


			ČÍSLO SOUPRAVY:
		PO PŘIPOMÍNKOVÉM ŘÍZENÍ	
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	

	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. LEGIONÁŘSKÁ 1085/8 , 779 00 Olomouc	tel.: +420 585 570 444
		IDS: kjee9md e-mail: moravia@moravia.cz http://www.moravia.cz

OBJEDNATEL		 Správa železnic, státní organizace Oblastní ředitelství Olomouc, Nerudova 1, 779 00 Olomouc	
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU	ING. ONDREJ KVAŠŇOVSKÝ	VEDOUcí TÝMU: ING. PAVEL KUČERA	
ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	NAVRHL, VYPRACOVAL	KONTOLOVAL	
ING. ONDREJ KVAŠŇOVSKÝ	ING. ONDREJ KVAŠŇOVSKÝ	ING. MARTIN CHRÁSTEK	
KRAJ: OLOMOUCKÝ	POVĚŘENÝ OÚ: HLUBOČKY/STERNBERK	OBEC: HLUBOČKY/DOMAŠOV NAD BYSTRICÍ	
"Oprava mostů na trati Hlubočky – Domašov – projekty mostů v km 20,624, 22,452 a 29,592"		ZAK. ČÍSLO MCO	20 - 017 - 239 - SR
		ÚČEL	DSP
		DATUM	07/2020
		FORMÁT	A4
		MĚŘÍTKO	-
Souhrnná část		ČÁST	POŘ.Č.
		B.	-

STAVBA:

**Oprava mostů na trati Hlubočky – Domašov – projekty mostů v km
20,624, 22,452 a 29,592**

STUPEŇ:

**Opravné práce
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 GR č. 11/2006 (Příloha 2 - stupeň PROJEKT) – nekoresponduje s členěním části B s uvedenou vyhláškou, bude v souladu se zadávacími podmínkami postupováno dle vyhl. 251/2018 sb.

Obsah

B.1)	Popis území stavby	9
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
b)	údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování,	9
c)	informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území,	9
d)	informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů,	9
e)	geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod,	9
f)	výčet a závěry provedených průzkumů a měření - geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, stavebně technický průzkum, stavebně historický průzkum, apod. ...	9
g)	ochrana území podle jiných právních předpisů ¹⁾ - 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
h)	poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.,	11
i)	vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území,	11
j)	požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin,	12
k)	požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa.....	12
l)	územně technické podmínky - zejména možnost napojení stavby na stávající technické vybavení území, přeložky inženýrských sítí, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě,.....	12
m)	věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice,.....	12
n)	seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba provádí, seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo. ...	13
B.2)	Celkový popis stavby	14
B.2.1)	Základní charakteristika stavby a jejího užívání	14
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
b)	účel užívání stavby a význam dráhy v rámci sítě,.....	14
c)	trvalá nebo dočasná stavba	14
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 dopravní a zastávek, základní údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních.....	14

e)	údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci	15
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
g)	informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů,	15
h)	ochrana stavby podle jiných právních předpisů - kulturní památka apod., nová ochranná pásma a chráněná území,	15
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	
j)	základní předpoklady výstavby - časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy	16
k)	základní požadavky na předčasné užívání staveb a staveb ke zkušebnímu provozu, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby	16
l)	orientační náklady stavby.	16
	B.2.2) Celkové urbanistické a architektonické řešení	16
a)	urbanistické řešení - kompozice prostorového řešení.....	16
b)	architektonické řešení - tvarové řešení, materiálové a barevné řešení.	16
	B.2.3) Celkové technické řešení.....	17
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 nepřijatelného přetvoření,	17
b)	celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody - podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima.....	17
c)	celková spotřeba vody,	17
d)	celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem,	17
e)	požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě.	17
	B.2.4) Bezbariérové užívání stavby.....	17
	B.2.5) Bezpečnost při užívání stavby	17
a)	popis splnění zásadních požadavků příslušných předpisů a norem ochrany před vlivy trakčních a energetických vedení,	17
b)	řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů na základě výsledků korozních průzkumů.....	17
	B.2.6) Základní popis stavebních objektů	17
	B.2.7) Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby	21

