






Podpis: _____ Datum: _____

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace	
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební správa západ	
Adresa:	Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9	

Zhotovitel stavby:	TOP CON SERVIS s.r.o. 		
Adresa: Kontakt:	Ke Stírce 1824/56, 182 00 Praha 8 T: 284 021 740 E: topcon@topcon.cz		
Zhotovitel objektu:	TOP CON SERVIS s.r.o. 		
Adresa: Kontakt:	Ke Stírce 1824/56, 182 00 Praha 8 T: 284 021 740 E: topcon@topcon.cz		
Hlavní projektant (HIP): Ing. Štěpán Jakeš	Specialista: Ing. Libor Marek 	Odpovědný projektant: Ing. Štěpán Jakeš 	Zpracovatel: Kolektiv

[illegible]

[Prostor pro další informace]

Rekonstrukce mostu v km 2,316 na trati Strakonice – Volary

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	5
B.1.5	Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje	5
B.2	Celkový popis stavby	5
B.2.1	Základní charakteristika stavby a jejího užívání	5
B.2.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení	6
B.2.3	Celkové technické řešení	6
B.2.4	Bezbariérové užívání stavby	7
B.2.5	Bezpečnost při užívání stavby	7
B.2.6	Základní popis technologických objektů a technických zařízení	7
B.2.7	Základní popis stavebních objektů	7
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	12
B.5	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	13
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	15
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 v katastrálním území Radošovice u Strakonice. Most překlenuje Svaryšovský potok v extravilánu u silnice III/430a cca 100 m od křižovatky se silnicí I/4. V okolí trati se dále nacházejí zemědělské objekty a stavebniny, pole a louky. Jednokolejná neelektrifikovaná železniční trať Strakonice – Volary patří mezi dráhy regionální, most je v ev. km 2,316.

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 Radošovice 11/2012). Pořizovatelem územního plánu je z hlediska ustanovení § 6 a § 24, odst. 1 stavebního zákona Město Strakonice. 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

Inženýrskogeologické poměry Geotechnický průzkum, Most v km 2,316, GeoTec-GS, a.s., 04/2014

V průběhu zpracování projektu „Revitalizace trati Strakonice – Volary, Železniční most v ev. km 2,315, studie souboru staveb“ byl proveden geotechnický průzkum. Byly provedeny jádrové vrty: J2B - 12,00 m a J2 - 3,00 m (nedokončený 1. pokus), dále dynamické penetrace: DP1 - 10,00 m a DP2 - 8,00 m. Též byly odebrány vzorky pro laboratorní zkoušky.

Geologický průzkum

Kvartérní pokryv je tvořen fluviálními sedimenty. Do hloubky cca 1,00 – 1,50 m byla zastižena poloha písčitých jílu (F4 CS) tuhé až pevné konzistence. V jejich podloží byly zastiženy převážně soudržné (místy nesoudržné) jílovitopísčité a jílovitoštěrkovité zeminy (S5 SC, G5 GC). V místě vrtné sondy J2B byly zastiženy jílovité písky od hloubky 1,0 do 2,7 m, dle penetračních odporů DP2 do 1,8 m tuhé konzistence, od 1,8 m tuhé až pevné konzistence. Tato vrstva směrem k dynamické penetraci DP1 pravděpodobně vyklíňuje, v místě DP1 tvoří jílovité písky vrstvu mocnou cca 0,3 m (v úrovni 1,5-1,8 m pod terénem).

V podloží jílovitých písků se nacházejí jílovité štěrky (dle penetračních odporů ulehle), dle makroskopického popisu vrtu J2B jsou štěrky převážně soudržné – pevné konzistence. Mocnost jílovitých štěrků je 1,3 m (v místě vrtu J2B) až 2,5 m (v místě DP1). Pod vrstvou jílovitých štěrků se nacházejí opět jílovité písky o mocnosti 1,0 m, v jejichž podloží jsou již terciérní (neogenní) sedimenty. Povrch kvartérních zemin je překryt cca 0,40 m mocnou humózní vrstvou.

Předkvartérní podklad byl zastižen 5,0-5,5 m pod terénem, v úrovni cca 397,5 – 398,0 m n. m. Tvoří jej nepevněné terciérní sedimenty charakteru soudržných zemin, zastoupeny jsou jíly a hlínami se střední plasticitou (F6 CI, F5 MI) pevné konzistence.

Hydrogeologický průzkum

Hladina podzemní vody byla naražena na rozhraní nadložních jílovitých písků a podložních jílovitých štěrků v úrovni 400,22 m n. m. Hladina podzemní vody sezónně kolísá, v závislosti na hladině vody ve Svaryšovském potoce. Hladina podzemní vody je vzhledem k méně propustným

jílovitým pískům v nadloží propustnějších jílovitých štěrků mírně napjatá. Koeficient filtrace jílovitých písků je dle zrnitostní křivky v řádu $k_f = 10^{-7} \text{ m.s}^{-1}$.

Základové poměry a agresivita prostředí

Základové poměry: složitě, základová půda se v rozsahu založení objektu mírně mění, základy objektu se nacházejí pod úrovní hladiny podzemní vody.

Agresivita kapalného prostředí (podle ČSN EN 206-1): podle provedeného chemického rozboru vzorku podzemní vody z vrtu J2B, je zvodnělé prostředí neagresivní.

