

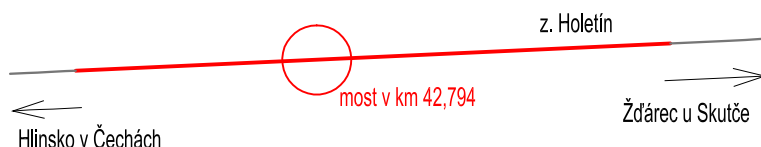


Jiná ověření:

Paré:

Orientační schéma:


Razítko oprávněné osoby:





Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
O01	25.05.2022	Dokumentace po připomínkách	Ing. David Rose

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace	 SPRÁVA ŽELEZNIC
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební správa východ	
Adresa:	Nerudova 1, 779 00 Olomouc	

Zhotovitel díla:	EXprojekt s.r.o.	
Adresa:	Heršpická 758/13, 619 00 Brno	
Kontakt:	T: +420 533 312 000 E: info@exprojekt.cz	
Zhotovitel objektu:	EXprojekt s.r.o.	
Adresa:	Heršpická 758/13, 619 00 Brno	
Kontakt:	T: +420 533 312 000 E: info@exprojekt.cz	
Hlavní projektant (HIP):	Ing. David Rose Ing. Ivana Havlíková, Ph.D.	Specialista: -

Název stavby/akce:	Rekonstrukce mostu v km 42,794 trati Havlíčkův Brod - Pardubice		Označení Investora:	S621700174
			Označení zhotovitele:	2021-087
Název části:	Souhrnná technická zpráva		Označení části:	B
Název objektu/dílčí části:			Označení objektu/komplexu:	
Název přílohy:	Souhrnná technická zpráva		Číslo přílohy:	B
Název dílčí části přílohy:				
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítko:	Stupeň dokumentace: DSP	
Ing. Ivana Havlíková, Ph.D.	Ing. Ivana Havlíková, Ph.D.	Formáty: 28 x A4		
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:	Smluvní datum zpracování: 25.5.2022	
Pardubický	Holetín [641138]	1611 10		

STAVBA: Rekonstrukce mostu v km 42,794 trati Havlíčkův Brod -
Pardubice

STUPEŇ: Dokumentace pro stavební povolení (DSP)

Souhrnná technická zpráva

OBSAH:

SEZNAM ZKRATEK.....	3
B1. POPIS ÚZEMÍ STAVBY.....	5
B2. CELKOVÝ POPIS STAVBY.....	11
B2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání	11
B2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení.....	14
B2.3 Celkové technické řešení.....	14
B2.4 Bezbariérové užívání stavby.....	15
B2.5 Bezpečnost při užívání stavby.....	15
B2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení.....	16
B2.7 Základní popis stavebních objektů	16
B2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby	19
B2.9 Úspora energie a tepelná ochrana	20
B2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí.....	20
B2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí.....	20
B3. PŘIPOJENÍ STAVBY NA TECHNICKOU A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU	21
B4. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE	21
B5. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV.....	22
B6. POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	22
B7. OCHRANA OBYVATELSTVA.....	26
B8. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	26
B9. CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ.....	26
B10. PŘÍLOHY	27
B10.1 Inženýrsko-geologický průzkum základových půd.....	27
B10.2 Geotechnický průzkum	27

Seznam zkratk

aj.	a jiné
a.s.	akciová společnost
AV ČR	Akademie věd České republiky
atd.	a tak dále
BPEJ	bonitovaná půdně ekologická jednotka
č.	číslo
ČD-T	ČD-Telematika
č.j.	číslo jednací
ČR	Česká republika
ČSN	Česká technická norma
DIO	dopravně inženýrské opatření
DK	dálkový kabel
DOK	diagnostický optický kabel
DSP	dokumentace pro stavební povolení
DÚR	dokumentace pro územní rozhodnutí
EU	Evropská unie
ev.	evidenční
event.	eventuálně
GPK	geologické podloží koleje
HDPE	polyethylen s vysokou hustotou
HPV	hladina podzemní vody
HZS	Hasičský záchranný sbor
CHKO	Chráněná krajinná oblast
Ing.	Inženýr
IS	inženýrské sítě
IZS	integrovaný záchranný systém
JPO	jednotka požární ochrany
km	kilometr
km/h	kilometr za hodinu
ks	kus
KÚ	konec úseku
k.ú.	katastrální území
m	metr
m ³	metr krychlový
max.	maximálně
Mgr.	magistr
mil. Kč	milión korun českých
mm	milimetr
m n.m.	metrů nad mořem
NN	nízké napětí
NOK	nosná ocelová konstrukce
odst.	odstavec
OK	optický kabel
OR	Oblastní ředitelství
OŽP	Odbor životního prostředí
p.	pan
parc.	parcelní
PČR	Policie České republiky
písm.	písmeno
PPK	prostorová poloha koleje
příp.	případně
PS	provozní soubor

PZZ	přejezdové zabezpečovací zařízení
RBK	regionální biokoridor
RD	rodinný domek
resp.	respektive
s.o.	státní organizace
s.p.	státní podnik
s.r.o.	společnost s ručením omezeným
Sb.	Sbírky
SEE	Správa elektrotechniky a energetiky
SO	stavební objekt
SSZT	Správa sdělovací a zabezpečovací techniky
SŽ, s.o.	Správa železnic, státní organizace
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (nově Správa železnic, státní organizace) <i>ponecháno pro pochopení významu zkratkou označovaných předpisů</i>
t.ú.	traťový úsek
tel.	telefon
tj.	to je
TK	traťový kabel
TKP	technické kvalitativní podmínky
TOR	trvalé omezení rychlosti
TP	technické podmínky
tzn.	to znamená
ÚSES	Územní systému ekologické stability České republiky
ÚTP ÚSES ČR	Územně technický podklad územního systému ekologické stability České republiky
VB	věcné břemeno
vč.	včetně
VKP	významný krajinný prvek
vl.	vlákno
VMP	volný mostní průřez
VO	veřejné osvětlení
vyhl.	vyhláška
ZKPP	zesílená konstrukce pražcového podloží
zn.	značka
ZOV	zásady organizace výstavby
ZPF	zemědělský půdní fond
ZS	zařízení staveniště
ZÚ	začátek úseku
žel.	železniční
žst.	železniční stanice

B1. Popis území stavby

- a) charakteristika území a pozemku vymezeného pro stavbu, zastavěné a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem v území, dosavadní využití a zastavěnost území

Předmětný železniční most se nachází v zastavěném území intravilánu obce Holetín, v katastrálním území Holetín, převádí železniční trať nad silnicí II. třídy č. II/355. Jedná se o jednokolejnou neelektrifikovanou celostátní trať Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem. Předmětný most v km 42,794 se na trati nachází mezi železničními přejezdy P5298 v km 42,644 a P5299 v km 42,901, dále cca 120 m od mostu se nachází zastávka Holetín. Trať je vedena na náspu.

Rekonstrukce proběhne převážně na stávajících drážních pozemcích, které jsou v dnešní době stavbou dotčeny. Drážním pozemkem se pro tento účel rozumí pozemky ve vlastnictví České republiky, kde má právo hospodaření s majetkem státu Správa železnic, státní organizace (dále jen SŽ, s.o.). Ostatní pozemky budou dotčeny pouze dočasným zábořem, který je vyvolán přeložkou stávajícího kabelu veřejného osvětlení a rozhlasového zařízení ve vlastnictví obce Holetín (pozemky parc. č. 2484/27 a 2484/28 v k.ú. Holetín), další dočasné záboř budou vyvolány zásahy do stávající přemostované komunikace (parc. č. 515/2, 430/51 a 2484/4 v k.ú. Holetín) či zařízením staveniště (parc. č. 430/17, 515/1 a 515/2 v k.ú. Holetín). Na drážním pozemku parc. č. 2281/12 v k.ú. Holetín v místě přeložky kabelů VO a rozhlasu bude třeba zřídit VB ve prospěch obce Holetín.

Jedná se o rekonstrukci stávajícího mostního objektu včetně souvisejících prací na dotčené technické infrastruktuře. Navrhovaná stavba je tak v souladu s charakterem území.

Pro nový chodník bude vydáno společné povolení podle ustanovení § 94j zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). Příslušným speciálním stavebním úřadem pro vydání společného povolení je Městský úřad Hlinsko, stavební úřad – úsek silničního hospodářství.

Dosavadní využití „Dráha“ i zastavěnost území zůstanou zachovány.

- b) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování

Dne 20. 7. 2020 bylo vydáno závazné stanovisko dle § 96b zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění (stavební zákon) č.j. Hl 46459/2020/SÚ se závěrem, že předložený záměr je **přípustný**. Platnost tohoto závazného stanoviska je 2 roky.

- c) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území

Pro předmětnou stavbu není třeba řešit výjimku z obecných požadavků na využívání území.

- d) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů

Stavba byla projednána s dotčenými orgány, jejich případné podmínky byly zohledněny v příslušných částech dokumentace. Stanoviska a vyjádření lze nalézt v části „N Doklady“.

- e) geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod

Z regionálně-geologického hlediska náleží zájmového území středočeské oblasti (bohemiku), kterou zastupuje komplex slabě metamorfovaných hornin hlineckého paleozoika a proterozoika (dříve hlinecká zóna). Jedná se o příčnou strukturu, která porušuje plynulý průběh kutnohorská-svratecké oblasti a rozděluje ji na východní krystalinikum svratecké a západní krystalinikum kutnohorské a ohebské.

