

			ČÍSLO SOUPRAVY:
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	



**SUDOP BRNO, spol. s r.o.**  
Kounicova 26  
611 36 Brno

OBJEDNAVATEL:	SŽDC, s.o., Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 Stavební správa východ (organizační jednotka)		tel. : +420 972 625 804 E-mail: sudop@sudop-brno.cz	
PROFESNÍ SKUPINA:	12 Mosty	VEDOUCÍ PROF. SKUPINY Ing. Karel Pukl	JEDNATEL Ing. Jiří Molák	
ODPOVĚDNÝ PROJ. ZAKÁZKY Ing. Jiří Pelc		ODPOVĚDNÝ PROJ. PS, SO Ing. Pavel Lhotský	NAVRHL, VYPRACOVAL Ing. Jan Dvořák	KONTROLOVAL Ing. Radomír Hanák
KRAJ: Jihomoravský, Vysočina			POVĚŘENÝ MĚŮ: Tišnov, Velká Bíteš	
Zvýšení traťové rychlosti v úseku Říkonín - Vlkov u Tišnova SO 02-19-22 Říkonín - Vlkov u Tišnova, most v km 46,627			STUPEŇ: PROJEKT	
			ZAK. ČÍSLO 15061-01-1016	ARCH. ČÍSLO 2016120017
			MĚŘITKO	POČET FORMÁTŮ
			DATUM: 10/2016	
Technická zpráva			ČÁST DOKUM. E.1.4.28	
			PŘÍLOHA 1	

## **Zvýšení traťové rychlosti v úseku ikonín - Vlkov u Tiýnova**

**SO 02-19-22**

**ikonín - Vlkov u Tiýnova, most v km 46,627**

# **Technická zpráva**

## Obsah:

1	Identifikační údaje .....	4
2	Základní údaje o mostním objektu.....	4
3	Technický popis dosavadního stavu objektu .....	5
3.1	Základní údaje - tabulka .....	5
3.2	Popis jednotlivých částí objektu.....	6
3.3	Stavební technický průzkum.....	6
3.4	Geotechnický průzkum.....	6
3.5	Korozní průzkum.....	6
3.6	Inženýrské síť .....	6
4	Zdvojnásobení stavby.....	7
4.1	Zdvojnásobení nutnosti stavby.....	7
4.1.1	Účel stavby .....	7
4.1.2	Rozsah navrhovaných opatření .....	7
4.2	Celkové koncepty řešení .....	7
5	Technický popis nového stavu objektu .....	7
5.1	Návrhové zatížení .....	7
5.2	Prostorové uspořádání na mostním objektu.....	8
5.2.1	Použitý VMP .....	8
5.3	Železniční svrzek na mostním objektu .....	8
5.4	Rozměry kolejového lože .....	8
5.5	Prostorové uspořádání mostního otvoru .....	8
5.6	Návrhové charakteristiky objektu v novém stavu.....	8
5.7	Nosná konstrukce .....	9
5.7.1	Klenba .....	9
5.7.2	Průběh zdi .....	10
5.8	Spodní stavba .....	11
5.8.1	Opory.....	11
5.8.2	Kídla.....	11
5.9	Bourací práce.....	12
5.10	Zásyp objektu, úprava přečhodových oblastí .....	12
5.10.1	Přečhody do trati .....	12
5.10.2	Výkopy.....	12
5.10.3	Terénní úpravy.....	12
5.11	Další nové části mostu .....	12
5.11.1	Řešení ochrany proti únikům bludných proudů .....	12
5.11.2	Zásady řešení a základní požadavky na vodotěsné izolace .....	12
5.11.3	Úprava dilatačních spár.....	13
5.11.4	Povrchová úprava konstrukce .....	13
5.11.5	Protikorozní úprava.....	13
5.11.6	Zábradlí .....	13
5.12	Ostatní technické souvislosti .....	14
5.12.1	Kabelové trasy .....	14

5.12.2	Zvláštní zařízení.....	14
5.12.3	Tabulky.....	14
5.12.4	Geodetické značky.....	14
6	Způsob provádění stavby, postup výstavby.....	14
6.1	Doplnění dopravního značení.....	14
6.2	Způsob a postup výstavby.....	14
6.3	Prostor výstavby .....	14
6.3.1	Územní podmínky .....	14
6.3.2	Přístupy na staveniště .....	15
6.4	Souvislost s výstavbou navazujících objektů .....	15
6.4.1	Seznam souvisejících objektů .....	15
6.5	Vytyčení objektu.....	15
6.6	Požadavky na výluky, omezení rychlosti a další provozní omezení .....	15
6.7	Dopad výstavby objektu na celkovou technologii stavby .....	15
6.8	Nutné zásahy do stávající zeleně .....	15
6.9	Uvedení stavebního objektu do provozu.....	15
6.10	Bezpečnost práce .....	15
7	Požadované zkoušky betonu.....	16
8	Technologické popisy.....	16
9	Seznam použitých vzorových listů a typových podkladů .....	17
10	Související SN, popisy, právní normy, použité podklady.....	17
10.1	Související SN, popisy, právní normy.....	17
10.2	Použité podklady.....	17

*Příloha:*

- Detail úpravy stávající dilatační spáry
- Tabulka zatížitelnosti
- Schéma dopravního značení
- Vyjádření dotčených orgánů

## 1 Identifikační údaje

<b>Stavba:</b>	Zvýšení traťové rychlosti v úseku ikonín - Vlkov u Tiznova
<b>Objekt:</b>	SO 02-19-22 ikonín - Vlkov u Tiznova, most v km 46,627
<b>Objednatel:</b>	SŽDC s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, Stavební správa východ (organizační jednotka)
<b>Stávající vlastník objektu:</b>	SŽDC s.o.
<b>Nový vlastník objektu:</b>	SŽDC s.o.
<b>Správce mostního objektu:</b>	SŽDC, s.o., Oblastní editelství Brno, Kounicova 26, Brno, Správa mostů a tunelů
<b>Projekt stavby:</b>	SUDOP Brno s.r.o., Kounicova 26, 611 36 Brno
<b>Odpovědný projektant stavby:</b>	Ing. Jiří Pelc
<b>Odpovědný projektant objektu:</b>	Ing. Pavel Lhotský
<b>Překonávaná překážka:</b>	stálá vodoteč (ID 10198380) a silnice III. třídy - 3793
<b>Kraj:</b>	Vysočina
<b>Obec:</b>	Běezské
<b>Katastrální území:</b>	Běezské (614807)
<b>Traťový úsek:</b>	2031 Brno-Židenice (mimo) . Havlík v Brod (m)(v .st.Tunel-H.B.)
<b>Definice úseku:</b>	12 ikonín . Vlkov u Tiznova
<b>Dotčené pozemky:</b>	1621 . SŽDC s.o., Dlážděná 10003/7, Nové Město 110 00 Praha 1 1622 . SŽDC s.o., Dlážděná 10003/7, Nové Město 110 00 Praha 1 1597/1 . vlastnické právo . Kraj Vysočina, Žitkova 1882/57, 586 01 Jihlava; právo hospodaření . KSÚS Vysočina p.o., Kosovská 1122/16, 586 01 Jihlava

## 2 Základní údaje o mostním objektu

<b>Staničení:</b>	<b>evidenční km 46,627</b> <b>přesný km 46,624 665</b>
-------------------	---

### Situování mostního objektu v terénu:

Most se nachází v extravilánu v mezistaníním úseku ikonín . Vlkov u Tiznova, katastrálním územím Běezské.

### Úhel objektu, překonávané překážky:

Most převádí 2 koleje přes stálou vodoteč a silnici III. třídy.

