

Objednatel / Investor:






Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1-Nové Město
Organizační složka: Oblastní ředitelství Brno
Kounicova 688/26, 611 43 Brno

Stavba:

Oprava mostního objektu v km 109,184 na trati Retz
(ÖBB) (část) - Kolín (mimo)

TÚ 1201 Retz (ÖBB) (část) - Kolín (mimo)
DÚ 06 Znojmo - Olbramkostel

Souřadnicový systém: S-JTSK
Výškový systém: Bpv

Zodp. projektant stavby:	Ing. Juraj Figuli		Zhotovitel PD:  F-PROJEKT-DOPRAVNÍ STAVBY s.r.o. Janáčkova 4642/5d 79601 Prostějov											
Zodp. projektant objektu:	Ing. Juraj Figuli													
Vypracoval:	Ing. Juraj Figuli													
Kontroloval:	Ing. Martin Major													
Kraj: Jihomoravský	K.ú.: Citonice													
Objednatel: Správa železnic, s. o., OŘ Brno, Kounicova 26, 611 43 Brno			<table><tr><td>Datum:</td><td>září 2022</td></tr><tr><td>Stupeň:</td><td>DSP</td></tr><tr><td>Číslo zakázky:</td><td>09-9162</td></tr><tr><td>Měřítko:</td><td>-</td></tr><tr><td>Část PD:</td><td>Číslo přílohy:</td></tr></table>		Datum:	září 2022	Stupeň:	DSP	Číslo zakázky:	09-9162	Měřítko:	-	Část PD:	Číslo přílohy:
Datum:	září 2022													
Stupeň:	DSP													
Číslo zakázky:	09-9162													
Měřítko:	-													
Část PD:	Číslo přílohy:													
Objekt:														
SO 02 Oprava mostu v km 109,184 na trati Retz - Kolín														
Podobjekt: 02.1 Železniční svršek														
Název přílohy:														
TECHNICKÁ ZPRÁVA			D.2.1	01										

**Oprava mostního objektu v km 109,184 na trati Retz (ÖBB)
(část) – Kolín (mimo)**

Dokumentace pro stavební povolení

SO 02 Oprava mostu v km 109,184 na trati Retz – Kolín

02.1 Železniční svršek

TECHNICKÁ ZPRÁVA

OBSAH:

1	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ	3
2	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTU	4
3	VSTUPNÍ PODKLADY	4
4	POPIS DOSAVADNÍHO STAVU SVRŠKU	4
5	ZDŮVODNĚNÍ STAVBY	5
6	TECHNICKÝ POPIS NOVÉHO STAVU SVRŠKU	5
6.1	Volba způsobu a rozsahu opravy koleje	5
6.2	Geometrické parametry koleje (GPK)	5
6.3	Železniční svršek	5
6.4	Železniční spodek	6
6.5	Vystrojení tratě	6
6.6	Odvodnění tělesa železničního spodku	6
6.7	Drážní stezky a dokončovací úpravy	6
7	POSTUP VÝSTAVBY KOLEJE	6
7.1	Technologický postup opravy koleje	6
7.2	Omezení dopravy	7
7.3	Zařízení staveniště	7
7.4	Dotčené inženýrské sítě	7
8	SOUVISEJÍCÍ STAVEBNÍ OBJEKTY A STAVBY	7
8.1	Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty	7
8.2	Koordinace s jinými stavbami	7
9	POŽADAVKY NA MĚŘENÍ	8
10	PŘEHLED POUŽITÝCH NOREM, TKP A DALŠÍCH PŘEDPISŮ	8
11	BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI	9
12	VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	10
13	ZÁVĚR	10

