



Jiná ověření:

Paré:


Orientační schéma:



Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace		SPRÁVA ŽELEZNIC
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1		
Zástupce investora:	Stavební správa západ, Diamond Point		
Adresa:	Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha 8 – Karlín		

Zhotovitel díla:	TOP CON SERVIS s.r.o.	
Adresa:	Ke Stírce 1824/56, 182 00 Praha 8	
Kontakt:	T: +420 284 021 740 E: topcon@topcon.cz	
Zhotovitel objektu:	TOP CON SERVIS s.r.o.	
Adresa:	Ke Stírce 1824/56, 182 00 Praha 8	
Kontakt:	T: +420 284 021 740 E: topcon@topcon.cz	
Hlavní projektant (HIP):	Ing. Matěj Mikšovský	Specialista: Ing. Libor Marek

Název stavby/akce:	Rekonstrukce mostu v km 21,510 trati Tábor - Písek	Označení investora: S632000260
		Označení zhotovitele: 05-21
Název části:	Souhrnná technická zpráva	Označení části: B
Název objektu/dílní části:	Souhrnná technická zpráva	Označení objektu/komplexu:
Název přílohy:		Číslo přílohy:
Název dílní části přílohy:		
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítko: -
Ing. Daniel Novotný	Ing. Matěj Mikšovský	Formáty: A4
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:
Jihočeský	Božetice, Sepekov	1811 06
		Stupeň dokumentace: DUSP+PDPS
		Smluvní datum zpracování: 05/2022

Označení investora	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podobjekt:	Příloha:	Revize:
S 6 3 2 0 0 0 2 6 0	- D U S P	- X X X X X	- X X X X X X X X X	- X X	- X - X X X	- 0 0 0

[Prostor pro další informace]

Rekonstrukce mostu v km 21,510 na trati Tábor – Písek

DUSP+PDPS

B – SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

Obsah:

B.1	Popis území stavby	3
B.1.1	Všeobecně	3
B.1.2	Průzkumy, ochranná pásma	3
B.1.3	Inženýrské sítě	5
B.1.4	Koordinace stavby rekonstrukce mostu s dalšími stavbami	6
B.1.5	Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje	6
B.2	Celkový popis stavby	7
B.2.1	Základní charakteristika stavby a jejího užívání	7
B.2.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení	7
B.2.3	Celkové technické řešení	8
B.2.4	Bezbariérové užívání stavby	8
B.2.5	Bezpečnost při užívání stavby	8
B.2.6	Základní popis technologických objektů a technických zařízení	8
B.2.7	Základní popis stavebních objektů	8
B.2.8	Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby	11
B.2.9	Úspora energie a tepelná ochrana	12
B.2.10	Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí	12
B.2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	12
B.3	Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu	12
B.4	Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie	13
B.5	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	14
B.6	Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	14
B.7	Ochrana obyvatelstva	14
B.8	Zásady organizace výstavby	14
B.8.1	Postup výstavby	14
B.8.2	Ostatní požadavky	16
B.8.3	Dopravní inženýrská opatření pro realizaci stavby	16
B.8.4	Náhradní autobusová doprava (NAD)	17
B.8.5	Výkresy	18
B.8.6	Harmonogram výstavby a stavební postupy	18
B.8.7	Bilance zemních hmot	18
B.8.8	Časový faktor spojený s technologií	18
B.9	Celkové vodohospodářské řešení	18

B.1 Popis území stavby

B.1.1 Všeobecně

Stavba se nachází v Jihočeském kraji, na rozhraní katastrálních území Božetice a Sepekov. Most překlenuje tok říčky Smutné a původního náhonu ke Kvěchovskému mlýnu, v extravilánu, nedaleko silnice I/19. V údolí pod mostem, mezi říčkou a náhonem, se nachází trvalý travní porost, svahy údolí jsou zalesněny. Jednokolejná neelektrifikovaná železniční trať Tábor – Písek patří mezi dráhy regionální, most je v ev. km 21,510.

Stavba bude probíhat zejména na drážních pozemcích. Detailní výpis a popis potřebných pozemků viz kapitola B.1.5.

Rekonstrukce mostu je v souladu s charakterem území, využití a zastavěnost se nemění.

Stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací (územní plán Božetice 12/2014, územní plán Sepekov 11/2012). Pořizovateli územního plánu jsou z hlediska ustanovení § 6 a § 24, odst. 1 stavebního zákona obec Božetice a městys Sepekov. Pozemky plní funkci dráhy. Rekonstrukce mostu nezabraňuje provedení cílů a úkolů daných v územním plánu.

Pro stavbu se nevydává žádná výjimka z obecných požadavků na využití území.

Veškeré podmínky provedení rekonstrukce, přeložek inženýrských sítí a ochranná pásma jsou respektovány.

B.1.2 Průzkumy, ochranná pásma

Stavebně-technický průzkum zdiva, ČVUT v Praze, Kloknerův ústav 04/2021

Pracovníky ČVUT v Praze, Kloknerův ústav, byl realizován průzkum zdiva krajních polí viaduktu. Obsahem průzkumu je popis realizovaných prací, včetně následného stanovení materiálových charakteristik kamene, malty a pevnosti zdiva v tlaku pro krajní pole.

V rámci zadání prací bylo provedeno:

- rámcová vizuální prohlídka v místě prováděných odběrů,
- odběr vzorků pro destruktivní zkoušky pevnosti v tlaku,
- destruktivní zkoušky pevnosti kamene a malty v tlaku, stanovení objemové hmotnosti,
- nedestruktivní zkoušky pevnosti malty v tlaku in-situ,
- orientační měření vlhkosti příložným vlhkoměrem,
- stanovení nasákavosti kamene, určení koeficientu změkčení kamene,
- pevnost zdiva v tlaku dle EN,
- odběr a stanovení obsahu ve vodě rozpustných solí,
- fotografická dokumentace, vyhodnocení zkoušek a sepsání zprávy.

Na základě provedených prací a materiálových testů na lze konstatovat:

- Zdivo kleneb je ve většině plochy pokryto bíložlutou krustou. Na základě provedené analýzy bylo zjištěno, že se jedná o krustu z uhličitánu vápenatého (kalcit). Tato krusta vzniká postupným vyluhováním materiálu spár (pravděpodobně betonu/malty). Zdivo kleneb lze považovat za vlhké. Vlhkostní stav konstrukce vypovídá o zcela nefunkční hydroizolační vrstvě (pokud je vůbec přítomna).
- Pole 1 a 10 je tvořeno převážně metamorfovanými horninami (ruly, ortoruly, pararuly) a částečně granitoidy. Zjištěná pevnost kamenů ve vysušeném stavu je 133,8 MPa a ve

stavu nasyceném 113,4 MPa. Průměrná hodnota pevnosti kamene v tlaku vysušených a saturovaných vzorků je 123,6 MPa.