B.2.8)	Úspora energie a tepelná ochrana.....	22
B.2.9)	Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí.....	22
B.2.10)	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí.....	22
a)	ochrana před pronikáním radonu z podloží	22
b)	ochrana před bludnými proudy.....	22
c)	ochrana před technickou seizmicitou	22
d)	ochrana před hlukem	22
e)	protipovodňová opatření.....	22
f)	ostatní účinky - vliv poddolování, výskyt metanu a pod.....	22
B.3)	Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu.....	22
a)	nápojovací místa technické infrastruktury.....	22
b)	připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky.....	23
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
B.4)	Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie	23
a)	traťová a staniční technologie počátečního a cílového stavu a dopravní technologie v průběhu výstavby	23
b)	návrh organizačních a dočasných provizorních stavebních opatření na zajištění železniční dopravy po dobu stavby	23
c)	dosažené parametry stavby - tabulkové, nebo grafické doložení navržených rychlostí, dynamický průběh rychlosti, propustnosti, grafikon vlakové dopravy apod.....	23
B.5)	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav.....	23
a)	terénní úpravy.....	23
b)	použité vegetační prvky.....	23
c)	biotechnická, protierozní opatření	23
B.6)	Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	23
a)	vliv na životní prostředí - ovzduší, hluk, voda, odpady a půda.....	23
b)	vliv na přírodu a krajinu - ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod.....	24
c)	vliv na soustavu chráněných území Natura 2000	24
d)	návrh zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem.....	24
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

f) navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů.	24
B.7) Ochrana obyvatelstva	25
B.8) Zásady organizace výstavby.....	25
B.8.1) Technická zpráva.....	25
a) potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění	25
b) odvodnění staveniště	25
c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu,	25
d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky - včetně omezení hospodaření třetích stran apod.	26
e) ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin.....	26
f) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště	26
g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy	26
h) maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace,	26
i) bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin,.....	26
j) ochrana životního prostředí při výstavbě	26
k) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi	27
l) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb	30
m) dopravní inženýrská opatření pro realizaci stavby,	30
n) stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby - provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.,	30
o) postup výstavby, rozhodující dílčí termíny, postupné uvádění do provozu	31
p) požadavky na výluky veřejné dopravy	31
q) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu	31
B.8.2) Výkresy	31
B.8.3) Harmonogram výstavby	31
B.8.4) Schéma stavebních postupů.....	31
B.8.5) Bilance zemních hmot	31
B.9) Celkové vodohospodářské řešení	31
B.10) Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL	31
B.11) Úspora energie a ochrana tepla.....	31
B.12) Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí	31
B.13) Bezbariérové užívání	32
B.14) Doplnková měření a průzkumy	32
B.15) Odpadové hospodářství	32
B.15.1) Platná legislativa.....	32

B.15.2)	Nakládání s odpady	33
B.15.3)	Druhy odpadů vznikající v rámci stavby	33
B.15.4)	Závěr.....	33
B.15.5)	Příloha 1 – Předpokládané celkové množství odpadů	34
B.15.6)	Příloha 2 - Předpokládané množství odpadů v jednotlivých PS/SO.....	35
B.16)	Plán BOZP, Havarijní a protipovodňový plán.....	36
B.17)	Zápis z jednání.....	36

Seznam použitých zkratk

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 GR	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 řídicí 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 řídicí 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 měnárna
PS	provozní soubory
PUPFL	pozemky určené k plnění funkcí lesa
PZS	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
RD	releový domek
RDP	Regionální dispečerské pracoviště
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	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.,	železniční stanice

B.1) Popis území stavby

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

Předmětem projektové dokumentace je oprava 3 mostních objektů v úseku Hlubočky – Domašov nad Bystřicí. Opravné práce proběhnou na mostech v ev. kilometrech: 20,624, 22,452 a 29,592. 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 nevyhnutelném 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. Úpravy žel. Svršku se týkají zejména výměny kolejnic a pražců.

V okolí mostních objektů bude odstraněna náletová vegetace. Stavebním pozemkem je stávající těleso dráhy.

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

b) 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.

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

Výjimky na využívání území nebyly požadovány.

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

Podmínky dotčených orgánů jsou uvedeny v části H_Doklady a zapracovány do dokumentace.

