.....	12
3.3.3	MOSTNÍ ZÁVĚRY	12
3.3.4	PROTIKOROZNÍ OCHRANA KOVOVÝCH KONSTRUKCÍ	12
3.3.5	DOPRAVNÍ ZNAČENÍ	12
3.4	PODMÍNKY POUŽITÍ PROVIZORNÍHO MOSTU TMS A REALIZACE STAVBY	12
3.4.1	ZAJIŠTĚNÍ PŘÍSTUPU NA STAVBU.....	13
3.4.2	DOPRAVNÍ OPATŘENÍ, OBJÍŽDKY A VÝLUKY DOPRAVY.....	13
3.5	POŽADAVKY PŘI VRÁCENÍ PROVIZORNÍHO MOSTU TMS Z PŘEDMĚTNÉ AKCE.....	13
3.6	ÚPRAVY KOLEM MOSTU.....	13
4	VÝSTAVBA MOSTU	14
4.1	POSTUP A TECHNOLOGIE VÝSTAVBY	14
4.2	UVEDENÍ MOSTU DO PROVOZU	14
4.3	VZTAH K ÚZEMÍ (INŽENÝRSKÉ SÍŤ, OCHRANNÁ PÁSMA, OMEZENÍ V PROVOZU)	15
4.3.1	DOTČENÉ POZEMKY.....	15
4.3.2	SOUVISEJÍCÍ OBJEKTY.....	15
4.3.3	BOURACÍ PRÁCE.....	15
4.3.4	KÁCENÍ MIMO LESNÍ ZELENĚ A JEJÍ PŘÍPADNÁ NÁHRADA	15
4.3.5	ROZSAH ZEMNÍCH PRACÍ A KONEČNÁ ÚPRAVA TERÉNU	15
4.3.6	OZELENĚNÍ NEBO JINÉ ÚPRAVY NEZASTAVĚNÝCH PLOCH	15
4.3.7	ZÁSAH DO ZEMĚDĚLSKÉHO PŮDNÍHO FONDU A PŘÍPADNÉ REKULTIVACE.....	15
4.3.8	ZÁSAH DO POZEMKŮ URČENÝCH K PLNĚNÍ FUNKCE LESA	15
4.3.9	ZÁSAH DO JINÝCH POZEMKŮ.....	15
4.3.10	VYVOLANÉ ZMĚNY (PŘELOŽKY A ÚPRAVY) DOPRAVNÍ A TECH. INFRASTRUKTURY A VODNÍCH TOKŮ	16
5	PLÁN ÚDRŽBY	16
5.1	ÚDRŽBA PROVIZORNÍHO MOSTU BĚHEM PROVOZU	16
5.2	PROHLÍDKY MOSTU	16

5.3	ODSTRANĚNÍ ZÁVAD	17
5.4	OPRAVY MOSTŮ TMS PŘI PROVOZU - VŠEOBECNĚ	17
5.5	EVIDENCE MOSTU TMS	17
6	DEMONTÁŽ MOSTU.....	17
6.1	POSTUP A TECHNOLOGIE DEMONTÁŽE	17
7	PROVEDENÉ VÝPOČTY A POSOUZENÍ.....	18
7.1	ZATĚŽOVACÍ TŘÍDA, SOUČinitele ZATÍŽENÍ, MIMOŘÁDNÁ ZATÍŽENÍ.....	18
7.2	PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ	18
8	ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE	18
9	OSTATNÍ (NAD RÁMEC ROZSAHU TECHNICKÉ ZPRÁVY DLE VYHL.Č.146/2008)	18
9.1	NAKLÁDÁNÍ S ODPADY	18
9.2	VLIV STAVBY A PROVOZU NA POZEMNÍ KOMUNIKACI NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	19
9.3	BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI	19
10	ZÁVĚR	20

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

stavba:	LELEKOVICE, MOST EV.Č. 37917-1
objekt:	SO 203 - PROVIZORNÍ PŘEMOSTĚNÍ
obec:	obec Česká, Lelekovice
katastr. území:	k.ú. 621226 Česká, 679895 Lelekovice
okres:	Brno - venkov
kraj:	Jihomoravský kraj
správce stávajícího mostu:	Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, p.o. Žerotínovo náměstí 449/3, 602 00 Brno
zadavatel, investor:	Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, p.o. Žerotínovo náměstí 449/3, 602 00 Brno
stupeň dokumentace:	projektová dokumentace pro provádění stavby (PDPS)
projektant provizorního přemostění:	HCE – Herka Consulting Engineering Kounicova 509/54 602 00 Brno
zodpovědný projektant:	Ing. Martin Herka – autorizovaný inženýr ČKAIT 1007185 tel.: +420 728 880 600 e-mail: martin@herka-consulting-engineering.cz
pozemní komunikace:	silnice III/37917
přemostřované překážky:	stávající most ev.č. 37917-1 a žel. trať č. 250/251

1.1 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STÁVAJÍCÍM MOSTU PODLE ČSN 73 6200

Most ev.č. 37917-1 (Most přes trať ČD Brno – Tišnov před Lelekovicemi) leží v intravilánu obcí Lelekovice z jedné strany a obce Česká ze strany druhé na silnici III/37917 a přemostňuje dvoukolejnou železniční trať Brno – Havlíčkův Brod s průjezdným profilem VMP 2,50. Před mostem se nachází křižovatka rampy silnice I/43, silnice III/37917 a místní komunikace k vlakové stanici Česká – směr Brno. Za mostem vlevo je na komunikaci zastávkový záliv, chodník a místní komunikace k vlakové stanici Lelekovice (k.ú. Česká) směr Havlíčkův Brod.

Most ev.č. 37917-1 byl postaven v roce 1952. Jedná se o most o jednom poli s rozpětím 12,25 m a délkou přemostění 11,5 m. Stavební stav spodní stavby mostu je hodnocen jako V – špatný, stav nosné konstrukce jako VII – havarijní.

Zatížitelnost stávajícího mostu dle evidence BMS k 19.4.2025:

- normální $V_n = 3,5$ t
- výhradní $V_r = 4$ t
- výjimečná $V_e = -$ t

1.2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVIZORNÍM MOSTU PODLE ČSN 73 6200

charakteristika nového mostu:	Dočasný ocelový nepohyblivý kolmý silniční most o 1 poli, směrově nerozdělený. Most je tvořen ocelovými příhradovými segmenty. Most je půdorysně v přímé a v podélném směru ve vodorovné.
délka nosné konstrukce:	15,0 m
šikmost mostu:	kolmý (100g)
volná šířka mostu:	4,0 m (mezi svodidly)
rozpětí pole:	15,0 m

výška mostu nad terénem:	niveleta cca 1,1 m nad stávající komunikací
volná výška na mostě:	neomezená
šířka průjezdního prostoru:	4,0 m
šířka mostu:	6,0 m (mostní provizorium TMS)
stavební výška:	0,705 m
plocha nosné konstrukce:	15x6,0 = 90 m ²
zatížení mostu:	zatížení a zatížitelnost mostu byla určena dle TP 220 Používání provizorních mostů TMS
zatížitelnost TMS	normální – 13,0t výhradní – 44,0t
max. hmotnost na nápravu:	11t

2 ZDŮVODNĚNÍ STAVBY MOSTU A JEHO UMÍSTĚNÍ

2.1 ÚČEL MOSTU A POŽADAVKY NA JEHO ŘEŠENÍ

Projektová dokumentace řeší realizaci provizorního přemostění stávajícího mostu ev.č. 37917-1 do doby zahájení jeho rekonstrukce s ohledem na jeho aktuální stavebně – technický stav, kdy je nutné zachovat dopravní obslužnost předmětné lokality. Vzhledem požadavkům na délkové a šířkové uspořádání provizorního přemostění byla zvolena konstrukce provizorního mostu z inventárního materiálu TMS pro provoz jedním pruhem šířky 4,0 m. Délka nosné konstrukce provizorního mostu z materiálu TMS v konfiguraci Z1p2s je 15m a v předpolích mostu jsou dále navrženy nájezdové rampy délky 18,73m (Česká) a 17,64m (Lelekovice). Celková délka provizorního přemostění je 18,73 + 15 + 17,64 = 51,37m. Na mostě bude kyvadlový provoz. Maximální rychlost na mostě je 20 km/h.