- Pevnost malty v přípovrchových vrstvách dosahuje 7,18 MPa (stanoveno nedestruktivně), kdežto pevnost malty v tlaku na zkušebních krychlích o hraně 20 mm přibližně 26,1 MPa. Na základě těchto zjištění a skutečností uvedených v části 4.3. doporučujeme pevnost malty uvažovat jako 10 MPa.
- Pevnost zdiva dle metodiky EN je vypočtena v Příloze 2, Tab. 5. V aktuálním stavu konstrukce lze návrhovou hodnotu pevnosti zdiva tlaku (pro krajní pole 1 a 10) uvažovat jako přibližně 9,4 MPa.

Inženýrskogeologický průzkum pražcového podloží, 4G consite s.r.o., 04/2021

Geotechnické průzkumné práce se zaměřily na zhodnocení pražcového podloží ve stanovených místech před mostem a na začátku a konci mostu. Dále bylo provedeno celkem 6 kopaných sond na mostě pro objasnění tvaru zasypaných částí poprsních zdí. Sondy byly vykopány po dvou, na začátku, uprostřed a na konci mostu mezi římsou a pražci. Dále byly provedeny 4 ks dynamických penetrací, které nahradily kopané sondy. Ty nemohly být z důvodu nedostatku místa mezi pražci provedeny. Penetrace byly provedeny nad 2., 4., 6., a 8. klenbou mostu v ose kolejí a ověřily mocnost podpražcového podloží.

Průzkum železničního spodku

Předmětem geotechnického průzkumu pražcového podloží v místech dle zadání bylo:

- ověřit existenci konstrukčních vrstev, včetně stanovení indexových vlastností
- zjistit modul přetvárnosti zemní pláně E0
- stanovit opravný součinitel „z“ v souladu s předpisem SŽ S4
- stanovit charakteristiku zemin v zemní pláni, včetně jejich klasifikace
- stanovit namrzavost a propustnost zemin zemní pláně
- stanovit vodní režim zemní pláně

Průzkum konstrukce železničního mostu

Předmětem průzkumu konstrukce v místech dle zadání bylo:

- objasnění tvaru zasypaných částí poprsních zdí
- ověření tloušťky podpražcové konstrukce

Na mostě bylo provedeno celkem 6 kopaných sond. Dále byly na mostě provedeny sondy pro provedení dynamické penetrační zkoušky. Kopané sondy byly provedeny po dvou kusech vlevo i vpravo u kamenné římsy, a to na začátku, uprostřed a na konci mostu. Tyto sondy posloužily pro objasnění tvaru zasypaných částí poprsních zdí a hloubky podpražcové konstrukce.

Ze závěrů IGP PP vyplývá, že mocnost kolejového lože na mostě je dostatečná a požadavek na minimální tloušťku KL 350 mm pod pražcem je reálný. Na základě získaných informací z kopaných sond byl proveden návrh ZKPP a sanace železničního spodku.

Archeologické posouzení

Dle seznamu archeologických nalezišť není evidováno v řešeném území naleziště s archeologickou kulturou. Archeologický průzkum nebude před stavbou prováděn i z důvodu charakteru zemních prací – budou probíhat na drážním pozemku v místě tratě. Výkopové práce významnějšího objemu budou pouze v místě železničního tělesa u opěr do výškové úrovně cca rubu stávajících kleneb a v patách pilířů, kde dojde k obnově původního odláždění na místě styku s terénem.

Soustava chráněných území Natura 2000

Stavba leží v EVL Lom Skalka u Sepekova. Kromě samotného stěnového lomu obsahuje potoční nivu toku Smutná od mlýna Kvěchov až po jeho ústí do rybníka Chobot. Předmětem ochrany této EVL je čolek velký (*Triturus cristatus*). Při hodnocení možných vlivů byl hodnocen popis pohybu těžké techniky. Posouzení záměru je součástí projektové dokumentace. Zhotovitel stavby zajistí ekologický dozor při realizaci stavby.

Dle sdělení orgánu ochrany přírody a krajiny lze vyloučit, že by měl záměr samostatně nebo ve spojení s jinými záměry významný vliv na předměty ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí v oblasti územní působnosti Krajského úřadu Jihočeského kraje (viz vyjádření KÚJK, odboru životního prostředí, zemědělství a lesnictví, č.j. KUJCK 38181/2021, které je součástí dokladové části projektové dokumentace).

Ochranná pásma vodních zdrojů

Území s mostem je součástí dílčího povodí říčky Smutné, číslo hydrologického pořadí 1-07-04-093. Stavba neprochází ochrannými pásmy přírodních léčivých zdrojů a nenachází se v chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV). Nenacházejí se zde ani ochranná pásma vodních zdrojů (OPVZ).

Záplavová území

Mostním otvorem protéká vodní tok Smutná a náhon k bývalému Kvěchovskému mlýnu. Vodní tok i vodní linie patří do povodí Vltavy. Na toku je vyhlášené záplavové území. Most v km 21,510 se nachází v území, ve kterém může při vyšších průtocích docházet k vybřežování toku a k zaplavování inundačního území pod mostem. V mostním profilu byla od správce toku zjištěna úroveň Q5, Q20 a Q100.

úroveň návrhové hladiny při průtoku Q100 => H100=403,41 m n.m.

Informace o výškách hladin jsou pouze informativní - dle sdělení správce toku momentálně dochází k novým výpočtům a k aktualizaci záplavového území.

Další ochranná a bezpečnostní pásma:

- ochranné pásmo dráhy (dle zákona č. 266/1994 Sb. o dráhách).

B.1.3 Inženýrské sítě

Na mostním objektu a v přilehlé trati jsou uloženy následující IS:

Drážní sítě:

V dotčeném úseku stavby i na mostě se nachází nově položená kabelová trasa (optický a metalický kabel) ve správě SSZT CBE. Trasa prochází po levé straně ve směru staničení od ŽST Božejovice do ŽST Milevsko. Na obou stranách mostu jsou rezervy pro rekonstrukci mostu. Ochranné pásmo kabelové trasy je 1,5 m na každou stranu.

Dále se v řešeném úseku nachází kabelová trasa ve správě SŽ-CTD – DK – dálkový kabel a PK – přípojný kabel.

Kabely byly zakresleny do dokumentace dle zaslaných podkladů o správců.

Výše uvedené kabelové trasy budou po zahájení stavby provizorně přeloženy a v průběhu stavby řádně ochráněny před porušením a odcizením – viz samostatná příloha SO 11 - 30 - 01 Přeložky vedení SŽ - SSZT a CTD. V rámci dokončovacích prací bude vedení přeloženo do definitivního umístění do chráničky v kolejovém loži.

Podmínky, které musí být dodrženy dle požadavků správy jsou součástí dokladové části dokumentace.

Mimodrážní síť:

Vedení NN – bezprostředně za železničním přejezdem č. 6251 po směru staničení se nachází podzemní vedení NN ve správě EG.D. a.s. Trasa nebude stavbou dotčena, práce budou probíhat v ochranném pásmu vedení.

Vyjádření jednotlivých správců a organizací jsou dokladována v části Doklady.

B.1.4 Koordinace stavby rekonstrukce mostu s dalšími stavbami

V době zpracování této dokumentace není známa nutnost koordinace s dalšími stavbami.