úhel křivení:	90°
volná výška:	5,800 m
rozpětí:	7,600 m

světlost otvoru:	7,500 m
Počet otvorů :	1
úklon mostu:	levá
úhelníkový oblouk / staniční oblouk:	ziráť
Počet kolejí na most :	2
pevnostní svršek na most (nový):	60E2 s upevněním W14 na betonových praporech B91 S/1
Stávající poměry stávající:	přímá (kolej .1 a 2)
Stávající poměry nové:	přímá (kolej .1 a 2)
Sklonové poměry stávající:	stoupá 16,2š (kolej .1 a 2)
Sklonové poměry nové:	stoupá 16,440š (kolej .1 a 2)
Rychlost na objektu:	100 kmh <sup>-1</sup> (stávající) 145 kmh <sup>-1</sup> (nová pro V <sub>k</sub> )
Kategorie železniční trati:	1. třída
Tratěová třída:	D2 pro V <sub>130</sub> , C3 pro V <sub>k</sub>
Prostorové uspořádání:	Neuplatní se
Trakce:	25 kV . 50 Hz

### 3 Technický popis dosavadního stavu objektu

#### 3.1 Základní údaje - tabulka

nosná konstrukce	betonová klenba
spodní stavba	betonové opory a kídla (ziská svahová) s kamenným obkladem
počet mostních otvorů	1
délka přemostění	7,500 m
délka mostu	15,220 m
rozpětí nosné konstrukce	7,600 m (NK pod kolejí)
konstrukční výška	1,000 m (NK pod kolejí)
stavební výška	11,194 m
způsob uložení koleje	ve ztržkovém loži
obrys kolejového lože	vyhovuje
volná výška mostního otvoru	5,800 m
světlost mostního otvoru (kolmá)	7,500 m
světlost mostního otvoru (ziská)	9,490 m
úhel kídlení	90°
šířka mostu	40,030 m
rok výstavby (výroby)	1942
údaje o dosavadní zatížitelnosti nebo návrhovém parametru	Z <sub>UIC</sub> = 9,89

stavební stav objektu (klasifikace stavu dle p edpisu SŽDC S5)	K2, S1
--	--------

### 3.2 Popis jednotlivých částí objektu

Nosnou konstrukci z roku 1942 tvoří betonové polokruhové klenby rozdělené v podélném směru komunikace na 6 dilatačních celků. Tloušťka klenby ve vrcholu je různá - 0,800 m a 0,950 m krajní celky klenby, 1,0m klenby pod koleje. Kolmá světlost otvoru je 7,50 m. Objekt je přesypávaný, výška přesypávky 9,60 m. Stavební výška mostu je 11,194 m. Účistka mostu je 40,030 m. Volná výška pod mostem je min. 5,800 m. Římsy na nosné konstrukci jsou tvořeny kvádrovým zdívem, bez zábradlí. Délka římsy vlevo je 13,057 m, délka římsy vpravo je 12,913 m. Římsy jsou v podélném sklonu cca 1:2,5. Hydroizolace nosné konstrukce je tvořena 3x asfaltovým nátěrem, 2 vrstev juty a cementovým potěrem 30 mm.

Spodní stavba je tvořena betonovými opěrami s kamenným obkladem. Založení opěr je dle archivní dokumentace v různých úrovních se skalním podloím pod úrovní základových spár. Tloušťka dleku základu opěr je taktéž proměnná. Jednotlivé části jsou odděleny dilatační spárou. Celková šířka opěr je 39,830 m. Opěry jsou odvodňovány prostupy (100x200 mm) přes opěry směrem pod most. Stav odvodnění je dobrý.

Kídla jsou betonová s kamenným obkladem, zikmá, svahová. Tloušťka a délka kídla je proměnná. Na kídlech není osazeno zábradlí.

Betony nosné konstrukce jsou místy lehce zvětralé, lokálně se vyskytují píštělé trhliny ve vrcholu klenby a ¼ rozpětí klenby. Účistka trhlín je v řádech milimetrů. Kamenným obkladem spodní stavby místy prosakuje voda a vápenné mléko. Římsy na most jsou přesypané. Svahová kídla jsou porostlá mechem a vegetací, spárování obkladního zdiva je degradované.

Svahy nad římsami směrem ke koleji jsou ve sklonu max. 1:1,2, konsolidované. Zábradlí na římsách není, je umístěno podél drábní stezky.

Hodnocení stavebního stavu konstrukce dle správce mostního objektu je K2, S1.

### 3.3 Stavební technický průzkum

Stavební technický průzkum nebyl proveden.

### 3.4 Geotechnický průzkum

Geotechnický průzkum nebyl proveden.

### 3.5 Korozní průzkum

Korozní průzkum nebyl proveden.

### 3.6 Inženýrské sítě

V prostoru mostu se vyskytují následující inženýrské sítě a vedení:

- sdělovací kabely (Dílo Telematika) - vlevo v násypovém svahu svahu nad římsou mostu
- sdělovací kabely (Dílo Telematika) - vpravo v drábní stezce
- kanalizace pod přelímanou silnicí před a za mostem

## 4 Zdvojnásobení stavby

### 4.1 Zdvojnásobení nutnosti stavby

#### 4.1.1 Účel stavby

Oprava železničního mostu je součástí stavby Zvýšení traťové rychlosti v úseku Ikonín - Vlkov u Tiznova. Navrhovaná opatření uvedou mostní objekt do stavu požadovaného Zadávacími podmínkami pro zpracování projektu výše uvedené stavby. Jde zejména o dosažení požadované rychlosti jízdy traťové třídy D2 s požadovanou rychlostí  $V_{130} = 120$  km/h a C3 s požadovanou rychlostí  $V_k = 145$  km/h a z hlediska prostorového uspořádání zajistí požadavky SN 73 6201.

#### 4.1.2 Rozsah navrhovaných opatření

Vzhledem k tomu, že:

- lokálně dochází k praskání opěr
- římsy na mostě jsou přesypané a svah nemá normové parametry sklonu
- nejsou dodrženy normové požadavky na umístění zábradlí
- jsou trhliny v betonové klenbě
- spárování obkladního zdiva opěr je lokálně narušené
- spárování obkladního zdiva křídel je degradované, zdivo je porostlé mechy

navrhuje se oprava mostního objektu,

která zahrnuje:

- zřízení odvodňovacích vrtů skrz opěry a proložení stávajících
- úprava paty násypového svahu nad mostní římsou a jeho odláčení
- odstranění stávajícího zábradlí a osazení nového na přechodných zdech a křídlech
- sanaci betonové klenby včetně dilatačních spár
- sanaci obkladního zdiva spodní stavby
- kolejové úpravy, kabelové trasy (není předmetem SO)

### 4.2 Celkové koncepty řešení

V přípravné dokumentaci bylo navrženo:

- odstranění stávajícího zábradlí z prostoru dráhojízdní stezky
- osazení nového zábradlí na římsy nosné konstrukce a zikmých svahových křídel
- sanace betonové nosné konstrukce
- sanace kamenného obložení spodní stavby
- zřízení nových odvodňovacích vrtů z líce opěr

Projektové řešení vychází z konceptu přípravné dokumentace.

## 5 Technický popis nového stavu objektu

### 5.1 Návrhové zatížení

Daný traťový úsek je zařazen do 1. traťové třídy, dle národní přílohy k SN EN 1991-2 s požadovaností traťové třídy D2 a požadovanou rychlostí  $V_{130} = 120$  km/h a C3 a požadovanou rychlostí  $V_k = 145$  km/h.



Stávající objekt je vyhovující pro přečinnost traťové třídy D2 s předepsanou rychlostí pro  $V_{130} = 120$  km/h a C3 s předepsanou rychlostí pro  $V_k = 145$  km/h.

Zatížitelnost stávající nosné konstrukce byla stanovena již v příslušné dokumentaci a to na základě porovnání zatížení a redukci materiálu. Vzhledem k velké výšce přesypávky je  $Z_{uc} = 9,89$ . Tabulka zatížitelnosti je jako příloha součástí technické zprávy.

## 5.2 Prostorové uspořádání na mostním objektu

### 5.2.1 Použitý VMP

Vzhledem k vysoké přesypávce se VMP v prostoru mostu neuplatní.

## 5.3 Železniční svržek na mostním objektu

Železniční svržek na mostním objektu je podle podmínek SO 02-17-01.

Železniční svržek na most tvaru 60 E2 s upevněním W14 na betonových pražcích B91S/1. Posun koleje a úprava výšky koleje je minimální, provádí se pouze úprava GPK.