Pěší provoz na provizorním přemostění bude převeden po jednostranné lávce na boku nosné konstrukce provizorního mostu. Nástup a výstup na lávku je řešen krátkými chodníkovými rampami a provizorním zábradlím. V celé délce provizorní lávky pro pěší bude provedeno opatření pro doplnění protidotykové zábrany – dřevěné sloupky v rastru zábradlí inventární lávky doplněné o poplastované plotové pletivo, h = 2,0m, délky 15m – shodné s délkou NK provizorního mostu a zároveň délkově přesahující stávající zábrany proti dotyku s výplní z tahokovu.

Podklady pro vypracování projektu:

- 1) geodetické zaměření polohopisu a výškopisu
- 2) katastrální mapy dotčeného území
- 3) podklady správců inženýrských sítí (při stavbě provizorního přemostění nedojde k zásahu)
- 4) projektová dokumentace rekonstrukce mostu ev.č. 37917-1 (EUROTRACE s.r.o., 8/2021)
- 5) mimořádná prohlídka mostu ev.č. 37917-1 (19.4.2025 – Ing. David Marván)
- 6) TP 220 – Těžká mostová souprava – používání provizorních mostů TMS
- 7) projektová dokumentace stavební povolení SO 203 – PROVIZORNÍ PŘEMOSTĚNÍ (HCE - Herka Consulting Engineering, 11/2025)

Předpoklady realizace stavby:

- Předpokládaná doba trvání provizorního přemostění je 12 měsíců.
- Předpokládaná doba výstavby provizorního přemostění je 2 týdny.
- Předpokládaná doba demontáže a dekompozice provizorního přemostění je 2 týdny.

2.2 ÚVOD

Projektová dokumentace řeší realizaci provizorního přemostění stávajícího mostu ev.č. 37917-1 do doby zahájení jeho rekonstrukce s ohledem na jeho aktuální stavebně – technický stav, kdy je nutné zachovat dopravní obslužnost předmětné lokality. Vzhledem požadavkům na délkové

a šířkové uspořádání provizorního přemostění byla zvolena konstrukce provizorního mostu z inventárního materiálu TMS pro provoz jedním pruhem šířky 4,0 m.

2.3 STAVBA A JEJÍ ZVLÁŠTNOSTI

Projekt řeší umístění mostního provizoria soupravy TMS včetně ramp pro nájezd a sjezd z provizorního mostu na převáděnou silnici III/37917.

2.4 PŘEVÁDĚNÁ KOMUNIKACE

Stavba zasáhne do místní pozemní komunikace připojením ramp pro nájezd a sjezd z provizoria. Navržená délka úpravy úseku komunikace před a za mostem je 18,73m + 17,64m. Celková délka úpravy (obě rampy a most TMS) činí 18,73 + 15 + 17,64 = 51,37m.

2.5 ÚZEMNÍ PODMÍNKY

Stavba provizorního přemostění stávajícího mostního objektu převádějícího silnici III/37917 ve staničení se nachází na rozhraní dvou katastrálních území Česká a Lelekovice. Provizorní přemostění je situováno v místě stávajícího mostu převádějícího silnici III/37917, který překračuje železniční trať č. 250 (souběžně č. 251). Provizorní most bude uložen na dočasné spodní stavbě z panelových rovinanin v odpovídající výškové úrovni pro plynule napojení na stávající místní komunikaci. Staničení mostu km 0,026 225 – pasportní staničení km 0,230 – silnice III/37917.

Z dostupných podkladů vyplývá, že v blízkosti mostu jsou vedeny inženýrské sítě, které by však neměly být stavbou dotčeny. Tuto skutečnost je nutné před zahájením prací ověřit dle podmínek jednotlivých správců sítí – viz dále a Dokladová část této PD.

2.6 CHARAKTER PŘEMOŠTOVANÉ PŘEKÁŽKY

Stávající most ev.č. 37917-1 a žel. trať č. 250/251. Stavebně-technický stav mostu je hodnocen klasifikačním stupněm stavu **VII – havarijní (nosná konstrukce) a V – špatný (spodní stavba)**. Na NK byly zaznamenány významné poruchy snižující zatížitelnost a životnost – viz prohlídky v evidenci BMS. Použitelnost: **IV – Omezeně použitelné**.

3 TECHNICKÉ ŘEŠENÍ MOSTU

3.1 PŘÍPRAVNÉ PRÁCE KE ZŘÍZENÍ PROVIZORNÍHO PŘEMOSTĚNÍ

Při výstavbě provizorního přemostění bude nutné vymezit prostor v dostatečném rozsahu pro skládku materiálu TMS a předmontáž dílců. Po dobu výstavby provizorního přemostění se předpokládá zákaz provozu na stávající místní komunikaci v nutném úseku.

3.1.1 DOPRAVNÍ OPATŘENÍ, OBJÍŽDKY A VÝLUKY DOPRAVY

Během výstavby provizoria a jeho demontáže bude provoz veřejné dopravy po stávající místní komunikaci omezen. Bude zřízena dočasná objízdná trasa po dobu trvání stavby provizorního přemostění – viz výkresové přílohy této PD.

A) Požadavky DPMB při výstavbě mostního provizoria:

- S ohledem na pohyby pěších, včetně cestujících vlakové linky S3 a cestujících přestupujících mezi oběma úseky přerušené linkové autobusové dopravy, zhotovitel mostního provizoria musí po celou dobu jeho montáže a usazování zajistit průchod pro pěší, a to variantně po stávající mostní komunikaci (chodníku) nebo v části již instalovaného mostního provizoria
- Autobusy linek 41 a N91 budou ve směru do Brna vedeny ul. Řečkovickou – po komunikaci I/43 – rampou a vlevo na komunikaci III/37917 a dále přes obec Česká a po komunikaci II/385 zpět do Brna

- Pro umožnění co nejkratší vzdálenosti pro přestup cestujících mezi oběma úseky autobusových linií 41 a x41, N91 a xN91 je požadavek na umístění dočasné náhradní zastávky „Česká, žel. stanice“ na komunikaci III/37917 co nejbližší za nájezd z rampy komunikace I/43 ve směru do obce Česká – zastávka bude umístěna na mostě přes I/43.

Provozně – organizační a stavebně technické podmínky DPMB:

- Po celou dobu stavebních prací nesmí být na linkách MHD narušena plynulost a bezpečnost provozu a provoz MHD musí být zachován v plném rozsahu.
- Stavební a jiná činnost v prostoru komunikace s provozem MHD musí být prováděna tak, aby byla zachována minimální průjezdná šířka 3,5 m.
- Návrh dopravních opatření v průběhu realizace stavby a projekt přechodného dopravního značení, včetně výlukových opatření a mimořádných změn ve vedení pravidelných linek MHD, musí zhotovitel projednat v předrealizační fázi s pracovníky Odboru přípravy provozu – p. Chudáček, tel. 543 171 415 nebo pchudacek@dpmb.cz.
- Veškeré škody na zařízení DPMB vzniklé při realizaci akce, zjištěné i dodatečně, budou hrazeny z finančních prostředků investora, resp. zhotovitele.

