**STAVBA:**

**Oprava mostů na trati Hlubočky – Domašov – projekty mostů v km 17,790 a 20,907**

**STUPEŇ:**

**Dokumentace pro stavební povolení (DSP)**

**B. Souhrnná část**

Členění souhrnné technické zprávy dle Přílohy č. 3 k vyhlášce 251/2018 sb. kterou se mění vyhl. č. 146/2008 Sb.

Rozsah a obsah projektové dokumentace staveb drah a staveb na dráze pro ohlášení stavby uvedené v § 104 odst. 1 písm. a) až e) stavebního zákona nebo pro vydání stavebního povolení.

Jelikož aktuální znění SŽDC Směrnice GŘ č. 11/2006 (Příloha 2 - stupeň PROJEKT) – nekoresponduje s členěním části B s uvedenou vyhláškou, bude dle domluvy postupováno dle vyhl. 251/2018 sb.

Obsah

[B.1) Popis území stavby 9](#_Toc54852636)

[a) charakteristika území a pozemku vymezeného pro stavbu, zastavěné a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem v území, dosavadní využití a zastavěnost území, 9](#_Toc54852637)

[b) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, 9](#_Toc54852638)

[c) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území, 9](#_Toc54852639)

[d) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů, 9](#_Toc54852640)

[e) geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod, 9](#_Toc54852641)

[f) výčet a závěry provedených průzkumů a měření - geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, stavebně technický průzkum, stavebně historický průzkum, apod. 9](#_Toc54852642)

[g) ochrana území podle jiných právních předpisů1) - archeologické posouzení, památková rezervace, památková zóna, zvláště chráněné území, ochranná pásma vodních zdrojů a ochranná pásma vodních děl a prvků životního prostředí - soustava chráněných území Natura 2000, záplavové území, poddolované území, stávající ochranná a bezpečnostní pásma, apod., 9](#_Toc54852643)

[h) poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod., 11](#_Toc54852644)

[i) vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území, 11](#_Toc54852645)

[j) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin, 12](#_Toc54852646)

[k) požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa, 12](#_Toc54852647)

[l) územně technické podmínky - zejména možnost napojení stavby na stávající technické vybavení území, přeložky inženýrských sítí, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě, 13](#_Toc54852648)

[m) věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice, 13](#_Toc54852649)

[n) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba provádí, seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo. 13](#_Toc54852650)

[B.2) Celkový popis stavby 14](#_Toc54852651)

[B.2.1) Základní charakteristika stavby a jejího užívání 14](#_Toc54852652)

[a) nová stavba nebo změna dokončené stavby, u změn stávajících staveb údaje o jejich současném stavu; závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí, údaje o dotčené dráze - kategorie dráhy, traťový úsek, staničení apod., 14](#_Toc54852653)

[b) účel užívání stavby a význam dráhy v rámci sítě, 14](#_Toc54852654)

[c) trvalá nebo dočasná stavba 14](#_Toc54852655)

[d) celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby, s ohledem na umístění a účel stavby navrhované kapacity stavby, včetně základních technických parametrů stavby jako navržené traťové rychlosti, označení polohy dopraven a zastávek, základní údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních 14](#_Toc54852656)

[e) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci 15](#_Toc54852657)

[f) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu provozovatele dráhy o udělených výjimkách z platných předpisů a norem a souhlasu provozovatele dráhy s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení, 15](#_Toc54852658)

[g) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů, 15](#_Toc54852659)

[h) ochrana stavby podle jiných právních předpisů - kulturní památka apod., nová ochranná pásma a chráněná území, 15](#_Toc54852660)

[i) základní bilance stavby - potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod., 16](#_Toc54852661)

[j) základní předpoklady výstavby - časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy 16](#_Toc54852662)

[k) základní požadavky na předčasné užívání staveb a staveb ke zkušebnímu provozu, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby 16](#_Toc54852663)

[l) orientační náklady stavby. 16](#_Toc54852664)

[B.2.2) Celkové urbanistické a architektonické řešení 16](#_Toc54852665)

[a) urbanistické řešení - kompozice prostorového řešení 16](#_Toc54852666)

[b) architektonické řešení - tvarové řešení, materiálové a barevné řešení. 16](#_Toc54852667)

[B.2.3) Celkové technické řešení 17](#_Toc54852668)

[a) popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech, včetně údajů o statických výpočtech prokazujících, že stavba je navržena tak, aby zatížení na ni působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části, větší stupeň nepřípustného přetvoření, 17](#_Toc54852669)

[b) celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody - podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima 17](#_Toc54852670)

[c) celková spotřeba vody, 17](#_Toc54852671)

[d) celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem, 17](#_Toc54852672)

[e) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě. 17](#_Toc54852673)

[B.2.4) Bezbariérové užívání stavby 17](#_Toc54852674)

[B.2.5) Bezpečnost při užívání stavby 17](#_Toc54852675)

[a) popis splnění zásadních požadavků příslušných předpisů a norem ochrany před vlivy trakčních a energetických vedení, 17](#_Toc54852676)

[b) řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů na základě výsledků korozních průzkumů. 17](#_Toc54852677)

[B.2.6) Základní popis stavebních objektů 17](#_Toc54852678)

[B.2.7) Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby 21](#_Toc54852679)

[B.2.8) Úspora energie a tepelná ochrana 22](#_Toc54852680)

[B.2.9) Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí 22](#_Toc54852681)

[B.2.10) Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí 22](#_Toc54852682)

[a) ochrana před pronikáním radonu z podloží 22](#_Toc54852683)

[b) ochrana před bludnými proudy 22](#_Toc54852684)

[c) ochrana před technickou seizmicitou 22](#_Toc54852685)

[d) ochrana před hlukem 22](#_Toc54852686)

[e) protipovodňová opatření 22](#_Toc54852687)

[f) ostatní účinky - vliv poddolování, výskyt metanu a pod 22](#_Toc54852688)

[B.3) Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu 23](#_Toc54852689)

[a) napojovací místa technické infrastruktury 23](#_Toc54852690)

[b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky 23](#_Toc54852691)

[c) popis dopravního řešení, včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, napojení na stávající dopravní infrastrukturu, doprava v klidu, pěší a cyklistické stezky, včetně provizorních napojení dopravní infrastruktury. 23](#_Toc54852692)

[B.4) Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie 23](#_Toc54852693)

[a) traťová a staniční technologie počátečního a cílového stavu a dopravní technologie v průběhu výstavby 23](#_Toc54852694)

[b) návrh organizačních a dočasných provizorních stavebních opatření na zajištění železniční dopravy po dobu stavby 23](#_Toc54852695)

[c) dosažené parametry stavby - tabulkové, nebo grafické doložení navržených rychlostí, dynamický průběh rychlosti, propustnosti, grafikon vlakové dopravy apod. 23](#_Toc54852696)

[B.5) Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav 23](#_Toc54852697)

[a) terénní úpravy 23](#_Toc54852698)

[b) použité vegetační prvky 23](#_Toc54852699)

[c) biotechnická, protierozní opatření 23](#_Toc54852700)

[B.6) Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana 23](#_Toc54852701)

[a) vliv na životní prostředí - ovzduší, hluk, voda, odpady a půda 23](#_Toc54852702)

[b) vliv na přírodu a krajinu - ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod. 24](#_Toc54852703)

[c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000 24](#_Toc54852704)

[d) návrh zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem 24](#_Toc54852705)

[e) v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno 24](#_Toc54852706)

[f) navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů. 25](#_Toc54852707)

[B.7) Ochrana obyvatelstva 25](#_Toc54852708)

[B.8) Zásady organizace výstavby 25](#_Toc54852709)

[B.8.1) Technická zpráva 25](#_Toc54852710)

[a) potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění 25](#_Toc54852711)

[b) odvodnění staveniště 25](#_Toc54852712)

[c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, 26](#_Toc54852713)

[d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky - včetně omezení hospodaření třetích stran apod. 26](#_Toc54852714)

[e) ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin 26](#_Toc54852715)

[f) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště 26](#_Toc54852716)

[g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy 26](#_Toc54852717)

[h) maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace, 26](#_Toc54852718)

[i) bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin, 26](#_Toc54852719)

[j) ochrana životního prostředí při výstavbě 26](#_Toc54852720)

[k) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi 27](#_Toc54852721)

[l) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb 30](#_Toc54852722)

[m) dopravní inženýrská opatření pro realizaci stavby, 30](#_Toc54852723)

[n) stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby - provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod., 30](#_Toc54852724)

[o) postup výstavby, rozhodující dílčí termíny, postupné uvádění do provozu 31](#_Toc54852725)

[p) požadavky na výluky veřejné dopravy 31](#_Toc54852726)

[q) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu 31](#_Toc54852727)

[B.8.2) Výkresy 31](#_Toc54852728)

[B.8.3) Harmonogram výstavby 31](#_Toc54852729)

[B.8.4) Schéma stavebních postupů 31](#_Toc54852730)

[B.8.5) Bilance zemních hmot 31](#_Toc54852731)

[B.9) Celkové vodohospodářské řešení 31](#_Toc54852732)

[B.10) Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL 32](#_Toc54852733)

[B.11) Úspora energie a ochrana tepla 32](#_Toc54852734)

[B.12) Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí 32](#_Toc54852735)

[B.13) Bezbariérové užívání 32](#_Toc54852736)

[B.14) Doplňková měření a průzkumy 32](#_Toc54852737)

[B.15) Odpadové hospodářství 32](#_Toc54852738)

[B.15.1) Platná legislativa 32](#_Toc54852739)

[B.15.2) Nakládání s odpady 33](#_Toc54852740)

[B.15.3) Druhy odpadů vznikající v rámci stavby 33](#_Toc54852741)

[B.15.4) Závěr 33](#_Toc54852742)

[B.15.5) Příloha 1 – Předpokládané celkové množství odpadů 35](#_Toc54852743)

[B.16) Plán BOZP, Havarijní a protipovodňový plán 36](#_Toc54852744)

[B.17) Zápisy z jednání 36](#_Toc54852745)

Seznam použitých zkratek

|  |  |
| --- | --- |
| Bpv | Výškový systém baltský po vyrovnání |
| CIN | Celkové investiční náklady |
| CDP | Centrální dispečerské pracoviště |
| CNS | Celkové náklady stavby |
| CSM | metoda pro hodnocení a posuzování rizik |
| ČD | České dráhy a.s. |
| ČD GŘ | České dráhy a.s., Generální ředitelství |
| ČSN | Česká technická norma |
| DK | dálková kabelizace, dálkový kabel |
| DKV Ol | Depo kolejových vozidel Olomouc (ČD a.s.) |
| DOK | dálkový optický kabel |
| DÚ | Drážní úřad |
| DŘT | dispečerská řídící technika |
| IN | Investiční náklady |
| IPO | individuální protihluková opatření |
| ITZ | integrované telekomunikační zařízení |
| JOP | Jednotné obslužné pracoviště |
| KIDSOK | Koordinátor integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje |
| KO | Kolejové obvody |
| KN | katastr nemovitostí |
| k. ú. | katastrální území |
| k. č. | kolej číslo |
| LDS | lokální distribuční systém |
| MěÚ | Městský úřad |
| MP | mostní provizorium |
| MPP | mostní průjezdný průřez |
| MK | místní kabelizace, místní kabel |
| MR | měnírna |
| MRTS | místní radiová technologická síť |
| MŘS | místní řídící systém |
| NP | nadzemní podlaží |
| NN | nízké napětí |
| NS | napájecí stanice |
| NZ | napájecí zdroj |
| ON | občasná návěst |
| OP | ochranné pásmo |
| PD | přípravná dokumentace |
| PIN | pořizovací náklady |
| PN | počítače náprav |
| PHS | protihluková stěna |
| PTM | trakční měnírna |
| PS | provozní soubory |
| PUPFL | pozemky určené k plnění funkcí lesa |
| PZS | přejezdové zabezpečovací zařízení světelné |
| RD | releový domek |
| RDP | Regionální dispečerské pracoviště |
| RSM, ČD RSM | Regionální správa majetku (ČD a.s.) |
| SO | stavební objekty |
| Sp | spěšný vlak |
| SP | studie proveditelnosti |
| SBBH | Správa budov a bytového hospodářství (SŽ s.o.) |
| SEE | Správa elektrotechniky a energetiky (SŽ s.o.) |
| SSZT | Správy sdělovací a zabezpečovací techniky (SŽ s.o.) |
| SÚ | Stavědlová ústředna |
| SZE | Správa železniční energetiky |
| SZG Olomouc | Správa železniční geodézie Olomouc |
| SZZ | staniční zabezpečovací zařízení |
| SŽ | Správa železnic, státní organizace |
| T.K. | temeno kolejnice |
| TRS | traťový rádiový systém |
| TR, TS | trafostanice |
| TTS | traťová transformační stanice |
| TSI | Technické specifikace pro interoperabilitu |
| t.ú. | traťový úsek |
| TZZ | traťové zabezpečovací zařízení |
| UIC | Mezinárodní železniční unie |
| UNZ | univerzální napájecí zdroj |
| ÚSES | územní systém ekologické stability |
| VB | výpravní budova |
| VN | vysoké napětí |
| VO | veřejné osvětlení |
| VVN | velmi vysoké napětí |
| ZOK | závěsný optický kabel |
| ZPF | zemědělský půdní fond |
| Žst., ŽST. | železniční stanice |

# Popis území stavby

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

Předmětem projektové dokumentace je oprava 2 mostních objektů v úseku Hlubočky – Domašov nad. Opravné práce proběhnou na mostech v ev. kilometrech: 17,790 a 20,907. Hlavním cílem stavby je zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu na trati. Předmětem stavby jsou zejména opravní a sanační práce na NK a spodní stavbě podrobně definované v kapitole B. 2.6.

Součástí opravy mostních objektů bude úprava železničního svršku a spodku v nevyhnutném rozsahu v daném úseku trati. Úprava železničního svršku navazuje na „Projekt osy koleje č. 1 na TÚ2191 Olomouc – Krnov, km 0,440 - 86,719“ zpracován společností EXprojekt s.r.o., v roce 2017.

V okolí mostních objektů bude odstraněna náletová vegetace. Stavebním pozemkem je stávající těleso dráhy a pozemky města Hlubočky.

Opravou mostních objektů **nedojde ke změně využití území**.

### údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování,

Jedná se o opravu stávajících mostních objektů. Spodní stavba a nosná konstrukce zůstávají i v budoucím stavu ve stejné poloze. V dané lokalitě nejsou plánovány investice, na které by měla oprava vliv.

Stavba není v rozporu s územně plánovací dokumentací a nevyžaduje Územní rozhodnutí.

### informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území,

Výjimky na využívání území nebyly požadovány.

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

Řešeno v části E\_Doklady.

### geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod,

Vhodnost geologických a hydrogeologických poměrů v území vychází z původní dokumentace

### výčet a závěry provedených průzkumů a měření - geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, stavebně technický průzkum, stavebně historický průzkum, apod.

Stavebně technický průzkum je samostatnou přílohou jednotlivých objektů. Došlo ke geodetickému doměření polohy koleje a mostních objektů.

### ochrana území podle jiných právních předpisů1) - archeologické posouzení, památková rezervace, památková zóna, zvláště chráněné území, ochranná pásma vodních zdrojů a ochranná pásma vodních děl a prvků životního prostředí - soustava chráněných území Natura 2000, záplavové území, poddolované území, stávající ochranná a bezpečnostní pásma, apod.,

1. Archeologické posouzení – Neprováděno.
2. V lokalitě dotčené stavbou nejsou památkové zóny a rezervace
3. Ochranná pásma vodních zdrojů – Nejsou.
4. Ochranná pásma vodních děl – Na stavbě nejsou
5. V blízkosti chráněná území, Natura 2000 – Údolí Bystřice (CZ0714772)
6. Záplavové území - Stavba se nachází na hranici záplavového území řeky Bystřice pro Q100.
7. Poddolované území – v oblasti se nevyskytuje
8. Ochranná pásma

Zhotovitel musí respektovat podmínky prací v ochranných pásmech.

Obecně k ochranným pásmům

|  |  |
| --- | --- |
| OP lesa | **dle § 14 z. 289/1995 Sb. je** ochranné pásmo lesa vymezeno v pásu 50m od okraje lesa |
| OP vodního zdroje, povrchové nebo podzemní vody | **dle** § 30 z. č.254/2001 (vodní zákon) jsou rozdělena:  - ochranná pásma I. stupně – chrání vodní zdroj v bezprostředním  okolí jímacího či odběrného místa.  - ochranná pásma II. stupně – vymezují se vně ochranného pásma I. stupně, nemusí se jednat o souvislá území, slouží k tomu, aby nedocházelo k ohrožení vydatnosti, jakosti či zdravotní nezávadnosti vodního zdroje. |
| OP ZCHÚ | dle § 37 zákona č.114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny vyhlášené oblasti: národních parků (NP), chráněné krajinné oblasti (CHKO), národní přírodní rezervace (NPR), přírodní rezervace (PR), národní přírodní památky (NPR), přírodní památky (PP). |
| OP památného stromu | dle § 46 z. 114/92 Sb. je OP památného stromu tvaru kruhu o poloměru desetinásobku průměru kmene měřeného ve výši 130 cm nad zemí |
| OP léčivých a minerálních vod | dle § 21 z. č.164/2001 (lázeňský zákon) do ochranného pásma přírodních léčivých zdrojů a zdrojů přírodních minerálních vod – individuální zákon uvádí pouze příkladné vymezení pro ochranná pásma I. Stupně. |
| OP památkové péče | dle § 17 z. č. 20/1987 Sb (o státní památkové péči) je OP individuálně vyhlášeno pro: nemovitá kulturní památky, nemovitá národní kulturní památky, památkové rezervace, památkové zóna nebo jejich prostředí |
| OP - CHLÚ | dle § 16 zákona č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), - individuálně. |
| OP silnic a dálnic | dle § 30 z. č. 13/1997 Sb. (zákon o pozemních komunikacích) se OP silnic rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m:  - 100 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice anebo od osy větve její křižovatky s jinou pozemní komunikací  - 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu silnice I. třídy nebo místní komunikace I. Třídy  - 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy |
| OP nadzemních elektrických vedení | dle §46 energetického zákona č. 458/2000 Sb., vždy od krajního vodiče vedení na obě jeho strany:  - 7 m u venkovních vedení 1-35 kV (vodiče bez izolace)  - 2 m u venkovních vedení 1-35 kV (vodiče se základní izolací)  - 12 m u venkovních vedení o napětí 35 - 110 kV (vodiče bez izolace)  - 5 m u venkovních vedení o napětí 35 - 110 kV (vodiče bez izolace)  - 15 m u venkovních vedení o napětí 110 - 220 kV  - 20 m u venkovních vedení o napětí 220 - 400 kV  - 30 m u venkovních vedení o napětí nad 400 kV |
| OP telekomunikačního vedení | dle § 102 z. č. 151/2000 Sb. (zákon o telekomunikacích)  - u podzemního vedení – 1,5 metrů po stranách krajního vedení,  - u nadzemního vedení – stanoveno individuálně v územním rozhodnutí stavebního úřadu na návrh vlastníka tohoto vedení. |
| OP plynovodů | dle § 68 energetického zákona č. 458/2000 Sb:  - u vysokotlakých plynovodů a přípojek je pásmo na každou stranu 4 m od půdorysu plynovodu  - u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a přípojek v zastavěném území 1 m na obě strany od půdorysu  - u technologických objektů 4 m od půdorysu |
| OP vodovodů a kanalizací | **dle § 13 z. č.274/2001 Sb. (zákon o vodovodech a kanalizacích), vodorovná vzdálenost od vnějšího líce potrubí nebo kanalizační stoky na každou stranu:**  **- 1,5 metru u vodovodních řadů a kanalizačních stok do průměru 500 milimetrů včetně,**  **- 2,5 metru v případě nad tento průměr** |
| OP výroby a rozvodu tepel. energie | dle § 87 energetického zákona č. 458/2000 Sb. prostor vymezený svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti  - 2,5 metru po obou stranách zařízení na výrobu či rozvod tepelné energie  - 2,5 metru kolmo na půdorys výměníkových stanic určených ke změně parametrů teplonosné látky |
| OP leteckých staveb | dle § 37 zákona o civilním letectví – individuálně |
| a dalších OP jako:  OP vodního díla (§ 30 z. č.254/2001), OP radiových zařízení a radiových směrových spojů (§ 103 z. č. 151/2000 Sb.), OP státních etalonů (§ 5 zákona č. 505/1990 Sb), OP podzemních potrubí pro vedení pohonné látky a ropy (§ 4 VN 29/1959 Sb), OP krematorií a veřejných pohřebišť (§ 12 z. č. 256/2001 Sb.), OP objektů důležitých pro obranu státu (§ 44 z. č. 240/2000 Sb.). | |

### poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.,

Mosty v km 17,790 a 20,907 se nachází v záplavovém území řeky Bystřice Q100. Stavba se nenachází na poddolovaném území.

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

Sanací mostů nedojde ke změně odtokových poměrů v území. U mostů v km 17,790 a 20,907 nedojde k zásahu do okolních staveb.

Vlivem výstavby dojde k dočasnému lokálnímu ovlivnění kvality ovzduší, na kterém se bude podílet zejména automobilová doprava (transport materiálu, stavební mechanismy), ale i vlastní plocha staveniště. Znečištění ovzduší způsobené vlivem výstavby stavebního záměru bude časově omezené a plně reverzibilní a nebude mít významný dlouhodobý negativní vliv na kvalitu ovzduší.

Negativní vlivy mohou být spojeny pouze s havarijními stavy souvisejícími se samotnou výstavbou (únik např. pohonných látek nebo stavebních materiálů do půdy, resp. podzemní vody). Při dodržení běžných opatření bude riziko havárie sníženo na minimum a nebude dán předpoklad negativního ovlivnění.

### požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin,

Zařízení staveniště musí být řešeno s ohledem na minimální zásah do okolí.

Během provádění prací, např. výkopů v blízkosti základových konstrukcí ostatních budov nebo konstrukcí, nesmí být tyto narušeny, podkopány apod., v opačném případě je zhotovitel povinen neprodleně volat autorizovaného statika. Vždy je třeba zabránit sesuvům zeminy provizorním pažením. V případě jejich výskytu nutno neprodleně volat autorizovaného statika.

Stavba nevyžaduje související asanace ani demolice. Odstranění náletu bude prováděno pouze v nejnutnějším rozsahu.

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

Stavba bude probíhat v katastrálním území Hrubá voda:

**Most v km 17,790**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Č.p.** | **LV** | **Vlastník** | **Druh/využití pozemku** | **Výměra pozemku [m2]** | **Pozn.** |
| 1182 | 575 | vlastnické právo Česká republika, právo hospodařit s majetkem státu Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1 | ost. plocha / dráha | 36188 |  |
| 1174/8 | 575 | vlastnické právo Česká republika, právo hospodařit s majetkem státu Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1 | ost. plocha / dráha | 35455 |  |

**Most v km 20,907**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Č.p.** | **LV** | **Vlastník** | **Druh/využití pozemku** | **Výměra pozemku [m2]** | **Pozn.** |
| 1251/4 | 575 | vlastnické právo Česká republika, právo hospodařit s majetkem státu Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1 | ost. plocha / dráha | 6693 |  |
| 1172 | 575 | vlastnické právo Česká republika, právo hospodařit s majetkem státu Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1 | ost. plocha / dráha | 87 |  |
| 1171 | 575 | vlastnické právo Česká republika, právo hospodařit s majetkem státu Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1 | ost. plocha / dráha | 18432 |  |
| 131 | 10001 | Obec Hlubočky, Olomoucká 17, 78361 Hlubočky | ost. plocha / ostatní komunikace | 754 |  |
| 1156 | 10001 | Obec Hlubočky, Olomoucká 17, 78361 Hlubočky | vodní plocha / koryto vodního toku | 614 |  |

Stavba nevyžaduje dočasné ani trvalé zábory pozemků ZPF. Stavba nezasahuje do pozemků PUPFL.

### územně technické podmínky - zejména možnost napojení stavby na stávající technické vybavení území, přeložky inženýrských sítí, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě,

Možnosti napojení stavby na stávající technické vybavení území dle částí F\_ZOV.

Vedení inženýrských sítí v prostoru stavby je patrné z Výkresové dokumentace – část C. Situace a z řešení jednotlivých stavebních objektů. Stávající sítě na mostě budou po dobu výstavby pouze ochráněny, případně dočasně stranově posunuty (nebudou přeloženy). Stavbou se poloha inženýrských sítí nemění. Během opravy budou kabely vhodným způsobem ochráněný.

**Případné přerušení kabelu stavbou a přespojkování kabelu musí být projednáno se zástupci objednatele a správci trati z důvodu bezpečnosti provozu na trati.**

**Poloha kabelů je zakreslena informativně, před započetím prací je nutné provést objednávku na přesné vytyčení kabelů dle požadavků ČD-Telematika a Správy sdělovací a zabezpečovací techniky SŽ.**

Charakter opravy nevyžaduje řešení bezbariérového přístupu.

### věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice,

Zahájení stavby musí začít vytýčením inženýrských sítí na místě jejich správci. V obvodu stavby se dle vyjádření správců v současné době nacházejí inženýrské sítě zakreslené v jednotlivých SO a v celkové situaci stavby.

Průběh výstavby je uvažován následovně:

Realizace stavby se předpokládá v termínu: **v průběhu roku 2021**

Výluka kolejové dopravy: bude specifikováno dle termínu stavby

### seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba provádí, seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo.

**Seznam pozemků viz bod k)**

# Celkový popis stavby

## Základní charakteristika stavby a jejího užívání

### nová stavba nebo změna dokončené stavby, u změn stávajících staveb údaje o jejich současném stavu; závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí, údaje o dotčené dráze - kategorie dráhy, traťový úsek, staničení apod.,

Stavba se nachází na stávající celostátní jednokolejné neelektrifikované železniční tratiOlomouc – Opava, Rýmařov – Valšov. Jedná se o opravu stávajících mostních objektů.

Opravovány jsou mosty v km 17,790 a 20,907.

Nosnou konstrukci mostů tvoří dva souběžné dodatečně předpjaté prefabrikované komorové nosníky KT-21. Rozpětí nosné konstrukce je 20,000 m. Skladební délka nosných konstrukcí je 21,00 m. Nosníky u obou mostů jsou na opěry uloženy pomocí ocelových ložisek. Pevná ložiska jsou na olomouckých opěřách, posuvná (válcová) ložiska jsou na krnovských opěrách. Spodní stavbu mostů je betonová tížná. Rok stavby mostu 1967. Mosty jsou jednokolejné. Pod mostními objekty je vodoteč - Bystřice.

Stavebně technického průzkumu je samostatnou přílohou jednotlivých SO.

Statické posouzení je předmětem jednotlivých SO.

|  |  |
| --- | --- |
| Trať SŽ: | 310 Olomouc – Opava, Rýmařov – Valšov |
| Traťový úsek: | 2191 Olomouc hl.n.-Bělidla - Krnov |
| Definiční úsek: | 26 Hlubočky – Hrubá voda (most v km 17,790)  10 Hrubá voda – Domašov nad Bystřicí (most v km 20,907) |
| Dosavadní využití: | Využití území je stávající, jedná se opravu mostních objektů (2 mosty na stávající trati.  Stavba je umístěna na drážních pozemcích. Trvalé zábory a s tím související změny ve využití území jsou pouze v rámci drážních pozemků. |

### účel užívání stavby a význam dráhy v rámci sítě,

Stavba bude užívána jako stavba dráhy.

### trvalá nebo dočasná stavba

Trvalá stavba.

### celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby, s ohledem na umístění a účel stavby navrhované kapacity stavby, včetně základních technických parametrů stavby jako navržené traťové rychlosti, označení polohy dopraven a zastávek, základní údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních

Předmětem projektové dokumentace je oprava 2 mostních objektů v úseku Hlubočky – Domašov nad Bystřicí. Hlavním cílem stavby je zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu na trati. Předmětem stavby jsou zejména opravní a sanační práce na NK a spodní stavbě podrobně definované v kapitole B. 2.6.

Součástí opravy mostních objektů bude úprava železničního svršku v nevyhnutném rozsahu v daném úseku trati. Úprava železničního svršku navazuje na „Projekt osy koleje č. 1 na TÚ2191 Olomouc – Krnov, km 0,440 - 86,719“ zpracován společností EXprojekt s.r.o., v roce 2017.

#### Návrhové rychlosti na trati

Stávající rychlost na trati je 60 km/h.

Nová rychlost na trati je 60 km/h.

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

Využití území je stávající, jedná se o opravu stávajících mostních objektů.   
Veškerá část stavby je umístěna na drážních pozemcích a pozemcích obce, které jsou v souladu s územně plánovací dokumentací dotčených obcí vedeny jako plochy pro dopravu a plochy veřejného prostranství.

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

V rámci projektové dokumentace není navrženo žádné řešení, které by vydání rozhodnutí o povolení výjimky vyžadovalo.

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

Uvedeno v části B.1 d)

Do dokumentace byly zapracovány veškeré požadavky vyšších a schvalovacích orgánů objednatele. Podrobněji viz dokladová část projektu.

### ochrana stavby podle jiných právních předpisů - kulturní památka apod., nová ochranná pásma a chráněná území,

#### Kulturní památky

Kulturní památky jsou podle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění, chráněny jako nedílná součást kulturního dědictví lidu, svědectví jeho dějin, významného činitele životního prostředí a nenahraditelné bohatství státu.