Kolej ..:	Směrovéazení:	Výzkovéazení:
1	přímá	stoupá 16,440š
2	přímá	stoupá 16,440š

Kolej ..:	Směrovéposuny:	Výzkovéposuny:
1	85mm vpravo	83mm zdvih
2	126mm vlevo	87mm zdvih

Poznámka: Hodnoty posunů měřených v příčném řezu jsou pouze orientační a nejsou směrodatné (zahrnují chyby v měření polohy stávající koleje).

## 5.4 Rozměry kolejového lože

Na mostním objektu je navrženo otevřené kolejové lože splňující minimální hodnoty dle normy SN 73 6201.

Minimální tloušťka kolejového lože pod ložnou plochou pražce na mostním objektu dle SN 73 6201 má být min. 300 mm. Výška obrysu nutného kolejového lože je 510 mm + 40 mm rezerva. Skutečná tloušťka kolejového lože je 550 mm.

Minimální šířka kolejového lože dle SN 73 6201 má být 2200 mm + 60 mm rezerva.

## 5.5 Prostorové uspořádání mostního otvoru

Stávající nosná konstrukce a spodní stavba bude zachována, velikost mostního otvoru je tedy stávajícími parametry.

## 5.6 Návrhové charakteristiky objektu v novém stavu

počet mostních otvorů	1
zakřivenost mostu	žádná pravý
úhel křivení s předepsanou přímou	90°
VMP	-
délka mostu	15,220 m

délka přemostění	7,500 m
šířka mostu	40,030 m
světlost mostního otvoru kolmá / zikmá	7,500 m / 9,490m
volná výška pod mostem	5,800 m
nosná konstrukce	Betonová klenba (zachována stávající)
statická funkce nosné konstrukce	klenba
rozměty nosné konstrukce	7,600 m
konstrukční výška	1,000 m
stavební výška	11,273 m
spodní stavba	betonové opěry a kídla kamenným obkladem (zachováno stávající)

## 5.7 Nosná konstrukce

### 5.7.1 Klenba

Stávající betonová klenba bude zachována. Ve vrcholu a v ¼ rozpětí klenby se v ní v kterých dilatačních celcích klenby vyskytují prázdné trhliny (šířka trhlín v řádech mm), které je nutno zajistit. Dále bude provedeno očištění povrchu betonu tlakovou vodou (100% plochy), lokálně (20% plochy) se provede reprofilace betonové vrstvy v max tl. 20 mm. Následně se na celou plochu (100%) nanese sjednocující **stěrka**. Sanace bude provedena v následujících krocích:

- V prvním kroku bude provedeno hrubé odstranění narušeného betonu vysokotlakým vodním paprskem s pracovním tlakem min. 300 bar na 100% betonových ploch. Následně vlastní oprava povrchu zahrnující odstranění nesoudržných nebo mechanicky poškozených částí povrchu, odstranění přichycených prachových částic a otevření pórové struktury betonu. Na povrchu se nesmí vyskytovat žádné trhliny nebo hnízda, povrch musí být jednotlý. Odhalený podklad musí být dostatečně únosný s min. pevností v tahu 1,5 MPa.
- Injektáž trhlín dvousložkovou epoxidovou pryskyřicí. Předpokládaná celková délka trhlín na betonovém povrchu je 50 m.
- Reprofilace bude prováděna sanační maltou jednovrstvou do tloušťky 20 mm na 20% betonové plochy. Správková hmota musí být z důvodu zajištění vyztužení soudržnosti s podkladem nanášena strojní stříkáním.
- Pokud použitý reprofilační materiál nemá dostatečnou přilnavost k podkladu (1,1 až 1,5 MPa) je třeba vytvořit adhezni mostek nejlépe z polymercementové suspenze. Směs se nanese na stejný povrch ručně nebo strojně.
- Pro zajištění funkce adhezni mostku je třeba v zásadě nanést reprofilační hmoty.
- Vezkeré sanované plochy (100% betonových ploch) budou opatřeny sjednocující **stěrkou**.

Použitá reprofilační hmota musí splňovat tyto požadavky: vysokou přilnavost k podkladu, malou nasákavost, mrazuvzdornost, minimální objemové změny v důsledku změny vlhkosti a teploty, omezený vznik smršťovacích trhlín.

Parametr	Průkazní zkoušky	Kontrolní zkoušky
	požadovaná hodnota	požadovaná hodnota
Pevnost v tlaku (MPa)	> 25 < 50	> 25 < 50
Pevnost v tahu za ohybu (MPa)	> 5,5	> 5,5
Soudržnost k podkladu (bez adhezního můstku) (MPa)	$\varnothing > 1,7$ jednotl. > 1,5	$\varnothing > 1,1$ jednotl. $\geq 0,8$
Smršťování (%)	< 0,5	–
Sklon k tvorbě trhlin	1 trhlina šířky do 0,1 mm	1 trhlina šířky do 0,1 mm
Mrazuvzdornost	T 100 (< 1000 g/m <sup>2</sup> )	–
Součinitel teplotní roztažnosti (10 <sup>-5</sup> . K <sup>-1</sup> )	< 1,4	–
Statický modul pružnosti (GPa)	< 30	–

#### Požadované základní parametry reprofilačních materiálů

Pro sanaci se musí použít hmoty a systémy odzkoušené zkouzebnou, která má pro požadované zkoušky akreditaci. Materiály a hmoty doloží zhotovitel certifikátem nebo osvědčením o vhodnosti, včetně dokladů o jejich fyzikálně-mechanických a jiných vlastnostech a o podmínkách vhodnosti jejich použití.

#### Specifikace sanace

Specifikace materiálů a způsobů sanace se musí řídit dle SN EN 1504-10, tabulka 1, postup 5.1. Nanášení malt nebo nátěrů na povrchu.

#### Příprava:

Účelem úpravy je, aby se odstranil prach, volné látky a nečistoty, aby se zlepšilo spojení mezi očištěným povrchem podkladu a nanázeným materiálem. Provede se zdrsnění, které vytvoří povrchovou strukturu vhodnou pro spojení s cementovou maltou.

Očištěný podklad musí být chráněn před dalším znečištěním, pokud úprava neprobíhá bezprostředně před nanášením sanačních hmot.

#### Aplikace:

Teploty podkladu a malty se od sebe nesmí výrazně lišit, aby se zamezilo riziku snížení soudržnosti a zpomalení hydratace.

Povrch musí být před aplikací navlhčen a nesmí uschnout. Při nanášení materiálu nesmí póry a vadná místa obsahovat vádnou vodu. Malta musí být na podklad nanášena a zhuťována bez uzavřených vzduchových bublin.

Požadavky na soudržnost musí pro použité malty odpovídat EN 1504-4. Voda pro navlhčení podkladu musí splňovat požadavky na čistotu pro záměsové vody dle EN 206-1 a EN 1008.

#### Kontrola kvality:

Práce musí být prováděny v souladu s plánem zabezpečení kontroly kvality zpracovaným zhotovitelem. Výrobky k provedení prací musí splňovat požadavky kvality podle EN 1504, část 2 a 8.

Přehled zkoušek a měření pro kontrolu kvality je uveden v tabulce 4. Jedná se o:

- Narušení povrchu
- Čistotu povrchu
- Teplotu podkladu
- Shodu u všech použitých výrobců
- Konzistence malty
- Tloušťka správkového materiálu
- Delaminace
- Soudržnost správkového materiálu

#### 5.7.2 Průběh práce

Průběh práce obložené kamenem (včetně kamenných říms) budou sanovány. 100% plochy bude očištěno tlakovou vodou, na 30% plochy bude provedeno přespárování. Sanace kamenného obkladu bude provedena v několika krocích:

- Stávající narušené spárování bude mechanicky vysokotlakým vodním paprskem odstraněno (30% ploch) a na nezvětralou a únosnou maltu.

- Povrch kamene bude očištěn tlakovou vodou (100% ploch).
- Sanované spáry následně budou dle kladných i záporných a na navlhčený povrch bude vtlačena spárovací hmota z cementové malty (vtlačení může být provedeno ručně do hloubky 50 mm, v případě větší hloubky pomocí spárovací pistole s tlakem do 0,5MPa). Následně se provede povrchová úprava povrchu. Spárovací malta musí splňovat požadavky SN 72 2430, použita bude cementová malta zn. 150 . 15 MPa, objemové změny max. 0,4 mm/m, mrazuvzdornost T100.