Agresivita kapalného prostředí na ocel (podle ČSN 03 8375): podle provedeného chemického rozboru vzorku podzemní vody vrtu J2B je stupeň agresivity zvodnělého prostředí: velmi nízká I. (pH), střední II. (chloridy + sírany), velmi vysoká IV. (konduktivita).

Stavebně – technický průzkum opěr – GTP mostu v km 2,316 trati Strakonice – Volary, Stavební geologie IGHG spol. s.r.o., 02/2021

V rámci projektové přípravy byl proveden též stavebně – technický průzkum opěr. S ohledem na odbourání celých nadzemních částí opěr a nové hlubinné založení byla zjišťována jen úroveň základové spáry a materiál opěr a podloží v místě pod základy. Opěry byly vystavěny ze žuly a žulového porfyru, pod základovou spárou se nachází zahliněný štěrkopísek a zahliněný písek. Úroveň základové spáry O1 je přibližně 400,800 m n.m., O2 400,550 m n.m.

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 násypového tělesa u starých opěr do výškové úrovně cca horního povrchu starého základu.

Soustava chráněných území Natura 2000

V širokém okolí stavby se nenachází žádné vyhlášené chráněné území ani území spadající pod území Natura 2000 (evropsky významné lokality (EVL) a ptačím oblasti (PO)). Nejbližší EVL se nachází cca 4 km severně, a to EVL Ryšovy. Vzhledem k lokálnímu charakteru stavby nebudou předměty ochrany EVL stavbou zasaženy. Koryto Svaryšovského potoka je lokálním biokoridorem. Viz Souhrnná zpráva vlivu stavby na životní prostředí.

Ochranná pásma vodních zdrojů

Území s mostem je součástí dílčího povodí Svaryšovského potoka, číslo hydrologického pořadí 1-08-02-0420). Není tu CHOPAV, ani se zde nenacházejí OPVZ (nejbližší OPVZ je u obce Kapsova Lhota a vzhledem k tomu, že se nachází cca 1 km od stavby proti proudu toku, není s ním uvažováno).

Záplavová území

Mostním otvorem protéká Svaryšovský potok, který patří do povodí Vltavy. Na toku není vyhlášené záplavové území. Most v km 2,316 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 na základě hydrotechnického výpočtu zjištěna úroveň návrhové hladiny při průtoku Q100 ($21,0 \text{ m}^3.\text{s}^{-1}$):

$H_{100}=403,41 \text{ m n.m.}$

Další ochranná a bezpečnostní pásma:

- ochranné pásmo komunikací (dle zákona č.13/1997 Sb. v platném znění)
- ochranné pásmo dráhy (dle zákona č. 266/1994 Sb. o dráhách).

B.1.3 Inženýrské sítě

Na mostních objektech a v přilehlé trati jsou uloženy následující IS:

Drážní sítě:

V dotčeném úseku stavby i na mostě se nachází hybridní zabezpečovací a sdělovací kabel (SŽ – CTD (dříve TÚDC) ve správě ČD-Telematika a.s.), vlevo podél koleje – viz samostatná příloha SO 30-01 Přeložka kabelu SŽ – CTD. Kabely byly zakresleny do dokumentace dle zaslaných podkladů, kabely budou po zahájení stavby provizorně přeloženy a během celého průběhu stavby řádně ochráněny před porušením a odcizením.

Podmínky, které musí být dodrženy dle požadavků správy: bude doplněno dle podmínek souhrnného stanoviska Správy železnic, státní organizace.

Mimodrážní sítě:

Metalický kabel - CETIN a.s., podél komunikace na druhé straně od železničního mostu.

Nadzemní vedení VN - E.ON Distribuce, a.s., 30 m od mostu.

Kanalizace – obec Radošovice, plánovaná kanalizace v bezprostřední blízkosti mostu, t.č. ve stavebním řízení.

Vyjádření jednotlivých správců a organizací jsou dokladována v části Doklady.

B.1.4 Koordinace stavby rekonstrukce mostu s dalšími stavbami

OR Plzeň připravuje rekonstrukci uvedeného mostu (předpoklad je rok 2022). Během stavebních prací na mostě bude část trati v úseku Strakonice – Volyně mimo provoz. Délka trvání výluky 45N. V úseku bude zavedena náhradní autobusová doprava (NAD). V celém traťovém úseku trati Strakonice – Volary je plánována rekonstrukce více mostních objektů, stavby je nutno vzájemně koordinovat i s ohledem na NAD a nemožnost některé úseky objíždět po silnici.