B.1.5 Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje

- na pozemku Správy železnic s.o.,

Údaje z Katastru nemovitostí									
P.Č.	K.Ú.	Č. LV	Vlastnické právo	Podíl	Právo hospodařit s majetkem státu	Adresa	Druh pozemku	Využití pozemku	Celk. výměra
KN									(m ²)
2101	Božetice	152	Česká republika	-	Správa železnic, státní organizace	Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	ostatní plocha	dráha	37106
3181	Sepekov	398					ostatní plocha	dráha	15605

Pozemky potřebné pro realizaci této stavby (dočasný zábor) – pro SO 11-00-01 a 11-20-01:

Údaje z Katastru nemovitostí										Dočasný zábor	
										KN	
P.Č.	K.Ú.	Č. LV	Vlastnické právo	Podíl	Právo hospodařit s majetkem státu	Adresa	Druh pozemku	Využití pozemku	Celk. výměra	ZPF	Nezemědělská
KN									(m ²)	(m ²)	půda (m ²)
1201/2	Božetice	1	Obec Božetice	-	-	Božetice 17, 39901 Božetice	ostatní plocha	neplošná půda	21713	-	259
1256/9							ostatní plocha	ostatní komunikace	268	-	268
2061/1							ostatní plocha	silnice	4940	-	2815
2099							ostatní plocha	ostatní komunikace	1370	-	1370
2100/3							ostatní plocha	silnice	8723	-	98
2091/1	Božetice	298	Česká republika	-	Povodí Vltavy, státní podnik	Holečkova 3178/8, Smíchov, 15000 Praha 5	vodní plocha	koryto vodního toku přirozené nebo upravené	50746	-	659
2094/2	Božetice	146	Chochole Jaroslav	1/3	-	Petýrkova 1996/36, Chodov, 14800 Praha 4 Marie Cibulkové 936/21, Nusle, 14000 Praha 4 Vokrojova 3342/3, Modřany, 14300 Praha 4	vodní plocha	koryto vodního toku umělé	164	-	17
			Chochole Jaroslav	1/4							
			Vlasatý Jaromír	5/12							
1064/17	Sepekov	852	Královská kanonie premostrátů na Strahově	-	-	Strahovské nádvoří 132/1, Hradčany, 11800 Praha 1	ostatní plocha	ostatní komunikace	217	-	217
1064/5	Sepekov	5	Česká republika	-	Lesy České republiky, s.p.	Přemyslova 1106/19, Nový Hradec Králové, 50008 Hradec Králové	ostatní plocha	ostatní komunikace	714	-	714

Žádná nová ochranná pásma nejsou stanovena a stávající ochranná pásma nebudou rozšířena na nové pozemky.

B.2 Celkový popis stavby

B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

Rekonstrukce mostu odstraňuje špatný stavebně-technický stav mostu v km 21,510. Ve výluce traťové koleje bude obnášet snesení železničního svršku, odstranění zásypových vrstev, původního zábradlí a kamenných říms, revizi a rekonstrukci odvodňovačů, provedení vyrovnání podkladu pro pokládku izolace, novou hydroizolaci, nové ŽB prefabrikované římsy, které budou doplněny o ocelové konzoly, ocelové pororošty a ocelové zábradlí tak, aby byl na mostě dodržen VMP 2,5. Bude položen nový železniční svršek, kabelová trasa bude uložena do definitivní podoby do chráničky v kolejovém loži.

Nezávisle na výluce koleje se provede cementová injektáž veškerého kamenného zdiva, jeho hloubkové spárování a celoplošné otryskání. Případné trhliny ve zdivu budou sanovány pomocí nerezových výztužných prutů speciálního šroubovitého tvaru z nerezové oceli.

Na drážním pozemku do vzdálenosti cca 10 m od líce mostu bude provedeno kácení několika kusů vzrostlých stromů a náletových dřevin. Povolení je součástí dokladové části. Bude provedena celková obnova kamenných rovin na svahových kuželech.

Proběhne též nezbytná rekonstrukce železničního svršku a spodku.

Realizací stavby se nemění územní podmínky objektů a rekonstrukce objektů nevyžaduje změnu trvalých záborů. Světlost otvoru pod mostem bude zachována. V patách pilířů a opěr bude obnoveno původní kamenné odláždění, k jiným trvalým zásahům do prostoru pod mostem nedojde.

Odchylyk oproti platným předpisům a normám se v navrhovaném řešení neuplatňují – výjimku tvoří šířka kolejového lože. Zástupce OTH – SŽ-GŘ-O13 udělil souhlas s odchylným řešením od ČSN 73 6201 a předpisu SŽDC S3 „Železniční svršek“ Díl XII č. 37. Tento dokument je součástí dokladů stavby.

Veškeré podmínky provedení rekonstrukce, přeložek inženýrských sítí a ochranná pásma jsou respektována.

Rekonstrukce mostního objektu nevyžaduje trvalý zábor zemědělské půdy a nezahrnuje výraznější zemní práce.

V blízkosti stavby se nenacházejí objekty spadající pod památkovou péči.

Vlastní realizace stavby spojená s výlukou trati v daném úseku se předpokládá v délce 60 dní (předpoklad je 3. 7. - 31. 8. 2023). Před zahájením výluky budou probíhat přípravné práce, zejména objednání materiálu a výroba chodníkových konzol v mostárně. Po ukončení výluky budou probíhat dokončovací práce – dokončení terénních úprav, likvidace zařízení staveniště a uvedení území do původního stavu.

Podmínkou uvedení mostů do provozu je provedení technickobezpečnostní zkoušky ve smyslu vyhlášky č. 177/1995 Sb. formou hlavní prohlídky dle SŽDC (ČD) S5. Hlavní prohlídka bude provedena před uvedením mostu do provozu odbornými orgány Správy železnic, státní organizace. Po dokončení stavebních a montážních prací bude zaveden zkušební provoz, který stanoví Drážní úřad. Po jeho ukončení proběhne kolaudace stavby.

Postupně budou po provedení potřebných zkoušek a splnění všech podmínek uvedeny do provozu jednotlivé části stavby.

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

Rekonstrukcí mostu se nemění architektonické řešení. Světlost mezi opěrami a výška podhledu NK zůstává zachována, stávající NK jsou kamenné klenby na kamenných opěrách. Změny jsou navrženy v římsové partii, kde dojde k nahrazení stávajících kamenných říms ŽB římsami

s ocelovými chodníkovými konzolami. S ohledem na výšku objektu lze konstatovat, že se jedná o změnu, která bude vizuálně obtížně zaznamatelná.