Pro sanaci se musí použít hmoty a systémy odzkoušené zkušebnou, která má pro požadované zkoušky akreditaci. Materiály a hmoty doloží zhotovitel certifikátem nebo osvědčením o vhodnosti, včetně dokladů o jejich fyzikálně-mechanických a jiných vlastnostech a o podmínkách vhodnosti jejich použití.

## 5.8 Spodní stavba

### 5.8.1 Opory

Stávající betonové opory s kamenným obkladem budou zachovány.

Skrz opory budou dodatečně zřízeny odvodňovací vrty. Nové vrty budou umístěny v řadě mezi stávajícími odvodňovacími otvory přibližně v polovině jejich vzdálenosti (viz výkres přílohy 2). Výzkovy budou osazeny dle stávajících otvorů. V každé opoře bude provedeno 11 vrtů, celkem  $2 \times 11 = 22$  vrtů. Vrty budou provedeny vrtákem  $\varnothing 120$  mm s odklonem od vodorovné o  $6^\circ$ , aby výsledný vrt byl v podélném sklonu 10%. Odvrty musí být provedeny skrz celou oporu až na kamennou rovnatinu, předpokládaná délka jednoho vrtu je 2,40 m. Do vrtu bude osazena perforovaná HDPE trubka  $\varnothing 100$  mm a délky 2,60 m. Trubka bude přesahovat za líc opory o min. 150 mm. Volný prostor mezi trubkou a stěnou otvoru bude vyplněn injektáží směsí (aktivovanými maltami).

Stávající odvodňovací otvory budou pročištěny tlakovou vodou.

Kamenný obklad bude sanován. 100% plochy bude očištěno tlakovou vodou a na 10% plochy bude provedeno přespárování. Sanace kamenného obkladu bude provedena v několika krocích:

- Stávající narušené spárování bude mechanicky vysokotlakým vodním paprskem odstraněno (10% ploch) až na nezvrstvalou a únosnou maltu.
- Povrch kamene bude očištěn tlakovou vodou (100% ploch).
- Sanované spáry následně budou dle kladných i záporných a na navlhčený povrch bude vtlačena spárovací hmota z cementové malty (vtlačení může být provedeno ručně do hloubky 50 mm, v případě větší hloubky pomocí spárovací pistole s tlakem do 0,5MPa). Následně se provede povrchová úprava povrchu. Spárovací malta musí splňovat požadavky SN 72 2430, použita bude cementová malta zn. 150 . 15 MPa, objemové změny max. 0,4 mm/m, mrazuvzdornost T100.

Pro sanaci se musí použít hmoty a systémy odzkoušené zkušebnou, která má pro požadované zkoušky akreditaci. Materiály a hmoty doloží zhotovitel certifikátem nebo osvědčením o vhodnosti, včetně dokladů o jejich fyzikálně-mechanických a jiných vlastnostech a o podmínkách vhodnosti jejich použití.

### 5.8.2 Kídla

Stávající betonové kídla s kamenným obkladem budou zachovány. Kamenný obklad bude sanován tak, že 100% plochy bude očištěno tlakovou vodou a 100% plochy bude přespárováno. V místech, kde je obklad v kontaktu se zemínou, bude do hloubky 0,50 m od terénní hrany obnažen a sanován. Sanace kamenného obkladu bude provedena v několika krocích:

- Stávající narušené spárování bude mechanicky vysokotlakým vodním paprskem odstraněno (100% ploch) až na nezvrstvalou a únosnou maltu.
- Povrch kamene bude očištěn tlakovou vodou (100% ploch).
- Sanované spáry následně budou dle kladných i záporných a na navlhčený povrch bude vtlačena spárovací hmota z cementové malty (vtlačení může být provedeno ručně do hloubky 50 mm,

v případě větší hloubky pomocí spárovací pistole s tlakem do 0,5MPa). Následně se provede povrchová úprava povrchu. Spárovací malta musí splňovat požadavky SN 72 2430, použita bude cementová malta zn. 150 . 15 MPa, objemové změny max. 0,4 mm/m, mrazuvzdornost T100.

Pro sanaci se musí použít hmoty a systémy odzkoušené zkouzebnou, která má pro požadované zkoušky akreditaci. Materiály a hmoty doloží zhotovitel certifikátem nebo osvědčením o vhodnosti, včetně dokladů jejich fyzikálně-mechanických a jiných vlastnostech a o podmínkách vhodnosti jejich použití.

## 5.9 Bourací práce

Bude odstraněno stávající zábradlí v drážní stezce.

## 5.10 Zásyp objektu, úprava povrchových oblastí

### 5.10.1 Pechody do trati

Na mostě je navrženo otevřené kolejové lože, pechod kolejového lože do přilehlé trati se neuplatní.

### 5.10.2 Výkopy

Budou provedeny pouze odkopy zeminy okolo kótidel pro zpevnění obkladního zdiva, které bude sanováno do hloubky 0,50 m od terénní hrany.

### 5.10.3 Terénní úpravy

Z důvodu obnažení římsy přilehlých zdí bude patá násypového svahu nad římsami upravena (odvnitřní horní hrany římsy) do sklonu svahu 1:1. Následně bude upravený svah odládný, z číka odládný bude 1,30 m. Za svahovými kótidly bude odládný pruh šířky 500 mm na celou délku zikmé části kótidla. Odládný bude provedeno lomovým kamenem uloženým do betonového lože. Kámen musí být trvanlivý, odolný proti obrusu a mrazu. Pevnost kamene min. 50 MPa, max. nasákavost 1,5% a součinitel odolnosti proti mrazu 0,75. Vhodné jsou zejména vyvlečené horniny, zejména žula. Nevhodné jsou horny, které snadno mknou a vylouhováním ztrácejí soudržnost. Tloušťka kamene je 200 mm, tloušťka lože 100 mm a je z betonu C 16/20. Spárování dlažby bude provedeno cementovou maltou. Šířka spáry max. 30mm, lokálně lze připustit až 45mm. Maximální objemové změny malty musí být menší jak 0,4 mm/m.

## 5.11 Další nové části mostu

### 5.11.1 Úprava ochrany proti úniku m bludných proud

Není řešeno, nejsou navrženy žádné nové konstrukce.

### 5.11.2 Zásady řešení a základní požadavky na vodotěsné izolace

Nebude se provádět nová hydroizolace nosné konstrukce a bude ponechána stávající, která je funkční.

Patky pro kotvení sloupků zábradlí za kótidly budou v ploze v kontaktu se zemínou opatřena nátěrem proti zemní vlhkosti 1xNp + 2xNa; SVI dle TKP a TNŽ 73 6280.

*Požadavky na asfaltový penetrační lak:*

Směs asfaltu, oxididel a uzlechtilých doplňků. Odolný proti vodě, jednoduchý a rychlý při zpracování, možnost nanázet kartáčem na asfalty, zvyšující přilnavost ploch k daným izolacím, schopností do hloubky izolovaných ploch, zabezpečující beton před vlhkostí a korozí, s velmi dobrou přilnavostí k betonu.

Požadavky na asfaltový nátěr:

Směs asfalt, pryskyřic, polymer, organických aditiv, plnidel a uzlechtilých prvků. Odolný proti vodě, jednoduchý a rychlý při zpracování, možnost nanázet kartáčem na asfalty, odolný proti atmosferickým vlivům, s velmi dobrou přilnavostí k betonu

### 5.11.3 Úprava dilatačních spár

Stávající dilatační spáry mezi jednotlivými dilatačními celky kleneb budou z líce sanovány. Sanace spočívá v prozkounutí a pročištění spáry (z líce) a jejím utěsněním proti pronikání vody. Spára bude na lici utěsněna plastovým těsnícím profilem v tloušťce o 20-30% než je šířka spáry a překryta trvale pružným tmelem na bázi polyuretanu. Celková délka sanovaných spár je  $5 \times 12 \text{ m} = 60 \text{ m}$ .

Výplňový tmel musí být specifikován dle normy SN EN ISO 11600 a označen ISO 11600-F-25HM-M1p. Tmel musí být odolný vůči UV záření, mikrobům, chemickým vlivům, povětrnostním vlivům a stárnutí, teplotám od  $-30^{\circ}\text{C}$  do  $+60^{\circ}\text{C}$ , vodě odolný.