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

k.ú. Radošovice u Strakonic (č.k.ú. 738590)

Vlastní objekty se nachází na pozemcích:

- na pozemku České republiky ve správě Správy železnic, státní organizace, **parc. č. 1083/1** (ostatní plocha – dráha)

Pozemky potřebné pro realizaci této stavby (dočasný zábor) – pro SO Rekonstrukce mostu:

- pozemek Jihočeského kraje ve správě Správy a údržby silnic Jihočeského kraje, Nemanická 2133/10, České Budějovice 3, 37010 České Budějovice, **parc. č. 1072/1** (ostatní plocha – silnice)

Pozemky potřebné pro realizaci této stavby (dočasný zábor) – pro SO Železniční přejezd:

- pozemky Obce Radošovice, č.p. 6, 38601 Radošovice, **parc. č. 284/2, 1084/2** (ostatní plocha – ostatní komunikace)

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 2,316, bude obnášet snesení nosné konstrukce a odbourání dřívků opěr do hl. cca 0,75 m pod terén. Na úroveň původních základů budou vystavěny nové železobetonové části opěr, které budou podepřeny

mikropilotami. Nová nosná konstrukce bude ocelová s příčnickovou mostovkou kvůli minimalizaci stavební výšky NK a s KL. Proběhne též vyrovnání geometrické polohy koleje, výměna železničního svršku, zřízení ZKPP atd. Bude provedena rekonstrukce železničního přejezdu v ev. km 2,171.

Realizací stavby se nemění územní podmínky objektů a rekonstrukce objektů nevyžaduje změnu trvalých záborů. Světlost otvoru pod mostem bude zachována. Plocha pod mostem bude odlážděna, k jiným trvalým zásahům do prostoru pod mostem nedojde.

Odchytky oproti platným předpisům a normám se v navrhovaném řešení neuplatňují – výjimku tvoří tloušťka kolejového lože. Zástupce OTH – SŽ-GR-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 mostních objektů 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 45 dní (předpoklad je rok 2022). Před zahájením výluky budou probíhat přípravné práce, zejména vypracování realizační dokumentace a výrobních výkresů ocelové konstrukce, objednání materiálu a výroba ocelové konstrukce 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 částečně mění architektonické řešení. Světlost mezi opěrami a výška podhledu NK zůstává zachována, stávající NK je příhradová na kamenných opěrách, nová bude trémová plnostěnná s KL na opěrách betonových.

B.2.3 Celkové technické řešení

V rámci rekonstrukce mostu bude stávající nýtovaná ocelové konstrukce odstraněna a nahrazena novou ocelovou konstrukcí s příčnickovou mostovkou a s průběžným kolejovým ložem. Stávající opěry O1, O2 budou vybourány včetně kamenných křídel a vybudovány nové – železobetonové respektující úpravu železničního svršku. Veškeré trvalé konstrukce a stavební stavy byly staticky posouzeny dle platných norem a předpisů. Přesný technologický postup rekonstrukce mostních objektů 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 opěr 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 zejména spodní stavbu od nosné konstrukce. 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

- inženýrské sítě – kabelové žlaby budou od nosné konstrukce elektricky izolačně odděleny – chráničky budou plastové, kompenzátory kabelových chrániček budou nevodivé.

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 10-01 Železniční svršek

Stavební činností bude dotčen úsek km 2,023 433 – km 2,500 stávající trati Strakonice – Volary. Traťový úsek 0381 Strakonice (mimo) – Volary (mimo), definiční úsek 02 Strakonice – Strunkovice nad Volýňkou. Jedná se o dráhu regionální, jednokolejnou.

Účelem stavebního objektu je rekonstrukce stávajícího nevyhovujícího stavu železničního svršku. Rekonstrukce je vyvolaná rekonstrukcí mostu v ev. km 2,316. Most leží v pravostranném oblouku a v rámci tohoto objektu bude řešen železniční svršek v celé délce oblouku.

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

V řešeném úseku – v oblouku je železniční svršek tvořen kolejnicemi S49 na dřevěných pražcích upevněn částečně na žebrových podkladnicích a částečně na rozponových podkladnicích. Za obloukem je železniční svršek tvořen kolejnicemi S49 na betonových pražcích SB5 upevněn na rozponových podkladnicích. Na mostě jsou ve stávajícím stavu použity kolejnice tvaru S49 s tuhým podkladnicovým upevněním (žebrové podkladnice) na dřevěných mostnicích. V celé délce oblouku a před obloukem je zřízena stykovaná kolej. Za obloukem je kolej svařena do bezstykové koleje.

Štěrkové lože je znečištěné. Stávající traťová rychlost v celé délce řešeného oblouku je 50 km/h. Ve stávajících úsecích před a za řešeným obloukem je traťová rychlost 50 km/h.

SO 13-01 Železniční přejezd v ev. km 2,171

Na přejezdu P946 se jedná o křížení železniční trati s účelovou komunikací. Přejezd umožňuje přístup ze silnice první třídy I/4 na přilehlé louky a pole.

Volná šířka komunikace je dle evidenčního listu 2,50 m, stavební délka přejezdové konstrukce je 3,0 m, délka přejezdu je 5,1 m, úhel křížení 80°. Konstrukce přejezdu je tvořena vnitřním železobetonovým panelem. Na konstrukci přejezdu navazuje nezpevněná komunikace. Maximální stávající rychlost silničních vozidel přes přejezd je 20 km/hod. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Železniční svršek v přejezdu je v současném stavu tvořen kolejnicemi S49 na dřevěných pražcích s rozdělením „c“, upevněných na rozponových podkladnicích tuhými svěrkami T5.