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

V rámci opravných prací se neřeší.

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

Pro potřeby stavby nebyl proveden žádný průzkum či měření. Došlo pouze ke geodetickému zaměření polohy koleje a mostních objektů.

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.,

1) Archeologické posouzení – Neprováděno.

2) V lokalitě dotčené stavbou nejsou památkové zóny a rezervace - Nejsou

3) Ochranná pásma vodních zdrojů – Nejsou.

- 4) Ochranná pásma vodních děl – Na stavbě nejsou
- 5) Chráněná území, Natura 2000 – v blízkosti 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 metru 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 výměňkových stanic určených ke změně parametrů teplotnosné látky
OP leteckých staveb a dalších OP jako:	dle § 37 zákona o civilním letectví – individuálně
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 pohonných látek 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.).	

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

Most v km 20,624, 22,452 a 29,592 se nachází v záplavovém území řeky Bystřice Q100. Stavba se nenachází na poddolovaném území.

i) 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 20,624 a 22,452 nedojde k zásahu do okolních staveb. Při sanaci mostu v km 29,592 dojde k navázání na stávající opěrné zdi v majetku investora SŽ.

Vlivem výstavby dojde k dočasnému lokálnímu ovlivnění kvality ovzduší, na kterém se bude podílet zejména automobilová doprava (transport materiálů, 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.

j) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin,

Stavba nevyžaduje související asanace ani demolice. Odstranění náletu bude prováděno pouze v nejnútnejším rozsahu, který je popsán v SO 01.

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

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

l) 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. Postačí standardní staveništní vybavení.

Vedení inženýrských sítí v prostoru stavby je patrné z Výkresové dokumentace – část C. Situace a z řešení jednotlivých stavebních objektů. Stávající síť 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 ochráněny.

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

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

Přístup ke stavbě bude veden po stávajících komunikacích a dráze.

Charakter opravy nevyžaduje řešení bezbariérového přístupu.

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

Opravné práce nejsou vázány na jiné investice a stavby. 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.

Zahájení stavby musí začít vytyčením 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:

Most v ev. km 20,624

Realizace stavby se předpokládá v termínu: **09/2020-12/2020**

Most v ev. km 22,452

Realizace stavby se předpokládá v termínu: **05/2020-7/2020**

Most v ev. km 22,452

Realizace stavby se předpokládá v termínu: **09/2020-12/2020**

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

Oprava mostů na trati Hlubočky – Domašov – most v km 20,624

SO 01 – Most v km 20,624, kat. území Hrubá Voda – parcela č. 1173; parcela č. 1251/4

SO 02 – Úpravy železničního svršku, kat. území Hrubá Voda – parcela č. 1173; parcela č. 1251/4

Oprava mostů na trati Hlubočky – Domašov – most v km 22,452

SO 01 – Most v km 22,452, kat. území Hrubá Voda – parcela č. 1170; parcela č. 1257

SO 02 – Úpravy železničního svršku, kat. území Hrubá Voda – parcela č. 1170; parcela č. 1257

Oprava mostů na trati Hlubočky – Domašov – most v km 29,592

SO 01 – Most v km 22,452, kat. území Hrubá Voda – parcela č. 1450/9

SO 02 – Úpravy železničního svršku, kat. území Hrubá Voda – parcela č. 1450/9; 1515/1

B.2) Celkový popis stavby

B.2.1) Základní charakteristika stavby a jejího užívání

- 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.,**

Stavba se nachází na stávající celostátní jednokolejné neelektrifikované železniční trati Olomouc – Opava, Rýmařov – Valšov. Jedná se o opravu stávajících mostních objektů. Charakter jednotlivých částí je uveden v jednotlivých přílohách. Opravovány jsou mosty v km 20,624; 22,452; 29,592.

Stavebně technický průzkum nebyl proveden.

Statické posouzení je předmětem jednotlivých SO.

Trat' SŽDC:	310 Olomouc – Opava, Rýmařov – Valšov
Trat'ový úsek:	2191 Olomouc hl.n.-Bělidla - Krnov
Definiční úsek:	10 Hrubá Voda – Domašov nad Bystřicí F1 žst. Domašov nad Bystřicí
Dosavadní využití:	Využití území je stávající, jedná se opravu mostních objektů (3 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.