Dle geomorfologického členění (DEMEK, MACKOVČIN (eds.) 2006) náleží lokalita do provincie Česká vysočina, Česko-moravské soustavy, oblasti Českomoravská vrchovina, celku Železné hory, podcelku Sečská vrchovina,

okrsku Kameničská vrchovina (IIC-3B-1). Jedná se o členitou vrchovinu s povrchem ukloněným od jihozápadu k severovýchodu s plochým povrchem, rozřezaným hlubokým údolím Chrudimky.

Zájmové území se nachází na pravobřežní straně údolí potoka Ležák, jehož údolnice probíhá v blízkosti západně od předmětného mostu a upadá severoseverovýchodním směrem. Výška terénu v prostoru mostu (mimo násep) je zhruba 570 - 572 m n.m. a vršku železničního náspu pře 576 m n.m.

Z hydrogeologického hlediska náleží zájmové území k hydrogeologickému rajónu základní vrstvy 6532 - Krystalinikum Železných hor (OLMER, HERRMANN, KADLECOVÁ, PRCHALOVÁ et al. 2006), ve kterém je vydělen útvar podzemních vod základní vrstvy 65321 - Krystalinikum Železných hor - jihovýchodní část (vyhl. č. 5/2011 Sb., v platném znění).

Podzemní voda v zájmovém území je vázaná jednak na propustnější polohy potočních sedimentů a níže na propustnější hlinité až zahliněné sutě (nelze zcela vyloučit, že se jedná již o rozvolněnou horninu).

f) výčet a závěry provedených průzkumů a měření

Provedené průzkumy a závěry:

- Podrobná prohlídka nosné konstrukce, spodní stavby, železničního svršku a vybavení mostu vč. fotodokumentace (září 2021)
- Inženýrskogeologický průzkum základových půd (E-G-O-O, 02/2018) – viz část B 10.1
- Geotechnický průzkum (TESIA speciální technické práce s.r.o. 12/2021) – viz část B.10.2
- Stavba proběhne převážně na pozemcích dráhy. Záměr si vyžádá kácení dřevin rostoucích mimo les pouze v omezené míře. Jedná se o náletové dřeviny, které rostou na drážním tělese, jsou seřezávány a opětovně zmlazují. Jedná se o zmlazující jasany ztepilé, ořešák královský a růži šípkovou. Podél oplocené zahrady jižně od drážního tělesa zmlazuje lípa srdčitá, v těsné blízkosti plotu zmlazuje lípa srdčitá. Výše uvedené dřeviny rostou na drážních pozemcích a nedosahují rozměrů, pro které by bylo nutné žádat o povolení kácení dřevin rostoucích mimo les. V rámci stavby je třeba dodržet opatření na ochranu dřevin vycházející z normy ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.
- Výměna stávající nosné konstrukce bez kolejového lože za novou konstrukci s kolejovým ložem přispěje ke snížení hluku při průjezdu železniční dopravy, proto nebylo třeba zpracovávat Akustickou studii.
- Dotčené území se nenachází v žádné z lokalit soustavy Natura 2000 (žádná Ptačí oblast ani Evropsky významná lokalita), nenachází se na zvláště chráněném území, ÚSES, VKP ani migračně významném území. Z tohoto důvodu není předpokládán výskyt zvláště chráněných či vzácných druhů rostlin a živočichů, proto nebylo třeba zpracovávat detailnější Biologický průzkum.

g) ochrana území podle jiných právních předpisů

Stavba se nenachází v oblasti NATURA 2000.

Stavba se nenachází v oblasti velkoplošně chráněného území.

Stavba se nenachází na území nadregionálního biokoridoru – ÚTP ÚSES ČR (1996).

Stavba se nenachází na území regionálního biokoridoru (ÚSES).

Stavba se nenachází v CHKO.

Stavba se nenachází na migračně významném území.

Stavba se nenachází v dobývacím prostoru.

Stavba se nenachází v památkové rezervaci.

Stavba se nenachází ve zvláště chráněném území.

Stavba se nenachází v ochranném pásmu vodních zdrojů.

Dotčená pásma jiných vlastníků a správců:

Ochranné pásmo lesa (zákon č. 289/1995 Sb. – lesní zákon)

Stavba se nenachází v ochranném pásmu lesa (do 50 m od hranice lesních pozemků).

Silniční ochranné pásmo (zákon č. 13/1197 Sb.)

Stavba se nachází v ochranném silničním pásmu – silnice 2. třídy č. II/355, která je řešeným mostem přemostována. Tato silnice byla v rámci projektu „Modernizace silnice II/355 Hlinsko – Dřeves“ rekonstruována (realizace červenec 2014 – srpen 2015, zkolaudováno v září 2015). Projekt byl dotován z Evropských fondů. Udržitelnost projektu skončila dne 27. 11. 2020.

V rámci navrhovaných prací bude do konstrukce zmíněné komunikace zasaženo v co možná nejmenším rozsahu nutném pro úpravu šířkových parametrů na návrhovou kategorii S7,5, což je ve stávajícím stavu v úseku pod mostem nevyhovující, dále na osazení pažení ze štelovnicových stěn a založení spodní stavby. Po dokončení prací bude provedena obnova konstrukčních vrstev komunikace pod mostem v celé ploše a v celé délce zásahu do komunikace.

Ochranné pásmo elektrického vedení (zákon č. 458/2000 Sb. – energetický zákon)

V dotčeném území se nachází zemní trasa kabelu nízkého napětí (NN) společnosti ČEZ Distribuce, a.s. Tato v době zpracování DÚR vedla pod mostem podél levé podpěry mostu v komunikaci. Na žádost SŽ, s.o. byla trasa společnosti ČEZ Distribuce, a.s. přeložena (v roce 2020). V současném stavu již vede mimo komunikaci – v protlaku pod kolejemi (železničním náspem). Za protlakem se napojuje na původní trasu v místech sloupů NN (nadměrné vedení). Tento kabel bude před stavbou vytyčen a v místech „zařízení staveniště ZS1“ bude ochráněn zapanelováním. Dále se poblíž mostu nachází nadzemní vedení NN společnosti ČEZ Distribuce, a.s. Bude požádáno o souhlas s činností v ochranném pásmu zařízení společnosti ČEZ Distribuce, a.s.

Souběžně s původní trasou vedení NN společnosti ČEZ Distribuce, a.s. vede pod mostem kabel veřejného osvětlení (VO) a kabel rozhlasového zařízení obce Holetín. Tato vedení nebyla v rámci překládky kabelu NN společnosti ČEZ Distribuce, a.s. překládána, ale zůstala na stejném místě. Tyto kabely budou před stavbou přeloženy a ochráněny.

Dále je na mostě souběžně s tratí veden v kabelovém žlabu spolu s ostatními kabely napájecí kabel pro PZZ (přejezdové zabezpečovací zařízení) ve vlastnictví SŽ, s.o. Tento kabel bude před stavbou přeložen do chráničky na provizorní kabelovou lávku spolu s ostatními kabely. Před osazením zábradlí nového mostu bude kabel uložen do definitivní trasy na mostě – do chráničky v kolejovém loži pod kabelový žlab.

Ochranná pásma plynovodů (zákon č. 458/2000 Sb.)

Stavba se nenachází v ochranném pásmu plynovodu.

Ochranná pásma parovodů (zákon č. 458/2000 Sb.)

Stavba se nenachází v ochranném pásmu parovodu

Ochranná pásma vodovodů a kanalizací (zákon č. 274/2001 Sb.)

Stavba se nenachází v ochranném pásmu vodovodu ani veřejné kanalizace. Pouze souběžně s hranou náspu je pod komunikací vedeno dílčí dešťové odvodnění vyústěné do místního potoka Ležák (toto odvodnění nebude stavbou dotčeno). V komunikaci se nachází kanalizační vpusti zaústěné do tohoto odvodnění. V těsné blízkosti těchto vpustí bude začínat úsek výměny ohrubné vrstvy vozovky, proto je třeba v těchto místech pracovat s velkou opatrností, zejména pak zabránit vniknutí závadných látek do povrchových či podzemních vod a ohrožení životního prostředí.

Ochranná pásma rádiového zařízení a rádiového směrového spoje (zákon č. 127/2005 Sb.)

Stavba se nenachází v ochranném pásmu rádiového zařízení či rádiového směrového spoje.

Ochranná pásma komunikačního vedení (zákon č. 127/2005 Sb. – o elektrických komunikacích)

Stavba se nachází v prostoru podzemních komunikačních vedení, jejichž ochranné pásmo je dle zákona č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích, 1,5 m po stranách krajního vedení. Jedná se o kabely v majetku SŽ, s.o. (vpravo na mostě), ČD-Telematika a.s. (vpravo na mostě), CETIN (kříží pod mostem – nepoužívaný kabel; rovnoběžně s tratí v protlaku pod komunikací – mimo oblast stavby). V rámci stavby budou drážní kabely provizorně přeloženy na provizorní kabelovou lávku, definitivní trasa kabelů bude v kabelovém žlabu uloženém do kolejového lože na mostě. Nepoužívaný kabel společnosti CETIN a.s. bude v případě jeho zásahu v místě zásahu přerušen a opatřen koncovkami, v rozsahu stavby bude bez náhrady zrušen. Funkční kabel společnosti CETIN a.s. se nachází mimo oblast stavby a nebude tedy stavbou dotčen. Před začátkem stavebních prací dojde k vytyčení tohoto kabelu pro zajištění jeho maximální ochrany zapanelováním.

Ochranná pásma vodních děl (zákon č. 254/2001 Sb. – vodní zákon)

Stavba se nenachází v ochranném pásmu vodních děl.