B.2.3 Celkové technické řešení

V rámci rekonstrukce mostu bude stávající kamenná nosná konstrukce a spodní stavba rekonstruována a doplněna v římsové partii o nové ŽB římsy s ocelovými konzolami a ocelovým zábradlím. Veškeré trvalé konstrukce a stavební stavy byly staticky posouzeny dle platných norem a předpisů. Přesný technologický postup rekonstrukce mostního objektu bude stanoven zhotovitelem v souladu s jeho technologickými možnostmi. Uvedené práce je možno provést různými postupy. V tomto projektu je dokumentován jeden reálný technologický postup, který byl kladně projednán s dotčenými orgány státní správy a investorem. Vzhledem k tomu, že je návrh zpracováván bez spolupráce se zhotovitelem, který bude vybrán až při výběrovém řízení na dodávku této stavby, jedná se pouze o ideový návrh bez přesných dimenzí jednotlivých pomocných konstrukcí. Pro všechny pomocné konstrukce a stavební postupy musí být zhotovitelem zpracovány statické návrhy a technologické postupy, které podléhají schválení investorem.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Pohyb cizích osob na trati a na mostě je zakázán. Most není určen pro pohyb pěších, proto se opatření pro bezbariérové užívání stavby nenavrhuje.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Žádné požadavky nejsou. Jedná se o neelektrifikovanou trať, součástí stavby nejsou ani žádné přeložky napěťových kabelů či kabelů ve správě Správy železnic s.o., SEE.

Bludné proudy: na objekt budou uplatněna ochranná opatření proti účinkům bludných proudů ve stupni č. 3. Navrhované prostředky ochrany před bludnými proudy jsou v souladu s SŽDC (ČD) SR 5/7 (S) a souvisejícími předpisy. Předně je třeba dodržet následující zásady:

- na úrovni primárních ochran: Navržený beton odpovídá ČSN EN 206 a ČSN EN 1992-1-1 až 4. Krytí výztuže je 50 mm. Distančníky budou provedeny jako betonové.
- na úrovni sekundárních ochran: Je navržena ochrana ve formě natavitelných modifikovaných asfaltových pásů. Pásky budou umístěny z rubu nově budovaných železobetonových říms v úrovni nad drenáží a budou sloužit jako ochrana proti volně stékající vodě. Tyto izolace lze považovat za vhodné doplnění primární ochrany. Všechny ocelové konstrukce budou dále opatřeny protikorozní ochranou.
- na úrovni konstrukčních opatření: Hlavní zásadou je elektricky oddělit ocelové konzoly od ŽB říms. Receptura polymerbetonu resp. polymermalty bude odpovídat SŽDC (ČD) SR 5/7 (S). Minimální elektrický odpor je požadován 5 kΩ

Pata kolejnice nebude v žádném místě v přímém styku se šterkovým ložem.

Požadavky na provedení inženýrských sítí:

- kabelové žlaby budou plastové

Není navrženo zařízení pro sledování vlivu bludných proudů. Aktivní ochrana proti účinkům bludných proudů se nenavrhuje.

B.2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení

Stavba uvedené neobsahuje.

B.2.7 Základní popis stavebních objektů

Stávající stav

SO 11-00-01 Železniční svršek a spodek

Stavební činností bude dotčen úsek km 21,294 253 do km 21,620 415 stávající trati Tábor – Písek. Traťový úsek 1811 Tábor (mimo) – Písek (mimo), definiční úsek 04 Božejovice – Sepekov. Jedná se o dráhu regionální, jednokolejnou.

Účelem stavebního objektu je rekonstrukce stávajícího nevyhovujícího stavu železničního svršku. Rekonstrukce je vyvolaná rekonstrukcí mostu v ev. km 21,510. Most leží v přímé, v rámci tohoto objektu bude řešen železniční svršek v rozsahu od železničního přejezdu P6251 přes most a na nezbytně nutnou délku za něj.

V řešeném úseku je železniční svršek tvořen kolejnicemi tvaru T na betonových pražcích, upevnění na žebrových podkladnicích. V celé délce úseku je zřízena bezstykováná kolej. Štěrkové lože je znečištěné. Stávající traťová rychlost v řešeném úseku v širší trati je 70 km/h, na mostě je snížena na 65 km/h.

SO 11-20-01 Most v ev. km 21,510

Druh nosné konstrukce:	Polokruhová kamenná klenba
Popis spodní stavby:	Tízné opěry a pilíře z kamenného řádkového zdiva
Počet mostních otvorů:	10
Délka přemostění/světlost otvoru:	137,55 m
Rozpětí nosné konstrukce:	7,30 m + 9 x 12,0 m
Stavební výška mostu:	2,68 m
Volná výška pod mostem:	19,2 m (k hladině nízké vody), 18,1 (nad komunikací)
Volná šířka na mostě:	~4,40 m
Šířka mostu:	4,70 m
Šikmost mostu:	kolmý
Směrové poměry koleje na mostě:	přímá
Přemostěvaná překážka:	K01, 02: volný terén, K03: trvalý vodní tok, K04-07: volný terén, K08: trvalý vodní tok, K09: účelová komunikace nezpevněná, K10: volný terén
Úhel křížení:	90°
Počet kolejí na mostě:	1
Hodnocení mostní revizní zprávou:	K3, S2
Stávající železniční svršek:	kolejnice tvaru T na betonových pražcích, upevnění na žebrových podkladnicích
Rok výroby konstrukce:	1889
Traťová třída zatížení:	C3
Stavebně-technický stav:	(K3/S2)

SO 11-30-01 Přeložky vedení SŽ - SSZT a CTD

V dotčeném úseku stavby i na mostě se nachází nově položená kabelová trasa (optický a metalický kabel) ve správě SSZT CBE. Trasa prochází po levé straně ve směru staničení od ŽST Božejovice do ŽST Milevsko. Na obou stranách mostu jsou rezervy pro rekonstrukci mostu. Ochranné pásmo kabelové trasy je 1,5 m na každou stranu.

Dále se v řešeném úseku nachází kabelová trasa ve správě SŽ-CTD – DK – dálkový kabel a PK – přípojný kabel.

Nový stav - stav po rekonstrukci

SO 11-00-01 Železniční svršek a spodek

Návrh úpravy železničního svršku odpovídá stávajícímu směrovému a výškovému řešení. V rámci rekonstrukce jsou navrženy pouze minimální změny.

Železniční svršek

- Kolejový rošt včetně kolejového lože bude snesen a nahrazen novým ve skladbě 49E1+B03+W14
- Rekonstrukce železničního svršku od km 21,294 253 do km 21,620 415
- Nové kolejové lože min. tl. 0,35m pod pražcem
- Kolejové lože bude navrženo k recyklaci a znovupoužití
- Objem bude doplněn nakupovaným materiálem a podsýtný materiál bude použit k recyklaci a použití do konstrukčních vrstev
- Nový kolejový rošt bude vevařen do stávající bezстыkové koleje.

Železniční spodek

- Rekonstrukce železničního spodku od km 21,294 253 do km 21,620 415
- Od přejezdu po ZKPP1 ŠD 0/63 200mm (51,140 MPa)
- ZKPP1 i ZKPP2 – 2x ŠD 0/63 200mm (70,860 MPa)
- Nové kolejové lože min. tl. 0,35m pod pražcem

Železniční přejezd P6251

- Z důvodu zajištění přístupu na staveniště bude provedeno rozebrání vnitřních panelů přejezdové konstrukce přejezdu č. 6251
- Po dobu stavby bude na místo osazen provizorně vyzískaný betonový přejezdový panel.
- Před dokončením stavby bude přejezdová konstrukce uvedena do stavu před rekonstrukcí mostu

V navazujících úsecích bude proveden výběh směrové a výškové polohy koleje, reprofilace kolejového lože po ASP a úprava upínací teploty BK.