B) Podmínky Správy železnic k realizaci záměru:

(výťah textu – plné znění v Dokladové části této PD)

- Stavba musí být provedena tak, aby nenarušila stabilitu drážního tělesa a provozuschopnost drážních staveb a zařízení. Musí být dodrženy příslušné předpisy a normy. Realizací stavby nesmí dojít k ohrožení bezpečnosti a plynulosti provozu dráhy a drážní 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.
- Práce na silničním mostě přes železniční trať a v její blízkosti musí být prováděny s nejvyšší opatrností a musí být zajištěna taková ochranná opatření (zařízení), aby nedošlo k poškození drážního zařízení, narušení průjezdného profilu železniční trati a pádu jakýchkoliv předmětů, materiálu a nečistot na železniční trať. V případě znečištění kolejiště a drážních odvodňovacích zařízení musí být neprodleně vše uvedeno do původního a řádného stavu.
- **Realizační dokumentaci a technologický postup prací prováděných při výstavbě provizorního přemostění silničního mostu nad žel. tratí (TÚ 2031) požadujeme předložit k posouzení na Správu tratí Jihlava (dále jen „ST Jihlava“), Ing. Pregetovi, tel. +420 602 247 943, e-mail: Preget@spravazeleznic.cz, za účelem projednání postupů prací, a to min. 6 měsíců před termínem zahájení výluk žel. provozu, nutných k provedení prací na mostě. Na základě předloženého technologického postupu prací budou upřesněny požadavky na rozsah výluk žel. provozu a bezpečnostních pomalých jízd.**

Pozn.: Při zohlednění technologie prací netrvá SŽ na zavádění kolejových a napětových výluk traťových kolejí, procházejících pod dotčeným mostem. Avšak požaduje zavedení pomalých jízd v obou traťových kolejích v km 15,300 – 15,470 ve směru od začátku ke konci trati a v km 15,600 – 15,440 ve směru od konce k začátku trati, platných po dobu vysouvání konstrukce provizorního mostu. (Projednáno s Ing. Pregetem 12/2025 – viz Dokladová část této PD).

- **Zahájení stavebních prací musí být oznámeno min. 14 dní předem zástupci Správy tratí Jihlava (dále jen „ST Jihlava“), vedoucímu provozního střediska traťových okrsků (dále jen „PSTO“) Tišnov: p. Konečný, tel. +420 724 564 423, e-mail: KonecnyP@spravazeleznic.cz, který bude rovněž přizván k zahájení stavby. Bez účasti zástupce ST Jihlava nelze zahájit práce v obvodu dráhy a nad pozemkem dráhy. Dozor zaměstnance SŽ bude hrazen z finančních prostředků investora (zhotovitele).**

- Zástupce ST Jihlava, PSTO Tišnov, p. Konečný, musí být přizván k ukončení stavby za účelem provedení prokazatelné kontroly splnění daných podmínek, např. protokolárním zápisem.
- 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 Správy železnic.
- Na pozemek p.č. 663/1 v k.ú. Česká, který je ve správě Správy železnic je na předmětnou stavbu uzavřena neúčinná nájemní smlouva. Účinnost bude zahájena předáním předmětného pozemku ke stavbě. Z tohoto důvodu žádáme o předání pozemku a vyhotovení předávacího protokolu k pozemku dle podmínek nájemní smlouvy, která je součástí tohoto vyjádření. Kontaktní osoba: Bc. Vlková, tel. +420 725 719 917, e-mail: vlkovaha@spravazeleznic.cz.
- V případě požadavku na bezpečnostní pomalé jízdy okolo pracovního místa si žadatel na GR SŽ uzavře smlouvu o pomalých jízdách, kontakt: p. Melich, tel.: 972 244 184. O zavedení pomalé jízdy kolem pracovního místa si žadatel požádá minimálně 14 dní před jejím předpokládaným zavedením na Správě tratí Jihlava, kontakt: p. Benc, tel. 972 646 485.

Pozn.: Viz podmínka výše na základě projednání s Ing. Pregetem – SŽ požaduje zavedení pomalých jízd v nutném rozsahu při výsunu nosné konstrukce provizorního mostu – předpokládaná časová dotace pro výsun je 4 hodiny.

- V zájmovém území stavby se nachází kabelové trasy ve správě Správy železnic, Správy železniční telematiky (dále jen „SŽT“).

Jedná se o:

o DOK 36vl.+12vl., rezervní HDPE, TK 3XN (vytyčovací kabel)

o TK 20XN

Před započítáním stavby (zemních prací) je nutné zažádat o vytyčení, které zajišťuje servisní organizace ČD-Telematika a.s. Kontaktní osoba pro vytyčení: Jiří Pohořalý, tel.+ 420 724 645 882, e-mail: sksbno@cdt.cz. Přílohou objednávky musí být doloženo vyjádření Správy železnic, s.o., včetně příloh (situační výkresy). Při realizaci stavby musí být respektovány všeobecné podmínky SŽT, které jsou včetně situace přílohou tohoto vyjádření. Křížení a souběh musí být realizovány v souladu dle platných norem a předpisů (ČSN 736005). Nad kabelovou trasou je zakázáno skladovat veškerý materiál, zřizovat stavby a pojíždět kabelovou trasu těžkou mechanizací. Kabelová trasa je chráněna ochranným pásmem 0,5 m po obou stranách krajního vedení dle § 102, zák. č. 127/2005 Sb. (zákon o elektronických komunikacích). Kabelové sítě a veškeré zařízení nesmí být stavbou nijak dotčeno, ani omezena nebo narušena jejich funkčnost, musí zůstat během stavby v provozu. Výkop v blízkosti kabelové trasy musí být prováděn ručně a pod dozorem.

- V zájmové lokalitě stavby jsou technologie a kabelové trasy ve správě Správy železnic, Správy sdělovací a zabezpečovací techniky Brno (dále jen „SSZT“).

Jedná se o:

o venkovní technologické prvky v kolejišti a kabelizace traťového zabezpečovacího zařízení (TZZ) Brno Královo Pole – Kuřim zbudované v rámci investiční stavby SŽ "Rekonstrukce ŽST Brno Královo Pole"

Upozorňujeme, že z důvodu nedodání dokumentace skutečného provedení stavby „Rekonstrukce ŽST Brno Královo Pole“, není k dispozici polohopis/geodetické zaměření technologií a inženýrských sítí ve správě SSZT Brno. Technologické prvky a inž. sítě je nutné vytyčit. Objednávku pro vytyčení je třeba zaslat min.14 dní předem správci SSZT, kontaktní osoba: Ing. Mollinová, tel. + 420 724 110 851, e-mail: mollinova@spravazeleznic.cz.

Žadatel o vyjádření k záměru musí splnit obecné podmínky SSZT, které jsou přílohou tohoto vyjádření.

- V daném úseku trati se nachází kabel 6Kv, který je ve správě Správy železnic, Správy elektrotechniky a energetiky Brno (dále jen „SEE“). **Přesnou polohu kabelu lze určit pouze na základě vytyčení, a to zasláním objednávky min.14 dní před zahájením zemních prací správci zařízení SEE. Popřípadě je nutné zajistit výluky a přeložky kabelu. Kontaktní osoba pro vytyčení: p. Martínek, tel: 602 571 642.**

Kabelové trasy ve správě SEE včetně ochranného pásma kabelové trasy, které činí 1 m po obou stranách krajního kabelu, musí být respektovány. Bez vytyčení nesmí být zemní práce v blízkosti zařízení SEE nebo v ochranném pásmu sítí SEE zahájeny.