Ochranná pásma vodních zdrojů (zákon č. 254/2001 Sb. – vodní zákon)

Stavba se nenachází v ochranném pásmu vodních zdrojů.

h) poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.

Stavba se nenachází v aktivní zóně záplavového území.

Stavba se nenachází v oblasti ovlivněné účinky poddolování.

Stavba se nachází v národním geoparku Železné hory.

i) vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území

Vliv stavby na okolní stavby a pozemky: Jedná se o rekonstrukci stávajícího železničního mostu a související práce při zachování jeho polohy. Stavbou nevzniknou trvalé zábery mimodrážních pozemků, pouze dočasné zábery vyvolané ochranou stávajícího kabelu veřejného osvětlení a rozhlasového zařízení ve vlastnictví obce Holetín., další dočasné zábery budou vyvolány zásahy do stávající přemostované komunikace či zařízení staveniště. Na drážním pozemku v místě přeložky kabelů VO a rozhlasu bude třeba zřídit VB ve prospěch obce Holetín.

Ochrana okolí:

Stavba během svého užívání nebude mít negativní vliv pro své okolí. Spíše naopak. Realizací stavby se zvýší bezpečnost, plynulost a komfort silniční ale i železniční dopravy, odstraní TOR železničních vozidel na mostě, odstraní se riziko dalších nárazů do konstrukce, jelikož dojde ke zvýšení volné výšky pod mostem o cca 700 mm, bez problémů tak tudy projede i vozidlo kategorie N, O, určené pro přepravu vozidel s největší povolenou výškou 4,20 m. Dále použití konstrukce s kolejovým ložem přispěje ke snížení hluku při průjezdu železniční dopravy, zvětšení stávajícího rozpětí mostu umožní umístění chodníku pro pěší, čímž dojde k podstatnému zvýšení bezpečnosti a komfortu chodců pod mostem. Užívání stavby zůstane zachováno stávající.

Odtokové poměry:

Stávající odtokové poměry budou zachovány nebo zlepšeny.

j) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Požadavky na asanace nejsou.

Demolice – sнесení kolejí, odstranění stávající nosné konstrukce mostu a demolice stávající spodní stavby aj. proběhne standardním způsobem, ale za použití strojů a dalších zabezpečení vyhovující požadavkům příslušného OŽP. Před začátkem demoličních prací budou všechny dotčené stávající inženýrské sítě dočasně nebo trvale přeloženy a ochráněny. Technologický postup demoličních prací s ohledem na konstrukční systém objektu musí v případě použití řezání s využitím rozbrušovacích agregátů popř. otevřeného ohně (autogen) či využití technologického spalování obsahovat způsob určení podmínek požární bezpečnosti (§15 vyhlášky č. 246/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů) při činnostech souvisejících s realizací demoličních prací tak, aby bylo eliminováno riziko případného vzniku požáru či šíření požáru do okolí (odstraňování hořlavých předmětů a suchého porostu).“

Kácení dřevin – stavba proběhne převážně na pozemcích dráhy. Záměr si vyžádá kácení dřevin rostoucích mimo les pouze v omezené míře. Jedná se o náletové dřeviny, které rostou na drážním tělese, jsou seřezávány a opětovně zmlazují. Jedná se o zmlazující jasany ztepilé, ořešák královský a růži šípovou. Podél oplocené zahrady jižně od drážního tělesa zmlazuje lípa srdčitá, v těsné blízkosti plotu zmlazuje lípa srdčitá. Výše uvedené dřeviny rostou na drážních pozemcích a nedosahují rozměrů, pro které by bylo nutné žádat o povolení kácení dřevin rostoucích mimo les. V rámci stavby je třeba dodržet opatření na ochranu dřevin vycházející z normy ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

k) požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa

Stavba proběhne převážně na pozemcích dráhy. Dočasným zábořem jsou dotčeny dva pozemky ZPF (430/17 a 515/1 v k.ú. Holetín), a to v místě stávající cesty. Bude zde umístěno zařízení staveniště. Jedná se o dočasný zábor do jednoho roku.

Požadavky na záboř pozemků určených k plnění funkce lesa v rámci stavby nejsou.

l) územně technické podmínky

Jedná se o dopravní stavbu, která je sama o sobě dopravní infrastrukturou obsahující potřebnou technickou infrastrukturu.

Stávající rozpětí mostu bude zvětšeno tak, aby bylo zajištěno prostorové uspořádání pod mostem zohledňující normové šířkové uspořádání komunikace II. třídy (S7,5) a umístění chodníku pro pěší při opěře O 01 (stavební šířka chodníku je navržena 1,5 m [dle ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací – jeden pruh pro chodce šířky 1,0 m + 0,5 m bezpečnostní odstup od hlavního dopravního prostoru]). Zmiňovaný chodník bude navazovat na stávající zpevněnou manipulační plochu pro rodinné domy (RD) obce Holetín (zrealizována v roce 2018). V rámci předmětné stavby bude provedeno navázání na tuto zpevněnou plochu na pozemku SŽ, s.o. včetně potřebných prvků pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace.

Pro nový chodník bude vydáno společné povolení podle ustanovení § 94j zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). Příslušným speciálním stavebním úřadem pro vydání společného povolení je Městský úřad Hlinsko, stavební úřad – úsek silničního hospodářství.

Před začátkem demoličních prací budou všechny dotčené stávající inženýrské sítě s výjimkou nepoužívaného kabelu společnosti CETIN a.s. (ten bude v případě jeho zásahu v místě zásahu přerušen a opatřen koncovkami, v rozsahu stavby bude bez náhrady zrušen) přeloženy – v případě kabelové trasy vedoucí v kabelovém žlabu

na mostě vpravo ve směru staničení se bude jednat o provizorní přeložku pomocí provizorní lávky přes silnici s využitím stávajících rezerv. Výjimkou bude napájecí kabel a sdělovací kabel 15XN0,8, který dle podkladů nemá dostatečnou rezervu pro realizaci přeložky bez přerušení, z toho důvodu bude přeložka realizována pomocí nových kabelových délek.

Před osazením zábradlí nového mostu budou kabely uloženy do definitivní trasy na mostě – do chráničky a do kabelového žlabu. Poté bude provizorní lávka demontována. V případě kabelů VO a rozhlasu obce Holetín vedoucích v komunikaci vpravo pod mostem se bude jednat o definitivní přeložku. V místech stávajících stožárů u mostu (jedná se o místa, kde tyto kabely přechází z nadzemního do podzemního vedení) budou rozpojeny. Nová trasa bude vedena podél železničního náspu a dále novým protlakem pod kolejiemi (železničním náspem). Za protlakem se napojí na stávající trasu.

Kabel NN společnosti ČEZ Distribuce, a.s., který již vede mimo komunikaci (v protlaku pod kolejiemi – železničním náspem), bude před stavbou vytyčen a v místech „zařízení staveniště ZS1“ bude ochráněn zapanelováním.

Rovnoběžně s tratí vede v protlaku pod komunikací funkční kabel společnosti CETIN a.s. Tento kabel se nachází mimo oblast stavby a nebude tedy stavbou dotčen. Před začátkem stavebních prací dojde k vytyčení tohoto kabelu pro zajištění jeho maximální ochrany zapanelováním.

m) **věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice**

Stavba by měla být zkoordinována, resp. by neměla kolidovat s výlukami staveb:

- *Modernizace trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, 2. stavba, zdvoukolejnění Opatovice nad Labem – Hradec Králové, 1. etapa žst. Hradec Králové*
→ předpoklad realizace 12/2023 – 12/2026
- *Modernizace trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, 2. stavba, zdvoukolejnění Opatovice nad Labem – Hradec Králové, 2. etapa Opatovice nad Labem - Hradec Králové (mimo)*
→ předpoklad realizace 10/2025 – 12/2028
- *Modernizace trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, 3. stavba, zdvoukolejnění Pardubice – Rosice nad Labem – Stěblová*
→ stavba je v realizaci 05/2021 – 12/2023
- *Modernizace železničního uzlu Pardubice*
→ stavba je v realizaci 9/2020 – 12/2024

Ve stejné výluce jako stavba je uvažováno s těmito dvěma opravnými pracemi OŘ:

- *Oprava trati v úseku Hlinsko v Čechách – Žďárec u Skutče*
- *Oprava propustků v úseku Hlinsko v Čechách – Žďárec u Skutče*

Stavby jiných investorů:

- *Modernizace silnice II/355 Hlinsko – Dřeveš (investor Pardubický kraj)*
→ zrealizováno (2015; spolufinancováno EU – ukončení udržitelnosti dne 27. 11. 2020)
- *Zpevněná manipulační plocha pro rodinné domy (investor obec Holetín)*
→ zrealizováno (2018)
- *Přeložka kabelu NN společnosti ČEZ Distribuce, a.s.*
→ zrealizováno (2020)

- n) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba provádí, seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo

Stavba bude realizována převážně na stávajících drážních pozemcích. Drážním pozemkem se pro tento účel rozumí pozemky ve vlastnictví České republiky, kde má právo hospodaření s majetkem státu Správa železnic, státní organizace (dále jen SŽ, s.o.).

Stavbou nevzniknou trvalé zábory mimodrážních pozemků, pouze dočasné zábory vyvolané přeložkou stávajícího kabelu veřejného osvětlení a rozhlasového zařízení ve vlastnictví obce Holetín, další dočasné zábory budou vyvolány zásahy do stávající přemostované komunikace či zařízením stavenišť. Na drážním pozemku v místě přeložky kabelů VO a rozhlasu bude třeba zřídit VB ve prospěch obce Holetín.