Zajišťovací značky budou obnoveny, výstroj trati zůstane stávající, pouze budou natřeny stávající hektometrovníky.

Se stávajícím materiálem železničního svršku bude počítáno převážně do odpadu. Kolejnice budou předány správě tratí.

SO 11-20-01 Most v ev. km 21,510

Rekonstrukce mostu bude obnášet snesení železničního svršku, odstranění zásypových vrstev, původního zábradlí a kamenných říms, revizi a rekonstrukci odvodňovačů, provedení vyrovnání podkladu pro pokládku izolace, novou hydroizolaci, nové ŽB prefabrikované římsy, které budou doplněny o ocelové konzoly, ocelové pororošty a ocelové zábradlí tak, aby byl na mostě dodržen VMP 2,5. Bude položen nový železniční svršek, kabelová trasa bude uložena do definitivní podoby do chráničky v kolejovém loži.

Charakteristika mostu:	polokruhová kamenná klenba na opěrách a pilířích z kamenného řádkového zdiva
Statická soustava:	polokruhová kamenná klenba
Počet mostních otvorů:	10
Délka přemostění/světlost otvoru:	137,55 m
Rozpětí nosné konstrukce:	7,30 m + 9 x 12,0 m
Stavební výška mostu:	2,68 m
Volná výška pod mostem:	19,2 m (k hladině nízké vody)
Volná šířka na mostě:	~4,40 m
Šířka mostu:	5,61 m
Šikmost mostu:	kolmý
Směrové poměry koleje na mostě:	přímá

Přemostňovaná překážka:	trvalý vodní tok (Smutná, náhon k mlýnu)
Úhel křížení:	90°
VMP:	2,5 m
Počet kolejí na mostě:	1
Směrové poměry na mostě:	přímá
Výškové vedení koleje:	niveleta na mostě klesá 0,114‰
Železniční svršek:	49E1+B03+W14, tl. KL min. 350 mm pod pražcem
Změna GPK na mostě:	max. změna výšky TK: -43 mm max. směrový posun: 8 mm
Traťová třída zatížení:	D2
Rychlost:	80 km/h, (V130=60 km/h)
Nahodilé krátkodobé zatížení:	model zatížení LM71, klasifikační součinitel $\alpha=1,10$ (zatížení dle ČSN EN 1991-2)

SO 11-30-01 Přeložky vedení SŽ - SSZT a CTD

Provizorní řešení během stavby:

Kabelová vedení jsou uložena v širé trati vlevo od osy koleje v konstrukci železničního spodku. Na mostě vede trasa v plechovém žlabu na levém zábradlí (pohled ve směru staničení). V předstihu před zahájením výluky trati dojde k odkopání kabelové rezervy a trasy v dostatečné délce pro potřebnou manipulaci. Před i za mostem je dle vyjádření správců dostatečná rezerva, která v případě rekonstrukce slouží k bezpečné manipulaci s vedením tak, aby nemuselo dojít k jeho přerušení. S ohledem na navrhovanou sanaci železničního spodku v prostoru od přejezdu k mostu bude kabelová trasa odhalena v délce cca 320 m.

Kabelová trasa bude v oblasti mimo mostní objekt vymístěna mimo prostor, kde probíhají stavební práce a uložena do provizorní trasy dle podmínek správce vedení (viz ukládání vedení ve volném terénu). Kabelová trasa na mostě bude vyvěšena mimo něj, do prostoru pod stávající levou kamennou římsou, buď na samostatnou konstrukci nebo na konstrukci lešení, které bude po dobu stavby vybudováno po obou stranách mostu.

Při manipulaci s vedením je nutné vyžádat si stavební dozor správce vedení a zároveň toto zaznamenat do stavebního deníku. Nutno dodržet všechny provozní podmínky, např. min. poloměr stočení $R=20 \times D$ kabelu atd.

Upozornění: i v provizorním stavu musí dojít k bezpečnému zakrytí tras, tak aby kabely byly zabezpečeny proti krádežím.

Definitivní řešení:

Pro definitivní uložení bude na nové mostní konstrukci v kolejovém loži připraven plastový žlab vnitřních rozměrů min. 130x140 mm. Výše popsané provizorium bude zrušeno, kabel bude z provizorního uložení přemístěn a uložen do nového žlabu. Délka úpravy je cca 320 metrů. Veškeré přeložené kabely budou uloženy pod povrchem stezky nebo ve štěrku KL. Kabelové rezervy budou umístěny v původní poloze v kabelových komorách.

Všechny činnosti se budou řídit všeobecnými podmínkami pro ochranu sítě elektronických komunikací společnosti ČD Telematika a.s. a Správy železnic, státní organizace.

B.2.8 Zásady požární bezpečnostního řešení stavby

Z hlediska požární bezpečnosti nedojde ke změně stávajících parametrů. Železniční most vede přes lesní nebezpečnou komunikaci, průjezd po ní zůstane po celou dobu zachován.

Při provádění stavby musí být splněny požadavky vyhlášky č. 246/2001 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (vyhláška o požární prevenci), ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů.

Zhotovitel, který bude provádět stavební práce, zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požární bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu § 15 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Především určí požadavky, které závisí na druhu, místě a způsobu provozování činností se zvýšeným požárním nebezpečím, zejména při řezání a svařování. Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky předpisu Správy železnic, státní organizace „SŽ R14 - Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic, v aktuálním znění“.

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

Po dobu všech prací musí být zajištěna možnost příjezdu jednotek IZS pro zásah v objektech drah a na dráze.

Vzhledem k charakteru stavby, ve vazbě na § 41 vyhl. č. 246/2001Sb., o požární prevenci, je obsah požární bezpečnostního řešení přiměřeně omezen.

Jedná se o dopravní stavbu, kdy nejsou navrhovány žádné stavební objekty, které by měly vliv na ochranná pásma v návaznosti na požární bezpečnost.

Stávající úroveň zajištění požární bezpečnosti dotčeného území je zachována, jako např. zajištění příjezdu ke stávajícím nástupním plochám pro požární techniku, popř. k vnějším odběrným místům zdrojů požární vody apod.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Nejedná se o budovu.

B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí

Tato stavba nevyžaduje.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

Stavba není ohrožena pronikáním radonu z podloží.

Ochrana stavby před bludnými proudy je řešena v B.2.5.

Stavba se nachází v území, kde je hledisko technické seismicity zanedbatelné.

Stavba není ohrožena hlukem z vnějšího prostředí.