Nad pásmem kabelu se nesmí stavět, ani skládat materiál. Nesmí se zvýšit nebo snížit úroveň terénu. Při pojiždění těžkou technikou a jiném zatížení, se musí trasa kabelu zakrýt panely.

Pozn.: Při stavbě provizorního přemostění se neuvažuje s výkopovými pracemi – viz PD.

- **Zahájení a ukončení stavebních prací ohlásit na místně příslušné operační středisko HZS Správy železnic – JPO Brno, Kulkova 28, 614 00 Brno, nepoplachové číslo tel. 724 296 699 nebo e-mail: hzsbnooper@spravazeleznic.cz, v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření k vytvoření podmínek pro zásah a záchranné práce v případě mimořádné události.**

C) Podmínky Policie ČR k realizaci záměru:

- stavební úpravy a jejich provedení musí být v souladu s platnými stavebně-technickými normami a předpisy,
- dopravní řešení akce včetně užití přechodného dopravního značení bude předem projednáno a odsouhlaseno Policií ČR. Návrh dopravního značení pro projednání přechodné úpravy provozu v kontextu § 77 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, v průběhu existence stavby provizorního přemostění. bude zpracován v souladu s přiloženým připomínkováným výkresem č. D.1.2.9 Dopravní značení - provizorní přemostění_ÚPRAVA PČR, přičemž **požadujeme doložit návrh signálního plánu světelného signalizačního zařízení, podložené výpočtem dle přílohy G Technických podmínek č. 81 Navrhování světelných signalizačních zařízení pro řízení provozu na pozemních komunikacích.**

Pozn.: Signální plán zpracuje a předloží zhotovitel.

3.2 ZALOŽENÍ A SPODNÍ STAVBA MOSTU

3.2.1 VÝKOPY A ZÁSYPY

Výkopy – neuvažuje se.

Zásypy – pro uložení panelových rovinanin se předpokládá provedení vyrovnávací a podsypové vrstvy ze ŠP, tl. cca. 0,15m.

3.2.2 FRÉZOVÁNÍ

Před zahájením prací bude v rozsahu nájezdových ramp odstraněna stávající vozovka v rozsahu nájezdových ramp v tl. 300mm v délce paty rampy. Odstraněná vrstva vozovky bude obnovena při dokončovacích pracích po rekonstrukci mostu ev.č. 37917-1. Při obnově vozovky budou provedeny zámky podkladní vrstvy min. 0,25m a min. 0,5m pro obrusnou vrstvu.

Skladba vozovky v předpolích mostu po odstranění provizoria:

- asfaltový beton pro obrusnou vrstvu	ACO 11+	40mm
- spojovací postřik emulzní (středně štěpný)	PS-C	0,35 kg/m ²
- asfaltový beton pro podkladní vrstvu	ACP 22S	80mm
- infiltrační postřik emulzní (středně štěpný)	PI-C	1,0 kg/m ²
včetně podrcení kamenivem fr. 2/4 v množství 3,0 kg/m ²		
- štěrkodeř fr. 0/32	ŠD/A (GE)	200mm
celkem		max. 320mm

Podkladní vrstvy z drčeného kameniva budou provedeny v mocnosti dle skutečného stavu po odstranění paty nájezdové rampy.

3.2.3 ZALOŽENÍ

Provizorní most TMS

Založení provizorního mostu TMS je navrženo na panelových rovinaninách ze silničních panelů o rozměrech viz výkresová dokumentace. Předpokládá se použití silničních panelů o rozměrech 3x2x0,15m. Panelové rovinaniny budou uloženy na zhuťněné vyrovnávací a podsypové vrstvě ze ŠP, tl. cca 0,15m. Na silniční panely se pak ukládá ocelová podkladní deska (inventární součást TMS) a ložisko TMS. Mezi ložisko a podkladní desku se vloží podložka zvyšující tření mezi prvky (např. guma). Na obou koncích TMS bude osazena inventární ocelová závěrná zídka (plenta).

3.2.4 NÁJEZDOVÉ RAMPY

Na obou koncích konstrukce provizorního přemostění budou zbudovány nájezdové rampy v podélném sklonu 8,0%, v délce 18,73m (OP1) a 17,64m (OP2). Na koncových příhradách provizorního mostu bude osazena inventární závěrná zídka (plenta) a k ní bude dosypána rampa. **Podkladní klín bude hutněn ze štěrkodeřti ŠDa fr. 0/32 (ŠDa = GE), hutněno po vrstvách max. 0,30m. Zhutněno na $I_d = 0,85$, resp. min. $E_{def,2} = 45$ MPa (poměr $E_{def,2} / E_{def,1} < 2,5$).**

Povrch rampy bude tvořen vozovkovým souvrstvím:

- ACP 16+ (DKS I - obalované kamenivo střednězrnné)	50 mm
- spojovací postřik z EKM	0,18-0,20 kg/m ²
- ACP 16+ (DKS I - obalované kamenivo střednězrnné)	50 mm
- infiltrační postřik PI EK	1,0 kg/m ²
celkem	100mm

V případě vzniku nerovností vlivem provozu na dočasné provizorní komunikaci zajistí zhotovitel průběžnou reprofilaci nájezdových ramp.

Poznámka: S ohledem na časovou tíseň při provádění s ohledem na havarijní stav stávajícího mostu s přihlédnutím k ročnímu období a dostupnosti stavebních materiálů lze netuhou vozovku nájezdových ramp po odsouhlasení s investorem nahradit betonovou vozovkou.

Volná šířka 4,0m nájezdových ramp bude vymezena směrovými sloupky / deskami po obou stranách nájezdových ramp.

Betonová svodidla tvořící stěny rampy budou 1200 mm vysoká, budou uložena na stávající vozovce. Případné lokální nerovnosti pro uložení svodidel budou vyrovnány zhuťněným podsypem ze ŠP. Betonová svodidla budou polohově zajištěna ocelovými trny navrtanými do stávající vozovky. Betonová svodidla budou vzájemně propojena svorníky / systémovými spojkami.

Mezi svodidla se provede hutněný klín ze štěrkodrti. Na něj se provede vozovkové souvrství.
Postup provádění podkladního klínu rampy a polohového kotvení betonových svodidel je třeba na stavbě zkoordinovat tak, aby bylo možné zhutnění klínu po vrstvách max. 300mm.

V patě rampy – v místě přechodu povrchu rampy do stávající vozovky – bude hrana stávající vozovky zafrézována do hloubky 300mm. Na začátku/konci úpravy vozovky (rampy) bude provedena v obrusné vrstvě příčná těsněná spára z asfaltové zálivky, š. 20mm.

Volná šířka 4,0m nájezdových ramp bude vymezena vodícími deskami – viz výkresy dopravního značení.

3.2.5 CHODNÍKOVÉ RAMPY

Na obou koncích konstrukce provizorního přemostění budou zbudovány chodníkové rampy v podélném sklonu 12,5%, v délce cca 5,4m (OP1 a OP2). Na koncových příhradách provizorního mostu bude osazena inventární závěrná zídka (plenta) a k ní bude dosypána rampa. V prostoru lávky pro pěší bude provedeno bednění násypu ramp. **Podkladní klín bude hutněn ze štěrkodrti ŠDa fr. 0/32 (ŠDa = GE), hutněno po vrstvách max. 0,30m. Zhutněno na $I_d = 0,85$, resp. min. $E_{def,2} = 45$ MPa (poměr $E_{def,2} / E_{def,1} < 2,5$). Povrch ramp pro pohyb pěších bude doplněn vrstvou z SCC 8/10 (zásyp cementem).**

3.2.6 LÁVKA PRO PĚŠÍ PODÉL PROVIZORNÍHO MOSTU

Pěší provoz na provizorním přemostění bude převeden po jednostranné lávce na boku nosné konstrukce provizorního mostu. Nástup a výstup na lávku je řešen krátkými chodníkovými rampami a provizorním zábradlím. V celé délce provizorní lávky pro pěší bude provedeno opatření pro doplnění protidotykové zábrany – dřevěné sloupky v rastru zábradlí inventární lávky doplněné o poplastované plotové pletivo, $h = 2,0$ m, délky 15m – shodné s délkou NK provizorního mostu a zároveň délkově přesahující stávající zábrany proti dotyku s výplní z tahokovu.