1 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

Název stavby:	Oprava mostního objektu v km 109,184 na trati Retz (ÖBB) (část) – Kolín (mimo)
Stavební objekt:	02 Oprava mostu v km 109,184 na trati Retz – Kolín
Podobjekt:	02.1 Železniční svršek
Druh stavby:	oprava mostu
Evidenční km:	109,184
Katastrální území:	Citonice
Parcelní čísla pozemků:	1356
Obec:	Citonice
Okres:	Znojmo
Kraj:	Jihomoravský
Stavebník (investor stavby):	Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město Korespondenční adresa: Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Brno Kounicova 26, 611 43 Brno
Správce mostu:	Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Brno, Správa mostů a tunelů Kounicova 26, 611 43 Brno
Zhotovitel projektu:	F-PROJEKT DOPRAVNÍ STAVBY, s. r. o. Janáčkova 4642/5d, 796 01 Prostějov
Traťový úsek:	1201 Retz (ÖBB) (část) – Kolín (mimo)
Definiční úsek:	06 Znojmo – Olbramkostel
TUDU:	120106
Staničení mostního objektu:	km 109,183 780
Poloha na trati:	v extravilánu obce Citonice
Kategorie dráhy:	dráha celostátní (mimo systému TEN-T)
Provozovatel dráhy:	Správa železnic, státní organizace
Číslo tratě podle KJŘ:	241 Znojmo – Okříšky
Číslo tratě podle prohláš. o dráze:	644 00 Znojmo státní hranice – Okříšky
Číslo tratě podle SJŘ:	322 Znojmo st. hr. – Okříšky
Číslo TTP:	322A Znojmo st. hr – Okříšky
Dovolené zatížení tratě:	D4-80 maximální traťová třída zatížení (TTZ) s přidruženou rychlostí opravený most vyhovuje na třídu D4 (22,5 t / 8,0 t/m)
Skupina přechodnosti:	3
Počet kolejí:	jednokolejná trať
Traťové zabezpeč. zař. (TZZ):	automatické hradlo AHP – 03 (bez návěstního bodu)
Staniční zabezpeč. zař. (SZZ):	žst. Olbramkostel: RZZ-AŽD 71, tlačítková volba, cestový systém, rychlostní návěstní soustava žst. Znojmo: Jednotné obslužné pracoviště, rychlostní návěstní soustava
Trakce:	-
Traťová rychlost:	75 km/h

Prostorová průchodnost:	průjezdny průřez GCZ3
Překonávané překážky:	místní účelová komunikace (směr Mramotice), vodní tok Mramotický potok (zatrubnění pod komunikací)
Stupeň projektové dokumentace:	dokumentace pro stavební povolení

2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTU

Jedná se o jednokolejný most o jednom otvoru, s nosnou konstrukcí ze zabetonovaných kolejnic, na trati Retz (ÖBB) – Kolín (dle tabulek traťových poměrů trať 322A Znojmo st. hr. – Okříšky), mezi zast. Citonice a žst. Olbramkostel převádějící dráhu přes účelovou komunikaci a potok.

Evidenční km	109,184
Poloha mostu	na pozemcích p. č. 1356 v katastrálním území Citonice, ve vlastnictví Správy železnic

Převáděná železniční trať

Most převádí jednokolejnou neelektrifikovanou železniční trať Retz – Kolín přes účelovou komunikaci a Mramotický potok, který je veden v propustku pod komunikací. Vlevo i vpravo je pole. Kolej je v místě mostu v levostranném oblouku, niveleta stoupá 9,06 ‰, úhel křížení 90°. Výstavba proběhla v roce 1950.

Železniční svršek na trati:	kolejnice S 49 (1987), betonové pražce SB 8 P žebrovými podkladnicemi S4pl, svěrkami ŽS4 a svěrkovými šrouby RS1 s trojitými pružnými kroužky
Uspořádání kolej. lože na obj.:	uzavřené kolejové lože na objektu s přesypávkou podle ČSN 73 6201
Kolejnicové styky:	stykovaná kolej, ve vzdálenosti 7,0 m od líce opěry před objektem je vstříčný podporovaný otevřený kolejnicový styk v obou pásech, ve vzdálenosti 10,8 m od líce opěry za objektem je vstříčný podporovaný otevřený kolejnicový styk v obou pásech
Směrové poměry tratě:	kolej v levostranném oblouku, převýšení 112 mm
Sklonové poměry tratě:	stoupá 9,06 ‰ (podle zaměření)

Překážka – Účelová komunikace a potok

Pod mostem je účelová komunikace se zpevněným povrchem, pod níž je v propustku převeden Mramotický potok.