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

Stavba bude užívána jako stavba dráhy.

- c) **trvalá nebo dočasná stavba**

Trvalá stavba.

- 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**

Předmětem projektové dokumentace je oprava 3 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.

V okolí mostních objektů bude odstraněna náletová vegetace.

Návrhové rychlosti na trati

Stávající rychlost na trati je 70 km/h.

Nová rychlost na trati je 70 km/h.

Rychlost na jednotlivých mostních objektech se liší.

e) 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, které jsou v souladu s územně plánovací dokumentací dotčených obcí vedeny jako plochy pro dopravu.

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,

Z důvodu, že se jedná o opravu stávajících objektů ve stejné poloze s respektováním hranice drážního pozemku, nemůže být v některých případech dodržen nutný obrys kolejového lože a VMP dle ČSN 73 6201 a předpisů SŽ, tyto případy jsou blíže popsány v jednotlivých SO. Na výrobní poradě bylo dohodnuto, že vzhledem k rozsahu a investičním nákladům stavby nebudou tyto požadavky v rámci této stavby zpracovány.

g) 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 zpracovány veškeré požadavky vyšších a schvalovacích orgánů objednatele. Podrobněji viz dokladová část projektu.

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

Kulturní památky

Kulturní památky se v okolí stavby nenachází.

Přírodní rezervace

V blízkosti stavby se nachází přírodní rezervace Hrubovodské sutě, do které se nezasahuje.

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 bude probíhat v místě významného krajinného prvku vodního toku řeky Bystřice. Trvalé vodní toky jsou překonávány stávajícími mostními objekty, na kterých budou probíhat opravné práce. Vzhledem k tomu, že jde o opravné práce na stávajících mostních objektech, lze předpokládat, že dopad bude velmi malý 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 poblíž hranice oblasti NATURA 2000 – Údolí Bystřice (CZ0714772)

Nová ochranná pásma

Nevznikají.

- 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.,**

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.

- j) **základní předpoklady výstavby - časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy**

Součástí jednotlivých částí F_ZOV objektů.

Průběh výstavby je uvažován následovně:

Most v ev. km 20,624

Realizace stavby se předpokládá v termínu: **09/2020-12/2020**

Most v ev. km 22,452

Realizace stavby se předpokládá v termínu: **05/2020-7/2020**

Most v ev. km 22,452

Realizace stavby se předpokládá v termínu: **09/2020-12/2020**

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

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 zkušební provoz určuje vyhl. Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb.

Zkoušky a kontrolní měření pro kvalitu díla určují TKP.

Na moste v km 29,592 budou během stavby v jednotlivých etapách zprovozněny konkrétní provedené části mostu.

- l) **orientační náklady stavby.**

Celkové investiční projektové náklady činí 16,35 milionu korun bez DPH.

B.2.2) Celkové urbanistické a architektonické řešení

- a) **urbanistické řešení - kompozice prostorového řešení**

Jedná se o opravu stávajících mostních objektů, beze změn urbanistického a prostorového řešení.

- b) **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.

B.2.3) Celkové technické řešení

- 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,**

Popsáno v B.2.1.d Statické výpočty jsou obsaženy v jednotlivých stavebních objektech pouze tam, kde zasahují do nosných částí. Statické výpočty vyhovují TZZ C3 s přidruženou rychlostí.

- b) **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.

- c) **celková spotřeba vody,**

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

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

Řešeno v části B.15 – Odpadové hospodářství.

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

Požadavky na sdělovací zařízení stavba nemá.

B.2.4) Bezbariérové užívání stavby

Sanace mostu nevyžaduje zajištění bezbariérového přístupu.

B.2.5) Bezpečnost při užívání stavby

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

Nevztahuje se.

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

Jedná se o opravné práce mostů na neelektrifikované železniční trati, tudíž ochrana před vlivem bludných proudů není řešena.

B.2.6) Základní popis stavebních objektů

Opava mostů na trati Hlubočky – Domašov – most v km 20,624

E.1.1.1. Železniční svršek

SO 02 – Úpravy železničního svršku

(Ing. Radim Chýlek)

Navržená prostorová poloha koleje, tedy její směrová a výšková poloha, respektuje projekt SŽG s názvem: „Projekt osy koleje č.1 na TU2091 Olomouc – Krnov, km 0,440 – 86,719“. Rozsah rekonstrukce koleje je dán minimální délkou vloženého kolejnicového pásu, danou SŽ, tedy 75 m.