Realizací stavebního záměru nedojde k dotčení žádné městské památkové rezervace, městské památkové zóny, vesnické památkové zóny, národní kulturní památky či památky světového kulturního dědictví.

*Přírodní rezervace*

*Přírodní parky*

V oblasti se nachází přírodní park Údolí Bystřice.

*Chráněná ložisková území, dobývací prostory*

Vlastní území posuzovaného záměru se nenachází v žádném těženém ložisku nerostných surovin, ve stanoveném dobývacím prostoru, chráněném ložiskovém území, či v území bilancovaných výhradních a nevýhradních ložisek dle zákona č. 44/1988 Sb., horní zákon v platném znění.

*VKP (významné krajinné prvky)*

*VKP ze zákona*

Předmětný záměr zasáhne do významných krajinného prvku vodního toku řeky Bystřice. Trvalé vodní toky jsou překonávány stávajícími mostními objekty, které budou opraveny. Vzhledem k tomu, že jde o opravu stávajících mostních objektů, lze předpokládat, že dopad bude velmi omezený a na kvalitu jmenovaných významných krajinných prvků nebude mít vliv.

*VKP registrované*

V nejbližším okolí drážního tělesa se nenachází žádné registrované významné krajinné prvky.

*Lokality sítě Natura 2000*

Stavba se nachází na hranici oblasti NATURA 2000 – Údolí Bystřice (CZ0714772)

V blízkosi mostů se nachází smluvně chráněná oblast Libavá.

#### Nová ochranná pásma

Nevznikají.

### základní bilance stavby - potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod.,

#### Elektrická energie

Elektrická energie nutná ke stavebním pracím opravy mostních objektů bude získávána z elektrocentrály.

#### Odběr vody

Voda nutná ke stavebním pracím opravy mostních objektů bude dovážena zhotovitelem stavby.

#### Odpadové hospodářství

Odpady jsou obsaženy v části B.15 Odpadové hospodářství.

### základní předpoklady výstavby - časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy

Součástí jednotlivých části F\_ZOV objektů.

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

Při opravách mostů v km 17,790 a 20,907 budou práce v kolejišti prováděny v nepřetržité 45 denní výluce. Po skončení výluky traťové koleje se předpokládají ještě dokončovací práce mimo průjezdný průřez. Před uvedením jednotlivých SO do provozu je nutno provést potřebná měření, zkoušky, revize a zkušební provoz. Podmínky a rozsah technicko-bezpečnostní zkoušky a zkušebního provozu určuje vyhl. Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb.

Zkoušky a kontrolní měření pro kvalitu díla určují TKP.

### orientační náklady stavby.

Celkové investiční projektové náklady činí cca 13,5 mil.

## Celkové urbanistické a architektonické řešení

### urbanistické řešení - kompozice prostorového řešení

Jedná se o opravu stávajících mostních objektů, beze změn urbanistického a prostorového řešení. Stavba nijak nezasahuje do zásad územní regulace a svým prostorovým řešením, zejména výškou

stavby a její polohou nevytváří prvky utvářející nebo měnící stávající kompozici zastavěného prostoru.

### architektonické řešení - tvarové řešení, materiálové a barevné řešení.

Stavba neobsahuje prvky požadující urbanistické a architektonické řešení. Architektonické řešení se drží standardů a modelových řešení SŽ, s.o. a je přizpůsobeno charakteru okolní zástavby.

## Celkové technické řešení

### popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech, včetně údajů o statických výpočtech prokazujících, že stavba je navržena tak, aby zatížení na ni působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části, větší stupeň nepřípustného přetvoření,

Popsáno v jednotlivých stavebních objektech.

### celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody - podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima

Uvedeno v B.2.1.i) . Spotřeba energie v průběhu stavby se neřeší.

### celková spotřeba vody,

Uvedeno v B.2.1.i) Spotřeba vody v průběhu stavby se neřeší.

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

Řešeno v části B.15 – Odpadové hospodářství.

### požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě.

Požadavky na sdělovací zařízení stavba nemá.

## Bezbariérové užívání stavby

Jedná se o mostní objekty k převedení vodních toků.

## Bezpečnost při užívání stavby

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

Jedná se o neelektrifikovanou železniční trať, tudíž ochrana před vlivem trakčních a energetických

vedení není řešena.

### řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů na základě výsledků korozních průzkumů.

Jedná se o neelektrifikovanou železniční trať, tudíž ochrana před vlivem bludných proudů není řešena.

## Základní popis stavebních objektů

**Oprava mostů na trati Hlubočky – Domašov – most v km 17,790**

**D.2.1.1 Železniční svršek a spodek**

**SO 02 –Železniční svršek**

*(Ing. KamilPur )*

Vzhledem k minimálním směrovým a výškovým rozdílům ve stávajících a navrhovaných trasách kolejí, vzhledem k úpravám na mostě, kdy se nebude odkopávat klín za mostem a před a za mostem nejsou problémy v žel. spodku (zbahnělá místa, …), nebude se u tohoto mostu provádět zesílená konstrukce pražcového podloží, jen v místě snesení kolejového roštu bude provedena přehutněná a skloněná pláň tělesa žel. spodku ve sklonu 5%.

Stavební objekt začíná v km 17,721 50 navázáním na pravostranný směrový oblouk o poloměru R=282,0m navrženým v rámci projektu SŽG s názvem: „Projekt osy koleje č.1 na TU2091 Olomouc – Krnov, km 0,440 – 86,719“ a končí navázáním na směrovou přímou téhož projektu v km 17,822 00.

Most se nachází v převážné části v přechodnici a vzestupnici přilehlého pravostranného oblouku o poloměru R=282m s převýšením 106mm a délkou přechodnice 61m, na kterou navazuje přímá délky 22,263m a levostranný oblouk o poloměru R=268m s převýšením 88mm a délkou přechodnice 65m ve které se nachází železniční přejezd a začíná nástupiště žel. zastávky Hrubá Voda zastávka. V uvedených obloucích se nacházejí pražcové kotvy na každém třetím pražci.

Kolej stoupá ve směru staničení ve sklonu 15,462 a 11,438 ‰.

Stávající kolej bude snesena v rozsahu 50m s ohledem na nutné obnažení závěrných zídek mostu, s ohledem na polohu stávajících svarů kolejnic a polohu betonových pražců PB 3, které dále pokračují v navazujícím úseku. Je navrženo snesení stávající koleje od km 17,770 318 do km 17,820 318. Stávající vyzískaný materiál z železničního svršku bude demontován a po dohodě se zástupcem správy trati odvezen do odpadu, případně odvezen na mezideponii k dalšímu užití pro potřeby správy trati. Pro stávající vytěžený železniční štěrk se po dohodě se zástupcem správy trati navrhl následující předpoklad: 50% stávajícího štěrkového lože bude použito do spodních vrstev kolejového lože a 50% bude odvezeno na skládku jako odpad.

Nový kolejový rošt bude tvořen kolejnicemi 49 E1 uloženými na betonových pražcích s tuhým podkladnicovým upevněním délky 2,42m se svěrkami ŽS 4. Kolej bude svařena do bezstykové koleje.

**D.2.1.2. Mosty, propustky a zdi**

**SO 01 – Most v km 17,790**

*(Ing. Petr Hanzlík)*

*Stávající stav mostu:*

Mostní objekt z roku 1967 převádí železniční trať Olomouc - Krnov přes řeku Bystřici v Hrubé Vodě u Olomouce. Nosnou konstrukci mostu tvoří dva souběžné dodatečně předpjaté prefabrikované nosníky KT-21. Rozpětí nosné konstrukce je 20,000 m, délka nosné konstrukce je 20,900 m. Světlá (šikmá - pravá) šířka mostního otvoru je asi 17,75 m. Nosníky jsou sepnuty ze tří dílů, příčné spáry jsou přibližně ve třetinách rozpětí. Podélná spára mezi nosníky slouží k odvodnění mostu; u opěr je v mezeře zavěšen odvodňovací žlab, ve střední části pole voda stéká přímo do řeky. Vzhledem k šikmému křížení s řekou jsou prefabrikované nosníky vůči sobě podélně posunuty. Nosníky jsou na opěry uloženy pomocí ocelových ložisek. Pevná ložiska jsou na opěře Olomoucké opěře a posuvná (válcová) ložiska jsou na Krnovské opěře. Podél vnějších okrajů mostu jsou na konstrukci připevněny prefabrikované konzoly. Příčné spáry mezi jednotlivými díly konzol jsou vyplněny maltou. Na římsách je osazeno dvoumadlové zábradlí výšky cca 1.00m. Zábradlí je zalité do kalichů říms.

Minimální volná výška nad hladinou řeky je cca 3,900 m.

Návrh hodnocení stavebního stavu objektu je K3/S2 dle protokolu o podrobné prohlídce z roku 2019. Důvodem hodnocení K3 jsou silné zkorodovaná ložiska, obnažené kanálky předpínací výztuže, obnažená a korodující výztuž. Důvodem hodnocení S2 jsou trhliny se stopami po průsacích vody a výluzích pojiva

*Popis navrženého řešení:*

Stávající izolace žlabu kolejového lože bude odstraněná v celém rozsahu. Provede se příprava podkladu a následně u SŽ schválený systém vodotěsných izolací s tvrdou ochranou.

Podélná spára mezi nosníky bude zachovaná jako odvodněná. Stávající odvodňovací žlab, uchycení i okapové plechy budou demontovány. V novém stavu bude odvodnění fungovat na stejném principu a bude provedeno v nerezu. Krycí prefa tvárnice bude nahrazena krycím plechem s klínovými podložkami z nerezu..

Mostního závěru bude kobercový.

Stávající zábradlí na mostu je nevyhovující z důvodu výšky, konstrukčních uspořádaní i dimenze profilů. Vzhledem k tomu, že jde o bezpečnostní prvek, bylo navrženo nové zábradlí dle MVL 720. Kotvení nového zábradlí je přes dva kotevní plechu do stávajících říms.

Stávající ložiska byla podrobena podrobné prohlídce. Na základě výsledku prohlídky a prezentování výsledků investorovi se rozhodnulo o náhradě za nová kalotová ložiska.

Všechny pohledové betonové plochy budou sanovaný. Trhliny budou proinjektovány. Betonové plochy budou otryskány tlakovou vodou. Obnažená výztuž bude opatřená ochranným nátěrem a následně zapravená. Degradovaný beton bude odstraněn. Lokálně se provede hrubá reprofilace poškozených míst. Pohledové plochy se opatří celoplošně stěrkou a ochranným nátěrem - vodu odpuzující impregnaci.

**Oprava mostů na trati Hlubočky – Domašov – most v km 20,907**

**D.2.1.1. Železniční svršek a spodek**

**SO 02 –Železniční svršek a spodek mostu v km 20,907**

*(Ing. KamilPur )*

Přechodové oblasti se zřizují pro snížení, resp. zamezení rozdílu sedání a deformací GPK v místech přechodu tělesa železničního spodku na mostní objekty. V těchto oblastech musí být navržena zesílená konstrukční vrstva tělesa železničního spodku (dále ZKPP). Přechod tělesa železničního spodku na mostní objekty se zřizuje pomocí přechodové oblasti za rubem opěry.

Vzhledem k charakteru stavby a ujednáním z výrobních porad nebude provedena rekonstrukce železničního spodku na olomoucké opěře mostu. Na krnovské straně mostu se bude realizovat zesílená konstrukce pražcového podloží (ZKPP) s ohledem na obnažení rubu opěry do větších hloubek. ZKPP bude provedeno na délku 12m od rubu opěry a bude tvořeno štěrkodrtí zlepšenou cementem a vrstvou štěrkodrti fr.0/32mm. V místě, kde bude snesen kolejový rošt tzn. na mostě a tam kde nebude provedeno ZKPP, bude provedena přehutněná a skloněná pláň tělesa žel. spodku ve sklonu 5%. Odvodnění ZKPP bude provedeno vyústěním na svahy násypu.

Délka ZKPP u mostu je navržena min. na délku 7 m + 5 m výběh ZKPP ve stejné skladbě. Výběh ZKPP je ukončen přechodovým klínem ve sklonu 1:1. Rozsah ZKPP bude proveden od rubu opěry mostu v km cca 20,919 25 do km 20,932 60.

Návrh konstrukce železničního spodku byl předložen a odsouhlasen na výrobní poradě.

Stavební objekt začíná v km 20,858 103 navázáním na pravostranný směrový oblouk o poloměru R=291,0m navrženým v rámci projektu SŽG s názvem: „Projekt osy koleje č.1 na TU2091 Olomouc – Krnov, km 0,440 – 86,719“ a končí navázáním na pravostranný oblouk o poloměru R=288,0m téhož projektu v km 20,957 539.

Vzhledem k řešení železničního mostu byla upravena směrová poloha koleje na mostu oproti uvedenému projektu SŽG. Navrhovaný poloměr R=251,0m délky Li = 37,938m s převýšením D=100mm byl nahrazen touto stavbou obloukem o parametrech R=270,0m délky Li = 80,976m s převýšením D=100mm. Rychlost po stavbě zůstane zachována stávající 60 km/h. Kolej stoupá ve směru staničení ve sklonu 16,056 ‰.

Stávající kolej bude snesena v rozsahu 50m s ohledem na nutné obnažení závěrných zídek mostu a s ohledem na provedení ZKPP. Je navrženo snesení stávající koleje od km 20,885 do km 20,935. Stávající vyzískaný materiál z železničního svršku bude demontován a odvezen do odpadu. Pro stávající vytěžený železniční štěrk se po dohodě se zástupcem správy trati navrhl následující předpoklad: 50% stávajícího štěrkového lože bude použito do spodních vrstev kolejového lože a do zásypu klínu za mostem a 50% bude odvezeno na skládku jako odpad. Vzhledem k potřebám stavebního objektu SO 01 využití propustného nenamrzavého materiálu jako zásyp klínu za opěrou, bude 45 m3 výzisku uloženo jako zásyp v rámci SO 01. Tudíž nebude odvezeno vyzískané štěrkové lože do odpadu, čisté štěrkové lože bude vloženo zpětně do podkladních vrstev štěrkového lože a do zásypů klínů zapuštěného kolejového lože a zbývající část i s jemnější frakcí bude použita do zásypu přechodového klínu mostu.

Nový kolejový rošt bude tvořen kolejnicemi 49 E1 uloženými na betonových pražcích s tuhým podkladnicovým upevněním délky 2,42m se svěrkami ŽS 4. Kolej bude svařena do bezstykové koleje a v oblouku o poloměru do 280m bude kolej opatřena pražcovými kotvami na každém třetím pražci.