SO 20-01 Rekonstrukce mostu

Druh nosné konstrukce:	OK, nýtovaná s dvěma příhradovými hlavními nosníky svislicové soustavy, s dolní prvkovou mostovkou, ukončení kolmé
Popis spodní stavby:	Tížné opěry z kamenného zdiva, kamenné úložné prahy
Počet mostních otvorů:	1
Délka přemostění/světlost otvoru:	15,0 m
Rozpětí nosné konstrukce:	15,84 m
Stavební výška mostu:	0,710 m
Volná výška pod mostem:	2,50 m (k hladině nízké vody)
Volná šířka na mostě:	4,75 m (mezi HP)
Šířka mostu:	5,20 m
Šikmost mostu:	kolmý
Směrové poměry koleje na mostě:	oblouk R=199 m
Přemostěvaná překážka:	trvalý vodní tok (Svaryšovský potok)
Úhel kříž. s přemostěvanou překážkou:	90°
Počet kolejí na mostě:	1
Hodnocení mostní revizní zprávou:	K3, S2
Stávající železniční svršek:	kolejnice tvaru S49 na žebrových podkladnicích, uložení na mostnicích
Rok výroby konstrukce:	1893
Traťová třída zatížení:	C2
Stavebně-technický stav:	(K3/S2)

SO 30-01 Přeložka kabelu SŽ - CTD

V dotčeném úseku stavby se nachází hybridní zabezpečovací a sdělovací kabel. Vlevo vně hlavního nosníku ve směru staničení se nachází žlabová kovová trasa MARS na konzolkách navařených na konstrukci mostu. Trasa vede přes závěrné zdi opěr a za nimi do země. Před mostem u křídla u opěry O1 se dle poskytnutých podkladů nachází kabelová rezerva dl. 30 m.

Z hlediska zařízení sítí SŽ – CTD (dříve TÚDC) ve správě ČD-Telematika a.s. se zde nachází:

- hybridní sdělovací a zabezpečovací kabel (THK – TCEPKPFLEY 5x4x0,8+12E9/125), který musí zůstat funkční i v době výluky na mostě

Nový stav - stav po rekonstrukci

SO 10-01 Železniční svršek

Stavební objekt řeší snesení stávajícího a vložení nového kolejového roštu v celém oblouku a jeho výběžích do přímých úseků. Směrové řešení bude vycházet ze stávajícího stavu. Z hlediska směrových poměrů je před obloukem krátká mezipřímá, které předchází protisměrný oblouk. Za obloukem je dlouhý přímý úsek. Hlavním motivem směrového a výškového návrhu bude vyrovnaní jak směrových, tak výškových nedostatků. Na mostě je niveleta navýšena cca o 12 cm. Ukončení směrové a výškové úpravy je uvažováno v přímých úsecích kolem řešeného oblouku.

V rámci stavební činnosti bude provedena demontáž železničního svršku, pročištění kolejového lože a zpětné zřízení roštu. Dále bude provedena směrová a výšková úprava koleje. V řešeném úseku bude zřízena BK dle předpisu SŽDC S3/2.

Most v ev. km 2,316 bude zřízen s průběžným kolejovým ložem. Výměna kolejového roštu bude provedena od km 2,032 627 do km 2,391 742. Nový kolejový rošt budou tvořit nové kolejnice 49E1 na ocelových pražcích „Y“, rozdělení pražců „I“, pružné upevnění S15. Na mostě bude zřízeno nové kolejové lože ze šterku fr. 31,5/63 mm, tloušťky 300 mm pod ložnou plochu pražce. Kolej bude svařena v bezстыkovou, včetně úpravy dovolené upínací teploty stávající bezстыkové koleje v navazujícím úseku směrem na Volary.

Strojní čištění kolejového lože bude provedeno v rozsahu výměny kolejového roštu, tj. od km 2,032 627 do km 2,391 742, s vynecháním míst, kde se kvůli zřízení ZKPP a KPP šterkové lože odtěží a nahradí novým. Strojní čištění kolejového lože bude v převážné části úseku provedeno základní, tzn. vyčištěný materiál kolejového lože bude zpětně vložen pod kolejový rošt, odpad bude odchycen na MFS vozy, odvezen na stavební deponii a přebytečný uložen na skládku.

V celém rozsahu směrové a výškové úpravy koleje bude reprofilováno kolejové lože, bude provedeno došterkování koleje po úpravě PPK a provedena bude obnova drážních stezek dle Vzorových listů. Šířka drážních stezek bude minimálně 400 mm. Na pochozí vrstvu drážních stezek bude použit výzisk ze strojního čištění, pochozí vrstva bude zřízena v tloušťce 50 mm tak, aby nedošlo k přesypání spodní úrovně kolejového lože a následnému zhoršení odtoku vody z KL.

Součástí stavby bude i osazení zajišťovacích značek, výstroj trati zůstane stávající, pouze budou natřeny stávající hektometrovníky. Nově bude osazen sklonovník v km 2,295.

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

SO 11-01 Železniční spodek

Předmětem stavebního objektu je zřízení nové zesílené konstrukce pražcového podloží, po obou stranách mostu a v přejezdu. ZKPP bude provedena na celou délku přechodové oblasti v souladu s předpisem SŽDC S4. V přechodových částech mostu bude zřízena ZKPP na délku 12,0 m (7+5 m). ZKPP přejezdu bude zřízena na délku 16,0 m. Dle nového ustanovení předpisu SŽ S4 – Příloha 6, článek 27 bude konstrukční vrstva protažena o 15,0 m za ZKPP přejezdu i ZKPP mostu. Odvodnění tělesa bude řešeno jednostranným sklonem 5% na svah náspu a dále na rostlý terén.