Změna ve srovnání se stávající geometrií nenastává žádná. Uvažuje se se stávající rychlostí 60km/h. S dalšími rychlostními profily není uvažováno.

Železniční svršek je rekonstruován i v prostoru před a za mostní konstrukcí. Řešený úsek koleje se nachází ve složeném oblouku s mezilehlými a krajními přechodnicemi. Opravovaná mostní konstrukce leží částečně ve směrovém oblouku a zbylou část zasahuje do krajní přechodnice tvaru klotoidy. Rekonstrukce začíná v km 20,595 153, kde je směrový oblouk o poloměru 273 m a převýšení 118 mm navázán na předcházející mezilehlou přechodnici. Vzestupnice je protažena za konec přechodnice do oblouku. Rekonstrukce je ukončena v km 20,695 153. Jedná se tedy o úsek v délce 100 m. Kolej stoupá ve smyslu staničení ve sklonu 6,36 – 19,32 ‰.

Rekonstrukce zahrnuje provedení výměny kolejového lože, nahrazení stávajících kolejnic, podpor a drobného kolejiva novým materiálem. Zvolena byla sestava železničního svršku složená z kolejnic 49 E1, betonových pražců B91 S/2 o délce 2,6m a pružného bezpodkladnicového upevnění. V místě výběhu pojistných úhelníků je navržena sestava s použitím kolejnic 49E1, žebrových podkladnic a dřevěných pražců. Na mostní konstrukci budou použity nové mostnice s žebrovými podkladnicemi a tuhým upevněním. Z důvodů překročení dilatující délky NK jsou v místě mostu vložena dvě dilatační zařízení. Jedno z dilatačních zařízení je vloženo do oblouku malého poloměru a druhé do přechodnice. Proto bylo žádáno o souhlasné stanovisko OTH. Třetí dilatační zařízení je vloženo z důvodu přerušení plánované bezстыkové koleje.

V tomto stavebním objektu se nepředpokládá zásah do železničního spodku. V rámci oprav nebude zasahováno do stávající ZKPP. ZKPP bude zachováno. Rovněž není řešeno ani pražcové podloží.

E.1.2.1. Mosty, propustky a zdi

SO 01 – Most v km 20,624

(Ing. Ondřej Kvašňovský)

Stávající stav mostu:

Železniční most o jednom poli převádějící traťovou kolej č. 1, jednokolejně trati přes vodní tok – řeku Bystřice a místní komunikaci. Nosná konstrukce mostu ocelová příhradová nýtovaná s dolní prvkovou mostovkou bez horního příčného ztužení, mostnice uloženy plošně na podločkách – 68ks + pozednice-2 ks, kolmá světlost mostního otvoru je 23,30m, rozpětí nosné konstrukce 34,00m, délka nosné konstrukce je 34,51m, úhel křížení 45°, ukončení nosné konstrukce kolmé, rok výroby 1910. Uložení nosné konstrukce – na typových ocelových ložiscích (O1 pevné stolicové, O2 pohyblivé čtyřválcové, podružná tangenciální ložiska s úložnou deskou). Opěry kamenné s kamennými úložnými bloky pod ložisky, závěrné zdi a úložné prahy kamenné zdivo s kamennými římsami, křídla šikmá – kamenné zdivo s kamennou římsou. Rok výstavby spodní stavby 1910.

Popis navrženého řešení:

Při opravních pracích bude provedena výměna mostnic, pozednic, úprava podlahových plechů, výměna pojistných úhelníků, výměna pražců pod pojistnými úhelníky, obsekání a oblití ložisek, výměna pásnic podélníků, výměna do ostra zkorodovaných částí NK, očištění nosné konstrukce, očištění a prespárování spodní stavby, betonáž nových částí říms, oprava zábradlí ve výběžích a výměna kabelové chráničky IS.

Čela hlavních nosníků budou opatřeny bezpečnostním žluto-černé výstražné pruhy. Oprava má respektovat stávající stav, proto VMP, nutný obrys kolejového lože a volný schůdný a manipulační prostor není možno dodržet.