**SO 01 – Most v km 20,907**

*(Ing. Peter Božík)*

*Stávající stav mostu:*

Mostní objekt z roku 1967 převádí železniční trať Olomouc - Krnov přes řeku Bystřici v Hrubé Vodě u Olomouce. Nosnou konstrukci mostu tvoří dva souběžné dodatečně předpjaté prefabrikované nosníky KT-21. Rozpětí nosné konstrukce je 20,000 m, délka nosné konstrukce je 20,860 m. Světlá (šikmá) šířka mostního otvoru je asi 17,500 m. Nosníky jsou sepnuty ze tří dílů, příčné spáry jsou přibližně ve třetinách rozpětí. Podélní spára mezi nosníky slouží k odvodnění mostu; u opěr je v mezeře zavěšen odvodňovací žlab, ve střední části pole voda stéká přímo do řeky. Vzhledem k šikmému křížení s řekou a cestou jsou prefabrikované nosníky vůči sobě podélně posunuty. Nosníky jsou na opěry uloženy pomocí ocelových ložisek. Pevná ložiska jsou na opěře O 0P1 (olomoucká opěra), posuvná (válcová) ložiska jsou na opěře OP2. Podél vnějších okrajů nosníku jsou na konstrukci připevněny prefabrikované římsové konzoly. Příčné spáry mezi jednotlivými díly konzol jsou vyplněny maltou. Na římsách je osazeno dvoumadlové zábradlí výšky 1.01-1.04m. Zábradlí je zalité do kalichů říms.

Návrh hodnocení stavebního stavu objektu je K3/S2 dle Protokolu o podrobné prohlídce z roku 2019. Důvodem hodnocení K3 degradace betonu a obnažená betonářská výztuž, trhliny s průsaky vody a výluhy pojiva, silná koroze ložisek a pomalé rozpadávání vlivem plátkové koroze pevných i pohyblivých ložisek. Důvodem hodnocení S2 je značně zavlhlý beton s průsaky vody, trhliny a průsak vody s výluhy pojiva, znečištěný a degradovaný povrch úložného prahu.

*Popis navrženého řešení:*

Stávající izolace žlabu kolejového lože bude odstraněná v celém rozsahu. Provede se příprava podkladu a následně u SŽ schválený systém vodotěsných izolací s tvrdou ochranou.

Podélná spára mezi nosníky bude zachovaná jako odvodněná. Stávající odvodňovací žlab, uchycení i okapové plechy budou demontovány. V novém stavu bude odvodnění fungovat na stejném principu a bude provedeno v nerezu. Krycí prefa tvárnice bude nahrazena krycím plechem s klínovými podložkami z nerezu..

Mostního závěru bude kobercový.

Stávající zábradlí na mostu je nevyhovující z důvodu výšky, konstrukčních uspořádaní i dimenze profilů. Vzhledem k tomu, že jde o bezpečnostní prvek, bylo navrženo nové zábradlí dle MVL 720. Kotvení nového zábradlí je přes dva kotevní plechu do stávajících říms.

Stávající ložiska byla podrobena podrobné prohlídce. Na základě výsledku prohlídky a prezentování výsledků investorovi se rozhodnulo o náhradě za nová kalotová ložiska. Nosná konstrukce mostu bude výškově zvednuta a z tohoto důvodu bude snížená tloušťka kolejového lože. Závěrné zídky včetně říms budou nadbetonovány. U OP2 budou osazeny přechodové zídky pro zabezpečení přechodů do trati.

Všechny pohledové betonové plochy budou sanovaný. Trhliny budou proinjektovány. Betonové plochy budou otryskány tlakovou vodou. Obnažená výztuž bude opatřená ochranným nátěrem a následně zapravená. Degradovaný beton bude odstraněn. Lokálně se provede hrubá reprofilace poškozených míst. Pohledové plochy se opatří celoplošně stěrkou a ochranným nátěrem - vodu odpuzující impregnaci.

## Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby

Požární bezpečnost stavby a jednotlivých objektů je řešena v souladu s požadavky platných norem a předpisů PO, zejména ČSN 73 0802, ČSN 73 0804, ČSN 73 0834 a norem navazujících. Hodnocení požární bezpečnosti dále vychází z ustanovení Zákona č.133/1985 Sb. o požární ochraně ve znění pozdějších úprav, zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), vyhlášky č. 23/2008 Sb. o technických podmínkách požární ochrany staveb ve znění vyhlášky 268/2011Sb. a vyhlášky č. 246 ze dne 29. 6. 2001 o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru ve znění pozdějších předpisů a předpisu SŽDC Ob14 pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace. Zhotovitel stavby stanoví podmínky požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhl.

246/2001Sb., ve znění pozdějších předpisů a zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření. Při řezání, svařování, nebo jiných obdobných činnostech musí být dodrženy podmínky směrnice SŽDC č.56 o požární bezpečnosti při svařování.

##### Obslužnost území složkami integrovaného záchranného systému

Účelová komunikace u mostu v km 20,907 bude uzavřena jen v krátkodobých časových úsecích, kdy dojde k umístění nezbytných konstrukcí pro nadzvednutí mostní konstrukce. Plánované krátkodobé uzavírky budou oznámeny na obci Hlubočky a dále bude v místech uzavření umístěn informační panel o plánovaných uzavírkách účelové komunikace.

##### Odstupové vzdálenosti a požárně nebezpečný prostor

Stavba je dopravní a liniová (koleje, mosty, komunikace, inženýrské sítě, technologie). Odstupové vzdálenosti se stanovují od budov a otevřených technologických zařízení.

##### Řešení evakuace osob

Nedojde ke změně řešení.

##### Zdroje požární vody a jiného hasiva

Nedojde ke změně řešení.

1. Přístupové komunikace a nástupní plochy pro požární techniku

Nedojde ke změně řešení.

##### g) Zabezpečení stavby či území stavbou požární ochrany

Stavby požární ochrany není nutné budovat.

##### h) Zabezpečení stavby či území jednotkami požární ochrany

Stavba se nachází v hasebním obvodu HZS OK.

##### i) Závěrečné hodnocení

Posuzovaná stavba a úpravy objektů navržené v rámci této stavby splňují základní požadavky požární bezpečnosti ve smyslu platných norem a předpisů PO. Stavbou není ohrožena požární bezpečnost stávajících objektů a technologických zařízení a nevznikají nároky na vybavení zasahujících hasičských jednotek jinými druhy hasiv, než která jsou běžně k dispozici ani na vybavení těchto jednotek speciální mobilní technikou. Rekonstruovaná trať je neelektrizována.

## Úspora energie a tepelná ochrana

Stavba neřeší pozemní stavební objekty, tudíž se zde úspora energie ani tepelná ochrana neuplatní.

## Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí

Při provozu i stavbě budou dodrženy právně závazné hygienické požadavky vyplývající zejm. ze zákonů:

|  |
| --- |
| z. č. 258/2000 Sb., o ochranně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů |
| N.V. 148/2006 Sb., nařízení vlády o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací |
| N.V. č.361/2007 Sb., nařízení vlády, které stanoví podmínky ochrany zdraví při práci |
| z. č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci |
| z. č. 262/2006 Sb., zákoník práce v platném znění |

## Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

### ochrana před pronikáním radonu z podloží

Pro opravu mostních objektů se neřeší.

### ochrana před bludnými proudy

Jedna se o neelektrifikovanou železniční trať, tudíž se zde ochrana proti bludným proudům neuplatní.

### ochrana před technickou seizmicitou

Technická seismicita respektive nové zdroje nevznikají. Vibrace způsobuje drážní doprava, tento účinek by měl být v novém stavu příznivější vzhledem k novému stavu žel. svršku.

### ochrana před hlukem

Stavba není zvlášť chráněna na účinky hluku z vnějšího prostředí.

### protipovodňová opatření

Zhotovitel stavby zpracuje pro realizaci stavby protipovodňový plán.

### ostatní účinky - vliv poddolování, výskyt metanu a pod

Nevyskytují se.

# Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu

### napojovací místa technické infrastruktury

Nevztahuje se, jedná se o opravu stávajících mostních objektů.

### připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Nevztahuje se, jedná se o opravu stávajících mostních objektů.

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

Provizorní komunikace a přístupové komunikace na staveniště jsou předmětem části ZOV.

# Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie

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

Nevztahuje se, jedná se o opravu stávajících mostních objektů.

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

V době sanací mostů (spodní pohledové plochy) nevzniknou změny v provozu na stávající trati. V době oprav na nosných konstrukci bude v úsecích vyloučena veškerá drážní doprava.

### dosažené parametry stavby - tabulkové, nebo grafické doložení navržených rychlostí, dynamický průběh rychlosti, propustnosti, grafikon vlakové dopravy apod.

Jedná se o opravu mostních objektů, traťová rychlost se nezvyšuje.

# Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

### terénní úpravy

Terénní úpravy jsou předmětem jednotlivých SO.

### použité vegetační prvky

Nejsou.

### biotechnická, protierozní opatření

Stávající železniční náspy se neupravují.

# Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

### vliv na životní prostředí - ovzduší, hluk, voda, odpady a půda

#### Ovzduší

Vlivem výstavby dojde k dočasnému lokálnímu ovlivnění kvality ovzduší, na kterém se bude podílet zejména automobilová doprava (transport materiálu, stavební mechanismy), ale i vlastní plocha staveniště. Znečištění ovzduší způsobené vlivem výstavby stavebního záměru bude časově omezené a plně reverzibilní a nebude mít významný dlouhodobý negativní vliv na kvalitu ovzduší.

#### Voda

Při realizaci stavby je třeba dbát na to, aby nedošlo ke znečištění vodního toku vlivem stavebních prací. Negativní vlivy mohou být spojeny pouze s havarijními stavy souvisejícími se samotnou výstavbou (únik např. pohonných látek nebo stavebních materiálů do půdy, resp. podzemní vody). Při dodržení běžných opatření bude riziko havárie sníženo na minimum a nebude dán předpoklad negativního ovlivnění.

Zhotovitel stavby zpracuje pro realizaci stavby havarijní plán.

#### Hluk

Zařízení na omezení hluku nebo vibrací nejsou z důvodu umístění mostních objektů v extravilánu uvažovány.

#### Vibrace

Vibrace způsobuje drážní doprava, tento účinek by měl být v novém stavu příznivější vzhledem k novému stavu žel. svršku.

#### Odpady

Odpady jsou samostatně hodnoceny v části B.15 Převážnou část odpadů, vznikajících v rámci realizace záměru, budou tvořit odpady patřící dle „Katalogu odpadů“ do skupiny č. 17- Stavební a demoliční odpady.

#### Půda

Riziko pro půdy mohou představovat pouze možné havárie při realizaci stavby. Při dodržení běžných opatření na ochranu půd v souvislosti s prevencí proti haváriím nepředpokládáme negativní vlivy tohoto záměru na půdy.

Zhotovitel stavby zpracuje pro realizaci stavby havarijní plán.

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

V blízkosti záměru se nenachází žádný památný strom.

Záměrem nedojde ke kácení stromů ani k narušení migrační posloupnosti savců.

### vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Stavba se nachází na hranici oblasti NATURA 2000 – Údolí Bystřice (CZ0714772)

Záměr nemůže mít významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany.

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

Stavba nepodléhá posouzení vlivu na životní prostředí, neboť se jedná pouze o sanaci stávajících

mostů. Závazné stanovisko nebylo k tomuto záměru vydáno.

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

Integrované povolení nebylo k tomuto záměru vydáno.

### navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů.

Souhrnně platí, že ochranná a bezpečnostní pásma inženýrských sítí, komunikací a drah jsou dána příslušnými normami a obecně technickými požadavky na výstavbu a budou výstavbou respektována. Ochranná a bezpečnostní pásma jsou dána takto:

#### Ochranná pásma lesa

Realizací záměru nebudou dotčeny pozemky PUPFL, záměr ale zasahuje do ochranného pásma lesa.

#### Ochranná pásma vodních zdrojů

Nejsou dotčeny.

#### Chráněná území a jejich ochranná pásma, ochranná pásma památných stromů

Stavba se nachází na hranici oblasti NATURA 2000 – Údolí Bystřice (CZ0714772)

Záměr nemůže mít významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany.

# Ochrana obyvatelstva

#### Ochrana obyvatelstva při mimořádných událostech (civilní ochrana)

Stavba nenavrhuje ani nemění objekty určené k civilní ochraně obyvatelstva. Stavba nemá přímý vliv na systém a zajištění civilní ochrany.

#### Ochrana obyvatelstva ve fázi realizace stavby

Jedná se o soubor opatření na straně zhotovitele stavby, stavebníka, popřípadě i provozovatele drážní dopravy, vedoucí k prevenci, vyloučení či snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů, vznikajících při realizaci stavby.

Všeobecně lze konstatovat, že stavba vyžaduje ve fázi realizace pouze standardní opatření, odpovídající charakteru liniové drážní stavby, situované v intra i extravilánu.

#### Ochrana obyvatelstva ve fázi provozování stavby

Jedná se opět o soubor opatření, vedoucích k vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů, vznikajících při provozování dokončeného díla (stavby) a spočívajících ve vlastním technickém řešení jednotlivých stavebních objektů a celé stavby jako celku.

Provoz stavby (potažmo provoz trati) je řízen drážními přepisy, v oblasti dopravy (organizování, provozování dráhy), v oblasti správy (zajištění provozuschopnosti dráhy) i v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví (zaměstnanců provozovatele dráhy, dopravce i cestujících).

# Zásady organizace výstavby

## Technická zpráva

### potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění

Vytěžený materiál bude v maximální míře opět použit, přebytečný materiál se bude odvážet na lokality dočasných nebo trvalých skládek.

Recyklační základna není uvažována.

### odvodnění staveniště

Provizorní čerpání vody je součástí všech objektů, u kterých taková potřeba vznikne

### napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu,

Ke všem stavebním objektům je jako přístup možné využít drážního tělesa a pozemků dráhy. Podrobná specifikace napojení na stávající infrastrukturu je uvedena v části F jednotlivých objektů. Další přístupy jsou možné a jejich projednání je na zhotoviteli stavby.

V rozpočtu každého SO je počítáno s položkou na přechodné DZ a na provizorní informační systém.

### vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky - včetně omezení hospodaření třetích stran apod.

Zařízení staveniště je primárně umístěno na pozemcích investora. V rozpočtu každého SO je počítáno se zařízením staveniště, včetně jeho případného projednání.

Výstavbou budou dočasně dotčeny pozemky – řešeno v části E.

### ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin

Zařízení staveniště musí být řešeno s ohledem na minimální zásah do okolí.

Během provádění prací, např. výkopů v blízkosti základových konstrukcí ostatních budov nebo konstrukcí, nesmí být tyto narušeny, podkopány apod., v opačném případě je zhotovitel povinen neprodleně volat autorizovaného statika. Vždy je třeba zabránit sesuvům zeminy provizorním pažením. V případě jejich výskytu nutno neprodleně volat autorizovaného statika.

Oprava mostních objektů nevyžaduje kácení mimolesní zeleně Před zahájením stavby bude provedeno odstranění náletové vegetace. Povolení není nutné.

### maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Trvalé zábory pro staveniště nejsou navrženy. Stavba a zřízení staveniště jsou uvažovány na pozemku investora. Případné dočasné zábory mimo pozemky ve vlastnictví SŽ si projedná zhotovitel stavby. V rozpočtu každého SO je počítáno s inženýrskou činností.

### požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Nevztahuje se.

### maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace,

Odpady jsou řešeny v samostatné části B.15

### bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin,

Řešeno individuálně a jsou součástí jednotlivých SO.

### ochrana životního prostředí při výstavbě

Opatření ve fázi přípravy:

* Bude zpracován harmonogram výstavby tak, aby v maximální možné míře eliminoval nepříznivé dopady na veřejné zdraví obyvatelstva a jednotlivé složky životního prostředí.
* Pokud bude při výstavbě zacházeno s látkami závadnými vodám ve větším rozsahu nebo když bude zacházení s nimi spojeno se zvýšeným nebezpečím pro povrchové nebo podzemní vody, je třeba pro období výstavby zpracovat plán opatření pro případ havárie (havarijní plán) a tento schválit místně a věcně příslušným vodoprávním úřadem.

Opatření ve fázi realizace:

* Při zkrápění používaných komunikací, zařízení a staveniště, čištění stavebních mechanismů nebo nákladních automobilů a odvodnění staveniště, kdy nelze zajistit kvalitu a vyloučit znečištění odváděných vod, je nutno učinit taková opatření, aby nedošlo k znečištění a přímému odtékání vod do vodních toků a ploch s možným výskytem vodních, resp. na vodu vázaných živočichů.
* Během stavby budou dodržovány podmínky na ochranu životního prostředí a jeho jednotlivých složek, bezpečnosti práce, požárního zabezpečení a ochrany zdraví a zdravých životních podmínek při výstavbě, dle platných právních předpisů, směrnic a platných technických norem.
* Venkovní stavební práce spojené se zvýšenou hlučností (např. terénní úpravy apod.) nebudou realizovány ve dnech pracovního klidu, ve státem uznávaných svátcích a v nočních hodinách. veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu přes okolní obytnou zástavbu budou uskutečňovány v denní dobu. Stavba nebude prováděna v nočních hodinách (tj. 22:00 – 06:00), ve dnech pracovního klidu a státem uznaných svátků.
* Zařízení, vydávající hluk (např. kompresory), která budou použita během výstavby v blízkosti obytné zástavby, budou stíněna mobilními akustickými zástěnami.
* Dodavatel stavby bude zodpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest ke staveništi po celou dobu probíhajících stavebních prací. Používané komunikace a zařízení staveniště budou pravidelně skrápěny a stavební mechanismy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby budou důsledně čištěny.
* Na zařízeních staveniště budou minimalizovány zásoby sypkých stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti; vlastní zemní práce budou prováděny po etapách vždy v rozsahu nezbytně nutném. Zařízení staveniště a případné sklady sypkých hmot je třeba umístit mimo obytnou zástavbu.
* Stavební mechanismy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby budou důsledně čištěny.
* Na staveništi nebude prováděna údržba mechanismů s výjimkou běžné denní údržby.
* Nákladní automobily převážející zeminu a stavební materiál budou řádně zaplachtovány.
* Na plochách staveniště nebudou skladovány látky závadné vodám ani pohonné hmoty s výjimkou množství pro jednodenní potřebu, ať již z důvodu použití látek pro výstavbu či jako PHM do ručního nářadí (motorové pily apod.). Na stavbě nebude probíhat čerpání pohonných hmot. V případě plnění nádrží ručního nářadí nebo kompresorů bude použito nálevky a záchytné vany.
* z důvodu prevence ruderalizace území budou v rámci konečných terénních úprav rekultivovány všechny plochy zasažené stavebními pracemi. Bude monitorován nástup neoindigenofytů, v případě zjištění bude přistoupeno k jejich likvidaci.
* Případné mezideponie výkopových zemin budou udržovány v bezplevelném stavu. Ty, které nebudou bezprostředně využity do šesti týdnů od vlastní skrývky, budou osety travinami.
* Zařízení staveniště bude situováno přednostně mimo stanovená záplavová území.
* Všechny mechanismy, které se budou pohybovat v blízkosti vodních toků a na zařízeních stavenišť v bezprostředním okolí vodotečí, musí být v dokonalém technickém stavu. Bude nezbytné je kontrolovat zejména z hlediska možných úkapů ropných látek, kontrola bude prováděna pravidelně, vždy před zahájením prací v těchto územích.
* V případě úniku ropných nebo jiných závadných látek bude kontaminovaná zemina neprodleně odtěžena a uložena na lokalitě určené k těmto účelům.

Opatření ve fázi provozu:

Se vznikajícími odpady bude nakládáno v souladu s legislativními předpisy. Odpady budou předávány k využití či odstranění pouze oprávněným osobám provozujícím zařízení ke sběru, výkupu, úpravě, odstranění či využití příslušného druhu odpadu.

### zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Stavba je realizována většinou v přijatelné vzdálenosti od obytných objektů.

V oblasti obytné zástavby bude nutné dodržovat dobu nočního klidu.

Dále je nutné během provádění stavebních prací v maximální možné míře eliminovat zvýšenou prašnost při provádění stavebních prací např. kropením.

Na stavbě budou dodržovány veškeré platné bezpečnostní předpisy, vztahující se na charakter prací a činností na stavbě. Zvláště upozorňuji na bezpečnost při demolici stávajících konstrukcí a při provádění stavebních prací v souběhu s veřejným provozem. Technologický postup prováděných prací musí obsahovat způsob určení podmínek požární bezpečnosti při činnostech souvisejících s realizací prací tak, aby bylo eliminováno riziko případného vzniku požáru či šíření požáru do okolí.

Při provádění stavebních prací je nutné dodržovat následující výběr právních 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 pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci), zákon č.262/2006 Sb., zákoník práce, v platném znění, zákon č.183/2006 Sb. v platném znění, zákon o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), zákon č.251/2005 Sb., o inspekci práce, v platném znění, zákon č.500/2004 Sb., správní řád, v platném znění, zákon č.185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, v platném znění, zákon č.458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích o změně některých zákonů (energetický zákon), zákon č.258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, v platném znění, zákon č.22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů, v platném znění, zákon č.133/1985 Sb., o požární ochraně, v platném znění.

Dále nařízení vlády č.591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích, nařízení vlády č.589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, 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.101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí, nařízení vlády č.406/2004 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci v prostředí s nebezpečím výbuchu, nařízení vlády č.26/2003 Sb., kterou se určují vyhrazení tlaková zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti, v platném znění, nařízení vlády č.21/2003 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na osobní ochranné prostředky, nařízení vlády č.168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky, nařízení vlády č.163/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky, nařízení vlády č.28/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při práci v lese a na pracovištích odborného charakteru, nařízení vlády č.375/2017 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a zavedených signálů, v platném znění, nařízení vlády č.495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných prostředků, mycích, čistících a dezinfekčních prostředků, nařízení vlády č.378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí, nařízení vlády č.361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci.

Vyhlášku Ministerstva zdravotnictví č.394/2006 Sb., kterou se stanoví práce s ojedinělou a krátkodobou expozicí azbestu a postup při určení ojedinělé a krátkodobé expozice těchto prací, vyhlášku Ministerstva pro místní rozvoj č.499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, vyhlášku č.432/2003 Sb., kterou se stanoví podmínky pro zařazení 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, vyhlášku státního úřadu pro jadernou bezpečnost č.307/2002 Sb., o radiační ochraně, vyhlášku Ministerstva vnitra č.246/2001 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru, v platném znění, vyhlášku Ministerstva vnitra č.87/2000 Sb., kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování a nahřívání živic v tavných nádobách, vyhlášku č.48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení, v platném znění, vyhlášku Českého úřadu bezpečnosti práce č.21/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená plynová zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti, v platném znění.

Zákon č.61/1988 Sb., o hornické činnosti, výbušninách a státní báňské správě, vyhlášku Českého báňského úřadu č.26/1989 Sb., o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci a bezpečnosti při provozu hornické činnosti a při činnosti prováděné hornickým způsobem na povrchu, vyhlášku Českého báňského úřadu č.22/1989 Sb., o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci a bezpečnosti při provozu hornické činnosti a při činnosti prováděné hornickým způsobem v podzemí.

Zákon č.266/1994 Sb., o drahách, vyhlášku ministerstva dopravy č.100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizaci (Řád určených technických zařízení), vyhlášku Ministerstva dopravy č.101/1995 Sb., Řád pro zdravotní a způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, vyhlášku Ministerstva dopravy č.173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, vyhlášku Ministerstva dopravy č.177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah.

[SŽDC Bp1](http://provoz.szdc.cz/portal/ViewDirective.aspx?oid=948678) Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci (platí na pozemku s právem hospodařit Správa železnic, s.o.), ČD Op 16 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci – České dráhy a.s. (platí na pozemku ČD a.s.), SŽDC Ob 14 Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, změna č.1 platná od 1.5.2014, [SŽDC D1](http://provoz.szdc.cz/portal/ViewDirective.aspx?oid=870001) Dopravní a návěstní předpis, SŽDC (ČD) D 2/81 Doprava speciálních vozidel podle typů, [SŽDC D3](http://provoz.szdc.cz/portal/ViewDirective.aspx?oid=870002) Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy, [SŽDC D5](http://provoz.szdc.cz/portal/ViewDirective.aspx?oid=917515) Předpis pro tvorbu a zpracování základní dopravní dokumentace, [SŽDC D 6](http://provoz.szdc.cz/portal/ViewDirective.aspx?oid=919894) Předpis pro tvorbu a zpracování technologických pomůcek ke grafikonu vlakové dopravy, SŽDC D 17 Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí, SŽDC Ob1 díl II Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných. Průkaz pro cizí subjekt, SŽDC D7/2 Organizování výlukových činností, [SŽDC D 31](http://provoz.szdc.cz/portal/ViewDirective.aspx?oid=228976) Mimořádné zásilky, SŽDC (ČD) Z1 Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení, SŽDC (ČD) Z2 Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení, [SŽDC (ČD) Z11](http://provoz.szdc.cz/portal/ViewDirective.aspx?oid=228998) Předpis pro obsluhu rádiových zařízení, SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy, SŽDC Ob 14 Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, [SŽDC SM100](http://provoz.szdc.cz/portal/ViewDirective.aspx?oid=813031) Směrnice pro poskytování informací cestujícím ve stanicích a na zastávkách prostřednictvím provozovatele dráhy, [SŽDC č. 103 Řešení ekologických škodních událostí](http://provoz.szdc.cz/portal/ViewDirective.aspx?oid=910926), [SŽDC E2](http://provoz.szdc.cz/portal/ViewDirective.aspx?oid=548229)  Předpis pro obsluhu a údržbu zařízení pro elektrický ohřev výhybek, SŽDC E4 Předpis pro provoz náhradních zdrojů elektrické energie, SŽDC E10 Předpis pro provoz, obsluhu a údržbu trakčního vedení, [SŽDC E11](http://provoz.szdc.cz/portal/ViewDirective.aspx?oid=548270) Předpis pro osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC, [TNŽ 34 3109](http://provoz.szdc.cz/portal/ViewDirective.aspx?oid=286889) Bezpečnostní předpisy pro činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti na železničních dráhách celostátních, regionálních a vlečkách, Směrnice SŽDC SM56 o požární bezpečnosti při svařování ve státní organizaci Správa železnic.

Staveniště musí být řádně ohraničeno a označeno výstražnými tabulkami. Na každém z pracovních úseků musí být k dispozici lékárnička. V případě běžného úrazu bude lékařská péče poskytnuta formou první pomoci přímo na staveništi. Pro tyto účely musí být na stavbě u vedoucího nebo na jiném snadno dostupném, ale kontrolovaném místě, lékárnička. Těžší úrazy budou po poskytnutí první pomoci ošetřeny v nejbližším zdravotnickém zařízení. Pracoviště musí být při práci mimo denní dobu, nebo když to vyžadují klimatické podmínky, řádně osvětleno. Musí být viditelně vyvěšen seznam důležitých telefonních stanic (lékařská služba, hasiči, plynárna, vodárna, policie ČR). Pracovníci stavby musí projít poučením a proškolením o chování na stavbě a musí být seznámeni s umístěním pomůcek a s umístěním telefonních čísel první pomoci apod.

Během provádění prací, např. výkopů v blízkosti základových konstrukcí ostatních budov nebo konstrukcí, nesmí být tyto narušeny, podkopány apod., v opačném případě je zhotovitel povinen neprodleně volat autorizovaného statika.

Vždy je třeba zabránit sesuvům zeminy provizorním pažením (např. štětové stěny, hřebíkové stěny). V případě jejich výskytu nutno neprodleně volat autorizovaného statika.

Vždy bude zabezpečeno odvodnění stavby do dešťové kanalizace, a to v novém stavu nebo v provizorním pomocí čerpání nebo provizorních potrubí. K podmáčení okolní zástavby vlivem stavebních prací nesmí docházet.

Před zahájením stavby bude provedeno zdokumentování stávajícího stavu okolních budov, zejména jejich průčelních stěn zvenku i zevnitř (z důvodu, aby byly jasně odděleny poruchy těchto objektů, které zde byly před zahájením prací a poruchy, které vznikly vlivem stavební činnosti, zejména zemních prací, toto bude provedeno pomocí fotodokumentace, zákresů, měření, zřízení terčů pro odhalení pohybu konstrukcí, popisů budov tj. počet podlaží, typ založení budovy, druh použitého zdiva či jiné svislé nosné konstrukce, apod., v případě, že majitel nebude chtít tyto údaje poskytnout, tak zajištění svědků). Fotodokumentace bude také průběžně pořizována při odkrývání základových konstrukcí a inženýrských sítí v místě stavby.

Dále před zahájením stavebních prací budou stávající inženýrské sítě v dosahu stavby vytýčeny, v průběhu stavebních prací budou stávající inženýrské sítě v dosahu stavby chráněny pomocí silničních panelů s podsypem cca 150 mm. Během realizace přeložek inženýrských sítí, resp. před jejich provedením, bude na místo samé vždy zhotovitelem přizván jejich příslušný správce.

Vzhledem k nutnosti oplocení stavby (dle možností) se nepředpokládá účast třetí osoby ani pohyb osob s omezenou schopností pohybu, provizorní úpravy z tohoto důvodu nebudou potřeba. Nepovolaným bude pohyb v prostoru staveniště zakázán (příklad označení níže).

[](http://www.e-bozp.cz/FORMgallery6.htm)  [](http://www.e-bozp.cz/FORMgallery7.htm) [](http://bezpecnostni-tabulky-shop.cz/uploads/images_products_large/101.jpg)

Samotné práce vyžadují přechodné navýšení rezervovaného příkonu pro potřeby stavby dočasně umístěných v železničních stanicích. SŽE požaduje informace o příkonu prostředků stavby s dostatečným předstihem, aby mohli u dodavatele elektrické energie zajistit přechodné navýšení rezervovaného příkonu po dobu stavby.