SO 13-01 Železniční přejezd v ev. km 2,171

V novém stavu bude stávající konstrukce přejezdu odstraněna včetně navazující nebezpečné komunikace. Konstrukce přejezdu bude zřízena po schválení směrové a výškové polohy koleje na základě vyhodnocení dat APK.

Nová konstrukce přejezdu bude rozebíratelná tvořená pryžovými panely. Přejezdová konstrukce bude zřízena pro volnou šířku přejezdu 5,0 m. Tvořena bude vnitřními a vnějšími pryžovými panely se systémem uložení panelu na patu kolejnice/závěrnou zídku. Betonové základy pro závěrné

zídky budou vzdáleny minimálně 200 mm od hlavy pražce. Vnitřní panely budou délky 0,90 m v počtu 6 ks, vnější panely budou délky 0,9 m a šířky 0,713 m v počtu 12 ks. Celková délka konstrukce v novém stavu přejezdu bude 5,40 m.

V místě přejezdu bude zhotovena zesílená konstrukce pražcového podloží. Ta bude součástí objektu SO 11-01 Železniční spodek.

Kolejový rošt v prostoru železničního přejezdu bude zřízen v rámci objektu SO 10-01 Železniční svršek, v přejezdu budou osazeny ocelové pražce „Y“ s antikorozií úpravou a antikorozií pružné svěrky.

SO 20-01 Rekonstrukce mostu

Rekonstrukce mostu bude obnášet snesení nosné konstrukce a odbourání dřívků opěr do hl. cca 0,75 m pod terén. Na úroveň původních základů budou vystavěny nové železobetonové části opěr, které budou podepřeny mikropilotami. Nová nosná konstrukce bude ocelová s příčnickovou mostovkou kvůli minimalizaci stavební výšky NK a s KL.

Charakteristika mostu:	ocelová NK s příčnickovou mostovkou se žlabem kolejového lože na upravené spodní stavbě, jednokolejný most, trať v oblouku
Statická soustava:	prostý nosník
Počet mostních otvorů:	1
Délka přemostění:	15,00 m
Rozpětí:	16,00 m
Délka nosné konstrukce:	17,00 m
Stavební výška:	0,83 m
Světlost mostního otvoru:	15,00 m
Šikmost mostu:	90°
Šířka mostu:	6,52 m
Volná výška pod mostem:	2,50 m (k hladině nízké vody)
Přemostěvaná překážka:	trvalý vodní tok (Svaryšovský potok)
Úhel kříž. s přemostěvanou překážkou:	90°
VMP:	2,5 m
Počet kolejí na mostě:	1
Směrové poměry na mostě:	oblouk R=198 m
Výškové vedení koleje:	niveleta na mostě stoupá 1,0‰
Železniční svršek:	49E1 na ocelových Y-pražcích, tl. KL min. 300 mm pod pražcem
Změna GPK na mostě:	max. změna výšky TK: +122 mm max. směrový posun: 184 mm (do oblouku)
Rychlost:	50 km/h, výhled 55 km/h (V130=60 km/h)
Nahodilé krátkodobé zatížení:	model zatížení LM71, klasifikační součinitel $\alpha=1,10$ (zatížení dle ČSN EN 1991-2)

SO 30-01 Přeložka kabelu SŽ - CTD

Provizorní řešení během stavby:

Kabel SŽ – CTD je uložen vlevo ve směru staničení. Před rekonstrukcí mostu je nutné kabel vymístit mimo most. Před mostem je na kabelu 30 m rezerva, pro potřebné oddálení kabelu od konstrukce mostu jej není třeba ani dočasně přerušovat – kabel bude vyvěšen mimo most a bude stále v provozu. V předstihu před zahájením výluky trati dojde k odkopání kabelové rezervy a trasy v dostatečné délce pro potřebnou manipulaci (cca 5 m před mostem a cca 30 m za mostem). Kabel bude po rozvinutí rezervy převěšen na přilehlý silniční most – viz situace.

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

Za mostem vlevo v prostoru mezi tratí a silnicí předpokládáme provizorní montážní a manipulační plochu pro přístup techniky k železničnímu mostu (prostor pro umístění jeřábu na demontáž a montáž konstrukce, stavební práce budou probíhat z této strany). Provizorní přeložka kabelu povede v tomto prostoru dále podél silnice v dostatečné hloubce pod povrchem manipulační plochy (kabel zde bude umístěn do dělené chráničky do lože z písku – viz ukládání vedení ve volném terénu).

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. 120x100 mm (žlab bude mít prostorovou rezervu pro následnou kabelizaci 2xHDPE 40/33 a 1x traťový kabel. Výše popsané provizorium bude zrušeno, kabel bude z provizorního uložení přemístěn a uložen do nového žlabu. Délka úpravy je cca 52 metrů. Veškeré přeložené kabely budou uloženy pod povrchem stezky nebo ve štěrku KL. Kabelová rezerva bude umístěna v původní poloze nebo v případě potřeby dále od mostu.