Oprava mostů na trati Hlubočky – Domašov – most v km 22,452

E.1.1.1. Železniční svršek

SO 02 – Úpravy železničního svršku

(Ing. Radim Chýlek)

Navržená prostorová poloha koleje, tedy její směrová a výšková poloha, respektuje projekt SŽG s názvem: „Projekt osy koleje č.1 na TU2091 Olomouc – Krnov, km 0,440 – 86,719“. Rozsah rekonstrukce koleje je dán minimální délkou vloženého kolejnicového pásu, danou SŽ, tedy 80 m.

Změna ve srovnání se stávajícím směrovým řešením nenastává žádná. Výškový průběh byl upraven z důvodu změny typu upevnění. Uvažuje se se stávající rychlostí 70km/h. S dalšími rychlostními profily není uvažováno.

Železniční svršek je rekonstruován i v prostoru před a za mostní konstrukcí. Řešený úsek koleje se nachází v přímém úseku. Rekonstrukce začíná v km 22,409 476 a ukončena je v km 22,509 476. Jedná se tedy o úsek v délce 100 m. Kolej stoupá ve smyslu staničení ve sklonu 3,96 – 17,45 ‰.

Rekonstrukce zahrnuje provedení výměny kolejového lože, nahrazení stávajících kolejnic, podpor a drobného kolejiva novým materiálem. Zvolena byla sestava železničního svršku složená z kolejnic 49 E1, betonových pražců B91 S/2 o délce 2,6m a pružného bezpodkladnicového upevnění. V místě výběhu pojistných úhelníků je navržena sestava s použitím kolejnic 49E1, žebrových podkladnic a dřevěných pražců. Přímé upevnění použité na mostní konstrukci bude nahrazeno novým pružným upevněním typu DFF 300.

Kolej je v původním stavu bezстыková. Ze strany Správy tratě byl vznesen požadavek na minimální délku kolejového pásu 80 m, který bude svařený a následně vložen a rovněž spojen svary se stávající konstrukcí. Forma bezстыkové koleje bude zachována.

V tomto stavebním objektu se nepředpokládá zásah do železničního spodku. V rámci oprav nebude zasahováno do stávající ZKPP. ZKPP bude zachováno. Rovněž není řešeno ani pražcové podloží.

E.1.2.1. Mosty, propustky a zdi

SO 01 – Most v km 22,452

(Ing. Tomáš Prokš)

Stávající stav mostu:

Železniční jednokolejný most z roku 1970 a délky 38,56 m se nachází v mezistaničním úseku Hrubá Voda – Domašov nad Bystřicí a překonává vodoteč Bystřice (do Moravy) společně s příjezdovou komunikací u krnovské opěře. Šířka mostu je 5,15 m, výška mostu nad terénem je 12,60 m. Rozpětí mostu je 26 m a délka přemostění 25 m. Nosnou konstrukci mostu tvoří ocelový trám tvořený plnostěnnou uzavřenou komorou výšky 2010 mm. Nosná konstrukce staticky působí jako prosté pole. Konstrukce je uložena na vahadlových ložiscích na olomoucké opěře pevná stolicová na krnovské opěře pohyblivá jednoválcová. PKO nosné konstrukce a vybavení je původní z roku 1970. Spodní stavbu tvoří dvojice železobetonových opěr olomoucká OP1 a krnovská OP2 doplněné po obou stranách opěr o betonová šikmá svahová křídla bez říms.

Popis navrženého řešení:

Na mostě proběhnou opravné a udržovací práce mostních objektů pro zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu na trati, na základě oprav poruch popsanych v protokolu o mostní prohlídce. Rozsah prací na stavebním objektu je výsledkem dohody mezi projektantem a zástupci investora na základě mostní prohlídky. Opravou mostního objektu nedojde ke změně využití území.

Oprava mostů na trati Hlubočky – Domašov – most v km 29,592

E.1.1.1. Železniční svršek

SO 02 – Úpravy železničního svršku

(Ing. Radim Chýlek)

Navržená prostorová poloha koleje, tedy její směrová a výšková poloha, respektuje projekt SŽG s názvem: „Projekt osy koleje č.1 na TU2091 Olomouc – Krnov, km 0,440 – 86,719“. Rozsah rekonstrukce koleje je dán minimální délkou vloženého kolejnicového pásu, danou SŽ, tedy 75m.