3.3 NOSNÁ KONSTRUKCE MOSTU

3.3.1 NOSNÁ KONSTRUKCE

Nosnou konstrukci tvoří montovaná příhradová konstrukce mostního provizoria o celkové délce 15m – provizorní most TMS v konfiguraci Z1p2s. Konstrukce provizorního přemostění bude vytvořena z celkem 5 segmentů. Mostní provizorium je navrženo v souladu s TP 220 - Používání provizorních mostů TMS.

Jednotlivé prvky (dílce) konstrukce jsou svařované a spojují se pomocí šroubových a čepových spojů. Most z konstrukce TMS je zatímní, rozebíratelný, trémový, příhradový, s dolní mostovkou. Most je otevřeně uspořádaný. Hlavní nosníky jsou sestaveny z montážních dílců délky 3000 mm. Statický systém mostu je prosté pole.

Základním elementem nosné konstrukce jsou třímetrové dílce sestávající z dvou příhrad a mostovkového panelu. Podélný spád mostního provizoria je 0%; příčný spád je 0%. Na mostě je uvažováno s kyvadlovým obousměrným provozem. Volná šířka mostu je 4,0m (1 pruh). Volná šířka mostu je vymezena obrubami, které jsou inventární součástí TMS.

Mostovka je s ohledem na blízkost zástavby tvořena celokovovými panely s plastbetonovým případně epoxypolyuretandehťovým přímo pojižděným povrchem.

Prosté pole nosné konstrukce provizorního mostu je uloženo na opěře na dvojicích ložisek. NK je dále uložena na inventárních podkladních deskách. Pod podkladní deskou každých 2 ložisek bude panelová rovinanina. Panelová rovinanina bude uložena na zhutněné vrstvě ze ŠP.

Stavba mostu z materiálu TMS:

Vzhledem k prostorovým možnostem v místě stavby se uvažuje se standardním výsunem mostního provizoria za pomoci vysouvací dráhy a krakorce. Nosná konstrukce mostu se staví a demontuje zásadně vysouváním pomocí výsuvného krakorce a výsuvné dráhy z materiálu TMS. Posun je obstaráván mechanicky stavební mechanizací nebo alternativně hydraulickým zařízením.

Zhotovitel prací musí splňovat podmínky odborné způsobilosti (certifikát systému jakosti pro výrobu a montáž OK se zaměřením na stavbu mostních provizorií). Pro stavbu smí být použity pouze neopotřebované a nepoškozené součásti. Při přejímce materiálu musí být vždy provedena technická prohlídka a sepsán protokol. Montáž a demontáž ocelové konstrukce musí být v souladu s předpisy a pokyny vydanými výrobcem.

3.3.2 MOSTNÍ LOŽISKA

Dle TP 220 a vojenských nauk se u materiálu TMS nerozeznávají pevná či pohyblivá ložiska – dilatační pohyby jsou umožněny vůli v jednotlivých prvcích.

3.3.3 MOSTNÍ ZÁVĚRY

Dle TP 220 je návrh přechodu z mostu TMS na přilehlé těleso pozemní komunikace součástí návrhu nosné konstrukce. Na inventární závěrnou zídku (plentu) bude navazovat těleso nájezdových ramp.

3.3.4 PROTIKOROZNÍ OCHRANA KOVOVÝCH KONSTRUKCÍ

Konstrukce TMS je standardně opatřena zvláštní protikorozní ochrannou vrstvou.

3.3.5 DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Na mostě bude kyvadlový provoz. Na obou stranách mostu bude umístěno odpovídající dopravní značení upravující přednosti v jízdě, maximální rychlost, atd. – viz samostatná výkresová příloha. Před mostem bude umístěna značka omezující maximální hmotnost vozidel. Maximální rychlost na mostě je 20 km/h.

Na rampách budou osazeny směrové sloupky. Na čelo nosné konstrukce TMS se osadí směrovací desky (značky Z4d a Z4e).

3.4 PODMÍNKY POUŽITÍ PROVIZORNÍHO MOSTU TMS A REALIZACE STAVBY

- **Zhotovitel prací musí splňovat podmínky odborné způsobilosti (certifikát systému jakosti pro výrobu a montáž OK se zaměřením na stavbu mostních provizorií). Pro stavbu smí být použity pouze neopotřebované a nepoškozené součásti. Při přejímce materiálu musí být vždy provedena technická prohlídka a sepsán protokol. Montáž a demontáž ocelové konstrukce musí být v souladu s předpisy a pokyny vydanými výrobcem.**
- Mostní provizorium bude zapůjčeno. Zhotovitel tedy bude zajišťovat dopravu na místo stavby, montáž a údržbu.
- Provizorní komunikace je navržena jako jednosměrná (s přípustným obousměrným kyvadlovým provozem).
- Nejvyšší povolená rychlost nesmí být větší než 20km/h.
- Na mostě a v prostoru nájezdových ramp bude osazeno dopravní značení – viz samostatná příloha projektové dokumentace
- V případě, že dojde k prodloužení doby využívání mostního provizoria, bude v souladu s obchodními podmínkami v případě potřeby dopočítávána skutečná doba údržby mostu. Přejímka mostního provizoria před demontáží proběhne za účasti zhotovitele demontáže a pověřeného zástupce zapůjčitele.

3.4.1 ZAJIŠTĚNÍ PŘÍSTUPU NA STAVBU

Přístup na stavbu bude zajištěn po stávající pozemní komunikaci. Bude vytvořeno zařízení staveniště v předpolí mostu ze strany montáže provizoria.

3.4.2 DOPRAVNÍ OPATŘENÍ, OBJÍŽDKY A VÝLUKY DOPRAVY

Během výstavby provizoria a jeho demontáže bude provoz veřejné dopravy po stávající místní komunikaci omezen. Bude zřízena dočasná objízdná trasa po dobu trvání stavby provizorního přemostění – viz výkresové přílohy této PD.

AKTUALIZACE 12/2025 na základě vyjádření SŽ – ST Jihlava – viz dokladová část:

Při zohlednění technologie prací netrvá SŽ na zavádění kolejových a napětových výluk traťových kolejí, procházejících pod dotčeným mostem. Avšak požaduje zavedení pomalých jízd v obou traťových kolejích v km 15,300 – 15,470 ve směru od začátku ke konci trati a v km 15,600 – 15,440 ve směru od konce k začátku trati, platných po dobu vysouvání konstrukce provizorního mostu.

Pohyb chodců bude po dobu montáže NK provizorního mostu veden po stávajícím chodníku a na mostě po stávající chodníkové římse. Zhotovitel bude mít za povinnost pohyb chodců umožnit a zároveň dozorovat jejich bezpečný průchod podél stavby. Po dobu montáže inventární lávky a sypání chodníkové rampy pro nástup pěších na lávku podél provizorního mostu bude veden pohyb chodců okolo stavby směrem na odlehlou krajnici silnice a po římse mostu, po vozovce ve vymezeném prostoru stavby směrem zpět na chodník – tato fáze pohybu chodců bude odhadem 1-2 dny. Poté bude opět umožněn pohyb chodců po chodníku směrem na již zprovozněnou lávku pro pěší na boku NK mostního provizoria. Koridory pro pěší budou v jednotlivých etapách vyznačené výstražnými páskami a zhotovitel bude mít za povinnost zajistit bezpečný průchod chodců a dbát na jejich bezpečnost.