Svařování (zřizování bezstykové koleje) je třeba provádět pomocí minimálně dvou svařovacích souprav (z časových důvodů). Před, v době a po ukončení svařování musí být dodrženy podmínky stanovené Směrnicí SŽDC č.56 o požární bezpečnosti při svařování ve státní organizaci Správa železnic. Zhotovitel 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 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Ostrahu staveniště a zázemí stavby (sklady, kancelářské prostory apod.) si zajistí dle svého uvážení zhotovitel.

Před uvedením do provozu musí být provedena výchozí revize.

### úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Nepředpokládají se žádné dotčené stavby ani žádné potřebné úpravy.

### dopravní inženýrská opatření pro realizaci stavby,

Řešeno individuálně a jsou součástí jednotlivých SO včetně položek Soupisu prací.

### stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby - provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.,

Během provádění prací, např. výkopů v blízkosti základových konstrukcí ostatních budov nebo konstrukcí, nesmí být tyto narušeny, podkopány apod., v opačném případě je zhotovitel povinen **neprodleně volat autorizovaného statika**.

Vždy je třeba **zabránit sesuvům zeminy** provizorním pažením (např. štětové stěny, hřebíkové stěny). V případě jejich výskytu nutno **neprodleně volat autorizovaného statika**.

Vždy bude zabezpečeno **odvodnění stavby** do dešťové kanalizace, nebo vodního toku bez jeho znečištění, a to v novém stavu nebo v provizorním pomocí čerpání nebo provizorních potrubí. K podmáčení okolní zástavby vlivem stavebních prací nesmí docházet.

Před zahájením stavby bude provedeno zdokumentování stávajícího stavu okolních budov, zejména jejich průčelních stěn zvenku i zevnitř (z důvodu, aby byly jasně odděleny poruchy těchto objektů, které zde byly před zahájením prací a poruchy, které vznikly vlivem stavební činnosti, zejména zemních prací, toto bude provedeno pomocí fotodokumentace, zákresů, měření, zřízení terčů pro odhalení pohybu konstrukcí, popisů budov tj. počet podlaží, typ založení budovy, druh použitého zdiva či jiné svislé nosné konstrukce, apod., v případě, že majitel nebude chtít tyto údaje poskytnout, tak zajištění svědků). Fotodokumentace bude také průběžně pořizována při odkrývání základových konstrukcí a inženýrských sítí v místě stavby.

Před započetím prací nutno vytýčit kabelové trasy. Objednávku na přesné vytyčení jejich polohy je nutné zaslat v předstihu 14ti dnů na naši adresu správy sdělovací a zabezpečovací techniky, pro urychlení je možné poslat e-mailem hojgrova@szdc.cz. Nejméně 15 dnů před zahájením prací je nutné předložit kopii objednávky a toto vyjádření vedoucímu provozního střediska panu Markovi Hopjanovi mobil 601 574 387.

V koordinačních situačních výkresech jsou zapracovány kabelové trasy SSZT. Před započetím prací je nutno vytyčit kabelové trasy a tyto trasy chránit před poškozením. Podmínkou umístění stavby je nutnost zabezpečení kabelové trasy, která je v blízkosti plánovaných stavebních prací a mohlo by dojít k poškození těchto kabelů pojížděním stavebních mechanizmů.

Nedodržení těchto podmínek je hrubým porušením právní povinnosti dle zák. 266/1994 Sb. o dráhách ve znění zák. č. 23/2000 Sb. Při křížení je nutné dodržet ČSN 73 6005 a TNŽ 34 2609. Práce v blízkosti kabelů provádějte ručně!

Nedodržení těchto podmínek je hrubým porušením právní povinnosti dle zák. 266/1994 Sb. o drahách ve znění zák. č.23/2000 Sb.

### postup výstavby, rozhodující dílčí termíny, postupné uvádění do provozu

Součástí jednotlivých čáti F\_ZOV objektů.

### požadavky na výluky veřejné dopravy

Součástí jednotlivých čáti F\_ZOV objektů.

V době trvání výluky bude realizována náhradní autobusová doprava. Toto bude řešeno v rámci přípravy výluk SŽ.

### zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

Řešeno individuálně a jsou součástí jednotlivých SO včetně položek Soupisu prací.

## Výkresy

Řešeno individuálně a jsou součástí jednotlivých SO.

## Harmonogram výstavby

Řešeno v část F – zásady organizace výstavby.

## Schéma stavebních postupů

Řešeno individuálně a jsou součástí jednotlivých SO.

## Bilance zemních hmot

Řešeno individuálně a jsou součástí jednotlivých SO.

# Celkové vodohospodářské řešení

Není v rámci stavby jako celek řešen.

# Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL

Trvalé zábory pozemků ze ZPF a PUPFL nejsou.

# Úspora energie a ochrana tepla

Viz kapitola B.2.8.)

# Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí

Viz kapitola B.2.11.)

# Bezbariérové užívání

Viz kapitola B.2.4.)

# Doplňková měření a průzkumy

Pro potřeby stavby byl proveden stavebně technický průzkum a došlo ke geodetickému zaměření polohy koleje a mostních objektů.

# Odpadové hospodářství

## Platná legislativa

Nakládání s odpady se v České republice řídí zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých

dalších zákonů, v platném znění a jeho prováděcími předpisy:

• vyhláška Ministerstva životního prostředí č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, v platném znění.

• vyhláška Ministerstva životního prostředí č. 384/2001 Sb., o nakládání s polychlorovanými bifenyly, polychlorovanými terfenyly, monometyltetrachlordifenylmetanem, monometyldichlordifenylmetanem, monometyldibromdifenylmetanem a veškerými směsmi obsahujícími kteroukoliv z těchto látek v koncentraci větší než 50 mg/kg (o nakládání s PCB), v platném znění.

• vyhláška Ministerstva životního prostředí č. 237/2002 Sb., o podrobnostech způsobu provedení zpětného odběru některých výrobků, v platném znění.

• vyhláška č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a změně vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, v platném znění.

• vyhláška č. 352/2005 Sb., o podrobnostech nakládání s elektrozařízeními a elektroodpady a o bližších podmínkách financování nakládání s nimi (vyhláška o nakládání s elektrozařízeními a elektroodpady), v platném znění.

• vyhláška č. 341/2008 Sb., o podrobnostech nakládání s biologicky rozložitelnými odpady a o změně

vyhlášky č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a změně vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, (vyhláška o podrobnostech nakládání s biologicky rozložitelnými odpady), v platném znění.

• vyhláška č. 170/2010 Sb., o bateriích a akumulátorech a o změně vyhlášky č. 383/2001 Sb.,

o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění pozdějších předpisů, v platném znění.

• vyhláška č. 93/2016 Sb., o Katalogu odpadů, v platném znění.

• vyhláška č. 94/2016 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů, v platném znění.

S legislativou odpadového hospodářství úzce souvisí legislativní předpisy platné v oblasti nakládání s obaly, které jsou stanoveny zákonem č. 477/2001 Sb., o obalech a o změně některých zákonů (zákon o obalech), v platném znění, a prováděcími předpisy k tomuto zákonu, v platném znění.

Původce odpadu má povinnosti vyplývající z § 16 zákona o odpadech č. 185/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Původcem odpadu bude zhotovitel stavby, který je odpovědný za nakládání s odpady do doby jejich předání oprávněné osobě ve smyslu zákona o odpadech č. 185/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. SŽDC požaduje, aby zhotovitel stavby vypracoval písemnou dokumentaci o nakládání s odpady ve stanoveném rozsahu dle finančních nákladů stavby, to znamená „Závěrečnou zprávu o nakládání s odpady v rámci staveb“ – u staveb nad 20 mil. nebo „Prohlášení o nakládání s odpady“ - u staveb do 20 mil. Kč). Směrnice SŽDC č. 96 má úroveň přístupu: C, a proto je nutné s ohledem na výše uvedené finanční náklady stavby uvést konkrétní požadavek na zpracování požadované dokumentace o nakládání s odpady v textu slovně (neuvádět odkaz na Přílohu č. 4 ke Směrnici SŽDC č. 96 pro nakládání s odpady).

Zhotovitel vypracovanou písemnou dokumentaci o nakládání s odpady předá při ukončení stavby určenému zástupci SŽ.

## Nakládání s odpady

S odpady bude nakládáno dle platné legislativy.

Odpad, který nebude možno již dále na stavbě využít, bude odvezen do zařízení na využití či odstranění odpadů, případně na skládku příslušné skupiny dle vlastností odpadů. V níže uvedené jsou uvedena zařízení, která se nachází v blízkém okolí stavby a je zde možno odpad odevzdat. Čistá výkopová zemina bude přednostně uložena na pozemcích SŽ v okolí stavby.

LO HANÁ s.r.o. (skládka Mrsklesy), hrabalka.hana@seznam.cz, tel.: 585 351 910, přepravní vzdálenost do 20 km.

## Druhy odpadů vznikající v rámci stavby

Při realizaci stavby bude vznikat několik druhů odpadů. Jejich seznam včetně množství – celkové, v rámci jednotlivých PS/SO, lze nalézt v tabulkách příloh této části dokumentace. Toto množství jednotlivých druhů odpadů vychází z údajů poskytnutých projektanty PS/SO. Lze předpokládat, že skladba a množství odpadů se při vlastní realizaci stavby může do jisté míry od předpokládaného složení a množství odpadů lišit. Tato odlišnost by však neměla být nikterak zásadní.

## Závěr

S odpady vznikajícími při realizaci stavby bude nakládáno v souladu s platnou legislativou, čímž nedojde vlivem produkce odpadů k poškození životního prostředí nebo zdraví osob.

V Olomouci dne 30. 7. 2020

zpracoval: **Ing. Petr Hanzlík**

**MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.**

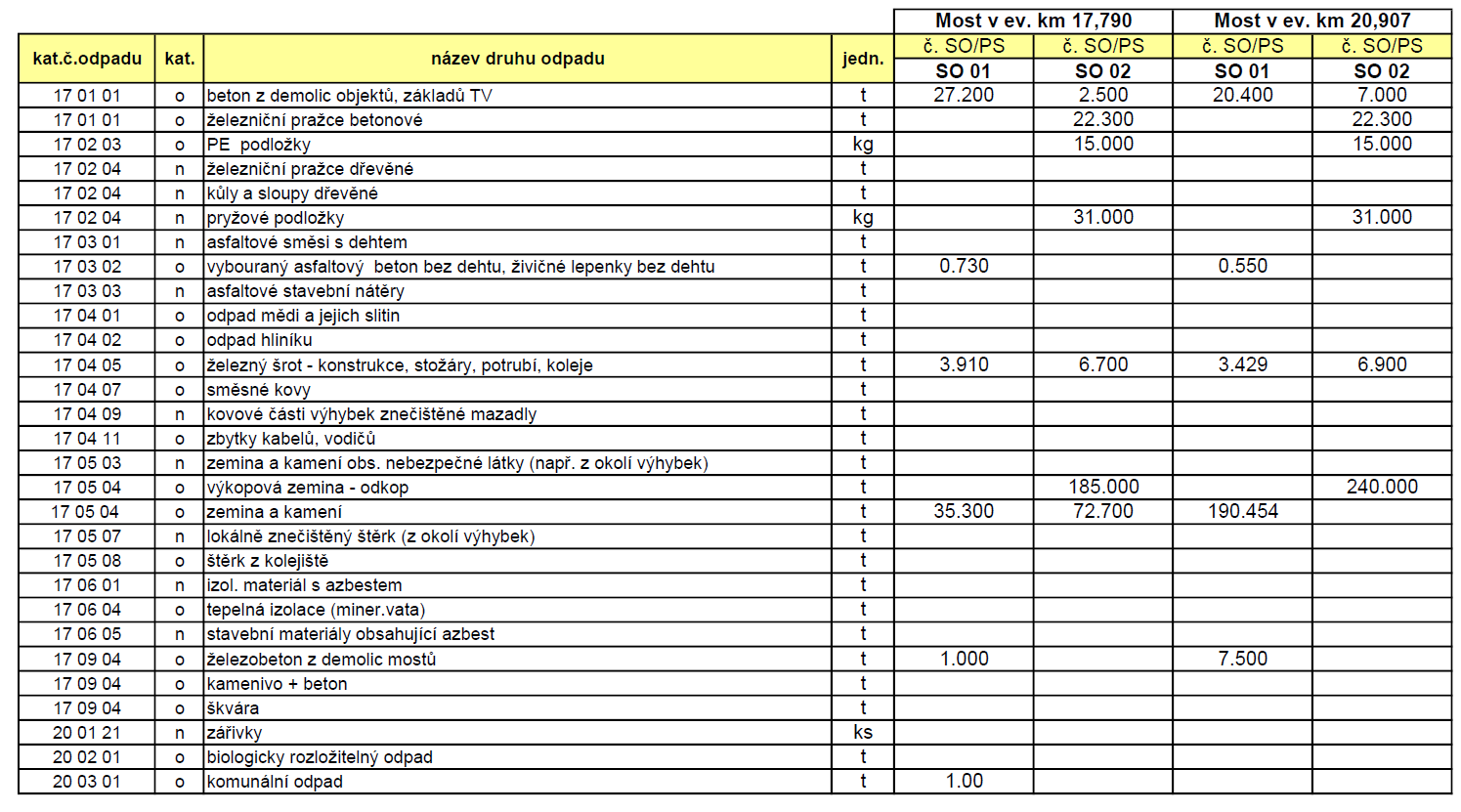
Legionářská 1085/8

779 00 Olomouc

tel: 585 570 406

e-mail: hanzlik@moravia.cz

## Příloha 1 – Předpokládané celkové množství odpadů



# Plán BOZP, Havarijní a protipovodňový plán

Zhotovitel stavby zpracuje pro realizaci stavby Plán BOZP, Havarijní a protipovodňový plán.

# Zápisy z jednání

**Záznam z pracovní porady**

**ke zpracovávání dokumentace Projektu stavby**

**„Oprava mostů na trati Hlubočky - Domašov - projekty mostů v km 17,790 a 20,907“**

která se uskutečnila dne 04.06.2020, v sídle společnosti MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 1085/8, 77900 Olomouc.

Přítomní: Dle přiložené prezenční listiny

Omluveni: -

Účastníci jednání byli pořadatelem v úvodu obeznámeni se skutečností, že zpracování jejich osobních údajů - uvedených v prezenční listině - se děje za účelem a po dobu nutnou k plnění smluvních povinností a ochrany oprávněných zájmů v souladu s GDPR a vnitřními předpisy MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. Tyto údaje budou dále předány spolu se zápisem z porady všem přítomným účastníkům. Účastníci mají právo na přístup ke svým údajům, jejich opravu, výmaz nebo omezení jejich zpracování a právo podat stížnost dozorovému úřadu.