Seznam dotčených pozemků je uveden v části dokumentace „N.1.5 Geodetická dokumentace“.

Po realizaci stavby nevznikne na jiných pozemcích ochranné nebo bezpečnostní pásmo pozemních komunikací nebo inženýrských sítí.

B2. Celkový popis stavby

B2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

- a) nová stavba nebo změna dokončené stavby

Jedná se o změnu dokončené stavby. Rekonstruovaný železniční most v km 42,794 celostátní trati Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem se nachází na traťovém úseku 1611 Havlíčkův Brod - Pardubice-Rosice nad Labem, konkrétně definičním úseku 10 Hlinsko v Čechách – Žďárec u Skutče. Organizování a řízení drážní dopravy je na předmětné trati dle předpisu SŽDC D1.

Stávající mostní konstrukce je trémová ocelová konstrukce s plnostěnnými hlavními nosníky a vykonzolovanými chodníky s uhlíkovým třmadlovým zábradlím. Koleje jsou upevněny na mostnicích, které jsou uloženy plošně na hlavních nosnících. Opěry jsou masivní, kamenné s železobetonovými úložnými prahy a závěrnými zídками. Založení opěr je plošné. Křídla jsou nahrazena odlážděním svahů z lomového kamene. Volná výška pod mostem je cca 3,97 m. Most šikmo přemostuje silnici II. třídy.

Stávající konstrukce mostu je zdeformovaná četnými nárazy nákladních automobilů v důsledku nízké podjezdové výšky pod mostem na silnici II/355, na několika místech je patrná lokální koroze. V úložných prazích se nacházejí trhliny, na opěrách je popraskané a vypadané spárování s lokálně prorůstající vegetací. Po velkém nárazu v roce 2013 bylo na základě závěru přepočtu zavedeno TOR (trvalé omezení rychlosti) 50 km/h pro D4 a 100 km/h pro třídu A. Od té doby došlo k nespočtu dalších menších nárazů. Byly osazeny nové dopravní značky, přesto k nárazům dochází stále. V roce 2015 byla provedena oprava vozovky, nedošlo však k jejímu zahloubení.

- b) účel užívání stavby a význam dráhy v rámci sítě

Stavba slouží pro provoz železniční dopravy. Stávající účel nebude změněn.

- c) trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o trvalou stavbu.

- d) celkový popis dopravní koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby s ohledem na umístění stavby a účel stavby, navrhované kapacity stavby včetně základních technických parametrů stavby

Řešený most se nachází na jednokolejné neelektrifikované trati. Současná traťová rychlost je 90 km/h, TOR na mostě 50 km/h. Po realizaci stavby bude TOR na mostě odstraněno, traťová rychlost 90 km/h zůstane zachována.

Kolejové úpravy jsou vymezeny od km 42,650 do km 43,000. Dojde k rekonstrukci stávajícího mostního objektu novou jednopolevou ocelovou trámovou konstrukcí se šikmými plnostěnnými hlavními nosníky s dolní mostovkou tvořenou tlustostěnnou deskou (NK s extrémně stlačenou stavební výškou) vč. nové plošně založené spodní stavby, a zdvihu nivelety koleje v oblasti mostu, čímž se zvýší podjezdová výška pod mostem na min. 4,65 m. Maximální zdvih nivelety je cca 300 mm. V rámci stavby jsou řešeny přeložky a ochrany drážních a mimodrážních sítí.

Základní parametry stavby:

Železniční svršek a spodek:

Nový železniční svršek 49 E1 na betonových pražcích	75 m
Zřízení nového kolejového lože	253 m ³
Směrová a výšková úprava koleje	350 m
Konstrukční vrstvy pražcového podloží	204 m ³
Podkladní vrstvy pražcového podloží	59 m ³
Rozšíření drážní stezky pomocí opěrných zídek	146 m

Mostní objekty:

Nosná konstrukce mostu vč. spodní stavby	1 kus
Provizorní kabelová lávka	1 kus

Drážní kabelizace

Přeložka zabezpečovacích sítí	1 případ
Přeložka sdělovacích sítí	1 případ
Přeložka silnoproudých sítí	1 případ
Přeložka kabelu veřejného osvětlení obce Holetín	1 případ
Přeložka kabelu rozhlasového zařízení obce Holetín	1 případ
Demontáž nepoužívaného kabelu CETIN	1 případ

- e) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci

Viz bod b) v kapitole B1.

- f) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu provozovatele dráhy o udělených výjimkách z platných předpisů a norem a souhlasu provozovatele dráhy s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení

Nová nosná konstrukce mostu s extrémně stlačenou stavební výškou s normovým kolejovým ložem (ocelová nosná konstrukce s plnostěnnými hlavními nosníky s dolní mostovkou tvořenou masivním ocelovým plechem) je relativně novým typem nosné konstrukce, který se ještě do nedávna v ČR nepoužíval, zato je hojně používán v zahraničí (např. most Eisenbahnbrücke Brunngraben u městečka Arding v Rakousku). V předchozím stupni dokumentace (DÚR) byl tento typ nosné konstrukce odsouhlasen zástupcem investora (SŽ, s.o.). V současné době jde o jeden ze schválených typů nosné konstrukce (na SŽ, s.o.) pro mosty se stlačenou výškou.

I přes použití výše uvedené nosné konstrukce mostu s extrémně stlačenou výškou a maximálním možným zdvihem nivelety koleje na mostě (cca 300 mm) nelze zajistit výšku průjezdního prostoru dle ČSN 73 6201 Projektování mostních konstrukcí, tedy nelze zajistit volnou výšku pod mostem 4,80 m (silnice II. třídy) + bezpečnostní vzdálenost 0,15 m. Z tohoto důvodu bude na mostní konstrukci osazeno dopravní značení dle TP 65 – B 16 „Zákaz vjezdu vozidel, jejichž výška přesahuje vyznačenou mez“. Tato značka se užívá v případech, kdy je nutno s přihlédnutím k místním podmínkám stanovit zákaz vjezdu pro vozidla, jejichž okamžitá výška včetně nákladu přesahuje stanovenou mez. Na značce se udává skutečná výška průjezdního prostoru zmenšená o 0,15 m a zaokrouhlená na celé desetiny metru směrem dolů. V našem případě skutečné výšky nad vozovkou pod mostem 4,65 m bude údaj na značce 4,5 m. V souladu s TP 65 pozemních komunikací budou umístěny celkem 2 značky zakazující vjezd vozidel, jejichž výška přesahuje vyznačenou mez (B 16) – značky budou umístěny na bocích nosné konstrukce. Umístění značky vzhledem k pozemní komunikaci bude dle předpisu TP 65.

- g) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů

Viz bod d) v kapitole B1.

- h) ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Stavba není chráněná podle jiných právních předpisů.

- i) základní bilance stavby

Potřeby a spotřeby médií a hmot: Zůstává stávající.

Hospodaření s dešťovou vodou: Zůstává stávající.

Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí apod.:

Stavbou nevzniknou tyto nároky, pouze vzniknou odpady v rámci výstavby, které jsou řešeny v samostatné části dokumentace „B.6.1 Odpadové hospodářství“.

- j) základní předpoklady výstavby

Časové údaje o realizaci stavby: Stavba bude předpokládána pro realizaci v termínu duben–říjen 2023. Nosná konstrukce mostu bude vyrobena již před započítáním výluky stavby (jedná se

o specifickou konstrukci, proto je uvažována delší doba na její výrobu). Podrobněji viz část „B.8 Zásady organizace výstavby“.

Členění na etapy:

Stavba bude realizována kontinuálně za nepřetržitého vyloučení provozované koleje (s výjimkou přípravných a dokončovacích prací, které výluky koleje nevyžadují). Během stavebních prací je uvažováno s částečnou uzavírkou překračované komunikace – zůstane zachován jeden průjezdný pruh (viz „B.8 Zásady organizace výstavby“), přičemž během zřizování provizorní kabelové lávky, překládání drážních kabelů, demontáže stávající nosné konstrukce mostu, bouracích prací, zřizování pažení, vrtání zemních kotev v opěře O01, manipulace s novou nosnou konstrukcí mostu, demontáže provizorní kabelové lávky a oprav vozovky je uvažováno s úplnou uzavírkou komunikace.

- k) základní požadavky na předčasné užívání staveb a staveb ke zkušebnímu provozu, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby

Po ukončení stavby bude zahájen zkušební provoz, který bude trvat cca 6 měsíců.

l) orientační náklady stavby

Předpokládané celkové investiční náklady stavby činí cca 50 mil. Kč.

B2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) urbanistické řešení

Jedná se o rekonstrukci stávajícího mostního objektu a související práce na stávající technické a dopravní infrastruktuře. Z urbanistického hlediska a z hlediska kompozice prostorového řešení nedojde k zásadním změnám.

Zpracovaná dokumentace stavby respektuje v maximální možné míře (při akceptaci technických a technologických požadavků investora) stávající drážní pozemky.

Z prostorového hlediska bude stávající otvor mostu rozšířen, tak aby bylo možno umístit na jedné straně komunikace chodník pro pěší (stavební šířka chodníku je navržena 1,5 m [dle ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací – jeden pruh pro chodce šířky 1,0 m + 0,5 m bezpečnostní odstup od hlavního dopravního prostoru]).