S ohledem na povahu řešené akce provizorního přemostění předcházejícího opravě stávajícího silničního mostu se neuvažuje s výstavbou samostatné lávky pro pěší, tak jak je to uvažováno právě po dobu následné opravy předmětného mostu ev.č. 37917-1.

3.5 POŽADAVKY PŘI VRÁCENÍ PROVIZORNÍHO MOSTU TMS Z PŘEDMĚTNÉ AKCE

- 1) Zhotovitel akce před vrácením najaté věci provede její očištění a ošetření tlakovou vodou pro případnou následnou obnovu konzervace a dlouhodobé uložení podle pokynů pronajímatele. Vracená věc, nesplňující tuto podmínku, nebude převzata zpět do skladu, nájemné nebude považováno za ukončené.
- 2) Zhotovitel akce v průběhu doby zápůjčky zajistí výkon prohlídek mostu dle ČSN 73 6221.
- 3) Zhotovitel akce odpovídá za škody vzniklé neodborným nebo nedohodnutým používáním a za ztráty zapůjčených věcí od doby vydání do doby jejího vrácení.
- 4) Veškeré náklady spojené s převzetím, přepravou, používáním, údržbou, plánovanými opravami na stavbě a vrácením poskytnuté věci, jdou k tíži zhotovitele akce. Zhotovitel akce odpovídá za škody a ztráty na poskytnuté věci od doby vydání do jejího vrácení.
- 5) Zhotovitel akce oznámí vrácení mostního provizoria nejméně týden dopředu na sklad zapůjčitele.

3.6 ÚPRAVY KOLEM MOSTU

Vzhledem k povaze konstrukce (dočasná) se neřeší.

4 VÝSTAVBA MOSTU

AKTUALIZACE 12/2025 na základě vyjádření a sdělení DOSS:

Doplňující podmínky a připomínky pro realizaci ze strany dotčených orgánů státní správy (DOSS), včetně případných podmínek ze strany příslušného stavebního úřadu byly zapracovány do navazujícího stupně PD - PDPS.

4.1 POSTUP A TECHNOLOGIE VÝSTAVBY

Navržen je předpokládaný a proveditelný časový postup prací. Tento časový postup prací není pro zhotovitele závazný, ale má především informativní funkci. Zhotovitel může optimalizovat harmonogram realizace. Předpokládaná doba výstavby provizorního přemostění je 2 týdny.

- zřízení zřízení objízdných tras a uzavírky komunikace III/37917
- příprava staveniště a zřízení zajištění a zařízení staveniště
- vyskladnění materiálu a zřízení skládky materiálu TMS na stavbě
- geodetické vytyčení osy provizorního mostu a podrobných bodů pro spodní stavbu a montáž
- frézování vozovky v předpolích
- zřízení plošin pro zapatkování jeřábu
- zřízení panelových rovinanin pro uložení mostu
- zřízení montážní stolice, vysouvací dráhy a montáž krakorce, předmontáž dílců TMS
- postupná montáž a vysouvání konstrukce provizorního mostu
- uložení NK provizorního mostu na ložiska
- demontáž krakorce, vysouvací dráhy a montážní stolice
- zřízení nájezdových ramp
- zřízení a osazení dopravního značení
- provedení technické prohlídky mostu, hlavní mostní prohlídky a kontrolních přejezdů
- vyklizení prostoru staveniště
- zrušení uzavírky komunikace III/37917 a objízdné trasy a spuštění provozu na provizorním přemostění
- po ukončení provozu na provizoriu dekompozice ramp, montáž výsuvné dráhy a odsun mostu, demontáž a odvoz
- následuje rekonstrukce předmětného stávajícího mostu ev.č. 37917-1

Pozn. I.: **Při montáži ocelové konstrukce provizorního mostu nesmí být použity kovové palice či kladiva.**

Pozn. II.: Dočasná skládka materiálu TMS před montáží bude v blízkosti staveniště.

Pozn. III: V projektové dokumentaci jsou popiskou „nový/nová/nové“ označovány všechny prvky, které se budou osazovat v rámci předmětné stavby. Kvalita těchto prvků musí odpovídat předpisům platným v ČR, ale není požadováno, že musí být nově pořízeny.

4.2 UVEDENÍ MOSTU DO PROVOZU

Před přejímacím řízením a uvedením mostu do provozu bude provedena první technická prohlídka mostu a zkušební přejezd vozidlem hmotnosti povolené výhradní zatížitelnosti, brzdná zkouška a jednoduchá zatěžovací zkouška.

- při jednoduché zatěžovací zkoušce budou zaměřeny a zaznamenány průhyby obou pasů ve středu pole mostu při najetí zkušební vozidla ke kompenzaci vůle ve styčnicích
- po této zkoušce bude provedena prohlídka mostu, zkontrolovány všechny spoje a po případě provedena rektifikace

Poté bude zpracována 1. hlavní prohlídka provizorního mostu s odsouhlasením způsobilosti k provozu.

4.3 VZTAH K ÚZEMÍ (INŽENÝRSKÉ SÍTĚ, OCHRANNÁ PÁSMA, OMEZENÍ V PROVOZU)

V průběhu stavby provizorního přemostění se vzhledem k charakteru budované konstrukce neuvažuje s provedením přeložek stávajících inženýrských sítí. Před zahájením prací je však nutno všechny inženýrské sítě vytyčit.

4.3.1 DOTČENÉ POZEMKY

dotčené pozemky v k.ú. Česká: 675/1, 673/20, 663/1
dotčené pozemky v k.ú. Lelekovice: 1816/26, 1816/1, 1816/25

Poznámka:

Po ukončení prací budou pozemky uvedeny do původního stavu a bude protokolárně předány jejich majitelům / správčům.

4.3.2 SOUVISEJÍCÍ OBJEKTY

Stavební objekty řešené v projektové dokumentaci rekonstrukce mostu ev.č. 37917-1 (EUROTRACE s.r.o., 8/2021):

SO 100 SILNICE III/37917 KM 0.000-0,075
SO 104.1 CHODNÍKY
SO 201.1 ÚPRAVA OPĚRNÉ ZDI VLEVO V KM 0,00566 – 0,00784, I.ETAPA
SO 201.2 OPĚRNÁ ZEĎ VPRAVO V KM 0,01880 -0,06880, I.ETAPA
SO 202 STAVEBNÍ ÚPRAVA MOSTU EV. Č. 37 917-1, I.ETAPA
SO 424 PŘELOŽKA DRÁŽNHO KABELU
SO 431 PŘELOŽKA VEŘEJNÉHO OSVĚTLENÍ , I.ETAPA
SO 500 PŘELOŽKA PLYNOVODU PŘES ŽELEZNIČNÍ TRATĚ
SO 500.1 PROVIZORNÍ PŘELOŽKA PLYNOVODU PŘES ŽEL. TRATĚ

4.3.3 BOURACÍ PRÁCE

Bourací práce spočívají v odstranění ramp a demontáži provizoria.

4.3.4 KÁCENÍ MIMO LESNÍ ZELENĚ A JEJÍ PŘÍPADNÁ NÁHRADA

Neuvažuje se.