Úvod:

Předmětem jednání bylo projednání technického řešení opravy mostů ev. km 17.790 a ev. km 20.907 na trati Hlubočky - Domašov.

Předpoklady a zadání dle Zadávacích podmínek (dále ZP) a Smlouvy o dílo (dále SoD):

- Oprava izolace nosné konstrukce

- Obsekání, repasování a oblití ložisek

- Očištění nosné konstrukce, spodní stavby a odstranění vegetace

- Opravné práce na betonové nosné konstrukci a spodní stavbě

- Oprava zábradlí.

- Stanovení zatížitelnosti mostu dle metodického pokynu SŽDC pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů v aktuálním znění a to v kategorii „C“ (zatížitelnost stanovená přepočtem).

Záznam:

Na úvod jednání seznámili projektanti zúčastněné se zadáním projektu a rozsahem prací dle SoD a ZP.

Bylo dohodnuto, že železniční svršek bude řešen v rámci samostatného objektu v rozsahu nezbytně nutném pro zřízení ZKPP dle předpisu S4.  
Předpoklad realizace stavby dle sdělení Ing. Baslera je v roce 2021.

K jednotlivým mostním objektům:

**Most v ev. km 17,790**

***Stávající stav:***

*(Ing. Petr Hanzlík)*

Mostní objekt z roku 1967 převádí železniční trať Olomouc - Krnov přes řeku Bystřici v Hrubé Vodě u Olomouce. Nosnou konstrukci mostu tvoří dva souběžné dodatečně předpjaté prefabrikované nosníky KT-21. Rozpětí nosné konstrukce je 20,000 m, délka nosné konstrukce je 20,850 m. Světlá (šikmá - pravá) šířka mostního otvoru je asi 17,900 m. Nosníky jsou sepnuty ze tří dílů, příčné spáry jsou přibližně ve třetinách rozpětí. Podélná spára mezi nosníky slouží k odvodnění mostu; u opěr je v mezeře zavěšen odvodňovací žlab, ve střední části pole voda stéká přímo do řeky. Vzhledem k šikmému křížení s řekou jsou prefabrikované nosníky vůči sobě podélně posunuty. Nosníky jsou na opěry uloženy pomocí ocelových ložisek. Pevná ložiska jsou na opěře Olomoucké opěře a posuvná (válcová) ložiska jsou na Krnovské opěře. Podél vnějších okrajů mostu jsou na konstrukci připevněny prefabrikované konzoly. Příčné spáry mezi jednotlivými díly konzol jsou vyplněny maltou. Na římsách je osazeno dvoumadlové zábradlí výšky cca 1.00m. Zábradlí je zalité do kalichů říms.

Minimální volná výška nad hladinou řeky je cca 3,900 m.

Návrh hodnocení stavebního stavu objektu je K3/S2 dle protokolu o podrobné prohlídce z roku 2019. Důvodem hodnocení K3 jsou silné zkorodovaná ložiska, obnažené kanálky předpínací výztuže, obnažená a korodující výztuž. Důvodem hodnocení S2 jsou trhliny se stopami po průsacích vody a výluzích pojiva

***Statická analýza:***

Stavebně technickým průzkumem bude ověřena skutečná tloušťka olomoucké opěry a stanoveny pevnosti betonu, z důvodu upřesnění podkladů do statického výpočtu. Zatížitelnost objektu byla stanovena předběžným statickým přepočtem s výsledkem ZLM71 = cca 0,9. Následně byla prověřena aktuálně požadovaná přechodnost objektu pro traťovou třídu zatížení C s přidruženou traťovou rychlostí 70 km/h s výsledkem, že mostní objekt je přechodný.

**Most v ev. km 20,907**

*(Ing. Petr Božik)*

***Stávající stav:***

Mostní objekt z roku 1967 převádí železniční trať Olomouc - Krnov přes řeku Bystřici v Hrubé Vodě u Olomouce. Nosnou konstrukci mostu tvoří dva souběžné dodatečně předpjaté prefabrikované nosníky KT-21. Rozpětí nosné konstrukce je 20,000 m, délka nosné konstrukce je 20,860 m. Světlá (šikmá) šířka mostního otvoru je asi 17,500 m. Nosníky jsou sepnuty ze tří dílů, příčné spáry jsou přibližně ve třetinách rozpětí. Podélní spára mezi nosníky slouží k odvodnění mostu; u opěr je v mezeře zavěšen odvodňovací žlab, ve střední části pole voda stéká přímo do řeky. Vzhledem k šikmému křížení s řekou a cestou jsou prefabrikované nosníky vůči sobě podélně posunuty. Nosníky jsou na opěry uloženy pomocí ocelových ložisek. Pevná ložiska jsou na opěře O 0P1 (olomoucká opěra), posuvná (válcová) ložiska jsou na opěře OP2. Podél vnějších okrajů nosníku jsou na konstrukci připevněny prefabrikované římsové konzoly. Příčné spáry mezi jednotlivými díly konzol jsou vyplněny maltou. Na římsách je osazeno dvoumadlové zábradlí výšky 1.01-1.04m. Zábradlí je zalité do kalichů říms.

Návrh hodnocení stavebního stavu objektu je K3/S2 dle Protokolu o podrobné prohlídce z roku 2019. Důvodem hodnocení K3 degradace betonu a obnažená betonářská výztuž, trhliny s průsaky vody a výluhy pojiva, silná koroze ložisek a pomalé rozpadávání vlivem plátkové koroze pevných i pohyblivých ložisek. Důvodem hodnocení S2 je značně zavlhlý beton s průsaky vody, trhliny a průsak vody s výluhy pojiva, znečištěný a degradovaný povrch úložného prahu.

***Statická analýza:***

Stavebně technickým průzkumem bude ověřena skutečná tloušťka olomoucké opěry a stanoveny pevnosti betonu, z důvodu upřesnění podkladů do statického výpočtu. Zatížitelnost objektu byla stanovena předběžným statickým přepočtem s výsledkem ZLM71 = cca 0,9. Následně byla prověřena aktuálně požadovaná přechodnost objektu pro traťovou třídu zatížení C s přidruženou traťovou rychlostí 70 km/h s výsledkem, že mostní objekt je přechodný.

***Návrh řešení pro oba mosty:***

Dle obdržených podkladů (polohopis i výškopis) byla prověřovaná skutečná tloušťka kolejového lože a prostorová přechodnost na mostech. Dá se předpokládat, že u obou objektů bude dodržen nutný obrys kolejového lože a současně se uplatní VMP 2.5 včetně rezervy a rozšíření na vnitřní straně oblouku (přechodnice) dle ČSN 73 6201/2008. V současné době ještě dochází k doměření objektů a vyhodnocení geometrických parametrů.

Stávající izolace žlabu kolejového lože bude odstraněná v celém rozsahu. Provede se příprava podkladu a následně u SŽ schválený systém vodotěsných izolací s tvrdou ochranou.

Projektant předložil úpravu podélné i příčné dilatační spáry v stávajícím stavu. Dále předložil návrh nového stavu ve variantách. Podélná spára mezi nosníky bude zachovaná jako odvodněná. Stávající odvodňovací žlab, uchycení i okapové plechy budou demontovány. V novém stavu bude odvodnění fungovat na stejném principu a bude provedeno v nerezu. Krycí prefa tvárnice bude nahrazena krycím plechem s klínovými podložkami z nerezu. Příčná spára u opěr bude nahrazena mostním závěrem.

Projektant předložil řešení mostního závěru ve třech variantách v souladu s TKP 21B v provedení jako lamelový, kobercový a překrytí spáry krycím plechem. Na jednání nebylo rozhodnuto o konkrétním typu, bude předmětem další porady. Podklady byly zaslány elektronicky zástupci O13.

Stávající zábradlí na mostu je nevyhovující z důvodu výšky, konstrukčních uspořádaní i dimenze profilů. Vzhledem k tomu, že jde o bezpečnostní prvek, projektant doporučuje osadit nové zábradlí dle MVL 720. Do příští porady projektant prověří možnost kotvení nového zábradlí do stávajících říms.

Stávající ložiska budou projektantem podrobeny podrobné prohlídce, kde se pořídí fotodokumentace. Provede se měření a stanoví se korozní úbytek materiálu. Na základě výsledku se rozhodne o repasi stávajících ložisek nebo náhradě za nové.

Všechny pohledové betonové plochy budou sanovaný. Trhliny budou proinjektovány. Betonové plochy budou otryskány tlakovou vodou. Obnažená výztuž bude opatřená ochranným nátěrem a následně zapravená. Degradovaný beton bude odstraněn. Lokálně se provede hrubá reprofilace poškozených míst. Pohledové plochy se opatří celoplošně stěrkou a ochranným nátěrem - vodu odpuzující impregnaci.

Zástupce O13 upozornil na neznalost skutečného stavu ocelových části uchycení prefabrikované římsové konzoly na vnější stranu nosníku. Projektant prověřoval moznost doplňkového stavebnětechnického průzkumu pro stanovení stavu kotvení. Destruktivní průzkum má přímý dopad na důležité části konstrukce jako je izolace a betonová krycí vrstva. Firmy provádějící průzkumy nejsou schopny provést izolaci tak, aby byla zaručena vodotěsnost vany. V dnešní době není znám přesný termín realizace. Proto není žádoucí dlouhodobě vystavovat konstrukci zatékání.

Na poraděbylo dohodnuto, že v projektu bude finanční rezerva na doplňkový STP a navrženo technické opatření v případě, že by u uchycení hrozila porucha. Průzkum bude proveden v dostatečném časovém předstihu nutném pro výrobu nových dílů, které by byli použityv rámci opravy. Pro provedení průzkumu, pokud lze, bude využito plánovaných výluk.

***Závěr z porady:***

Zástupci investora s předloženým řešením souhlasili.

**Záznam ze závěrečné porady**

**ke zpracovávání dokumentace Projektu stavby**

**„Oprava mostů na trati Hlubočky - Domašov - projekty mostů v km 17,790 a 20,907“**

která se uskutečnila dne 21.07.2020, v sídle společnosti MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 1085/8, 77900 Olomouc.

Přítomní: Dle přiložené prezenční listiny

Omluveni: -

Účastníci jednání byli pořadatelem v úvodu obeznámeni se skutečností, že zpracování jejich osobních údajů - uvedených v prezenční listině - se děje za účelem a po dobu nutnou k plnění smluvních povinností a ochrany oprávněných zájmů v souladu s GDPR a vnitřními předpisy MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. Tyto údaje budou dále předány spolu se zápisem z porady všem přítomným účastníkům. Účastníci mají právo na přístup ke svým údajům, jejich opravu, výmaz nebo omezení jejich zpracování a právo podat stížnost dozorovému úřadu.

Úvod:

Předmětem jednání bylo projednání technického řešení opravy mostů ev. km 17.790 a ev. km 20.907 na trati Hlubočky - Domašov.

Hlavní body jednání:

- projednat stavbu s vlastníky dotčených parcel, dočasné zábory v čase výstavby, přístupy na staveniště

- návrh kolejového řešení, rozsah úprav a předběžná kalkulace nákladů

- technické řešení opravy mostů, zejména výměna ložisek, odsouhlasení mostních závěrů, uchycení nového zábradlí, atd.

Záznam:

Na úvod jednání seznámili projektanti zúčastněné se zadáním projektu a rozsahem prací dle SoD a ZP.

První bod jednání bylo projednání stavby s vlastníky dotčených parcel, dočasné zábory v čase výstavby, přístupy na staveniště.

Most v km 17,790 je umístěn pouze na pozemcích investora stavby – Správy železnic. Přístup na staveniště bude po silnici 44317 a po pozemcích dráhy. Bude projednána možnost přístupu k mostu se silnice po pozemcích soukromého vlastníka.

Most v km 20,907 je umístěn na pozemcích investora a přemosťuje obslužnou komunikaci a řeku Bystřici. Pozemky na kterých je řeka Bystřice a obslužná komunikace jsou ve vlastnictví obce Hlubočky. Obec Hlubočky s dočasným záborem jejich pozemků souhlasí. Účelová komunikace bude uzavřena jen v krátkodobých časových úsecích, kdy dojde k umístění nezbytných konstrukcí pro nadzvednutí mostní konstrukce. Plánované krátkodobé uzavírky budou oznámeny na obci Hlubočky a dále bude v místech uzavření umístěn informační panel o plánovaných uzavírkách účelové komunikace.

Zástupci povodí Moravy byla prezentována oprava obou mostů. Po opravě mostů se průtočný profil pod mostem nezmění. Po vypracování dokumentace bude dokumentace odeslána povodí Moravy ke kontrole a odsouhlasení.

S investorem bylo probráno a odsouhlaseno členění dokumentace. Předpoklad realizace stavby dle sdělení správce je v roce 2021 a zažádaná délka výluky trati je 45 dnů.

**OPRAVA MOSTŮ NA TRATI HLUBOČKY – DOMAŠOV – MOST V KM 17,790**

**SO 01 Most v km 17,790** *(Ing. Petr Hanzlík)*

***Stávající stav:***

Mostní objekt z roku 1967 převádí železniční trať Olomouc - Krnov přes řeku Bystřici v Hrubé Vodě u Olomouce. Nosnou konstrukci mostu tvoří dva souběžné dodatečně předpjaté prefabrikované nosníky KT-21. Rozpětí nosné konstrukce je 20,000 m, délka nosné konstrukce je 20,850 m. Světlá (šikmá - pravá) šířka mostního otvoru je asi 17,900 m. Nosníky jsou sepnuty ze tří dílů, příčné spáry jsou přibližně ve třetinách rozpětí. Podélná spára mezi nosníky slouží k odvodnění mostu; u opěr je v mezeře zavěšen odvodňovací žlab, ve střední části pole voda stéká přímo do řeky. Vzhledem k šikmému křížení s řekou jsou prefabrikované nosníky vůči sobě podélně posunuty. Nosníky jsou na opěry uloženy pomocí ocelových ložisek. Pevná ložiska jsou na opěře olomoucké opěře a posuvná (válcová) ložiska jsou na krnovské opěře. Podél vnějších okrajů mostu jsou na konstrukci připevněny prefabrikované konzoly. Příčné spáry mezi jednotlivými díly konzol jsou vyplněny maltou. Na římsách je osazeno dvoumadlové zábradlí výšky cca 1.00m, zalité do kalichů říms.

Minimální volná výška nad hladinou řeky je cca 3,900 m.