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 nevede přes komunikaci. K železničnímu mostu přilehlou polovinu silnice III/430a na dl. 50 m předpokládáme využít pro potřeby stavby, viz DIO. Bude ponechán průjezd jedním pruhem š. 3,5 m, doprava bude řízena mobilním dopravním značením. Celkové dočasné uzavírky budou uvažovány jen např. při práci jeřábu a snášení staré konstrukce, při osazení nových úložných prahů, nového mostu atd., bude řešeno konkrétním zhotovitelem stavby. Místo lze snadno objet po silnici I/4.

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, který bude provádět stavební práce, zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky 246/2001Sb., 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 či jiných obdobných činnostech musí být dodrženy podmínky požární bezpečnosti při svařování podle interních předpisů Správy železnic, po nabytí platnosti a účinnosti R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic, podle tohoto předpisu.

Zahájení a ukončení prací na trati je nutno ohlásit na místně příslušné operační středisko HZS Správy železnic - JPO České Budějovice, Novohradská 1582, 370 01, nepoplachové č. tel. 972 544 865, v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření k vytvoření podmínek pro zásah a záchranné práce. Po dobu zemních prací musí být zajištěna možnost příjezdu jednotek IZS pro zásah v objektech drah a na dráze.

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 Svaryšovského potoka, 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.

DIO – viz dopravní inženýrská opatření pro realizaci stavby.

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

Trať Strakonice – Volary (198 dle KJŘ, 707C dle ZTP) je zařazena jako dráha regionální, je jednokolejná. Dovolená traťová třída zatížení je C2 (přípustná hmotnost 20 t na nápravu a 6,4 t na běžný metr). V dotčeném traťovém úseku Strakonice – Strunkovice nad Volyňkou je nejvyšší traťová rychlost 60 km/h a zábrzdna vzdálenost 400 m. Normativ délky nákladního vlaku je 72 m.

V **osobní dopravě** jsou dle platného GVD 2021 na trati objednávány Jihočeským krajem osobní vlaky regionální dopravy. Dálková osobní doprava není objednáвана a na trati není provozována ani žádná komerční doprava. V nákladní dopravě jsou vedeny obslužné manipulační vlaky pouze dle potřeby, tj. nepravidelně.

Počty vlaků v dotčeném úseku Strakonice – Vimperk:

směr Strakonice - Volary							
označení	trasa	interval	dopravce	prac. dny	sobota	nedele	poznámka
Os	Strakonice - Volary	120	GW Train Regio	10	8	8	
celkem osobní doprava				10	8	8	
Mn	různá		ČD Cargo	1	0	0	úterý, čtvrtek, ale jen dle potřeby
celkem nákladní doprava				1	0	0	
vlaků celkem				11	8	8	
směr Volary - Strakonice							
označení	trasa	interval	dopravce	prac. dny	sobota	nedele	poznámka
Os	Volary - Strakonice	120	GW Train Regio	10	8	8	
celkem osobní doprava				10	8	8	
Mn	různá		ČD Cargo	1	0	0	úterý, čtvrtek, ale jen dle potřeby
celkem nákladní doprava				1	0	0	
vlaků celkem				11	8	8	
				prac. dny	sobota	nedele	
CELKEM za OBA SMĚRY				22	16	16	

Náhradní autobusová doprava je navrhována následovně:

Osobní vlaky budou nahrazeny v úseku Strakonice – Volyně, přestože náhrada v uceleném úseku Strakonice – Vimperk by byla systémovější z hlediska přestupů. V úseku Volyně – Vimperk je ale problematické obsloužit všechny nácestné zastávky autobusy. Trasa NAD bude vedena po komunikaci I/4, se zájezdem do Radošovic. Délka trasy je 12,2 km. Za spoje postačí jeden standardní autobus 12 m, s výjimkou vlaků 18101, 18103, 18108, 18109, 18110 a 18120 v pracovní dny (zaměstnání + škola) a vlaků 18102, 18104, 18111, 18113 v sobotu, neděli a svátky v červnu až září (turisté).

Na této trati (v dotčeném úseku) jsou vlaky **nákladní dopravy** plánovány jen podle potřeby. Jedná se o vlaky kategorie Mn – místní obsluhy – zajišťované dopravcem ČD Cargo, a.s. s možností jízdy v úterý a čtvrtek. Je vhodné dostatečně včas před výlukou informovat dopravce, aby se zákazníci případně předzásobili.

V rámci této výluky je vhodné do úseku Strakonice – Volyně soustředit i další údržbové práce vyžadující náhradní autobusovou dopravu.

Předpoklad rekonstrukce je rok 2022, délka trvání výluky 45N. V celém traťovém úseku trati Strakonice – Volary je plánována rekonstrukce více mostních objektů, stavby je nutno vzájemně koordinovat i s ohledem na NAD a nemožnost některé úseky objíždět po silnici.