Nová nosná konstrukce mostu bude ocelová s plnostěnnými hlavními nosníky s dolní mostovkou tvořenou masivním ocelovým plechem (nosná konstrukce s extrémně stlačenou stavební výškou) a s normovým kolejovým ložem. Zvolený typ mostní konstrukce je dán požadavkem na zajištění volné výšky pod mostem alespoň 4,65 m (ze stávající cca 3,97 m) a požadavkem na řešení konstrukce s kolejovým ložem.

b) architektonické řešení

Vzhledem k charakteru stavby nebyly – v rámci navrhovaných řešení – definovány speciální požadavky na architektonická ztvárnění technického řešení jednotlivých stavebních objektů. To platí i pro tvarové, materiálové a barevné řešení.

B2.3 Celkové technické řešení

a) popis celkové koncepce stavebně technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech

V rámci stavby bude rekonstruován železniční most, který je z důvodu opakovaných nárazů nákladních vozidel (nízká volná výška pod mostem) v nevyhovujícím stavu. Tento most převádí železniční trať, na které bylo v místě mostu z důvodu jeho nevyhovujícího stavu zavedeno TOR (50 km/h).

Pro zajištění dostatečné volné výšky pod mostem a zároveň splnění požadavku investora (konstrukce s kolejovým ložem) byla zvolena jako nejoptimálnější řešení ocelová nosná konstrukce s plnostěnnými hlavními nosníky s dolní mostovkou tvořenou masivním ocelovým plechem na železobetonových opěrách s rovnoběžnými křídly při zdvihu nivelety koleje na mostě o cca 300 mm. Před začátkem stavebních prací budou všechny dotčené stávající inženýrské sítě přeloženy (kabelová trasa vedoucí na mostě provizorně, kabel VO a kabel rozhlasového zařízení vedoucí v komunikaci pod mostem definitivně) nebo ochráněny (kabel NN společnosti ČEZ Distribuce, a.s., CETIN a.s.).

b) celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody

Stavbou nevzniknou tyto nároky.

c) celková spotřeba vody

Stavbou nevzniknou tyto nároky.

d) celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem

Odpady vzniklé během výstavby jsou řešeny v samostatné části dokumentace „B.6.1 Odpadové hospodářství“.

Výzisky vznikající v průběhu stavby budou po kategorizaci rozděleny na použitelné a likvidovatelné. Cílem je uplatnění maximálního množství výzisku před produkcí odpadu. Odpady budou likvidovány v souladu s platnou právní normou.

Vyřezovaný materiál ze silnice II/355 je třeba na základě podmínky Správy a údržby silnic Pardubického kraje odevzdat na cestmistrovství do Hlinska (stanovisko zn. SÚS Pk/3553/2022 ze dne 26. 4. 2022 – viz část „N Doklady“).

e) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě

Stavbou nevzniknou tyto požadavky.

B2.4 Bezbariérové užívání stavby

Železniční most je neveřejnou stavbou. Chodník pod mostem bude na jedné straně navázán na stávající zpevněnou manipulační plochu pro rodinné domy a na druhé straně (u autobusové zastávky) bude provedeno jeho ukončení včetně potřebných prvků pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace.

B2.5 Bezpečnost při užívání stavby

a) popis splnění zásadních požadavků příslušných předpisů a norem ochrany před vlivy trakčních a energetických vedení

Rekonstruovaný most se nachází na neelektrifikované trati, proto není třeba řešit ochranu před vlivy trakčního vedení.

Stávající napájecí kabel pro PZZ bude před započítím demoličních prací provizorně přeložen do chráničky na provizorní kabelové lávce. Před osazením zábradlí nového mostu bude uložen do definitivní trasy na mostě – do chráničky v kolejovém loži. Přeložky jsou z technického pohledu navrženy v souladu s platnými technickými normami, předpisy a vyhláškami a v souladu s platnou legislativou.

b) řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů na základě výsledků korozních průzkumů

Je řešeno pasivními opatřeními v souladu s TP 124 a s předpisem SŽDC (ČD) SR 5/7 (S).

B2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení

Není obsaženo.

B2.7 Základní popis stavebních objektů

SO 01 Most v km 42,794

a) stručný popis stávajícího stavu

Řešený most se nachází v km 42,794 trati Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem. Jedná se o trámovou ocelovou konstrukci s plnostěnnými hlavními nosníky a vykonzolovanými chodníky s úhelníkovým třimadlovým zábradlím. Koleje jsou upevněny na mostnicích, které jsou uloženy plošně na hlavních nosnících. Opěry jsou masivní, kamenné s železobetonovými úložnými prahy a závěrnými zídkami. Založení opěr je plošné. Křídla jsou nahrazena odlážděním svahů z lomového kamene.

Stávající konstrukce mostu je zdeformovaná četnými nárazy nákladních automobilů v důsledku nedostatečné podjezdové výšky na silnici II/355, na několika místech je patrná lokální koroze. V úložných prazích se nacházejí trhliny, na opěrách je popraskané a vypadané spárování s lokálně prorůstající vegetací.

b) stručný popis navrženého řešení

Stávající ocelová konstrukce i spodní stavba bude odstraněna a nahrazena novou jednopolovou mostní konstrukcí o teoretickém rozpětí 15,3 m. Nová spodní stavba bude železobetonová s rovnoběžnými zavěšenými křídly, založení bude provedeno na mikropilotách. Nosná konstrukce (NOK) je navržena jako ocelová trámová konstrukce se šikmými plnostěnnými hlavními nosníky s dolní mostovkou tvořenou tlustostěnnou deskou. Uložení NOK je kolmé. Pod mostem a v blízkosti mostu bude silnice II/355 rozšířena na normovou šířku S7,5 s levostranným chodníkem šířky 1,5 m. Před a za mostem navazuje traťové těleso s rozšířenou drážní stezkou – před mostem pomocí L-prefabrikátů, za mostem pomocí pražcové rovnániny.

Koncepčně se jedná o konstrukci s extrémně stlačenou stavební výškou se současně navrženým uložením koleje v kolejovém loži, aby došlo k maximálnímu možnému navýšení podjezdové výšky na min. 4,65 m a současně snížení intenzity hluku při průjezdu železniční dopravy. Příčný řez je navržen na VMP 2,5 v přímé s uzavřeným kolejovým ložem, ve kterém bude umístěn kabelový žlab a chránička pro převedení IS.

S ohledem na rozměry a značnou hmotnost NOK mostu bude tato dovezena na staveniště po polovinách (podélně rozdělených v ose NOK). Následně budou jednotlivé poloviny NOK uloženy na zařízení staveniště zřízené na šterkové cestě u mostu vlevo, kde dojde ke zhotovení podélného montážního svaru a NOK bude poté vcelku osazena do mostního otvoru silničním jeřábem.

Pro nový chodník bude vydáno společné povolení podle ustanovení § 94j zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). Příslušným speciálním stavebním úřadem pro vydání společného povolení je Městský úřad Hlinsko, stavební úřad – úsek silničního hospodářství.

Provizorní kabelová lávka

Kabelová lávka umožňující provizorní převedení kabelů přes silnici II/355 bude zřízena vpravo od mostu. Jedná se o ocelovou konstrukci uloženou na pilířích pižmo. Pod lávkou bude průjezdný průřez šířky 3 m a výšky 4,2 m.

SO 02 Železniční svršek a spodek

a) stručný popis stávajícího stavu

Celý řešený úsek je vedený v přímé a po celé své délce klesá. Na začátku ve sklonu 13,35 ‰, v km 42,842 se klesání mění na sklon 11,30 ‰. Železniční svršek je tvořen kolejnicemi S 49 (rok vložení 1983) na betonových

pražcích SB8 s tuhým upevněním K. Na mostě v km 42,794 je svršek uložen na dřevěných mostnicích; na přejezdu P5299 v km 42,901 jsou použity dřevěné pražce. Kolej je zřízena jako bezстыková. Trať se nachází převážně v náspu. V km 42,908 – 43,045 se nachází vnější nástupiště zastávky Holetín.

b) stručný popis navrženého řešení

Stavební objekt je vymezen km 42,650 – 43,000. Z důvodu minimalizace posunů osy koleje byl mezi počáteční a koncovou tečnu vložen směrový oblouk o poloměru $R = 40\,000$ m s nulovým převýšením. Směrové řešení vyhovuje pro stávající rychlost 90 km/h. Ve sklonovém řešení je nutné v oblasti mostu zvýšit niveletu, čímž se zvýší podjezdná výška pod mostem. Maximální zdvih nivelety je cca 300 mm. Směrové řešení je převzato z projektu PPK, výškové je na tento projekt na začátku a na koci napojeno.

V oblasti většího zdvihu nivelety bude snesen kolejový rošt, cca od km 42,691 do km 42,866. V přechodové oblasti mostu bude zřízena ZKPP. Přes most bude položen nový kolejový svršek v celkové délce 50 m od km 42,766 433 do km 42,816 433. Nový svršek bude tvaru 49 E1 s betonovými pražci SB 8P a tuhým upevněním K. Ve zbytku úseku, kde bude snesen kolejový rošt, bude zpět navrácen stávající a kolej bude svařena do bezстыkové koleje. V blízkosti mostu budou z důvodu zdvihu nivelety rozšířeny drážní stezky pomocí zídek z užitých betonových pražců a prefabrikátů L.

Na železničním přejezdu P5299 ev. km 42,901 je navržen minimální zdvih i posun koleje, přesto však bude nutné demontovat konstrukci přejezdu a po podbití osadit zpět (s doplněním vybouraného asfaltu). V souvislosti s úpravou GPK bude stávající hrana nástupiště zastávky Holetín přeskládána a vyrovnána vzhledem k projektované ose koleje.