Pro zhotovení dilatačních spár zhotovitel vypracuje TP, které bude obsahovat návrh konkrétních výrobků a předloží je ke schválení zástupci investora a zástupci správce mostního objektu.

### 5.11.4 Povrchová úprava konstrukce

Všechny nové konstrukce budou betonovány v kvalitě pohledového betonu. Požadavky na povrch pohledového betonu jsou stanoveny dle TKP, kap.18. Viditelné části budou provedeny ve třídě PB2, zasypané části ve třídě PB1. Na veškeré betonové konstrukce bude použita třída bednění TB2 dle TKP, kap.18.

### 5.11.5 Protikorozní úprava

PKO bude provedena na zábradlí na přelíchových zdech a na kídlech. Je navržena kombinovaný povlak ONS. Oárové zinkování ponorem + ONS. Viz příloha B Dokumentace protikorozní ochrany ocelových konstrukcí

### 5.11.6 Zábradlí

Na římse poprsních zdí a za svahovými kídly bude osazeno zábradlí s ocelovými lanky. Na poprsních zdech budou sloupky kotveny do stávajících řím. Za kídly bude vybetonována ob. patka kotvená do stávajícího bet. kídla, do které bude následně kotven sloupek zábradlí. Patka bude podle dorysných rozměrů  $500 \times 500 \text{ mm}$ , do kídla bude kotvena vlepenou výztuží. Bude provedena z betonu C 25/30 . XF1 (CZ) .  $\text{Cl } 0,4$  .  $D_{\text{max}} 22 \text{ mm}$  . S4 dle SN EN 206. Max. průsak vody při zkouzce dle SN EN 12 390-8 20mm. Betonáská výztuž se zaručenou svařitelností B500B. Patka bude v ploze kontaktu se zemí opatřena nátěrem proti zemní vlhkosti.

Zábradlí za kídly a na přelíchových zdech bude vzájemně propojeno v jeden celek tvaru S. Krajní a rohové sloupky budou z HEB 100, střední sloupky budou z úhelníku 80/80/10 mm. Mezi sloupky budou natažena 3 nerezová lanka  $\Phi 5 \text{ mm}$ . Výška horního madla (lanka) je 1100 mm nad referenční rovinou. Detaily rozmístění sloupek celky viz výkresová část.

Sloupky budou kotveny přes chemické kotvy M16 dl. 280 mm do římsy přes patní desku 240/200/20 mm a vrstvu polymermalty dle MVL 511, krajní a rohové sloupky na kídlech budou kotveny přes patní desku 260/200/20. Polymermalta musí být schválena SŽDC s elektroizolačními vlastnostmi dle SR 5/7(S). Zhotovitel dopravuje přes služné TP pro výrobu zábradlí. TP bude schválen zástupci SŽDC a projektantem.

Materiál použitelný pro zábradlí:

**SN EN 10025-2 ČS 235JR pro L profily zábradlí, HEB 100 a patní desky**

**SN EN 10219-1 ČS 235JRH pro HEB 100**

**SN EN 10027-2 ČS NEREZ 1.4401 pro lanka**

Druh dokumentu kontroly 2.2 dle SN EN 10204.

Povrch materiálu dle SN EN 10210-2 . odstranění povrchových vad zavážením se nepovoluje.  
Povrch materiálu s ohledem na kvalitu sledně aplikované PKO . P3 dle ISO 850.

Třída provedení zábradlí: EXC2

## 5.12 Ostatní technické souvislosti

### 5.12.1 Kabelové trasy

Vlevo tratě ve Olabu v násypovém svahu budou vedeny kabely SŽDC a D-Telematika. Vpravo tratě v dráhové stezce v pochozím Olabu bude veden traťový kabel. Vpravo nad násypovým svahem bude veden nadzemní kabel 6kV.

### 5.12.2 Zvláštní zařízení

V prostoru mostu se nebudou vyskytovat žádné zvláštní zařízení.

### 5.12.3 Tabulky

Označení letopisu se nebudou osazovat.

### 5.12.4 Geodetické značky

Geodetické značky nebudou umístěny.

## 6 Způsob provádění stavby, postup výstavby

### 6.1 Dočasné dopravní značení

V době sanačních (a vrtných) prací pod mostem je nutno počítat s částečným uzavřením pozemní komunikace III/3793. Vozovka bude zúžena na jeden jízdní pruh a provoz bude řízen světelnými signály. Předpokládaná doba omezení provozu pod mostem je 2x 14 dní. Použití dočasné dopravní značky v etně jejího umístění je schváleno orgánem Policie ČR. Schéma dopravního značení je součástí této zprávy.

### 6.2 Způsob a postup výstavby

Stavební práce budou probíhat v 1 fázi, výluka koleje není nutná.

Na objektu budou provedeny následující práce:

V koruně násypového svahu bude odstraněno ocelové zábradlí. V opěrách bude provedeno pročištění stávajícího odvodnění a budou odvrtny a vystrojeny požadované otvory. Provede se sanace dilatačních spár a betonových ploch klenby. Sanace obkladního zdiva na opěrách, přelivních zdech a kídlech. Pro sanační práce bude nutnost použít provizorního ležení. Svah nad římsami přelivních zdí bude odkopán a odláodněn. Bude ukotveno zábradlí do říms. Za kamenným obkladem kídlel se osadí zábradlí do patek za kídly. Provede se odláodnění.

### 6.3 Prostor výstavby

#### 6.3.1 Územní podmínky

Propustek se nachází v katastrálním území obce Ikonín na parcele .:

**1621** SŽDC s.o., Dílčodně 10003/7, Nové Město 110 00 Praha 1

**1622** SŽDC s.o., Dílčodně 10003/7, Nové Město 110 00 Praha 1

**1597/1** vlastnické právo . Kraj Vysočina, žiokova 1882/57, 586 01 Jihlava; právo hospodaření . KSÚS Vysočina p.o., Kosovská 1122/16, 586 01 Jihlava

### 6.3.2 Pístupy na stavení

Pístup na stavení je možný z komunikace III. třídy vedené pod mostem.

## 6.4 Souvislost s výstavbou navazujících objektů

### 6.4.1 Seznam souvisejících objektů

SO 02-16-01	ikonín - Vlkov u Tiznova, Oelezni ní spodek
SO 02-17-01	ikonín - Vlkov u Tiznova, Oelezni ní svrzek
SO 02-01-01	ikonín - Vlkov u Tiznova, rekonstrukce trak ního vedení
SO 80-06-01	ikonín - Vlkov, rekonstrukce kabelu 6Kv
SO 02-10-01	P eloky a ochrany kabel ŠZDC
SO 02-10-02	Ochrana a náhrada kabelu D-Telematiky
PS 02-14-01	T.ú. ikonín - Vlkov, TK

## 6.5 Vytyčení objektu

Pro navrhované stavební úpravy nebudou potřeba vytyčovací práce.

## 6.6 Požadavky na výluky, omezení rychlosti a další provozní omezení

Navrhované úpravy mohou být provedeny mimo výluku koleje. Doba potřebná k opravě mostního objektu je 7 týdnů.

## 6.7 Dopad výstavby objektu na celkovou technologii stavby

Výstavba objektu bude probíhat v souladu s plánovanými stavebními postupy celé stavby, není uvažováno s jejím narušením.

## 6.8 Nutné zásahy do stávající zeleně

Je třeba pouze odstranit náletových dřevin v rámci SO. Kácení vzrostlých dřevin je řešeno komplexně pro celou stavbu v části B.3 této dokumentace.

## 6.9 Uvedení stavebního objektu do provozu

Před uvedením stavebního objektu do provozu bude provedena TBZ a hlavní prohlídka mostu. Délka zkušebního provozu bude 6 měsíců. Zátěžová zkouška není prováděna.