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

Realizace záměru vyžaduje dočasné zasypaní prostoru mezi náspem dráhy a komunikace za opěrou O2. Pro provádění stavby a přístup k opěře O1 je třeba zřídit přístupovou rampu pro sjezd staveništní techniky podél opěry O2, blíže u silničního mostu. Délka rampy 15 m (přísyp s panelovou rovnáninou), výškový rozdíl cca 2,0 m, potok bude provizorně zatrubněn (předpoklad po dobu cca 2 měsíců). Rampa v této poloze umožní výstavbu opěry O2 i následný příjezd a ustavení velkého jeřábu pro osazení NK. Veškerý dočasně nasypaný materiál bude okamžitě po dokončení daných stavebních prací odstraněn, tvar koryta toku bude uveden do původního stavu a prostor bude odlážděn. Stavba nemění území z hlediska negativního vlivu vodní eroze, žádná další dodatečná protierozní opatření nejsou navržena.

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, viz Dokladová část, vyjádření:

Krajský úřad Jihočeského kraje - odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví

Městský úřad Strakonice - odbor životního prostředí

Kácení stromů není třeba a vzhledem k charakteru a malému rozsahu zasaženého území není navrhována nová výsadba.

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 inundačního území Svaryšovského potoka. 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 Strakonice – Volyně mimo provoz, předpoklad rekonstrukce je rok 2022, délka trvání výluky 45N. V úseku bude zavedena náhradní autobusová doprava (NAD). V celém traťovém úseku trati Strakonice – Volary je plánována rekonstrukce více mostních objektů, stavby je nutno vzájemně koordinovat i s ohledem na NAD a nemožnost některé úseky objíždět po silnici.

Přístup na staveniště, zařízení staveniště: Objekt žel. mostu se nachází bezprostředně vedle silnice III/430a, prostor mezi náspem dráhy a komunikace za opěrou O2 předpokládáme dočasně zasypat. Pro provádění stavby a přístup k opěře O1 je třeba zřídit přístupovou rampu pro sjezd staveništní techniky podél opěry O2, blíže u silničního mostu. Délka rampy 15 m (přísyp s panelovou rovinou), výškový rozdíl cca 2,0 m, potok bude provizorně zatrubněn (předpoklad po dobu cca 2 měsíců). Rampa v této poloze umožní výstavbu opěry O2 i následný příjezd a ustavení velkého jeřábu pro osazení NK. Veškerý dočasně nasypaný materiál bude okamžitě po dokončení daných stavebních prací odstraněn, tvar koryta toku bude uveden do původního stavu a prostor bude odlážděn.

Zařízení staveniště je možné zřídit na drážních pozemcích u mostu a na pozemcích u komunikace (Správa a údržba silnic Jihočeského kraje).

Přístup k SO přejezdu je možný přímo ze silnice I/4 ve správě Ředitelství silnic a dálnic ČR, tento přístup bude řešen v případě potřeby zhotovitelem stavby.

Omezení provozu na silnici: Viz dále.

Technologie provádění:

Práce prováděné za železničního provozu před výlukou

- Zařízení staveniště stavby.
- Přeložka a ochrana kabelů IS.

- Zřízení přístupové cesty k opěře O1.
- Výroba nové ocelové NK mostu v mostárně včetně nátěrů s ŽB příčníky.
- Výroba ŽB prefabrikátů úložných prahů mostu.
- Výroba ŽB prefabrikátů křídel.

Práce v nepřetržité výluce koleje na mostě

- Snesení koleje.
- Snesení stávající NK mostu vč. mostnic, podlah, zábradlí atd. – bude sneseno automobilovým jeřábem ze zasypaného prostoru za opěrou O2, hmotnost mostu cca 32 t / vyložení 18 m (SOK: 24 t, mostnice: 4 t, podlahy: 3,5 t).
- Výkopy pro ZKPP, spodní stavbu a křídla.
- Odbourání částí opěr a křídel po danou úroveň.
- Hlubinné zakládání mikropilotami.
- Realizace základů nových opěr.
- Doprava prefabrikátů NK a spodní stavby na staveniště.
- Osazení prefabrikátů úložných prahů a křídel u opěry O2 – bude osazeno automobilovým jeřábem z prostoru za opěrou O2.
- Izolace spodní stavby O2.
- Přečtové oblasti a ZKPP O2.
- Osazení prefabrikátů úložných prahů a křídel u opěry O1 – bude osazeno automobilovým jeřábem z prostoru za opěrou O2, hmotnosti:
- Osazení nové ocelové NK mostu s ŽB příčníky vč. izolace do otvoru – bude osazeno automobilovým jeřábem z prostoru za opěrou O2.
- Izolace spodní stavby O1.
- Přečtové oblasti a ZKPP O1.
- Montáž zábradlí, zřízení kolejového lože, osazení koleje.
- Hlavní prohlídka, uvedení mostu do provozu.

Práce prováděné za železničního provozu po výluce

- Úpravy okolního terénu do původního stavu, odláždění koryta.

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. V případě silných dešťů bude dle potřeby čerpána voda ze stavební jámy pro založení a základ opěr.

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 umístí.

Žádné související asanace a demolice kromě vlastního objektu mostu a úpravy navazujících částí trati nejsou navrhovány.

Kácení dřevin - není třeba.