SO 03 Ochrana drážních zabezpečovacích sítí

a) stručný popis stávajícího stavu

V současné době je na mostě po pravé straně kolejí ve směru staničení uložen žlab 200x100 mm, ve kterém jsou vedeny sítě v majetku SŽ, s.o. V souběhu se silovými a sdělovacími kabely se zde nachází metalické zabezpečovací kabely: kabel č. 102 TCEKPFLEZE 3x2x1, kabel č. 403 TCEKPFLEZE 7x2x1, kabel č. 801 TCEKPFLEZE 24x2x1, kabel č. 806 TCEKPFLEZE 24x2x1, kabel č. 862 TCEKPFLEY 30x2x1, kabel č. 863 TCEKPFLEY 24x2x1 v majetku SŽ, s.o.

b) stručný popis navrženého řešení

Výše zmíněné sítě budou před zahájením stavby přeloženy do provizorní trasy na provizorní lávce. Provizorní trasa se bude nacházet po pravé straně kolejí ve směru staničení. Jedná se o trasu provizorní a kabely se před osazením zábradlí nového mostu vrátí zpět na most do předpřipraveného žlabu.

Dle podkladů stávající trasa obsahuje dostatečné délkové rezervy pro realizaci trasy nové, bez přerušení na daných kabelech. Je proto uvažováno s využitím stávajících kabelových délek a realizací přeložky všech kabelů bez přerušení. Kabely budou na provizorní lávku překládány po provizorní konstrukci, případně s pomocí stavebního jeřábu.

Před realizací přeložky, po umístění kabelů na provizorní lávku a po umístění kabelů do definitivní trasy bude provedeno kontrolní měření na zabezpečovacích kabelech. Dále bude provedeno přezkoušení zabezpečovacího zařízení v daném traťovém úseku dle předpisů a požadavků SSZT.

SO 04 Ochrana drážních sdělovacích sítí

a) stručný popis stávajícího stavu

V současné době je na mostě po pravé straně kolejí ve směru staničení uložen žlab 200x100 mm, ve kterém jsou vedeny sítě v majetku SŽ, s.o. V souběhu se silnoproudými a zabezpečovacími kabely se zde nachází sdělovací metalický kabel TK TCEKPFLEY 15xn 0,8, optický kabel DOK 36 vl. SMF G.657 v modré HDPE trubce a rezervní HDPE trubka černá.

b) stručný popis navrženého řešení

Provizorní i definitivní trasy sdělovacích sítí SŽ, s.o. jsou shodné s trasou zabezpečovacích sítí. Přeložka těchto kabelů bude prováděna současně, stejným způsobem.

Dle podkladů stávající trasa OK obsahuje dostatečnou délkovou rezervu pro realizaci trasy nové, bez přerušení na daném kabelu. Traťový kabel bude v místě stávající spojky a novou spojkou za mostem ve směru na Hlinsko přerušen a doplněn o kabelovou vložku stejného typu s dostatečnou rezervou, tak aby mohl být do definitivní trasy pohodlně přeložen spolu s ostatními kabely bez přerušení.

Před realizací přeložky, po umístění kabelů na provizorní lávku a po umístění kabelů do definitivní trasy bude provedeno kontrolní měření na sdělovacích kabelech.

V blízkosti mostu se po levé straně ve směru staničení nachází také metalické sdělovací kabely DK47 a 5xn, tyto kabely nebudou stavbou dotčeny. Vzhledem k tomu, že v těchto místech vznikne „zařízení staveniště ZS3“, bude tato a nájezdová plocha zapanelována silničními panely.

V blízkosti mostu vede rovnoběžně s tratí v protlaku pod komunikací také funkční kabel společnosti CETIN a.s. Tento kabel se nachází mimo oblast stavby a nebude tedy stavbou dotčen. Před začátkem stavebních prací dojde k vytyčení tohoto kabelu pro zajištění jeho maximální ochrany zapanelováním.

Po pravé straně silnice ve směru na Hlinsko vede nezaměřený metalický kabel společnosti CETIN a.s. Tento kabel je nevyužívaný a může být v rámci stavby zrušen. Pokud bude kabel zasažen, bude v místě zásahu přerušen a opatřen koncovkami, v rozsahu stavby bude bez náhrady zrušen.

SO 05 Ochrana sítí ČEZ

V dotčeném území se nachází zemní trasa kabelu nízkého napětí společnosti ČEZ Distribuce, a.s. Tato v době zpracování DÚR vedla pod mostem podél levé podpěry mostu v komunikaci. Na žádost SŽ, s.o. byla trasa společností ČEZ Distribuce, a.s. přeložena. V současném stavu již vede mimo komunikaci – v protlaku pod kolejemi (železničním náspem). Za protlakem se napojuje na původní trasu v místech sloupů NN. Tento kabel bude vytyčen a v místech „zařízení staveniště ZS1“ bude ochráněn zapanelováním.

SO 06 Ochrana veřejného osvětlení a rozhlasu

a) stručný popis stávajícího stavu

V dotčeném území se nachází zemní trasa kabelu veřejného osvětlení (VO) a kabelu rozhlasového zařízení v majetku obce Holetín. Trasa od posledních sloupů NN po obou stranách mostu přechází z nadzemní trasy do trasy zemní. Zemní trasa vede podél silnice po levé straně ve směru na Hlinsko, prochází pod mostem podél levé podpěry a dále pokračuje podél silnice, až k prvnímu sloupu NN v tomto směru.

b) stručný popis navrženého řešení

Stávající zemní kabely VO a rozhlasu budou rozpojeny v místech stávajících sloupů NN. Místo nich bude napojena nová kabelová délka kabelů stejného typu a dimenze.

Nová trasa povede v souběhu s již přeloženou trasou kabelu NN společnosti ČEZ Distribuce, a.s. Nová trasa částečně využívá stávající zemní trasu. Nově bude trasa vedena podél železničního náspu a dále novým protlakem pod kolejemi (železničním náspem). Nově pokládané kabely se na stávající vedení napojí v nových rozvaděčových skříňkách, které budou umístěné na stávajících sloupech vedení NN. Tato trasa bude trasou definitivní.

SO 07 Ochrana drážních silnoproudých sítí

a) stručný popis stávajícího stavu

V současné době je na mostě po pravé straně kolejí ve směru staničení uložen žlab 200x100 mm, ve kterém jsou vedeny sítě v majetku SŽ, s.o. V souběhu se zabezpečovacími a sdělovacími kabely se zde nachází napájecí metalický kabel AYKY 4x16, sloužící pro napájení přejezdu P5298 v ev. km 42,644.

b) stručný popis navrženého řešení

Provizorní trasy silnoproudého kabelu jsou shodné s trasou sdělovacích a zabezpečovacích sítí. Aby byla dodržena norma, je navrženo navrácení silnoproudého kabelu AYKY 4x16 do samostatné chráničky vedoucí pod novým kabelovým žlabem v kolejovém loži. Chránička musí být odolná vůči UV záření.

Dle podkladů stávající trasa neobsahuje dostatečné délkové rezervy pro realizaci nové trasy bez přerušení na daném kabelu. Z toho důvodu bude přeložka tohoto kabelu realizována pomocí nových kabelových délek pro napojení provizorního i definitivního stavu.

Před realizací přeložky, po umístění kabelu na provizorní lávku a po umístění kabelu do definitivní trasy bude provedeno kontrolní měření na napájecím kabelu.

B2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby

Stavba zásadně neovlivňuje požární bezpečnost v dané lokalitě. Po dokončení může přispět ke snazšímu zásahu požární techniky. V době výstavby bude průjezd vozidel částečně omezen (kyvadlový provoz jedním pruhem) a po dobu celkem 15 dní zcela uzavřen. Objízdná trasa je řešena v rámci přílohy „B.4 Provozní a dopravní technologie“.

Zahájení a ukončení prací na stavbě je nutno ohlásit na místně příslušné operační středisko HZS v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření k vytvoření podmínek pro zásah a záchranné práce.

Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č.246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č.23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti.

Zhotovitel zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována hygienická a stanovená požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky č.246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Konstrukce je navržena z nehořlavých materiálů. Rekonstrukcí dojde ke zvýšení volné výšky pod mostem ze stávajících cca 3,97 m na min. 4,65 m, čímž bude výrazně zlepšen průjezd pod mostem.

Evakuace osob při vzniku požáru v místě stavby bude možná po silnici II/355 buď ve směru do města Hlinsko, nebo směrem do místní části Dolní Holetín.

Přístup požární techniky je možný po silnici II/355 směrem od města Hlinsko nebo z opačné strany z místní části Dolní Holetín.

Zahájení prací je třeba ohlásit na operační středisko JPO HZSP SŽ Havlíčkův Brod, Havířská 3571 Havlíčkův Brod, 580 01 (nepoplachové tel. č. 972 645 560) v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření. Po dobu zemních prací musí být zajištěna možnost příjezdu jednotek IZS pro zásah v objektech drah a na dráze.

B2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Není předmětem stavby.

B2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí

Stavba se nachází v intravilánu obce Holetín.

Z pohledu vibrací, hluku nedojde ke zhoršení situace. Výměna stávající nosné konstrukce bez kolejového lože za novou konstrukci s kolejovým ložem naopak přispěje ke snížení hluku při průjezdu železniční dopravy.

V rámci projektové přípravy není řešena hluková studie, a to z důvodů uvedených níže:

- rychlost na trati není zvýšena,
- nově navržené řešení nezvýší hlučnost konstrukce.

Z pohledu prašnosti nedojde prakticky k žádné změně – stávající ani nově navržená konstrukce nejsou zdrojem prachu ani v klidu ani při průjezdu vlakových souprav.