4.3.5 ROZSAH ZEMNÍCH PRACÍ A KONEČNÁ ÚPRAVA TERÉNU

Tento projekt předpokládá provádění zemních prací v rozsahu založení provizorního mostu a těles nájezdových ramp. Vzhledem k tomu, že zemní práce budou realizované na tělese stávající pozemní komunikace, jsou navrženy takové zásahy a postupy, aby nedošlo k ohrožení lidí a případně také k hospodářským škodám. Zemní práce nebudou zahrnovat skryvku ornice.

4.3.6 OZELENĚNÍ NEBO JINÉ ÚPRAVY NEZASTAVĚNÝCH PLOCH

Dotčené plochy v okolí mostu a komunikace budou upraveny do stavu přes zásahem.

4.3.7 ZÁSAH DO ZEMĚDĚLSKÉHO PŮDNÍHO FONDU A PŘÍPADNÉ REKULTIVACE

Nedojde k zásahu do zemědělského půdního fondu.

4.3.8 ZÁSAH DO POZEMKŮ URČENÝCH K PLNĚNÍ FUNKCE LESA

Nedojde k zásahu do pozemků určených k plnění funkce lesa.

4.3.9 ZÁSAH DO JINÝCH POZEMKŮ

Po dokončení stavby se dotčené pozemky uvedou do původního stavu.

4.3.10 VYVOLANÉ ZMĚNY (PŘELOŽKY A ÚPRAVY) DOPRAVNÍ A TECH. INFRASTRUKTURY A VODNÍCH TOKŮ

Inženýrské sítě nebudou stavbou dotčeny – příp. přeložky nejsou součástí předmětné SO 203 – Provizorní přemostění.

5 PLÁN ÚDRŽBY

Podrobný plán údržby a prohlídek pro provizorní přemostění v požadovaných intervalech, včetně pokynů pro vedení revizního deníku je součástí samostatného dokumentu předkládaného investorovi ze strany zhotovitele. Investor, resp. správce mostu je povinen provádět prohlídky i na stávajícím mostě v uvedeném intervalu – na základě samostatných smluvních podmínek s právním subjektem, který nyní realizuje prohlídky na stávajícím mostu.

5.1 ÚDRŽBA PROVIZORNÍHO MOSTU BĚHEM PROVOZU

Během provozu je třeba soustavně udržovat most včetně spodní stavby v čistotě se zvláštním zřetelem:

- na čistotu desky mostovky a její ochranu před mechanickým poškozením
- na čistotu přechodů z mostu TMS na těleso PK
- na čistotu konstrukce zejména v místech spadu nečistot z mostovky
- na čistotu všech spojů a mezi styčnickovými plechy

A dále pravidelně kontrolovat dotažení všech šroubových spojení (připojení příčníků, spojení příhrad atd.).

5.2 PROHLÍDKY MOSTU

Prohlídky a údržba se řídí TP 220. V důsledku provozu na mostě TMS dochází k povolování šroubů v jednotlivých přípojích. Povolené šrouby v přípojích mají za následek odchýlné statické chování spojovaných prvků i celé mostní konstrukce. Změny ve statickém chování jsou nebezpečné pro zatížitelnost a pro únavovou životnost mostu. Proto je bezpodmínečně nutné šrouby ve všech přípojích pravidelně kontrolovat a dotahovat.

Termíny prohlídek provizorního mostu TMS se stanovují následovně:

- **První hlavní prohlídka (1.HMP):** Před převímacím řízením a před uvedením mostu do provozu budou provedeny zkušební přejezdy vozidlem hmotnosti povolené výhradní zatížitelnosti (několikanásobný přejezd, brzdná zkouška, zkušební přejezd k ověření průhubů NK). Závěry první hlavní prohlídky budou uvedeny v zápise ve stavebním deníku stavby.
- **Revizní prohlídky** pravidelně po celou dobu trvání provizorního přemostění – v intervalech 14 dní po uvedení mostu do provozu, druhou po 30 dnech po první prohlídce a dále vždy po 60 dnech a to včetně vedení revizního deníku. Součástí prohlídky je případné dotažení všech uvolněných šroubů.
- **Mimořádné prohlídky** provádět podle potřeby po mimořádných událostech.

Při prohlídkách je třeba kontrolovat zejména:

- úplnost konstrukce TMS a její stav (mechanické poškození ocelové konstrukce, stav protikorozi ochrany, chování konstrukce za provozu, průhyby, kmitání apod.);
- stav šroubových spojů (dotažení jednotlivých šroubů resp. matic ve spojích, úplnost čepů a závlaček apod.) na hlavních nosnicích, v přípojích příčníků ke svislícím, zvláště pak v přípojích podélných ztužidel k příčníkům a v přípojích vodorovných ztužidel (napínáky „pavouků“). Namátková kontrola spojovacích součástí není povolena;
- stav vozovky, příp. chodníků a zábradlí;

- celkový stav protikorozi ochrany ocelových součástí mostní konstrukce;
- ložiska a stav uložení TMS, kontrola, zda nedochází k natáčení nebo posunům na spodní stavbě;
- stav přechodové oblasti a schopnost dilatace mostu;
- spodní stavba, celkový stav, u provizorních podpěr sledovat, zda nedochází k jejich sedání nebo naklánění;
- stav a úplnost dopravního značení.

O provedené prohlídce je nutno vyhotovit a archivovat záznam. Pro údržbu platí ustanovení ČSN 73 6221 - Prohlídky mostů pozemních komunikací. Soustavně je třeba odstraňovat veškeré nečistoty z vlastní konstrukce TMS, ložisek a přechodových oblastí.

5.3 ODSTRANĚNÍ ZÁVAD

Veškeré závady zjištěné při jakékoliv prohlídce je třeba neprodleně odstraňovat. Je dovoleno provozovat mosty u nichž lze stavební stav klasifikovat jako "uspokojivý" – klasifikační stupeň IV dle ČSN 73 6221 Prohlídky mostů pozemních komunikací. Při stavu V je nutno zastavit na mostě provoz až do zjednání nápravy.

5.4 OPRAVY MOSTŮ TMS PŘI PROVOZU - VŠEOBECNĚ

Opravovat se smí pouze nenosné součásti mostu. Nátěry konstrukce a povrch mostovky je potřeba opravovat v součinnosti s odbornou firmou a majetkovým správcem materiálu TMS. Povrch mostovky je nutno opravit při poškození větším než 20 x 20cm.

5.5 EVIDENCE MOSTU TMS

Provizorní mostní objekt nebude označen tabulkou s evidenčním číslem mostu.

6 DEMONTÁŽ MOSTU

6.1 POSTUP A TECHNOLOGIE DEMONTÁŽE

Navržen je předpokládaný a proveditelný časový postup prací. Tento časový postup prací není pro zhotovitele závazný, ale má především informativní funkci. Zhotovitel může optimalizovat harmonogram realizace. Předpokládaná doba demontáže a dekompozice provizorního přemostění je 2 týdny.

- příprava staveniště a zřízení zajištění a zařízení staveniště
- demontáž dopravního značení v místě provizoria
- dekompozice nájezdových ramp (odkopání násypu ramp atd.)
- demontáž mostu TMS a postupná demontáž na skládce materiálu
- očištění dílců TMS tlakovou vodou a odvoz dílců do skladu zapůjčitele
- dekompozice panelových rovin
- příp. obnova vozovkových vrstev v předpolích stávajícího mostu
- vyklizení prostoru staveniště
- přejímka a naskladnění materiálu do skladu zapůjčitele

Pozn. I.: **Při demontáži ocelové konstrukce provizorního mostu nesmí být použity kovové palice či kladiva.**

Pozn. III.: Pro demontáž provizorního přemostění se předpokládá stejný rozsah dopravních opatření jako při zřízení provizorního přemostění. Na stavbu, resp. demontáž provizorního přemostění se předpokládá plynulé navázání rekonstrukce předmětného mostu ev.č. 37917-1, tedy DIO při demontáži mostu bude již součástí navazující stavby.