Návrh hodnocení stavebního stavu objektu je K3/S2 dle protokolu o podrobné prohlídce z roku 2019. Důvodem hodnocení K3 jsou silné zkorodovaná ložiska, obnažené kanálky předpínací výztuže, obnažená a korodující výztuž. Důvodem hodnocení S2 jsou trhliny se stopami po průsacích vody a výluzích pojiva

***Nový stav:***

***Je společný pro oba mosty – popsaný viz níže***

**SO 02 Železniční svršek a spodek mostu v km 17,790** *(Ing. Kamil Pur)*

***Stávající stav železničního svršku:***

*(Ing. Kamil Pur)*

V tomto jednokolejném traťovém úseku v oblasti železničního mostu se svršek sestává z kolejnic S49 a pražců SB5 (rozdělení „d“) z roku 1975, za železničním mostem jsou do koleje vloženy betonové pražce PB 3 (rozdělení „d“) vloženy v roce 2014. Kolej je bezstyková.

Směrové a výškové řešení

Projektant obdržel od SŽDC, s.o., SŽG „Projekt osy koleje č. 1 na TÚ 2191 Olomouc – Krnov, km 0,440 – 86,719“ a zaměření stávající osy koleje.

Most se nachází v převážné části v přechodnici a vzestupnici přilehlého pravostranného oblouku o poloměru R=282m s převýšením 106mm a délkou přechodnice 61m, na kterou navazuje přímá délky 25,79m a levostranný oblouk o poloměru R=268m s převýšením 88mm a délkou přechodnice 60m ve které se nachází železniční přejezd a začíná nástupiště žel. zastávky Hrubá voda zastávka. V uvedených obloucích se nacházejí pražcové kotvy na každém třetím pražci.

Výškové řešení – trať stoupá v oblasti mostu ve směru na Krnov sklony do 16,26 %o.

Rychlost (zavedena pouze V100) je 60 km/h.

***Stávající stav železničního spodku:***

Trať je vedena před mostem ve skalním zářezu a za mostem v násypu, který přechází do úrovně terénu.

***Nový stav:***

Geometrické parametry koleje budou vycházet z projektu SŽDC, s.o., SŽG „Projekt osy koleje č. 1 na TÚ 2191 Olomouc – Krnov, km 0,440 – 86,719“.

Předpokládá se úprava GPK na délce cca 100m tak, aby úprava nezasahovala do přechodnice a vzestupnice oblouku za mostem ve kterém se nachází žel. přejezd a nástupiště. Úprava GPK bude začínat v oblouku o poloměru R=282m s převýšením 106mm a délkou přechodnice 61m a končit v přilehlé přímé před zaoblením vzestupnice a přechodnice následujícího oblouku.

V oblasti mostu bude nahrazen stávající kolejový rošt novým, délka výměny roštu bude záviset na nutné délce snesení koleje pro realizaci prací na mostě a bude ve směru na Krnov přímo navazovat na kolejový rošt s pražci PB 3 (žebrové podkladnice).

Nový kolejový rošt bude tvořen kolejnicemi 49 E1 uloženými na betonových pražcích s tuhým podkladnicovým upevněním se svěrkami ŽS 4. Kolej bude svařena do bezstykové koleje.

Stávající vyzískaný materiál z železničního svršku bude demontován a odvezen do odpadu. Pro stávající vytěžený železniční štěrk se po dohodě se zástupcem správy trati navrhl následující předpoklad: 50% stávajícího štěrkového lože bude použito do spodních vrstev kolejového lože a 50% bude odvezeno na skládku jako odpad.

Na poradě bylo ujednáno, že se vzhledem k úpravám na mostě, kdy se nebude odkopávat klín za mostem a před a za mostem nejsou problémy v žel. spodku (zbahnělá místa, …), nebude se u tohoto mostu provádět zesílená konstrukce pražcového podloží, jen v místě snesení kolejového roštu bude provedena přehutněná a skloněná pláň tělesa žel. spodku ve sklonu 5%.

**OPRAVA MOSTŮ NA TRATI HLUBOČKY – DOMAŠOV – MOST V KM 20,907**

**SO 01 Most v km 20,907** *(Ing. Petr Božik)*

***Stávající stav:***

Mostní objekt z roku 1967 převádí železniční trať Olomouc - Krnov přes řeku Bystřici v Hrubé Vodě u Olomouce. Nosnou konstrukci mostu tvoří dva souběžné dodatečně předpjaté prefabrikované nosníky KT-21. Rozpětí nosné konstrukce je 20,000 m, délka nosné konstrukce je 20,860 m. Světlá (šikmá) šířka mostního otvoru je asi 17,500 m. Nosníky jsou sepnuty ze tří dílů, příčné spáry jsou přibližně ve třetinách rozpětí. Podélní spára mezi nosníky slouží k odvodnění mostu; u opěr je v mezeře zavěšen odvodňovací žlab, ve střední části pole voda stéká přímo do řeky. Vzhledem k šikmému křížení s řekou a cestou jsou prefabrikované nosníky vůči sobě podélně posunuty. Nosníky jsou na opěry uloženy pomocí ocelových ložisek. Pevná ložiska jsou na olomoucké opěře OP1, posuvná ložiska jsou na krnovské opěře OP2. Podél vnějších okrajů nosníku jsou na konstrukci připevněny prefabrikované římsové konzoly. Příčné spáry mezi jednotlivými díly konzol jsou vyplněny maltou. Na římsách je osazeno dvoumadlové zábradlí výšky 1.01-1.04m, zalité do kalichů říms.

Návrh hodnocení stavebního stavu objektu je K3/S2 dle Protokolu o podrobné prohlídce z roku 2019. Důvodem hodnocení K3 degradace betonu a obnažená betonářská výztuž, trhliny s průsaky vody a výluhy pojiva, silná koroze ložisek a pomalé rozpadávání vlivem plátkové koroze pevných i pohyblivých ložisek. Důvodem hodnocení S2 je značně zavlhlý beton s průsaky vody, trhliny a průsak vody s výluhy pojiva, znečištěný a degradovaný povrch úložného prahu.

***Statická analýza:***

Zatížitelnost objektu byla stanovena statickým přepočtem s výsledkem ZLM71 = cca 0,75 (ložiska). Následně byla prověřena aktuálně požadovaná přechodnost objektu pro traťovou třídu zatížení C s přidruženou traťovou rychlostí 60 km/h s výsledkem, že mostní objekt je přechodný. Po výměně ložisek a úpravě GPK (R=275m) bude ZLM71 = cca 0.9-1.0.

**SO 02 Železniční svršek a spodek mostu v km 20,907** *(Ing. Kamil Pur)*

***Stávající stav železničního svršku:***

V tomto jednokolejném traťovém úseku v oblasti železničního mostu se svršek sestává z kolejnic S49 a pražců SB5 (rozdělení „d“) z roku 1975. Kolej je bezstyková a v oblasti mostu je opatřena pražcovými kotvami z důvodu malého poloměru 251m..

Směrové a výškové řešení

Projektant obdržel od SŽDC, s.o., SŽG „Projekt osy koleje č. 1 na TÚ 2191 Olomouc – Krnov, km 0,440 – 86,719“ a zaměření stávající osy koleje.

Most se nachází v pravostranného oblouku o poloměru R=251m s převýšením 100mm, který je součástí složeného oblouku o třech poloměrech. Celý tento pravostranný motiv začíná přechodnicí délky 50m přiléhající k oblouku o poloměru R=290m na který navazuje v oblasti mostu oblouk o poloměru R=251m, který za mostem navazuje na oblouk o poloměru R=288m a přechodnice délky 76m, převýšení v tomto směrovém motivu je jednotné pro všechny poloměry a rovná se 100mm. Kolej je v tomto úseku bezstyková a v oblouku o poloměru 250m je opatřeny pražcovými kotvami na každém třetím pražci.

Výškové řešení – trať stoupá v oblasti mostu ve směru na Krnov sklonem 16,31%o.

Rychlost (zavedena pouze V100) je 60 km/h.

***Stávající stav železničního spodku:***

Trať je vedena před mostem ve skalním zářezu a za mostem v násypu.

***Nový stav:***

Geometrické parametry koleje budou vycházet z projektu SŽDC, s.o., SŽG „Projekt osy koleje č. 1 na TÚ 2191 Olomouc – Krnov, km 0,440 – 86,719“.

Předpokládá se úprava GPK na délce cca 100m.

Na poradě byl prezentován návrh úpravy poloměru oblouku procházejícího přes most (R=251m), kdy byl celý motiv nahrazen jedním obloukem o poloměru 280m, který si ovšem vyžádal až 30cm posuny oproti stávajícímu stavu ve skalním zářezu a do 20cm v násypech, úprava koleje by se tímto protáhla na 500m – tato úprava byla shledána jako neadekvátní. Další navrhovanou úpravou bylo zvětšit poloměr procházející přes most, tak aby nedocházelo ke kolizi s římsou a došlo ke zlepšení prostorového uspořádání pro umístění drážních stezek po obou stranách koleje. Na poradě bylo dohodnuto upravit tedy tento oblouk (251m) zvětšením, projektant dopřesní vzhledem k mostu a přechodovým oblastem hodnotu poloměru. Převýšení i rychlost zůstanou zachovány (D=100mm a V=60km/h). Úprava GPK bude začínat a končit v přilehlých směrových obloucích.

V oblasti mostu bude nahrazen stávající kolejový rošt novým, délka výměny roštu bude záviset na nutné délce snesení koleje pro realizaci prací na mostě a provedení ZKPP za mostem ve směru Krnov.

Nový kolejový rošt bude tvořen kolejnicemi 49 E1 uloženými na betonových pražcích s tuhým podkladnicovým upevněním se svěrkami ŽS 4. Kolej bude svařena do bezstykové koleje a v oblouku o poloměru do 270m bude kolej opatřena pražcovými kotvami na každém třetím pražci.

Stávající vyzískaný materiál z železničního svršku bude demontován a odvezen do odpadu. Pro stávající vytěžený železniční štěrk se po dohodě se zástupcem správy trati navrhl následující předpoklad: 50% stávajícího štěrkového lože bude použito do spodních vrstev kolejového lože a do zásypu klínu za mostem a 50% bude odvezeno na skládku jako odpad.

Na poradě bylo ujednáno, že se nebude realizovat ZKPP na olomoucké straně mostu, na krnovské straně se ZKPP bude realizovat s ohledem na obnažení rubu opěry do větších hloubek. ZKPP bude provedeno na délku 12m od rubu opěry a bude tvořeno štěrkodrtí zlepšenou cementem a vrstvou štěrkodrti fr.0/32mm. V místě, kde bude snesen kolejový rošt tzn. na mostě a tam kde nebude provedeno ZKPP, bude provedena přehutněná a skloněná pláň tělesa žel. spodku ve sklonu 5%.

***NÁVRH ŘEŠENÍ PRO OBA MOSTY – most v km 17,790 a 20,907:***

Dle obdržených podkladů (polohopis i výškopis) byla prověřovaná skutečná tloušťka kolejového lože a prostorová přechodnost na mostech. U obou objektů bude dodržen nutný obrys kolejového lože a současně se uplatní VMP 2.5 včetně rezervy a rozšíření na vnitřní straně oblouku (přechodnice) dle ČSN 73 6201/2008.

Stávající izolace žlabu kolejového lože bude odstraněná v celém rozsahu. Provede se příprava podkladu a následně u SŽ schválený systém vodotěsných izolací s tvrdou ochranou.

Projektant předložil úpravu podélné i příčné dilatační spáry v stávajícím stavu. Dále předložil návrh nového stavu ve variantách. Podélná spára mezi nosníky bude zachovaná jako odvodněná. Stávající odvodňovací žlab, uchycení i okapové plechy budou demontovány. V novém stavu bude odvodnění fungovat na stejném principu a bude provedeno v nerezu. Krycí prefa tvárnice bude nahrazena krycím plechem s klínovými podložkami z nerezu. Investor s navrženým řešením souhlasí.

Projektant předložil řešení mostního závěru ve dvou variantách v souladu s TKP 21B v provedení jako lamelový a kobercový. Na jednání nebylo doposud rozhodnuto o konkrétním typu. Příčná dilatační spára je šířky 100 mm mezi nosníkem a závěrnou zídkou, 40 mm mezi římsovou konzolou a římsou na závěrné zídce viz příloha zápisu. Vzhledem k tomu, že nosníky jsou navzájem posunuty, příčná dilatační spára u opěry nebude průběžná. Část podélné spáry mezi příčnými dilatačními spárami je možné překrýt vodotěsným mostním závěrem nebo ji zachovat jako odvodněnou. V případě, že bude odvodněná, bude odvodňovací žlab protažen až po závěrnou zídku. Do žlabu bude zaústěno i odvodnění závěru.

Lamelový MZ:

výhody:

* flexibilita osazovaní ve svislém směru (zalamování 45°)
* známa a často používaná konstrukce
* jednoduché kotvení v případě osazení do kapes
* vodotěsný

nevýhody:

* vyžaduje složitější úpravu v případě překrytí spár 100 mm a 40 mm (náš případ)
* nutnost provádění PKO
* půdorysně pouze v přímé
* nutnost vyústění gumy z „F“ profilu do odvodnění
* nejnižší „F“ profil výška cca 70 mm (vyčnívá nad tvrdou ochranu), nutno zafrézovat nebo uříznout profil

Kobercový MZ:

* hotový výrobek, který je dodán na stavbu (minimalizuje možnou kreativitu zhotovitele)
* možnost půdorysného zalamování
* vodotěsný
* jednoduché kotvení
* výška cca 40 mm (nevyčnívá nad tvrdou ochranu)

nevýhody:

* méně používaná konstrukce

Dle TKP 21B.2.1.1 Mostní závěry je možné používat kobercové MZ v odůvodněných případech. Vodotěsné překrytí příčné i části podélné pracovní spáry je možné považovat za odůvodněný případ.

Stávající zábradlí na mostu je nevyhovující z důvodu výšky, konstrukčních uspořádaní i dimenze profilů. Vzhledem k tomu, že jde o bezpečnostní prvek, projektant navrhl nové zábradlí dle MVL 720. Projektant navrhl možnost kotvení nového zábradlí přes dva kotevní plechu do stávajících říms. Investor s navrženým řešením souhlasí.

Stávající ložiska byla podrobena podrobné prohlídce. Na základě výsledku prohlídky a prezentování výsledků investorovi se rozhodnulo o náhradě za nová kalotová ložiska. Z důvodu kontroly a údržby ložisek budou do opěr zakotveny ocelové prvky pro možné zavěšení žebříku.

Pro nadzvednutí konstrukce byla projektantem navrženo zvednutí pomocí podpěrné skruže, uložené na základových výstupcích a železobetonových panelech.

Všechny pohledové betonové plochy budou sanovaný. Trhliny budou proinjektovány. Betonové plochy budou otryskány tlakovou vodou. Obnažená výztuž bude opatřená ochranným nátěrem a následně zapravená. Degradovaný beton bude odstraněn. Lokálně se provede hrubá reprofilace poškozených míst. Pohledové plochy se opatří celoplošně stěrkou a ochranným nátěrem - vodu odpuzující impregnaci.

***Závěr z porady:***

Zástupci investora s předloženým řešením souhlasili.