Dne 22. 4. 2022 vydala Krajská hygienická stanice Pardubického kraje souhlasné závazné stanovisko k dokumentaci pro stavební povolení č.j. KHSPA05268/2022/HOK-CR, které lze nalézt v části „N Doklady“.

B2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) ochrana před pronikáním radonu z podloží

Není předmětem stavby.

b) ochrana před bludnými proudy

Je řešeno pasivními opatřeními v souladu s TP 124 a s předpisem SŽDC (ČD) SR 5/7 (S).

c) ochrana před technickou seismicitou

Most je z hlediska statického a dynamického navržen na účinky dle norem ČSN EN 1991-2 a ČSN EN 1990 v aktuálním znění.

d) ochrana před hlukem

Stavba nevyžaduje ochranu proti hluku.

e) protipovodňová opatření

Rekonstrukce mostu je navržena v souladu s normou ČSN 73 6201/2008 vč. změn v aktuálním znění – most nepřevádí trať přes vodní tok.

f) ostatní účinky

Zájmová oblast stavby je mimo sesuvné území, území vystavené účinkům poddolování, v podloží se nenachází metan apod.

B3. Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu

a) napojovací místa technické infrastruktury

V rámci stavby není uvažováno s napojením na žádnou technickou infrastrukturu, jsou řešeny pouze přeložky stávající technické infrastruktury (inženýrských sítí).

b) **připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky**

Této stavby se netýká.

c) popis dopravního řešení, **včetně** bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, napojení na stávající dopravní infrastrukturu, doprava v klidu, **pěší** a cyklistické stezky, **včetně** provizorních napojení dopravní infrastruktury

Jedná se o železniční dopravní stavbu bez napojení na další dopravní infrastrukturu v řešeném úseku.

Nový chodník pod mostem bude navázán na stávající zpevněnou manipulační plochu pro rodinné domy obce Holetín, na druhé straně (u autobusové zastávky) bude provedeno jeho ukončení včetně potřebných prvků pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace.

Po ukončení stavebních prací na mostě bude provedena obnova poškozených konstrukčních vrstev komunikace pod mostem v celé ploše a v celé délce zásahu do komunikace.

Doprava v klidu, pěší a cyklistické stezky nejsou předmětem této stavby.

B4. Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie

a) traťová a staniční technologie počátečního a cílového stavu a dopravní technologie v průběhu výstavby

Viz samostatná příloha dokumentace „B.4 Provozní a dopravní technologie“.

Zhotovitelem bude zpracována část DIO Dopravně inženýrská opatření. Před zahájením prací je nutné předložit PČR návrh DIO k zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a požádat o vydání „Stanoviska k umístění přechodné úpravy provozu na pozemcích komunikací“ dle §77 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. A dále případně požádat o vydání „Souhlasu se zvláštním užíváním komunikací“ dle §25 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. A dále požádat o vydání „Vyjádření k uzavírce PK a vedení objízdné trasy“ dle §24 odst. 2 písm. d) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

b) návrh organizačních a dočasných provizorních stavebních opatření na zajištění železniční dopravy po dobu stavby

Rekonstrukce mostu bude probíhat za plné výluky železniční dopravy na trati.

c) dosažené parametry stavby

Po realizaci stavby bude TOR na mostě (50 km/h) odstraněno, traťová rychlost 90 km/h zůstane zachována.

Stávající rozpětí mostu bude zvětšeno tak, aby bylo zajištěno prostorové uspořádání pod mostem zohledňující normové šířkové uspořádání komunikace II. třídy (S7,5) a umístění chodníku pro pěší při opěře O 01 (stavební šířka chodníku je navržena 1,5 m [dle ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací – jeden pruh pro chodce šířky 1,0 m + 0,5 m bezpečnostní odstup od hlavního dopravního prostoru]). Podjezdová výška pod mostem bude po realizaci stavby min. 4,65 m.

B5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

Stavba bude realizována na stávajícím území, které je dnes stavbou dotčeno. V prostoru realizace stavby není předpokládána potřeba kácení dřevin rostoucích mimo les, které by vyžadovalo potřebu podání žádosti o závazné stanovisko ke kácení od příslušného orgánu ochrany přírody. Drobné náletové dřeviny je doporučeno odstraňovat v období vegetačního klidu (od 1. 11. do 31. 3.). V rámci terénních úprav při rekonstrukci mostu budou svahové kuzely železničního násypu a okolní terén opětovně dosypány a osety vhodnou protierozní směsí. Nutné je předejít zavlečení invazních druhů rostlin.

B6. Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

Postup posuzování vlivů na životní prostředí je upraven zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění a dalšími průřezovými a složkovými zákony (zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, zákon č. 201/2012, o ochraně ovzduší, zákon č. 254/2001, o vodách apod.).

a) vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda

Ovzduší

Znečištění ovzduší způsobené během období výstavby stavebního záměru bude plně reverzibilní a při dodržení navržených opatření nebude záměr mít významný dlouhodobý negativní vliv na kvalitu ovzduší.

V období provozu nebude instalován vyjmenovaný zdroj znečišťování ovzduší ve smyslu zákona č. 201/2012, v platném znění.

Předmětná rekonstrukce mostu nebude důvodem navýšení intenzit dopravy, provoz na železniční trati zůstane zachován. Spolu se zvýšením bezpečnosti dopravy dojde i ke zvýšení plynulosti dopravy.

Hluk

Hlukové zatížení spojené s procesem výstavby bude pouze dočasné a po ukončení stavebních prací plně reverzibilní.

Ve výhledovém stavu lze očekávat snížení hlukové zatížení v okolí mostu při průjezdu železničních souprav díky výměně nosné konstrukce mostu bez kolejového lože za novou konstrukci s kolejovým ložem.

Dne 22. 4. 2022 vydala Krajská hygienická stanice Pardubického kraje souhlasné závazné stanovisko k dokumentaci pro stavební povolení č.j. KHSPA05268/2022/HOK-CR, které lze nalézt v části „N Doklady“.

Vibrace z dopravy lze očekávat podobné jako za současného stavu, které však budou prostorově velmi omezené, tlumené podložími a nebudou se šířit do širšího okolí.

Voda

V období výstavby bude docházet ke spotřebě vody na zkrápění plochy staveniště, příjezdových komunikací a pro vlastní stavbu. Množství takto spotřebované vody bude záviset na ročním období prováděných prací a aktuálním počasím.

Ve fázi provozu nebude spotřeba vody v běžných podmínkách vyžadována. Výjimkou může být řešení havarijních stavů.

V rámci stavby bude nakládáno se závadnými látkami v blízkosti vodního toku Ležák, který protéká ve vzdálenosti cca 20 m od rekonstruovaného mostu. Na silnici II/355 se nachází kanalizační vpusti vedoucí do tohoto vodního toku, proto je třeba učinit přiměřená opatření k zabránění vniknutí závadných látek do povrchových či podzemních vod a ohrožení životního prostředí.

Z hlediska prevence je potřeba především vizuální a senzorická kontrola zařízení, v nichž je obsažená závadná látka – kontrola těsnosti zařízení a přítomnosti úkapů závadné látky v okolí zařízení.

Pro případ havárie je potřeba, aby na stavbě byly v přiměřeném množství k dispozici následující prostředky:

- vodotěsné nádoby na ropný produkt, resp. použitý sorpční materiál (kbelíky a vědra), vodotěsný ocelový sud o objemu cca 200 l
- lopaty, rýče, košťata
- piliny, písek
- gumové rukavice, folie z PE, PVC
- sorpční materiál (práškový sorbent, např. Vapex a Nowap)
- rychletuhnoucí tmel pro utěsnění prasklých nebo poškozených nádrží stavebních strojů
- sorpční had, sorpční rohože, tmely (havarijní sudová souprava)

V případě havárie je nutné nejprve zastavit únik závadné látky, je-li to možné. Okamžitě informovat Hasičský záchranný sbor, či Policii ČR, případně správce povodí v případě úniku do vodního toku (v případě vodního toku Ležák jsou správcem vodního toku Lesy ČR, s. p.). Zamezit dalšímu šíření uniklé závadné látky hrázkováním a zasypáním (práškovým sorbentem). Zajistit bezpečné uložení odpadů – nasáklého sorbentu a kontaminované zeminy.

Záměr se nachází mimo záplavová území.

Řešené území se nenachází v chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV).

Záměr nezasahuje do ochranných pásem vodních zdrojů.

Dne 27. 4. 2018 vydal Městský úřad Hlinsko, odbor životního prostředí, jako příslušný vodoprávní úřad, souhlasné závazné stanovisko v rámci koordinovaného stanoviska č.j. HI 19245/2018/OŽP. Dne 22. 4. 2022 vodoprávní úřad potvrdil ve vyjádření vydaném v rámci koordinovaného stanoviska č.j. HI 14425/2022/OŽP, že dle předložené dokumentace stavby ke stavebnímu povolení nedošlo k takovým změnám, kterými by se podstatně změnily podmínky, za kterých bylo vydáno závazné stanovisko vodoprávního úřadu pro územní řízení, a tedy vydané závazné stanovisko ze dne 27. 4. 2018 pod č.j. HI 19245/2018/OŽP zůstává i nadále v platnosti. Obě tato koordinovaná stanoviska lze nalézt v části „N Doklady“.