## 6.10 Bezpečnost práce

Pro zajištění bezpečnosti práce je nutno v plném rozsahu respektovat následující předpisy:

- TKP staveb státních drah, kap. 1 a dle speciální kapitoly,
- ŠZDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci (10/2013)
- Zákon č. 262/2006Sb. Zákoník práce
- Zákon č. 174/1968Sb. Zákon o státním odborném dozoru nad bezpečností práce
- Vyhláška č. 48/1982Sb., v znění, kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení
- Vyhláška č. 324/1990Sb., o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích

Zhotovitel rozpracuje uvedené předpisy vzhledem k podmínkám daného mostního objektu se zvláštním přihlédnutím k:

- práci v přejezdním přejezdu provozované trati,



- práci ve výzkách,
- práci v ochranných pásmech trakčního vedení a podzemních sítí,
- manipulaci s bremenem.

Vzichni pracovníci zhotovitele budou s předpisy prokazatelně seznámeni.

Zhotovitel se musí řídit Předpisem SŽDC Zam1. o odborné způsobilosti osob při provozování dráhy a drážní dopravě v platném znění.

## 7 Požadované zkoušky betonu

Vezkeré zkoušky betonu musí provádět zkoušební laboratoř s akreditací. Výrobce musí předložit investorovi nebo objednateli betonu, podle toho kdo prokazní zkoušky objednává, osvědčení o akreditaci laboratoře, která zkoušky prováděla.

Prokazní zkoušky se provádějí v souladu s ustanovením SN EN 206. Rozsah zkoušených parametrů při prokazních zkouškách musí odpovídat deklaraci betonu (třída betonu, stupeň vlivu prostředí, případně další deklarované vlastnosti).

### Prokazní zkoušky betonu:

- Pevnost v tlaku pro třídy betonu dle SN EN 206
- Pevnost v příčném tahu
- Objemová hmotnost
- Obsah vzduchu v čerstvém provzdušněném betonu
- Konzistence
- Obsah chloridů
- Mrazuvzdornost
- Odolnost proti pronikání vody
- Modul pružnosti betonu

### Typy zkoušek na staveníšti:

- 1) čerstvý beton: vodní součinitel, konzistence, obsah vzduchu
- 2) Ztvrdlý beton: pevnost betonu v tlaku, stupeň mrazuvzdornosti, odolnost proti pronikání vody

Odebírání vzorků, četnost kontrolních zkoušek, metody zkouzení a způsob prokazování shody musí být v souladu s TKP, kap.17 Beton pro konstrukce, zmínka 3.

## 8 Technologické předpisy

Budoucí zhotovitel tohoto objektu předloží v dostatečném časovém předstihu před zahájením stavebních prací k odsouhlasení zástupci investora a budoucímu vlastníku všechny technologické předpisy a zvláštní pro:

- Kvalitu provádění betonáže
- Výrobu zábradlí a PKO
- Provádění sanačních prací (sanace betonu, dilatačních spár)

V případě, že technologické předpisy nebudou včas předloženy zástupci investora a budoucímu vlastníku, ponese zhotovitel veškerou náhradu způsobených škod.

## 9 Soupis použitých vzorových listů a typových podkladů

- 1) MVL 102 Pechod mezi nosnými konstrukcemi. Pechod mezi nosnou konstrukcí a oporou. Pechod mezi spodní stavbou a zemním tělesem, 1997.

## 10 Související SN, předpisy, právní normy, použité podklady

### 10.1 Související SN, předpisy, právní normy

- 1) SN EN 1990 (730002/2004-04, v platném znění) Eurokód: Zásady navrhování konstrukcí
- 2) SN EN 1991-1-1 (730035/2004-03, v platném znění) Eurokód 1: Zatížení konstrukcí, část 1-1: Obecná zatížení. Objemové tíhy, vlastní tíha a užitná zatížení pozemních staveb,
- 3) SN EN 1991-2 (736203/2005-08 v platném znění) Eurokód 1: Zatížení konstrukcí. část 2: Zatížení mostů dopravou,
- 4) SN EN 10027-2 (420012/1995-04, v platném znění) Systémy označování ocelí. část 2: Systém íselného označování,
- 5) SN 73 6201 (736201/2008-11, v platném znění) Projektování mostních objektů,
- 6) Předpis SŽDC S 3 - železniční svržek,
- 7) Předpis SŽDC S 4 - železniční spodek,
- 8) Předpis SŽDC S 5 - Správa mostních objektů
- 9) Předpis SŽDC S 5/4. Protikoroziční ochrana ocelových konstrukcí,
- 10) Metodický pokyn pro určování zatížitelnosti mostních objektů,
- 11) TKP staveb státních drah, v platném znění,
- 12) Směrnice generálního ředitele SŽDC, s.o. č. 11/2006, Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních, SŽDC s.o., č.j. 13511/06-OP,

### 10.2 Použité podklady

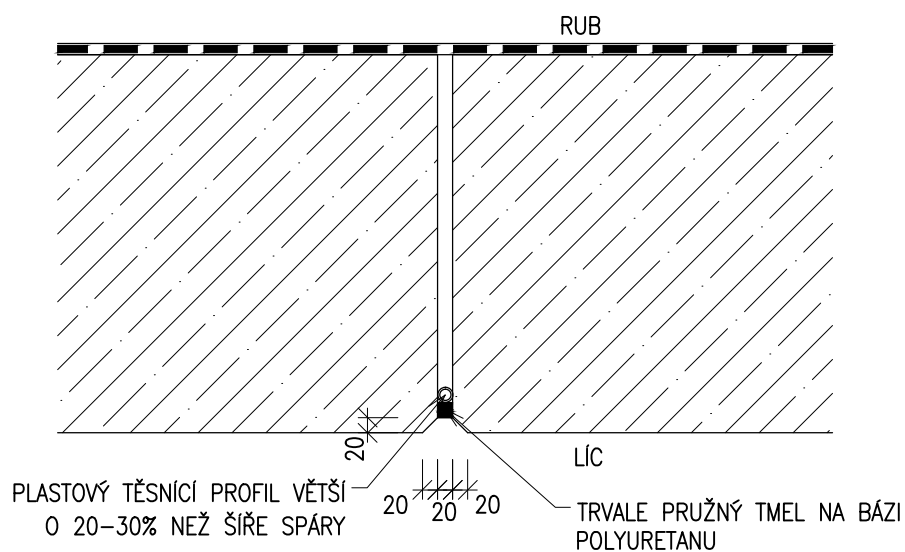
- 1) Podrobné geodetické zaměření území
- 2) Situace 1:1000
- 3) Přípravná dokumentace 05/2014
- 4) Archivní dokumentace
- 5) Vlastní fotodokumentace a prohlídka terénu
- 6) Výrobní porada s investorem dne 4.5. 2016 a 1.8. 2016

Zpracoval:

Ing. Jan Dvořák  
SUDOP BRNO, spol. s r.o.  
tel. 972 625 817  
e-mail: [jdvorak@sudop-brno.cz](mailto:jdvorak@sudop-brno.cz)

# DETAIL ÚPRAVY STÁVAJÍCÍ DILATAČNÍ SPÁRY

## 1:10



## PŘEHLED ZATÍŽITELNOSTI PRO ČÁST MOSTU

### A. Identifikace mostu

TÚ: 2031 Brno-flidenice (mimo) a Havl.Brod (mimo), v . st. Tunel aHB

DÚ: 12 ikonín aVlkov u Ti-nova

km: 46,627

### B. Identifikace části mostu

část mostu: nosná konstrukce a betonová klenba

### C. Doplnující údaje pro část mostu:

Kategorie zatížitelnosti: C

Výpočetní model:

vetknutý oblouk

Geometrie koleje, uvažovaná vypočtu pro část mostu v jejím profilu (dle stanění):

Začátek: Uprostřed:

Konec:

Kolej .1 Traťová kolej

Směrové poměry:

Sklon:

přímá

stoupá 16,44 ‰

Kolej .2 Traťová kolej

Směrové poměry:

Sklon:

přímá

stoupá 16,44 ‰

### Popis konstrukce:

Nosná konstrukce je tvořena betonovou polokruhovou klenbou. Volná výška pod vrcholem klenby je cca 5,80 m, kolmá svtllost je 7,50 m. Tloušťka klenby ve vrcholu pod koleji je 1000 mm. Konstrukce je přesypána, výška nadnáspy je 8,60 m. Opřeny jsou z betonového zdiva tloučky v místě základu cca 2,50 m.