3 VSTUPNÍ PODKLADY

Podklady pro vypracování projektu opravy:

- Podklady pro zadávací dokumentaci pro zpracování projektu na opravu mostu v km 109,184 na trati Retz (ÖBB)-Kolín. Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Brno, Správa mostů a tunelů. 2022.
- Protokol o podrobné prohlídce, 2021
- Původní dokumentace:
 - výměna OK (1913)
 - úprava potoka (1937)
 - přestavba mostu (1938)
 - přestavba mostu (1949)

4 POPIS DOSAVADNÍHO STAVU SVRŠKU

Železniční svršek nad mostem tvoří uzavřené kolejové lože podle ČSN 73 6201. Lože je slabě znečištěné s vegetací. Mimo most je kolejový svršek ve stavu, který odpovídá jeho stáří a průběžně prováděné údržbě. Drážní stezky jsou přesypané štěrkem a porostlé nízkou vegetací. Svahy násypu drážního tělesa mají přibližný sklon 1:1,5.

Kolejové pole nad mostem je z roku 1987 s betonovými pražci SB 8 P (rozdělení „c“) s žebrovými podkladnicemi S4pl, svěrkami ŽS4 a svěrkovými šrouby RS1 s trojitými pružnými kroužky a kolejnicemi S 49.

Spojky jsou typu T4 dl. 730 mm se spojkovými šrouby T3 a dvojími pružnými kroužky.

Na mostě je kolej v levostranném oblouku.

5 ZDŮVODNĚNÍ STAVBY

Podrobné zdůvodnění stavby je uvedeno v technické zprávě k objektu 02.2 Železniční most. Stavební objekt 02.1 Železniční svršek je pouze vyvolanou investicí kvůli opravě mostu. Z důvodu zajištění přístupu k přestavovanému mostu se musí částečně snést železniční svršek v nejnútnejším rozsahu. V závěru opravy mostu se svršek zpětně osadí. Most se nachází v oblouku a z tohoto důvodu je nutné trasu upravit po celé délce oblouku – směrová i výšková úprava koleje se provede tak aby splňovala požadované parametry.

6 TECHNICKÝ POPIS NOVÉHO STAVU SVRŠKU

6.1 Volba způsobu a rozsahu opravy koleje

Pro potřebu opravy mostu se odstraní staré kolejové pole před mostem a navazující pole nad mostem, o celkové délce 50 m, tj. rozmontují se stávající podporované styky na dvojčitých betonových pražcích (celkem 6 kolejových styků).

6.2 Geometrické parametry koleje (GPK)

Směrová a výšková úprava koleje (podbití ASP) po cca 6 až 12 měsících od zahájení provozu v rozsahu celého směrového oblouku ~500 m.

Směrové poměry

Krátký stavební úsek je v levostranném oblouku $R = 400$ m o převýšení $D = 114$ mm.

Sklonové poměry

V místě vyjímané a vkládané části koleje sklon nivelety stoupá 9,00 ‰.

6.3 Železniční svršek

Železniční svršek bude nový, použijí se stávající kolejnice S49 dl. 25 m a stávající betonové pražce SB8 P. Železniční svršek se zhotoví podle požadavků zadavatele kombinací nově vyměňovaných částí a stávajícího materiálu. Štěrkové lože bude nové. Železniční svršek je navržen podle předpisu SŽDC S3. *Železniční svršek* dle aktuálního znění.

Vyměňovaná část koleje má délku 50 m.

Rozdělení pražců v koleji

Pro opětovnou montáž koleje se použijí stávající kolejnice S49 dl. 25 m.

Stávající pražce SB 8P a žebrové podkladnice S4pl budou zachovány.

Při zpětné montáži svršku se osadí nové komplety (ŽS4 a spol.) a pryžové podložky (celkem pro 76 pražců).

Konstrukce koleje

Nové kolejové pole před a nad mostem

- stávající kolejnice tvaru S49 délky 25 m (2×2 ks demontáž a montáž)
- stávající betonové pražce SB 8P s podkladnicemi S4pl (2×36=72 ks demontáž a montáž)
- nové komplety ŽS4 pro 72 pražců (4×72 =288 ks demontáž a montáž)
- nové pryžové podložky pod kolejnice (2×72 = 144 ks demontáž a montáž)

Místo styků

- stávající betonové dvojčité pražce (2×2 ks + 2 ks demontáž a montáž)
- stávající můstkové desky S6pl (6 ks)

- stávající vrtule R1 nebo S1 (48 ks)
- nové komplety ŽS4 ($2 \times 2 + 2 \times 4 + 2 \times 2 = 16$ ks demontáž a montáž)
- nové svary místo styků (zabezpečí si správu tratí) (6 ks)

Kolejnicové styky

Kolejnicové styky budou nově nahrazeny svary. Pod svary zůstanou stávající vystrojené betonové dvojčité pražce s můstkovými deskami S6pl (6 ks) a novými komplety ŽS4. (24 ks).