Změna ve srovnání se stávající geometrií nenastává žádná. Uvažuje se se stávající rychlostí 60km/h. S dalšími rychlostními profily není uvažováno.

Železniční svršek je rekonstruován i v prostoru před a za mostní konstrukcí. Řešený úsek koleje se nachází v oblouku. Kolej č.1 je vedena obloukem o poloměru $R=307,0$ m s převýšením $D=74$ mm. Kolej č. 2 a č. 3 jsou bez převýšení. Poloměr v koleji č. 2 činí $R=300,0$ m a v koleji č. 3 je $R=319,5$ m.

Rekonstrukce koleje č. 1 začíná v km 29,570 000 a ukončena je v km 29,645 000. Jedná se tedy o úsek v délce 75 m. Kolej stoupá ve směru staničení ve sklonu 1,19 – 2,43 ‰.

Rekonstrukce zahrnuje provedení výměny kolejového lože, nahrazení stávajících kolejnic, podpor a drobného kolejiva novým materiálem u všech třech kolejí. Pro průběžnou kolej č.1 byla zvolena sestava železničního svršku složená z kolejnic 49 E1, dřevěných prážců o délce 2,6m a tuhého upevnění. U kolejí č. 2 a 3 bude konstrukce totožná jako v průběžné koleji. Důvodem použití dřevěných prážců je nedostatečná tloušťka kolejového lože na mostní konstrukci.

V tomto stavebním objektu se nepředpokládá zásah do železničního spodku. V rámci oprav nebude zasahováno do stávající ZKPP. ZKPP bude zachováno. Rovněž není řešeno ani prážcové podloží.

E.1.2.1. Mosty, propustky a zdi

SO 01 – Most v km 29,592

(Ing. Martin Chrástek)

Stávající stav mostu:

Stávající nosná konstrukce mostu je železobetonová se zabetonovanými nosníky. Rozpětí 4,1 m. Spodní stavba je kamenná, tížná. Rok výstavby dle výstavby trati, rozšíření ze 2 na 3 koleje z roku 1944. Pod mostním objektem vede místní komunikace a inženýrské sítě. Most je trojkolejný a je umístěn žst. Domašov nad Bystřicí.

Popis navrženého řešení:

Při opravných pracích bude provedena výměna izolace na nosné konstrukci, provedeny nové římsy na čelních zídkách i křídlech a na nich osazeno nové zábradlí. Spodní stavba bude očištěna a přespárována, rozvolněné kameny zazděny. Oprava bude probíhat ve třech etapách. Na betonových čelech mostu budou provedeny žluto-černé výstražné pruhy (Z9). Oprava má respektovat stávající stav, proto VMP a nutné kolejové lože není možno dodržet.

B.2.7) 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.

a) Obslužnost území složkami integrovaného záchranného systému

Stavbou mostu v km 29,592 dojde k uzavření místní komunikace v obci Domašov nad Bystřicí (ul. Ztracená). Tato ulice bude úplně zatvorena po dobu 2x14 dní (14 dnů v období 10/2020, 14 dnů v období 11/2020). Objízdná trasa je uvažována z ulice Ztracené pod tratí klenbovým mostem (je situován cca 80 m dále směrem na Moravský Beroun) po pozemcích parc.č.1515/1 (vlastnické právo Obec Domašov nad Bystřicí, Náměstí 35, 78306 Domašov nad Bystřicí, katastrální území Domašov nad Bystřicí, LV č.10001, způsob využití ostatní komunikace, druh pozemku ostatní plocha), parc.č.62/5 (vlastnické právo Obec Domašov nad Bystřicí, Náměstí 35, 78306 Domašov nad Bystřicí, katastrální území Domašov nad Bystřicí, LV č.10001, způsob využití ostatní komunikace, druh pozemku ostatní plocha), parc.č.1515/2 (vlastnické právo obec Domašov nad Bystřicí, Náměstí 35, 78306 Domašov nad Bystřicí, katastrální území Domašov nad Bystřicí, LV č.10001, způsob využití ostatní komunikace, druh pozemku ostatní plocha). Tato bude vyčištěna, zpevněna šterkem a urovňována. Zhotovitel stavby zabezpečí a projedná přechodné dopravní značení stavby.

b) 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.

c) Řešení evakuace osob

Nedojde ke změně řešení.

d) Zdroje požární vody a jiného hasiva

Nedojde ke změně řešení.

e) 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 hasbním 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.