### Poznámka:

Zatížitelnost určena pro rozhodující prvky konstrukce.

Posl.	Prvek (včetně umístění)	Detail	Namáhání	Stupeň	typ	Lp	$\delta$	Ld	viz str.	Poznámky	Zat. UIC
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
01.	Nosná konstrukce	Střed rozpětí	Ohyb	1	M	8,5	1,0	17,2			9,89

Dne: 05/2014

Zatížitelnost určená: Ing.Hanáková

Do databáze zadal



Pomáhat a chránit

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY  
KRAJSKÉ ŘEDITELSTVÍ POLICIE KRAJE VYSOČINA

Územní odbor Žďár nad Sázavou  
Dopravní inspektorát

Č.j.: KRPJ-83160-1/ČJ-2016-161406

Žďár nad Sázavou dne 2. srpna 2016

Sudop Brno, spol. s r.o.  
Kounicova 26  
60200 Brno

**1. Zvláštní užívání pozemních komunikací dle § 25 odst. 6 písm. c) 3. zák. č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích – III/3793 Březské v rámci akce „Železniční most v žkm. 46,627 přes silnici III/3793“**

**Závazné stanovisko:**

(ve smyslu § 25 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích)

Policie ČR, Dopravní inspektorát Žďár nad Sázavou, za předpokladu souladu rozsahu činností s předloženou dokumentací, za předpokladu učinění nezbytných a možných opatření k zajištění bezpečnosti provozu, a za předpokladu omezení plynulosti provozu pouze v míře nezbytně nutné, **souhlasí se zvláštním užíváním** dotčené pozemní komunikace ve smyslu § 25 odst. 6 písm. c) 3 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (*provádění stavebních prací*).

**2. Uzavírka části silnice III/3793 v rámci akce „Železniční most v žkm. 46,627 přes silnici III/3793“**

**Stanovisko:**

(ve smyslu § 24 odst. 2 písm. d) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích)

Policie ČR, Dopravní inspektorát Žďár nad Sázavou **souhlasí** s Vámi předloženým návrhem uzavírky předmětné části komunikace.

### 3. Přechodná úprava DZ v rámci akce „Železniční most v žkm. 46,627 přes silnici III/3793“

#### **Stanovisko:**

(ve smyslu § 77 odstavec 2 písmeno b) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích)

Policie ČR, Dopravní inspektorát Žďár nad Sázavou **souhlasí** s Vámi předloženým návrhem přechodné úpravy, v rámci předmětné akce, dle Vámi předložené žádosti a situace DZ.

Pro provedení a umístění dopravního značení a zařízení **požadujeme** soulad s námi odsouhlasenou situací PDZ a soulad s platnými právními a technickými předpisy.

Zpracoval: por. Bc. Milan PROKOP  
komisař



*Z R. Bc. Zdeněk Kubík*  
por. Bc. Zdeněk Kubík  
vedoucí oddělení

**Žádost:** Stanovisko k dočasnému dopravnímu značení

**Údaje o žadateli:** Ing. Jan Dvořák  
Sudop Brno, spol. s r.o.  
Kounicova 26  
602 00 Brno  
  
tel.: 972 625 817  
email: [jdvorak@sudop-brno.cz](mailto:jdvorak@sudop-brno.cz)

**Název stavby:** Zvýšení traťové rychlosti v úseku Říkonín - Vlkov u Tišnova  
**Termín realizace:** 2017 až 2018  
**Řešený objekt:** železniční most v žkm. 46,627 přes silnici III/3793

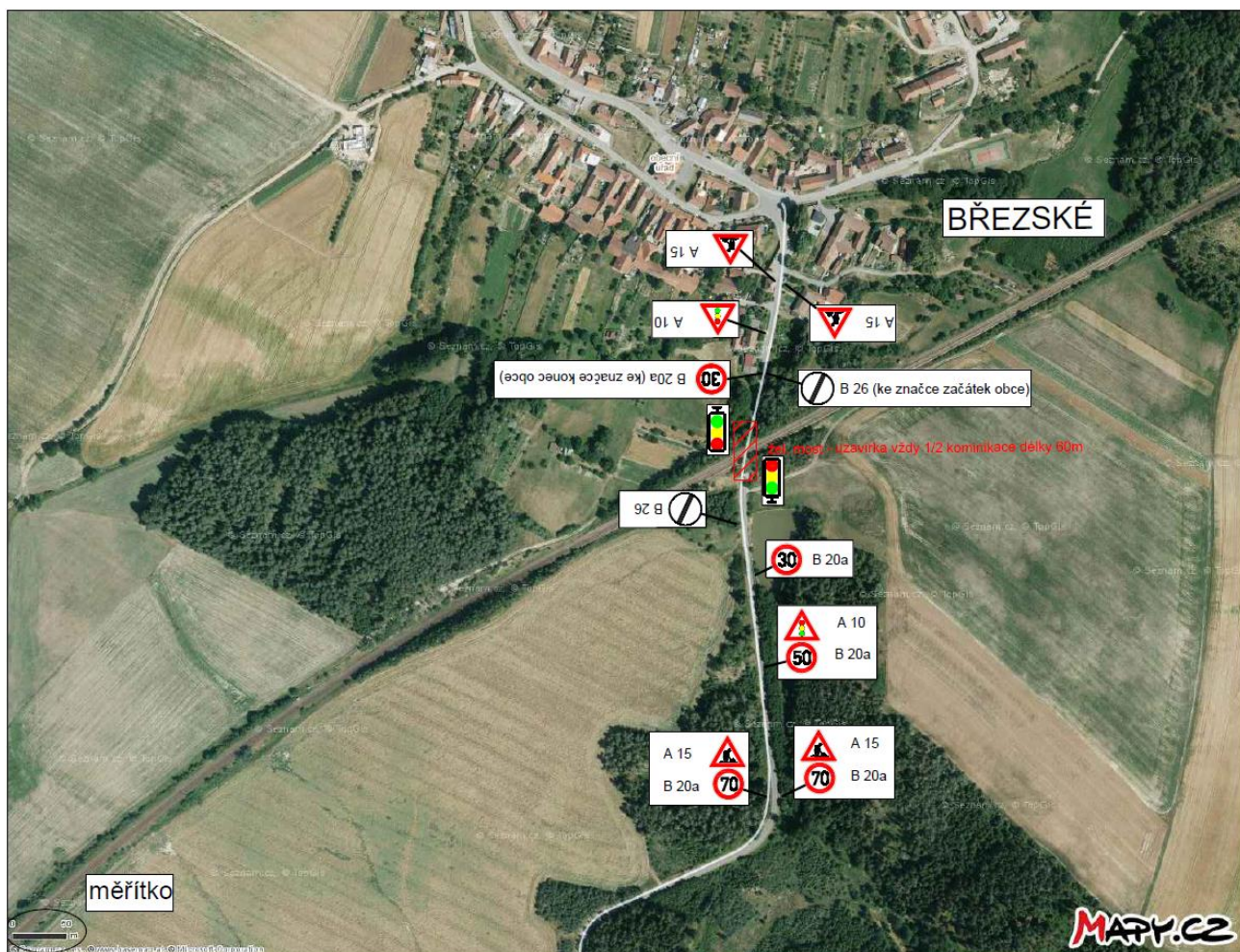
**Rozsah stavby:**

Součástí stavby Zvýšení traťové rychlosti v úseku Říkonín – Vlkov u Tišnova je oprava železničního mostu v žkm. 46,627 přes silnici III/3793 u obce Březské. Šířka mostu je 40,0 m, světlá šířka mostního otvoru je 7,50m a volná výška pod mostem je 5,80m. Šířka komunikace III/3793 pod mostem mezi obrubami je 5,60m. Na mostě budou provedeny opravné práce na podhledu nosné konstrukce, mostních opěrách a křídlech. Tyto práce budou provedeny ve 2 fázích vždy s částečnou uzavírkou komunikace. Na jedné polovině budou probíhat stavební práce a na druhé bude zachován obousměrný provoz řízený semaforem. Po dokončení prací na jedné polovině mostu se situace obrátí. Doba nutná k provedení výše uvedených prací, tedy i k umístění dočasného dopravního značení, je cca 2x 14 dní.