7 PROVEDENÉ VÝPOČTY A POSOUZENÍ

Zatížitelnost provizorního mostu byla určena dle TP 220 – Používání provizorních mostů TMS.

- zatížitelnost TMS normální – 13,0t
 výhradní – 44,0t
- max. hmotnost na nápravu: 11t

7.1 ZATĚŽOVACÍ TRÍDA, SOUČinitele zatížení, MIMOŘÁDNÁ ZATÍŽENÍ

Most je navržen na základě požadavku na výhradní zatížitelnosti podle normy ČSN 73 6222 - Zatížitelnost mostů pozemních komunikací.

7.2 PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ

Tabulková výhradní zatížitelnost TMS uvedená v TP 220 pro užití rozpětí je 44 t. Dosažitelná zatížitelnost je vyšší (48 t) a bude jí dosaženo osazením oboustranných inventárních výztuh příčníků. **Nosná konstrukce stávajícího mostu nebude nijak zatěžována.**

8 ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Vzhledem k typu stavby se neřeší. Na mostě je zakázán pohyb chodců a cyklistů – ti budou vedeni po samostatné inventární lávce pro pěší.

9 OSTATNÍ (NAD RÁMEC ROZSAHU TECHNICKÉ ZPRÁVY DLE VYHL.Č.146/2008)

9.1 NAKLÁDÁNÍ S ODPADY

Stavba má běžné nároky na zdroje vyplývající z navrženého technického řešení - beton, ocel, zemina, hmoty na bázi asfaltů, atd. V prostoru stavby se nepředpokládá žádné napojení na stávající zdroje energie. Energie nutná pro stavební práce bude zajištěna použitím mobilních elektrocentrál.

Dle Zákona o odpadech č.185/2001 Sb a dále dle prováděcích vyhlášek Ministerstva životního prostředí č. 381 - Katalog odpadů a č. 383 – O podrobnostech nakládání s odpady je provedeno zařazení odpadů, které vzniknou při realizaci této stavební akce (především pak při demontáži provizorního přemostění), a dále je určeno, jak budou tyto odpady likvidovány.

Výše uvedený zákon a navazující prováděcí vyhlášky stanovují práva a povinnosti státní správy, právnických a fyzických osob při nakládání s odpady. Povinností investora stavební akce je zabezpečit veškeré nakládání s odpady podle Zákona o odpadech č.185/2001 Sb. a navazujících vyhlášek.

Každý původce odpadů je povinen vznik odpadů co nejvíce omezovat a vytvářet předpoklady pro využívání a zneškodňování odpadů. Odpady vzniklé při realizaci této stavby zneškodní původce odpadu, tzn. zhotovitel stavby v rámci svého programu o likvidaci odpadů.

Druhy odpadů a jejich likvidace - pro tuto stavbu jsou předpokládány následující uvedené druhy odpadů:

Kód druhu odpadu	Název opadu	Katalog odpadu	Způsob likvidace	Původ odpadu
05 01 00	Odpady s obsahem ropných látek:			
05 01 05	Únik ropných látek	N	biodegradace	útky, havárie
08 01 00	Odpady z výroby, ze zpracování, z distribuce a používání barev a laků			z používaných nátěrových materiálů
08 01 11	Odpadní nátěrové hmoty	N	deponování	přímopojížděna izolace

13 01 00	Hydraulické oleje, brzdové kapaliny*	zneškodnění oprávněnou osobou		ze stavebních strojů
15 01 00	Odpady obalů			
15 01 06	Směs obalových materiálů	O, N	deponování, spalování	obaly zabudovaných materiálů
17 00 00	Stavební a demoliční odpady			
17 01 00	Beton, hrubá a jemná keramika a výrobky ze sádky a azbestu			
17 01 01	Beton	O	skládkování, recyklace	z demolice
17 02 00	Dřevo, sklo, plasty			
17 02 01	Dřevo	O	skládkování, spalování	z demolice
17 03 00	Asfalt, dehet, výrobky z dehtu			
17 03 01	Asfalt. směsi obsahující dehet	N	recyklace, skládkování	z demolice
17 03 02	Asfalt bez dehtu	O	recyklace, skládkování	z demolice
17 04 00	Kovy, slitiny kovů			
17 04 00	Železo nebo ocel	O	recyklace	z demolice
17 05 00	Zemina vytěžená			
17 05 01	Zemina a/nebo kameny	O	deponování	výkopek, podsyp vozovky
Poznámka: O - ostatní odpad N - nebezpečný odpad * - není možné zařadit dle Katalogu odpadů, bude podrobně zaříděno dle informací konkrétního výrobce				

9.2 VLIV STAVBY A PROVOZU NA POZEMNÍ KOMUNIKACI NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Stavba nemá trvalý negativní vliv na životní prostředí, pouze během výstavby dojde k zatížení životního prostředí stavebními pracemi. Komunikace budou pravidelně v okolí staveniště čištěny. Před výjezdem nákladní dopravy a těžké mechanizace bude provedeno očištění tak, aby nedocházelo ke znečištění místních a státních komunikací a ohrožení bezpečnosti silničního provozu.

Během bouracích prací je nutno v případě potřeby zajistit dostatečné kropení z důvodů snížení prašnosti pracovního procesu.

Před započatím stavebních prací bude zhotovitelem vypracován a předložen ke schválení příslušnému úřadu havarijní plán, jehož účelem bude zamezit nebo případně zmírnit vlivy výstavby na okolní životní prostředí.

9.3 BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI

Projektant mostu nezodpovídá za bezpečnost pracovníků prováděcí firmy a nepředepisuje, jak mají být upraveny jejich vzájemné vztahy. Bude vypracován plán BOZP, dokument vypracovaný ve smyslu zákona č. 309/2006 Sb., určující pravidla, která budou přiměřeně zajišťovat bezpečnost pracovníku při pracích na staveništi a která budou platná pro rozsah, typ a velikost stavby.

Při všech stavebních pracích je nutno dodržet ustanovení zákona č. 309/2006 Sb., kterým se upravují požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovně právních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci) - účinnost od 1.1.2007.

Dále je nutno dodržet ustanovení následujících předpisů:

- Nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích - účinnost od 1.1.2007.
- Nařízení vlády č. 592/2006 Sb., o podmínkách akreditace a provádění zkoušek odborné způsobilosti - účinnost od 1.1.2007.
- Nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky - ze dne 15.8.2005.
- Vyhláška č. 601/2006 Sb.

Stavba je projektována, bude realizována a převzata podle norem a stavebních předpisů platných v České republice, zejména dle příslušných technických norem a Technických a kvalitativních podmínek staveb pozemních komunikací (TKP). Tímto jsou definovány a zajištěny požadované užité vlastnosti stavby.

10 ZÁVĚR

Technické řešení provizorního přemostění je navrženo podle norem a stavebních předpisů platných v České republice, zejména dle příslušných technických norem a Technických a kvalitativních podmínek staveb pozemních komunikací (TKP).

Dotazy doplňující technické informace směřujte na projektanta:

HCE – Herka Consulting Engineering

Kounicova 509/54
602 00 Brno

zodpovědný projektant:

Ing. Martin Herka – autorizovaný inženýr ČKAIT 1007185
tel.: +420 728 880 600
e-mail: martin@herka-consulting-engineering.cz

V Brně, 2/2026

Ing. Martin Herka