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. Jedná se zejména o:

- svářečské práce
- provádění vodotěsných izolací
- provádění protikoroze ochrany

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

B.8.3 Dopravní inženýrská opatření pro realizaci stavby

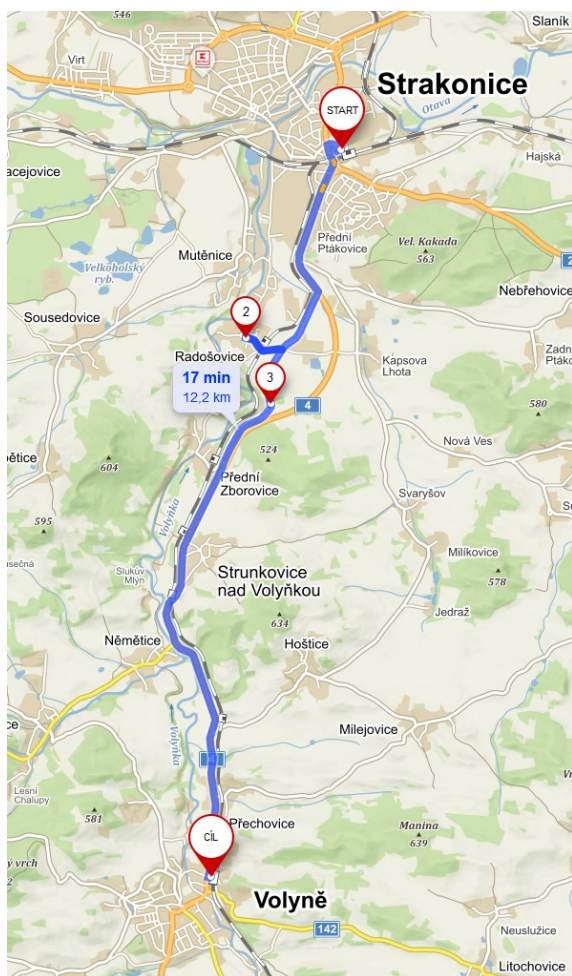
K železničnímu mostu přilehlou polovinu silnice III/430a na dl. 50 m předpokládáme využít pro potřeby stavby, viz DIO. Bude ponechán průjezd jedním pruhem š. 3,5 m, doprava bude řízena mobilním dopravním značením. Celkové dočasné uzavírky budou uvažovány jen např. při práci jeřábu a snášení staré konstrukce, při osazení nových úložných prahů, nového mostu atd. Místo lze snadno objet po silnici I/4. Konkrétní podmínky krátkodobých uzavírek bude řešit dle svých potřeb a skutečně použité technologie zhotovitel stavby.

Závazné stanovisko k dopravnímu opatření bude vydávat Městský úřad Strakonice, odbor dopravy jako věcně a místně příslušný silniční správní úřad ve věcech věcech silnic II. a III. třídy ve správním obvodu obce s rozšířenou působností, viz dokladová část projektové dokumentace.

Zhotovitel vypracuje potřebnou dokumentaci DIO a včas zažádá o povolení dopravního opatření komunikace. O dopravní omezení je nutno požádat 30 dní před jejím zahájením. Součástí žádosti musí být situace s vyznačením dopravního řešení a harmonogram stavebních prací.

Přístup k SO přejezdu je možný přímo ze silnice I/4 ve správě Ředitelství silnic a dálnic ČR, tento přístup vč. DIO bude řešen v případě potřeby zhotovitelem stavby.

B.8.4 Náhradní autobusová doprava (NAD)



zdroj: mapy.cz

Osobní doprava

Náhradní autobusová doprava je navrhována následovně:

Osobní vlaky budou nahrazeny v úseku Strakonice – Volyně, přestože náhrada v uceleném úseku Strakonice – Vimperk by byla systémovější z hlediska přestupů. V úseku Volyně – Vimperk je ale problematické obsloužit všechny nácestné zastávky autobusy. Trasa NAD bude vedena po komunikaci I/4, se zájezdem do Radošovic. Délka trasy je 12,2 km. Za spoje postačí jeden standardní autobus 12 m, s výjimkou vlaků 18101, 18103, 18108, 18109, 18110 a 18120 v pracovní dny (zaměstnání + škola) a vlaků 18102, 18104, 18111, 18113 v sobotu, neděli a svátky v červnu až září (turisté).

Nákladní doprava

Na této trati (v dotčeném úseku) jsou vlaky nákladní dopravy plánovány jen podle potřeby. Jedná se o vlaky kategorie Mn – místní obsluhy – zajišťované dopravcem ČD Cargo, a.s. s možností jízdy v úterý a čtvrtek. Je vhodné dostatečně včas před výlukou informovat dopravce, aby se zákazníci případně předzásobili.

Počty autobusů NAD a výpočet ceny NAD:

Nnad celkem:	927 444,00 Kč	Sazba za km	70 Kč
--------------	---------------	-------------	-------

Výluka č. 1	od	01.07.22	do	14.08.22	
	D _p	31		D _v	14
T _{km_i} [km]		Pracovní den		Dny pracovního volna	
		A _{xi}	V _{pi}	A _{xi}	V _{vi}
T _{km1}	12,2	1,3	20	1,25	16
T _{km2}					
T _{km3}					
T _{km4}					
Σ T _{km_i} celkem		13 249,20			

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 rekonstrukce 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 z bude z nosné konstrukce odváděna pod most a za opěry. Vzhledem k malé rozloze oblasti, z níž bude voda odváděna, je toto řešení dostatečné. 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.