V průběhu výstavby bude přiměřeným způsobem sledován vývoj meteorologické a hydrologické situace v povodí vodního toku Smutné, aby v případě vysoké vody byla provedena taková opatření, která by znemožnila odplavení stavební techniky a stavebního materiálu. Podrobné řešení viz přílohy části B Havarijní plán a Povodňový plán.

Nejsou známa žádná další rizika (např. poddolování, výskyt metanu aj.).

B.3 Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu

Stavba nevyžaduje nové připojení na technickou infrastrukturu. Přeložky inženýrských sítí jsou řešeny v jednotlivých objektech. Dešťová voda z nosné konstrukce bude odváděna po most a do prostor za opěry. Dešťová voda z přechodových oblastí bude vzhledem k velikosti povodí sváděna na svahy železničního tělesa.

Připojení na stávající dopravní infrastrukturu se rekonstrukcí železničního mostu nemění.

B.4 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie

Trat' Tábor - Písek (201 dle KJŘ, 702B dle TTP) je zařazena jako dráha regionální, jednokolejná. Dovolená traťová třída zatížení je C3 (přípustná hmotnost 20 t na nápravu a 7,2 t na běžný metr). V dotčeném traťovém úseku Božejovice – Milevsko je nejvyšší traťová rychlost 70 km/h a zábrzdňá vzdálenost 700 m. Normativ délky nákladního vlaku je 548 m. Předmětem stavby je most v km 21,510.

V **osobní dopravě** jsou dle platného GVD 2021 v úseku Tábor – Milevsko (-Písek-Ražice-Strakonice) objednávány Jihočeským krajem vlaky osobní regionální dopravy kategorie Sp a Os. Dálková osobní doprava není objednávana a na trati není provozována ani žádná komerční doprava. V nákladní dopravě je veden 1 pár manipulačních nákladních vlaků pro místní obsluhu v pondělí, středu a pátek.

Počty vlaků v úseku Tábor – Milevsko:

směr Tábor - Milevsko							
označení	trasa	interval	dopravce	prac. dny	sobota	neděle	poznámka
Sp	Tábor - Strakonice	120	České dráhy	8	0	0	
Os	Tábor - Písek/Ražice	120	České dráhy	10	9	10	
celkem osobní doprava				18	9	10	
vlak Mn	Tábor - Milevsko		ČD Cargo	1	0	0	pondělí, středa, pátek
celkem nákladní doprava				1	0	0	
vlaků celkem				19	9	10	
směr Milevsko - Tábor							
označení	trasa	interval	dopravce	prac. dny	sobota	neděle	poznámka
Sp	Strakonice - Tábor	120	České dráhy	8	0	0	
Os	Písek/Ražice - Tábor	120	České dráhy	10	9	9	
celkem osobní doprava				18	9	9	
vlak Mn	Milevsko-Tábor-Chýnov		ČD Cargo	1	0	0	pondělí, středa, pátek
celkem nákladní doprava				1	0	0	
vlaků celkem				19	9	9	
				prac. dny	sobota	neděle	
CELKEM za OBA SMĚRY				38	18	19	

Náhradní autobusová doprava je navrhována následovně:

Z důvodu odlišného trasování železniční tratě a silničních komunikací přes vodní nádrž Orlický náhon bude zavedena náhradní autobusová doprava v úseku Tábor – Milevsko, v úseku Milevsko – Písek bude ponechán železniční provoz. Náhradní autobusová doprava za vlaky Os bude trasována ze zastávky Tábor, Vodňanského (u podchodu pod železniční stanicí) po komunikacích II/123, I/19, II/603, silnice III. třídy, II/123, silnice III. třídy, II/122, I/19, II/105 a Nádražní ulicí k žst. Milevsko. Délka trasy za vlaky Os je 37,5 km. V případě vedení více autobusů na spoj, je možné po projednání s dopravcem zvážit vedení jednoho autobusu jako „rychlospoj“ po trase shodné s trasou za vlaky Sp a sice pouze po komunikacích II/123, I/19, II/105 a Nádražní ulicí k žst. Milevsko se zajišťkou přes obec Olší k žst. Božejovice a dále obsluhou jen zastávky Sepek, délka trasy 32,0 km.

V **pracovní dny** je dle počtu cestujících požadována následující kapacita:

Vlaky Os 8421, Os 8430, Os 8432 (tj. celkem 3 spoje) a Sp 1711, Sp 1720, Sp 1722 (tj. celkem 3 spoje) dva autobusy na spoj, Os 8423 tři autobusy na spoj. U ostatních vlaků Os (16 spojů) i Sp (13 spojů) v pracovní dny postačí jeden autobus na spoj.

V **nepracovní dny** je dle počtu cestujících požadována následující kapacita:

Vlaky Os 8405, Os 8406, Os 8407, Os 8408, Os 8409, Os 8410, Os 8411, Os 8412, Os 8413 a Os 8414 dva autobusy na spoj. U ostatních vlaků o víkendu (8 v sobotu a 9 v neděli a svátek) postačí jeden autobus na spoj. Vzhledem k turistickému ruchu požaduje objednatel osobní dopravy v letním období, tj. červen – září včetně, nasadit o víkendech cykloprívěs nebo dodávku pro přepravu jízdních kol.

Na této trati (v dotčeném úseku) jsou provozovány pravidelné vlaky **nákladní dopravy**. Jedná se o 1 pár manipulačních nákladních vlaků jedoucích v pondělí, středu a pátek, které zajišťují obsluhu místních vlečků: AGPI Milevsko a ZVVZ. Objízdná trasa z Milevska přes Písek je komplikovaná z důvodu havarijního stavu mostu přes Vltavu, kde je traťová třída zatížení pouze B1 oproti řešenému úseku s C3. Řešením je tedy vhodné předzásobení vlečkařů a kombinace výluky s případnou celozávodní dovolenou v ZVVZ.

V době výluky je vhodné realizovat na vyloučeném úseku také další standardní údržbové práce, které vyžadují zavedení NAD.

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

Na drážním pozemku do vzdálenosti cca 10 m od líce mostu bude provedeno kácení několika kusů vzrostlých stromů a náletových dřevin. Bude provedeno kácení přibližně 20 ks vzrostlých stromů a zároveň několika menších náletových dřevin. Povolení je součástí dokladové části. Kácené dřeviny jsou vyznačeny na příloze N.1.4.3 Kácení.

Bude provedena celková obnova kamenných rovin na svahových kuželech.

Plochy dotčené stavebními pracemi kromě míst odláždění budou ve finálním stavu ohumusovány a opatřeny hydroosevem.

Projektová dokumentace byla souhlasně projednána s příslušnými dotčenými orgány, stanoviska jsou součástí dokladové části projektové dokumentace.

Stavba nemění území z hlediska negativního vlivu vodní eroze, žádná další dodatečná protierozní opatření nejsou navržena.

B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

Podrobně řešeno v příloze Dokladová část, Dokumentace vlivů záměru na životní prostředí.

B.7 Ochrana obyvatelstva

Požadavky civilní ochrany na využití stavby k ochraně obyvatelstva. Zásah stavby do zón havarijního plánování a inundačních území, případně jiný vliv stavby na prvky civilní ochrany (úkryty, sirény, monitorovací kamerové systémy apod.).