Kolej bude po opravě bezстыková – v místě stávajících styků se provedou svary. Svary budou realizovány společně v rámci akce údržby celého upravovaného úseku mimo stavby opravy mostu.

Kolejové lože

Šterkové lože bude z nového materiálu a upraví se do předepsaného profilu dle předpisu SŽ. Šterk 32/63 tř. BI, tl. min. 350 mm pod ložnou plochou pražce.

Úprava GPK

Zřízení bezстыkové koleje – přivaření kolejových polí nad mostem k stávající koleji v oblouku. V navazujícím úseku je pak správou tratí v stejné výlucce plánováno zřízení BK koleje.

Součástí opravy bude podbíjení koleje ve dvou fázích (technologické podbití a konečné podbití) v rozsahu celého směrového oblouku ~500 m

Následná směrová a výšková úprava koleje (podbití ASP) po cca 6 až 12 měsících od zahájení provozu (termín určí správce tratí).

Kolej se zaměří před začátkem stavby a měsíc po ukončení stavby a předají se výstupy.

Nové zajišťovací značky se nebudou osazovat.

6.4 Železniční spodek

Součástí objektu je pouze obnovený železniční svršek v délce 50 m. Zásahy do železničního spodku se omezí jen na úpravu a zhutnění odkryté pláň železničního spodku. Nová pláň železničního spodku se výškově napojí na stávající úroveň pláň. Minimální hodnota modulu přetvárnosti na pláni železničního spodku je podle předpisu SŽDC S4 50 MPa.

6.5 Vystrojení tratě

Při výměně krátkého úseku koleje nedojde k dotčení výstroje tratě.

6.6 Odvodnění tělesa železničního spodku

Železniční spodek je tvořen v místě opravované koleje násypovým tělesem a do jeho odvodnění se nebude zasahovat.

6.7 Drážní stezky a dokončovací úpravy

V úseku obnovované koleje nad mostem se obnoví drážní stezky v tloušťce 0,10 m. Použije se hutněný drcený šterk fr. 8/16 mm. Na začátku a na konci úpravy se nová stezka naváže na stávající svahy.

V místě okraje stezky u svahu násypu železničního tělesa se opraví části svahu doplněním ornice a zatravněním. Ohumsování se provede v tloušťce min. 0,15 m.

7 POSTUP VÝSTAVBY KOLEJE

7.1 Technologický postup opravy koleje

Oprava mostu s odstraněním a zpětným vložením koleje proběhne v jedné časové etapě s výlukou na železniční trati. Časový a věcný postup opravy mostu má vazby na jiné opravné práce na této trati – seznam viz odst. 8.

Popis postupu stavby:

- vytyčení inženýrských sítí;
- vybudování zařízení staveniště;
- demontáž kolejového svršku;
- oprava mostu;
- montáž kolejového svršku;
- drobné terénní úpravy;
- odstranění zařízení staveniště;
- rekultivace ploch zařízení staveniště a přístupové cesty.

Předpokládaná doba výstavby je 30 dní. Zahájení a ukončení stavby se předpokládá ve 3. čtvrtletí 2023.

Přístup na staveniště

Staveniště je dobře dostupné z účelové komunikace vedené pod mostem.

7.2 Omezení dopravy

Stavba musí být provedena za výluky železničního provozu na převáděné trati. Potřebný rozsah omezení navrhne zhotovitel stavby.

7.3 Zařízení staveniště

Plocha zařízení staveniště je situována na pozemku obce Citonice p. č. 813 vedle mostu. Předpokládaná plocha zařízení staveniště je 50 m².

Zhotovitel však může vybudovat zařízení staveniště na jiném pro něj vhodném místě nebo od výstavby zařízení staveniště upustit. Pokud bude plocha zařízení staveniště zpevněna štěrkopískem nebo jiným materiálem kromě panelů, je potřeba na stávající urovnaný terén položit oddělovací vrstvu např. z geotextilie.