Příloha – grafický návrh dočasného dopravního značení

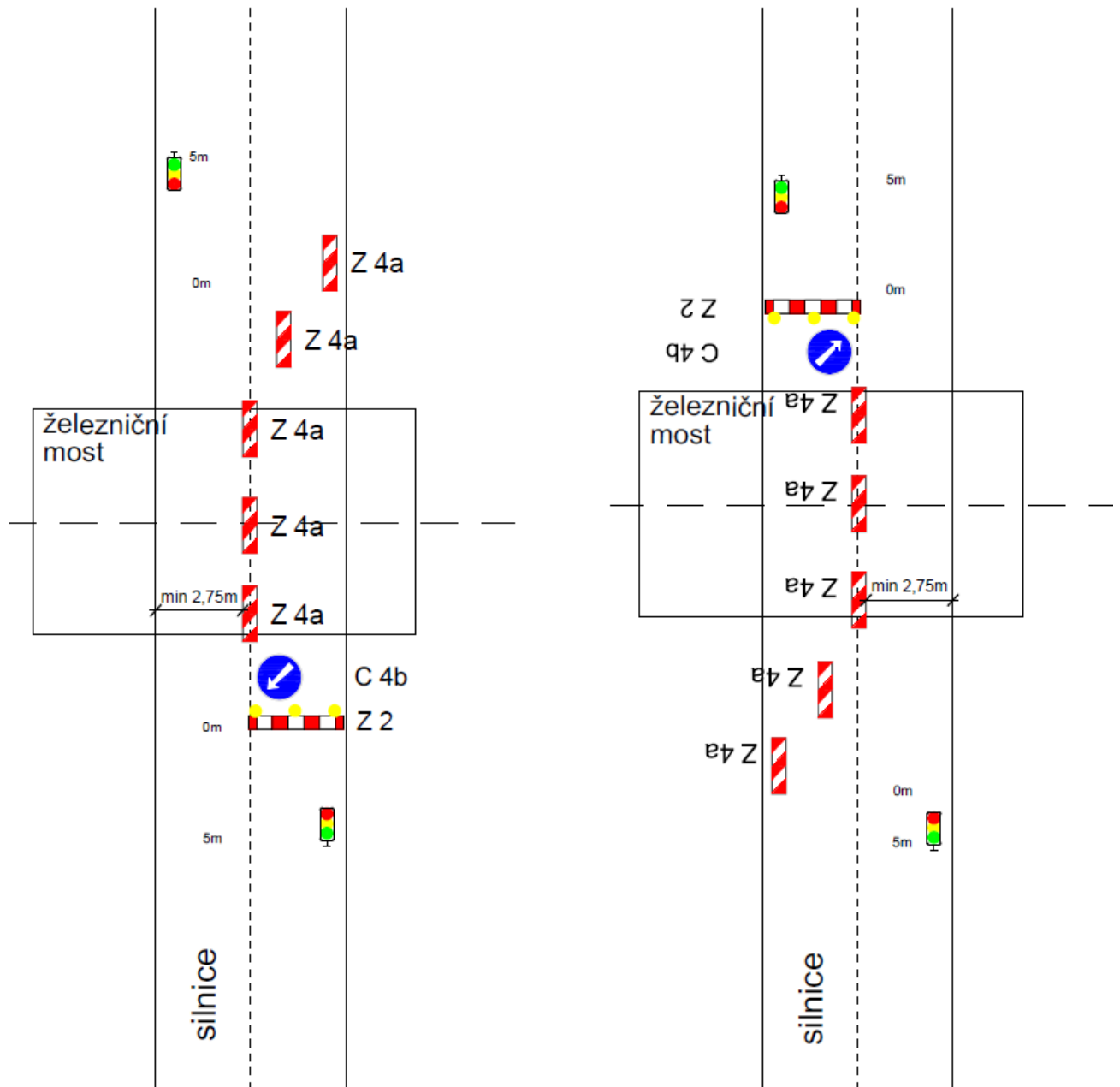
**Zpracoval:** Ing. Jan Dvořák  
SUDOP BRNO, spol. s r.o.  
tel. 972 625 817  
e-mail: [jdvorak@sudop-brno.cz](mailto:jdvorak@sudop-brno.cz)







# DOPRAVNÍ ZNAČENÍ UZAVÍRKY PRVNÍ A DRUHÉ FÁZE PRACÍ





**TECHNICKO-SPRÁVNÍ ODDĚLENÍ, JIHLAVSKÁ 1, 591 14 ŽDÁR NAD SÁZAVOU**

VÁŠ DOPIS: 11067-68/2016  
ZE DNE: 21. 7. 2016  
  
NAŠE ZN.: 05/ 8257 /15  
VYŘIZUJE: **Vít Kostečka**  
  
TEL./FAX.: 566 692 042/013  
MOBIL: 606 764 836  
E-MAIL: kostecka.v@ksusv.cz  
  
DATUM: 15. 8. 2016

**SUDOP BRNO**  
spol. s r. o.

**Kounicova 26**  
**611 36 BRNO**

**Stanovisko k projektové dokumentaci stavby**

**„Zvýšení traťové rychlosti v úseku Říkonín - Vlkov u Tišnova“**

Krajská správa a údržba silnic Vysočiny, technicko-správní oddělení Žďár nad Sázavou, vydává

**souhlasné stanovisko**

k předložené projektové dokumentaci stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Říkonín - Vlkov u Tišnova“ v rozsahu pro stavební řízení. Jedná se o technické řešení mostu v km tratě 46,627 v křížení se silnicí III/3793 Březské.

KRAJSKÁ SPRÁVA A ÚDRŽBA  
SILNIC VYSOČINY, příspěvková organizace  
Kosovská 1122/16, 586 01 Jihlava  
IČO: 00090450  
pracoviště Žďár nad Sázavou, tel.: 566 692 011  
Jihlavská 1, 591 01 Žďár nad Sázavou

S pozdravem

Ing. Miloslav Štěpánek  
vedoucí  
technicko-správního oddělení  
pracoviště  
Žďár nad Sázavou

KRAJSKÝ ÚŘAD KRAJE VYSOČINA  
Odbor dopravy a silničního hospodářství  
Žižkova 57, 587 33 Jihlava, Česká republika

SUDOP BRNO, spol. s r. o.  
Kounicova 26  
611 36 BRNO

Váš dopis značky/ze dne  
11067/2016  
21. 7. 2016

Číslo jednací  
KUJI 59848/2016  
ODSH 532/2016

Vyřizuje/telefon  
Mgr. Jan Boček  
564 602 256

V Jihlavě dne  
29. července 2016


**Postoupení žádosti Krajské správě a údržbě silnic Vysočiny, příspěvkové organizaci – „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Říkonín – Vlkov u Tišnova – Mostní objekty“**

Vážený pane řediteli,

dne 25. července 2016 byla Odboru dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu Kraje Vysočina doručena Vaše žádost o vyjádření ke zvýšení traťové rychlosti v úseku Říkonín – Vlkov u Tišnova – Mostní objekty.

Vzhledem k tomu, že Krajská správa a údržba silnic Vysočiny, příspěvková organizace je zmocněna zastupovat Kraj Vysočina jako vlastníka nemovitého majetku svěřeného do správy zmocněnce ve správních řízeních vedených na základě zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, č. 254/2001 Sb., o vodách, a o změně některých zákonů, č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, č. 139/2002 Sb., o pozemkových úpravách a pozemkových úradech a o změně zákona č. 229/1991 Sb., o úpravě vlastnických stavů k půdě a jinému zemědělskému majetku, vše ve znění pozdějších předpisů, postupuji Vaši žádost Krajské správě a údržbě silnic Vysočiny, příspěvkové organizaci k vyřízení.

S pozdravem

  
KRAJSKÝ ÚŘAD  
Odbor dopravy  
a silničního hospodářství  
Žižkova 57, 587 33 Jihlava

4

**Ing. Hana Strnadová**  
vedoucí odboru dopravy  
a silničního hospodářství

K vyřízení: Krajská správa a údržba silnic Vysočiny, p. o., Kosovská 1122/16, 586 01 Jihlava