Stavba zasahuje do vyhlášeného záplavového území říčky Smutné. Podrobné řešení viz přílohy části B Havarijní plán a Povodňový plán.

B.8 Zásady organizace výstavby

B.8.1 Postup výstavby

Omezení provozu na železniční trati: Během stavebních prací na mostě bude část trati v úseku Tábor - Písek mimo provoz. Vlastní realizace stavby spojená s výlukou trati v daném úseku se předpokládá v délce 60 dní (předpoklad je 3. 7. - 31. 8. 2023). V úseku bude zavedena náhradní autobusová doprava (NAD).

Přístup na staveniště, zařízení staveniště:

Objekt železničního mostu prochází paralelně s komunikací I/19, ve vzdálenosti cca 300 m od ní.

Prostor pod mostem je přístupný od I/19, odbočka ke Kvěhovskému mlýnu, dále přes kamenný klenbový most přes Smutnou, po zpevněné komunikaci ve vlastnictví obce Božetice a dále po nezpevněné komunikaci ve vlastnictví obce Božetice a Povodí Vltavy. Bezprostředně před řešeným mostním objektem bude osazeno mostní provizorium přes vodní tok Smutná tak, aby bylo možné se dostat k části mostu ležící mezi Smutnou a mlýnským náhonem. Rovněž přes náhon bude osazeno mostní provizorium.

Horní partie mostu a kolej je přístupná obdobně ze silnice I/19, po zpevněné komunikaci ve vlastnictví obce Božetice a dále po zpevněné komunikaci ve vlastnictví Královské kanonie premonstrátů na Strahově a Lesy ČR s.p. k přejezdu č. 6251.

Zařízení staveniště je možné zřídit na drážních pozemcích u mostu.

Královská kanonie premonstrátů na Strahově s příjezdovou cestou souhlasí za následujících podmínek:

- železniční přejezd na účelové komunikaci bude zachován ve stejných parametrech;
- v průběhu ani po výstavbě nebudou zasaženy lesní pozemky ve vlastnictví kanonie;
- v průběhu rekonstrukce bude zajištěna průjezdnost lesní techniky pro správu lesních komplexů ve vlastnictví kanonie;
- před zahájením prací a v případě krátkodobé uzávěry účelové komunikace bude o tomto informován místní revírník Koranda, tel. 734 578 428;
- užití pozemků v majetku kanonie a ve správě Klášterních lesů Strahov s.r.o. (KLS), zvláště pak pozemků p.č. 1067/17 a 1057 v k.ú. Sepekov, je možné pouze s předešlým souhlasem KLS s.r.o. a pozemky budou následně uvedeny do původního stavu;
- vlastník stavby si je vědom povinností vyplývajících z §22 zákona č. 289/1995 Sb. v platném znění.

Omezení provozu na silnici: Není uvažováno.

Technologie provádění:

Přípravné práce prováděné před výlukou:

- zařízení staveniště a přístupové cesty, včetně mostních provizorií
- montáž konzol podél říms
- přeložky kabelů z chráničky na římse

Nepřetržitá výluka v trvání 60 dní

- snesení žel. svršku
- odstranění kamenných říms, lokální přezdění poprsních zdí
- provedení svislých vrtů pro přikotvení nových ŽB říms, montáž prefabrikovaných říms
- odstranění zásypových vrstev kleneb
- odstranění původní hydroizolace
- odbourání odvodňovačů ve vrcholech kleneb K02 – K09
- zřízení podkladní vrstvy pro novou izolaci
- osazení nových odvodňovačů
- aplikace hydroizolace dle schváleného SVI
- zhutněné zásypy kleneb
- výkopy a sanace podloží pro nové přechodové zídky
- provedení přechodových zídek
- montáž ocelových chodníkových konzol včetně pochozích roštů a zábradlí
- nové štěrkové lože a montáž žel. svršku
- přeložení kabelů do chráničky ve štěrkovém loži
- hlavní prohlídka, uvedení tratě do provozu

Během odkrytí kleneb při stavebních pracích nesmí dojít k narušení jejich stability. Klenby se nesmí zatěžovat např. stroji, stavebním materiálem či jinými břemeny a jejich zasypávání musí probíhat rovnoměrně.

Práce prováděné po nepřetržité výluce

- postupná výstavba lešení podél obou stran mostu
- vysekání spár kamenného zdiva, vyčištění spár a tryskání zdiva
- hloubkové spárování zdiva
- injektáže zdiva
- očištění povrchu a jeho konzervace
- odláždění a terénní úpravy
- uvedení okolí do původního stavu

Časové náročnosti a následnosti jednotlivých prací viz Harmonogram výstavby.

B.8.2 Ostatní požadavky

Nejsou žádné speciální požadavky na odvodnění během výstavby, konfigurace terénu se z hlediska odvodnění stavbou a během stavby výrazně nemění.

Viz výkres Situace – zařízení staveniště a přístupové cesty

Stavba bude mít vliv na omezení užívání části pozemku majitelů: viz kapitola Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje.

Žádné související asanace a demolice kromě bouracích prací na objektu mostu a úpravy navazujících částí trati nejsou navrhovány.

Kácení dřevin – je podrobně uvedeno v samostatné části dokumentace vlivu záměru na životní prostředí - viz výkres N.1.4.3 Kácení. Podmínky kácení dřevin jsou uvedeny v příloze N.1.4.2 Biologický a dendrologický průzkum.

Stavba nevyžaduje žádné nové trvalé zábory.

Bezbariérová obchozí trasa není navrhována.

Odpadové hospodářství - maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě – viz příloha příloha Odpadové hospodářství.

Ochrana životního prostředí při výstavbě – podrobně řešeno v příloze Dokumentace vlivů záměru na životní prostředí.

Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi - viz příloha BOZP.

Speciální podmínky pro stavbu - vnější prostředí nebude mít výrazný vliv na průběh práce. V případě mimořádné události – zvýšených průtoků v potoce bude postupováno dle Povodňového plánu.

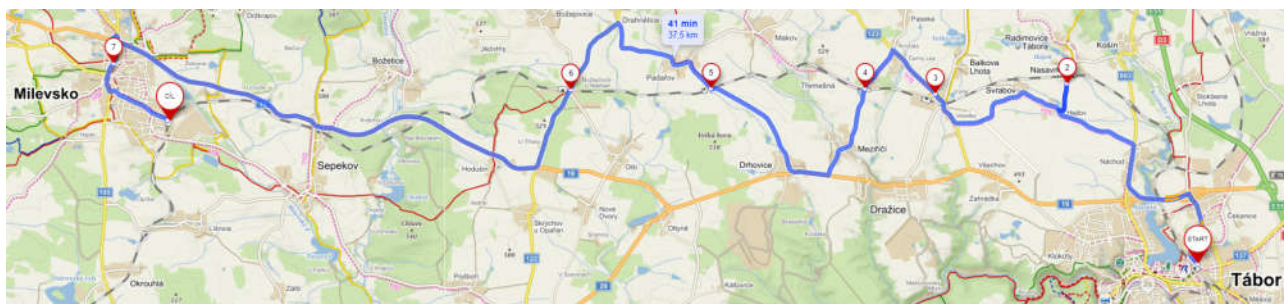
Klimatické vlivy - práce vyžadující stálé prostředí budou před negativními účinky vnějšího prostředí chráněny například zaplachtováním pracovního místa.