Odpady

Převážnou část odpadů vznikajících v rámci realizace záměru, budou tvořit odpady patřící dle „Katalogu odpadů“ (příloha vyhlášky č. 8/2021 Sb., v platném znění) do skupiny č. 17- Stavební a demoliční odpady. Bude se jednat především o odpady katalogového čísla 17 05 (Zemina (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst)) a 17 01 (Beton, cihly, tašky a keramika), 17 04 (Kovy (včetně jejich slitin)), 17 02 (Dřevo, sklo a plasty), 17 03 (Asfaltové směsi, dehet a výrobky z dehtu), dále pak 08 01 (odpady z výroby, zpracování, distribuce, používání a odstraňování barev a laků), 15 01 (Obaly (včetně odděleně sbíraného komunálního obalového odpadu)), 20 02 01 (Biologicky rozložitelný odpad) a další.

Bude-li s odpady v průběhu i po ukončení výstavby nakládáno v souladu s platnou legislativou na úseku odpadového hospodářství, nepředpokládáme negativní ovlivnění životního prostředí v důsledku produkce odpadů.

Vyřezovaný materiál ze silnice II/355 je třeba na základě podmínky Správy a údržby silnic Pardubického kraje odevzdat na cestmistrovství do Hlinska (stanovisko zn. SÚS Pk/3553/2022 ze dne 26. 4. 2022 – viz část „N Doklady“).

Detailněji viz samostatná příloha „B.6.1 Odpadové hospodářství“.

Půda

Rekonstrukcí mostu bude dotčeno území stávajícího mostního objektu nad silniční komunikací.

V rámci stavby bude potřeba dočasného záboru na dvou pozemcích zemědělského půdního fondu (ZPF) do jednoho roku, a to na pozemku p. č. 430/17 a 515/1 v k. ú. Holetín. Z hlediska BPEJ náleží pozemky do IV. třídy ochrany (podprůměrně produkční půdy s omezenou ochranou). K záboru dojde v místě stávající cesty, nedojde tedy ke znehodnocení ZPF. Vzhledem k rozsahu a charakteru dotčené půdy ZPF není třeba žádat o souhlas orgánu ochrany ZPF dle § 9 odst. 1 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF. Pokud by však doba dočasného záboru měla přesáhnout období jednoho roku, musí být u orgánu ochrany zemědělského půdního fondu požádáno o dočasné vynětí.

Se stavbou nebude spojena potřeba odnětí pozemků určených k plnění funkcí lesa.

- b) vliv na přírodu a krajinu – ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod.

Ochrana dřevin

Záměr si vyžádá kácení dřevin rostoucích mimo les pouze v omezené míře. Jedná se o náletové dřeviny, které rostou na drážním tělese, jsou seřezávány a opětovně zmlazují. Jedná se o zmlazující jasany ztepilé, ořešák královský a růži šípkovou. Podél oplocené zahrady jižně od drážního tělesa zmlazuje lípa srdčitá, v těsné blízkosti plotu zmlazuje lípa srdčitá. Výše uvedené dřeviny rostou na drážních pozemcích a nedosahují rozměrů, pro které by bylo nutné žádat o povolení kácení dřevin rostoucích mimo les.

V rámci stavby je třeba dodržet opatření na ochranu dřevin vycházející z normy ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

Ochrana památných stromů

Památné stromy nejsou v území dotčeném stavbou vyhlášeny.

Ochrana rostlin

V souvislosti s rekonstrukcí mostu bude dočasně odstraněna ruderalní vegetace a porosty náletových dřevin porůstající násypy železnice. K zásahům do přírodních či přírodě blízkých biotopů nedojde.

Ochrana živočichů

Vzhledem k umístění záměru na území obce Holetín lze vyloučit negativní ovlivnění populací živočichů využívajících území. Okolí využívají pouze běžné druhy. K ovlivnění druhů ohrožených či zvláště chráněných nedojde.

Zvláště chráněná území

Dotčené území záměru nezasahuje do zvláště chráněných území. Ta se nachází v dostatečné vzdálenosti od území stavby a nebudou realizací záměru ovlivněna.

Zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině

Významné krajinné prvky

VKP ze zákona

V místě realizace rekonstrukce mostu se nenachází významné krajinné prvky ze zákona. Nejbližším VKP je vodní tok Ležák protékající východně od místa záměru, pod dalším železničním mostem vzdáleným cca 30 m od předmětného mostu. K dotčení vodního toku stavbou nedojde.

VKP registrované

Posuzovaný záměr nezasahuje do registrovaného VKP dle § 6 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění.

Pro posuzovaný záměr není třeba žádat příslušný úřad o udělení závazného stanoviska k zásahu do významného krajinného prvku.

Územní systém ekologické stability (ÚSES)

Nadregionální a regionální prvky ÚSES nejsou záměrem dotčeny. Jižně od obce Holetín prochází ve vzdálenosti cca 580 m od záměru osa regionálního biokoridoru RBK 1360 Na Skalkách – Kladno.

Lokální prvky ÚSES nejsou dle územního plánu obce Holetín v lokalitě záměru vymezeny.

Migrační prostupnost

Záměr vzhledem ke svému charakteru a své lokalizaci v intravilánu obce nebude mít negativní vliv na migrační prostupnost území.

Krajinný ráz

Jedná se o rekonstrukci stávajícího mostu převádějícího železniční trať přes silniční komunikaci v intravilánu obce, nedojde tak ke vzniku nového prvku v území. Realizací mostu dojde k úpravě jeho parametrů – zvětšení světlosti mostu – která však nebude mít žádný vliv na krajinný ráz širšího okolí záměru.

Nerostné suroviny

Lokalita záměru nezasahuje do chráněného ložiskového území, výhradního ložiska či dobývacího prostoru.

Území není poddolované.

Záměr nepřichází do kontaktu se svahovými nestabilitami.

Kulturní památky a archeologické nálezy

Realizací záměru nedojde k dotčení žádné nemovité kulturní památky.

Centrum obce, v němž se nachází také předmětný záměr, náleží do území s archeologickými nálezy kategorie ÚAN II (území, na němž dosud nebyl pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů, ale určité indicie mu nasvědčují nebo byl prokázán zatím jen nespolehlivě; pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů 51–100 %). Dojde-li při provádění stavební činnosti k jakýmkoliv zásahům pod povrch terénu (hloubení výkopů apod.), je třeba předpokládat narušení či odkrytí archeologických nálezů, které vyvolá nutnost záchranného archeologického výzkumu. Stavebník je dle § 22 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění, povinen písemně ohlásit termín zahájení zemních prací již od doby přípravy stavby, nejpozději však s předstihem 30 dnů před započítím Archeologickému ústavu AV ČR (Praha nebo Brno) a umožnit jemu nebo oprávněné organizaci provedení záchranného archeologického průzkumu.

Dne 27. 4. 2022 byla splněna oznamovací povinnost dle §22, odst. 2 zákona č. 20/1987 (viz část „N Doklady“). Před zahájením zemních prací je nutno uzavřít dohodu o provedení záchranného archeologického výzkumu.

c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Lokality soustavy Natura 2000 nebudou záměrem přímo ani nepřímo ovlivněny, tato chráněná území se nachází v dostatečné vzdálenosti od navrhovaného záměru.

Krajský úřad Pardubického kraje, odbor životního prostředí a zemědělství vydal dne 9. 4. 2018 své stanovisko dle ustanovení § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, že předložený záměr nemůže mít významný vliv na vymezené ptačí oblasti ani na evropsky významné lokality.

- d) návrh zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem

Krajský úřad Pardubického kraje, odbor životního prostředí a zemědělství vydal dne 4. 4. 2018 své stanovisko, že záměr není záměrem podle § 3 písm. a) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, protože není uveden v příloze č. 1 k zákonu, a na jeho posuzování se nevztahují ustanovení zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a příslušný úřad není dotčeným orgánem v navazujících správních řízeních.

- e) v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno

Záměr nespadá do režimu zákona o integrované prevenci.

- f) navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů

Ochranná a bezpečnostní pásma

Stavba je navržena v ochranném pásmu dráhy.

Záměr zasahuje do silničního ochranného pásma ve smyslu zákona č. 13/1997 Sb., konkrétně se jedná o ochranné pásmo silnice II/355.

Stavbou budou dotčena ochranná a bezpečnostní pásma inženýrských sítí.

Posuzovaný záměr nezasahuje do ochranného pásma lesa.

Záměr nezasahuje do CHOPAV, záplavových území, ochranných pásem vodních zdrojů.

Záměr nezasahuje do chráněného ložiskového území, výhradního ložiska ani dobývacího prostoru.

Záměr se nenachází v poddolovaném území ani v území ovlivněném svahovými nestabilitami.

Záměr se nachází v území s archeologickými nálezy kategorie ÚAN II.

Záměr nezasahuje do zvláště chráněného území.

B7. Ochrana obyvatelstva

Jedná se o dopravní stavbu navrženou dle platných technických norem, předpisů, vyhlášek a aktuálně platné legislativy. Tím jsou zaručeny obecné požadavky na bezpečné užívání stavby. Žádná zvláštní opatření nejsou navržena.

B8. Zásady organizace výstavby

Stavební řízení	1. polovina roku 2022
Realizace stavby	duben–říjen 2023
Výluka dle RPV 2023	9. 7. – 6. 10. 2023 (90 dní)

Tato část je řešena v samostatné příloze „B.8 Zásady organizace výstavby“.

B9. Celkové vodohospodářské řešení

Zůstává stávající.

B10. Přílohy

B10.1 Inženýrsko-geologický průzkum základových půd

B10.2 Geotechnický průzkum

Zpracovala:

Ing. Ivana Havlíková, Ph.D., EXprojekt s.r.o., tel. 702 003 485, havlikova@exprojekt.cz

Brno, květen 2022