Jako zdroj elektrické energie při provádění stavby se využije naftová nebo benzinová elektrocentrála. Při předpokládaném větším odběru elektrické energie je možné zřídit dočasnou přípojku 400/230 V AC z distribuční sítě.

7.4 Dotčené inženýrské sítě

Stavba bude realizována v ochranném pásmu dráhy a podzemní kabelové trasy zabezpečující železniční provoz po levé straně dráhy ve správě SSZT a ČD-Telematiky. Metalické kabely a dálkový optický kabel jsou umístěny v souběhu s tratí v místě paty násypu po levé straně, asi 12 m od osy koleje před a za mostem, v místě mostu jsou odsunuty asi 19 m od osy koleje. Kabely se během stavby zabezpečí proti poškození. Přeložka kabelů není navržena. Správce důrazně upozorňuje na možné mělké (podpovrchové) uložení sítí. Nad kabelovou trasou je zakázáno skladovat veškerý materiál, zřizovat stavby. Kabelové sítě a veškeré zařízení nesmí být stavbou nijak dotčeno, ani omezena nebo narušena jeho funkčnost. Další podrobnosti jsou uvedeny ve vyjádřeních správců kabelů.

8 SOUVISEJÍCÍ STAVEBNÍ OBJEKTY A STAVBY

8.1 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty

Most je součástí stavby, která má tyto stavební objekty:

- SO 02 Oprava mostu v km 109,184 na trati Retz – Kolín
 - 02.1 Železniční svršek
 - 02.2 Železniční most

8.2 Koordinace s jinými stavbami

Stavba bude zhotovena ve stejném termínu společně s dalšími údržbovými příp. stavebními pracemi na trati Retz (ÖBB) – Kolín.

9 POŽADAVKY NA MĚŘENÍ

Pro potřebu zpracování projektu opravy mostu byl stávající most s okolím zaměřen. Výsledky zaměření jsou uvedeny v části projektu Geodetická dokumentace.

Vytyčení koleje

Polohové vytyčení se provádí v souřadnicovém systému S-JTSK. Nadmořské výšky jsou uvedeny ve výškovém systému Balt po vyrovnání (Bpv).

Geodetická sledování v průběhu stavby a po dokončení stavby

V průběhu stavby se geodetické sledování nepožaduje. Po dokončení stavby bude provedeno zaměření nového stavu koleje.

Požadavky na uvedení do provozu a další sledování

Po dokončení stavby se provede technickobezpečnostní zkouška. Zhotovitel vypracuje dokumentaci skutečného provedení stavby a předá ji objednateli.

10 PŘEHLED POUŽITÝCH NOREM, TKP A DALŠÍCH PŘEDPISŮ

- ČSN 73 6200. *Mosty – Terminologie a třídění*. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, říjen 2011;
- ČSN 73 6201. *Projektování mostních objektů*. Praha: Český normalizační institut, říjen 2008, ve znění změny Z1. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, leden 2012.
- SŽDC S3. *Železniční svršek*. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2008; ve znění Změny č. 1. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2011; Změny č. 2. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2014; Změny č. 3. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2019 a Změny č. 4. Praha: Správa železnic, státní organizace, 2021.
- SŽ S3/1. *Práce na železničním svršku*. Praha: Správa železnic, státní organizace, 2021.
- SŽDC S3/2. *Bezстыková kolej*. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2013.
- SŽDC S3/5. *Svářečské práce na součástech železničního svršku*. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2013.
- SŽ S4. *Železniční spodek*. Praha: Správa železnic, státní organizace, 2020.
- SŽDC SR103/3(S). *Služební rukověť. Výkresy materiálu pro železniční svršek. Kolej*. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2010.
- Směrnice SŽDC č. 67. *Systém péče o kvalitu v oblasti traťového hospodářství*. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2011.
- *Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah*. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (České dráhy, s. o.), 2000-2019.
- Směrnice generálního ředitele č. 11/2006. *Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních*. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2006, ve znění pokynu SŽDC PO-07/2019-GR. *Aplikace novel vyhlášek o dokumentacích staveb*. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2019.
- Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů.
- Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů.
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii.
- Rozhodnutí Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/1474 ze dne 8. června 2017, kterým se doplňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797, pokud jde o konkrétní cíle pro vypracování, přijetí a přezkum technických specifikací pro interoperabilitu.
- Nařízení Komise (EU) č. 1299/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu subsystému infrastruktura železničního systému v Evropské unii.

- Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/776 ze dne 16. května 2019, kterým se mění nařízení Komise (EU) č. 321/2013, (EU) č. 1299/2014, (EU) č. 1301/2014, (EU) č. 1302/2014, (EU) č. 1303/2014 a (EU) 2016/919 a prováděcí rozhodnutí Komise 2011/665/EU, pokud jde o soulad se směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 a provádění konkrétních cílů stanovených v rozhodnutí Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/1474.

11 BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI

Po dobu stavby bude pomocí informačních tabulí zakázán vstup cizích osob na staveniště. Staveniště bude ohrazeno mobilním zábradlím příp. mobilním oplocením.

Při přípravných a dokončovacích stavebních pracích, kdy nebude zavedena výluka železničního provozu, nebudou pracovníci vstupovat do kolejí. Po obou stranách koleje bude umístěna výstražná páska ve výšce 1,2 m nad terénem na sloupcích v délce 30 m a bezpečnostní tabulky zakazující vstup do provozované koleje. Další podmínky z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví při práci se pro provádění stavby v projektu nestanovují. Je potřebné dodržovat obecně platné právní předpisy upravující bezpečnost a ochranu zdraví při práci, tj. zejména:

- zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovně-právních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovně-právní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci), ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 251/2005 Sb., o inspekci práce, ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů;
- nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích, ve znění pozdějších předpisů;
- nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci, ve znění pozdějších předpisů;
- nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky;
- nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů;
- nařízení vlády č. 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí;
- nařízení vlády č. 375/2017 Sb., o vzhledu, umístění a provedení bezpečnostních značek a značení a zavedení signálů;
- nařízení vlády č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čisticích a dezinfekčních prostředků;
- nařízení vlády č. 201/2010 Sb., o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 432/2003 Sb., kterou se stanoví podmínky pro zařazování prací do kategorií, limitní hodnoty ukazatelů biologických expozičních testů, podmínky odběru biologického materiálu pro provádění biologických expozičních testů a náležitosti hlášení prací s azbestem a biologickými činiteli, ve znění pozdějších předpisů;
- SŽ Bp1. *Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací.* Praha: Správa železnic, státní organizace, 2020.
- SŽ Bp3. *Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace.* Praha: Správa železnic, státní organizace, 2020.

Právní předpisy upravující požární ochranu:

- zákon ČNR č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů;

- vyhláška č. 246/2001 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (vyhláška o požární prevenci), ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 87/2000 Sb., kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování a nahřívání živic v tavných nádobách;
- SŽ R14. *Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic*. Praha: Správa železnic, státní organizace, 2020.

12 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Ochrana proti úniku závadných látek do okolí

Při stavebních pracích může dojít k úniku motorové nafty a hydraulického oleje z dopravních a mechanizačních prostředků. Při úniku ropných látek musí být ihned přerušeny stavební práce a podniknuty kroky k zamezení rozšíření uniklých závadných látek do okolí a následně provedena jejich likvidace. Likvidaci zachycených ropných a dalších závadných látek je nutno zajistit u odborné autorizované firmy.

Nároky na likvidaci odpadů

Nakládání s odpady vzniklými při stavebních pracích se řídí zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech. Vytěžený přebytečný materiál a vybourané stavební hmoty budou odvezeny na nejbližší skládku pro daný druh odpadu dle zvážení dodavatele.

13 ZÁVĚR

Před zahájením stavebních prací je nutné nechat vytyčit a viditelně označit všechny inženýrské sítě jejich majiteli příp. správci nebo uživateli – v okolí mostu by se mělo jednat pouze o podzemní kabelovou trasu SSZT a ČD-Telematiky. Práce v blízkosti vedení musí probíhat dle podmínek vyjádření majitelů nebo správců sítí.

Zhotovitel opravy před zahájením prací předloží technologické postupy pro jednotlivé speciální stavební činnosti.

Tato dokumentace slouží k realizaci výměny železničního svršku pro opravu mostu. Případné změny během výstavby vůči této dokumentaci podléhají souhlasu investora stavby. V rozhodujících fázích opravy mostu a koleje bude na vyžádání prováděn autorský dozor projektanta.

V Brně, září 2022