Veškeré podmínky pro provádění prací budou uvedeny v Technologických předpisech zhotovitele, odsouhlasených investorem.

B.8.3 Dopravní inženýrská opatření pro realizaci stavby

Pro realizaci stavby nejsou uvažovaná žádná dopravní inženýrská opatření.

B.8.4 Náhradní autobusová doprava (NAD)



Osobní doprava

Náhradní autobusová doprava je navrhována následovně:

Z důvodu odlišného trasování železniční tratě a silničních komunikací přes vodní nádrž Orlický náhon bude zavedena náhradní autobusová doprava v úseku Tábor – Milevsko, v úseku Milevsko – Písek bude ponechán železniční provoz. Náhradní autobusová doprava za vlaky Os bude trasována ze zastávky Tábor, Vodňanského (u podchodu pod železniční stanicí) po komunikacích II/123, I/19, II/603, silnice III. třídy, II/123, silnice III. třídy, II/122, I/19, II/105 a Nádražní ulicí k žst. Milevsko. Délka trasy za vlaky Os je 37,5 km. V případě vedení více autobusů na spoj, je možné po projednání s dopravcem zvážit vedení jednoho autobusu jako „rychl spojení“ po trase shodné s trasou za vlaky Sp a sice pouze po komunikacích II/123, I/19, II/105 a Nádražní ulicí k žst. Milevsko se zastávkou přes obec Olší k žst. Božejovice a dále obsluhou jen zastávky Sepekov, délka trasy 32,0 km.

V pracovní dny je dle počtu cestujících požadována následující kapacita:

Vlaky Os 8421, Os 8430, Os 8432 (tj. celkem 3 spoje) a Sp 1711, Sp 1720, Sp 1722 (tj. celkem 3 spoje) dva autobusy na spoj, Os 8423 tři autobusy na spoj. U ostatních vlaků Os (16 spojů) i Sp (13 spojů) v pracovní dny postačí jeden autobus na spoj.

V nepracovní dny je dle počtu cestujících požadována následující kapacita:

Vlaky Os 8405, Os 8406, Os 8407, Os 8408, Os 8409, Os 8410, Os 8411, Os 8412, Os 8413 a Os 8414 dva autobusy na spoj. U ostatních vlaků o víkendu (8 v sobotu a 9 v neděli a svátek) postačí jeden autobus na spoj. Vzhledem k turistickému ruchu požaduje objednatel osobní dopravy v letním období, tj. červen – září včetně, nasadit o víkendech cyklopřívěs nebo dodávku pro přepravu jízdních kol.

Nákladní doprava

Na této trati (v dotčeném úseku) jsou provozovány pravidelné vlaky nákladní dopravy. Jedná se o 1 pár manipulačních nákladních vlaků jedoucích v pondělí, středu a pátek, které zajišťují obsluhu místních vlečků: AGPI Milevsko a ZVVZ. Objízdná trasa z Milevska přes Písek je komplikovaná z důvodu havarijního stavu mostu přes Vltavu, kde je traťová třída zatížení pouze B1 oproti řešenému úseku s C3. Řešením je tedy vhodné předzásobení vlečkařů a kombinace výluky s případnou celozávodní dovolenou v ZVVZ.

Počty autobusů NAD a výpočet ceny NAD:

Nnad celkem:	6 321 000,00 Kč	Sazba za km	70 Kč
---------------------	------------------------	--------------------	--------------

Výluka č.	od	15.08.23	do	13.10.23
1	D_p	44	D_v	16
T_{kmi}	Pracovní den	Dny pracovního volna		
[km]	A_{xi}	V_{pi}	A_{xi}	V_{vi}
T_{kmi1}	37,5	1	29	1
T_{kmi2}	37,5	2	6	2
T_{kmi3}	37,5	3	1	
T_{kmi4}				
Σ T_{kmi} celkem	90 300,00			

B.8.5 Výkresy

Zařízení staveniště (Situace se zakreslením údajů potřebných pro organizaci výstavby s vyznačením příjezdů) je v příloze Situace - zařízení staveniště a přístupové cesty.

B.8.6 Harmonogram výstavby a stavební postupy

Přesný harmonogram výstavby vypracuje dle svých výrobních prostředků a možností zhotovitel stavby. Odhadnutá doba trvání jednotlivých pracovních postupů je součástí přílohy Harmonogram.

B.8.7 Bilance zemních hmot

Je podrobně zpracována v tabulce přílohy Odpadové hospodářství.

B.8.8 Časový faktor spojený s technologií

Dle TNŽ 73 6280/2000 je minimální doba pro aplikaci asfaltových penetračních nátěrů 21 dní. Pokud bude stárí betonu při aplikaci systému vodotěsných izolací kratší, bude nutné provést penetraci povrchu např. nízkoviskózní pryskyřicí. Pokud časový harmonogram stavby nebude v souladu s TNŽ 6280/2000, musí se povést aplikace izolace ze syntetických hmot pro bezešvé izolační systémy.

V případě zatížení betonů dříve, než dovoluje TKP, musí být do betonových směsí aplikovány urychlovače tuhnutí a tvrdnutí, která zajistí výše uvedenou požadovanou pevnost, případně budou požadované pevnosti před vnesením zatížení odzkoušeny na předem odebraných vzorcích.

B.9 Celkové vodohospodářské řešení

Voda pitná a technologická:

Voda potřebná pro rekonstrukci mostu a pro zabezpečení potřeb sociální části ZS bude na stavbu dovážena z nejbližšího vhodného místa. Místo odběru vody zabezpečí zhotovitel v rámci dodávky stavebních prací.

Dešťová voda bude z nosné konstrukce odváděna pod most a za opěry, stejně jako ve stávajícím stavu. Dešťová voda tedy nebude odváděna do kanalizace.

Základní podmínky ochrany povrchových a podzemních vod před jejich znehodnocením jinými látkami než odpadními vodami stanoví §39 zákona č. 254/2001 Sb. – vodní zákon. Odpadní vody specifikuje §38 uvedeného zákona.

Za havárii se vždy považují případy závažného zhoršení nebo mimořádného ohrožení jakosti povrchových nebo podzemních vod ropnými látkami, zvláště nebezpečnými látkami, popřípadě radioaktivními zářiči a radioaktivními odpady, nebo dojde-li ke zhoršení nebo ohrožení jakosti povrchových nebo podzemních vod v chráněných oblastech přirozené akumulace vod nebo v ochranných pásmech vodních zdrojů. Dále se za havárii považují případy technických poruch a závad zařízení k zachycování, skladování, dopravě a odkládání látek.