B.2.8) Úspora energie a tepelná ochrana

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

B.2.9) 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

B.2.10) Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) ochrana před pronikáním radonu z podloží

Pro opravu mostních objektů se neřeší.

b) ochrana před bludnými proudy

Jedná se o opravné práce mostů na neelektrifikované železniční trati, tudíž ochrana před vlivem bludných proudů není řešena.

c) ochrana před technickou seizmicitou

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

d) ochrana před hlukem

Stavba není zvlášť chráněna na účinky hluku z vnějšího prostředí.

e) protipovodňová opatření

Zhotovitel stavby zpracuje pro realizaci stavby protipovodňový plán.

f) ostatní účinky - vliv poddolování, výskyt metanu a pod

Nevyskytují se.

B.3) Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu

a) napojovací místa technické infrastruktury

Nevztahuje se, jedná se o opravu stávajících mostních objektů. Zůstává stávající.

b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Nevztahuje se, jedná se o opravu stávajících mostních objektů.

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.

Provizorní komunikace a přístupové komunikace na stavenišťe jsou předmětem části B.8.

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

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

Nevztahuje se, jedná se o opravu stávajících mostních objektů.

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

Požadavky na organizační opatření po dobu výstavby jednotlivých mostů jsou uvedena v části F_ZOV.

c) 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 nemění.

B.5) Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

a) terénní úpravy

Terénní úpravy jsou předmětem jednotlivých SO.

b) použité vegetační prvky

Nejsou.

c) biotechnická, protierozní opatření

Stávající železniční násypy se neupravují.

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

a) 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

Stavbou se provoz na dráze a parametry tratě nemění. Z toho titulu se hluková zátěž v dané lokalitě nemění.

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.

b) 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.

c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Stavba se nachází poblíž hranice NATURA 2000 – Údolí Bystřice (CZ0714772)

Záměr nemá vliv na stav předmětu ochrany.

d) 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 opravné práce na stávajících mostech. Závazné stanovisko nebylo k tomuto záměru vydáno.

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

Integrované povolení nebylo k tomuto záměru vydáno.

f) 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 nezasahuje do ochranného pásma lesa.

Ochranná pásma vodních zdrojů

Nejsou dotčeny.

Chráněná území a jejich ochranná pásma, ochranná pásma památných stromů

Stavba se nachází poblíž hranice NATURA 2000 – Údolí Bystřice (CZ0714772)

Záměr nemůže mít významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany.

B.7) 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 předpisy, 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).

B.8) Zásady organizace výstavby

B.8.1) Technická zpráva

a) 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.

b) odvodnění staveniště

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

c) 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. Jejich projednání a nájemné smlouvy budou dohodnuty mezi majiteli a zhotovitelem stavby.

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

d) 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 H.

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.

f) 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.

g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Nevztahuje se.

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

Odpady jsou řešeny v samostatné části B.15

i) bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin,

Řešeno individuálně a jsou součástí jednotlivých SO.

j) 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 zachytné 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 skryvky, 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.

k) 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 náradí, 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 živců 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 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 Dopravní a návěstní předpis, SŽDC (ČD) D 2/81 Doprava speciálních vozidel podle typů, SŽDC D3 Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy, SŽDC D5 Předpis pro tvorbu a zpracování základní dopravní dokumentace, SŽDC D 6 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 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 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 Směrnice pro poskytování informací cestujícím ve stanicích a na zastávkách prostřednictvím provozovatele dráhy, SŽDC č. 103 Řešení ekologických škodních událostí, SŽDC E2 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 Předpis pro osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC, TNŽ 34 3109 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 ohrazeno 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. štetové 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 pomoci 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 jasné 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. Nepovoláním bude pohyb v prostoru staveniště zakázán (příklad označení níže).



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 bezстыkové 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 požární bezpečnostní opatření tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

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

Před uvedením do provozu musí být provedena výchozí revize.

l) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Nepředpokládají se žádné dotčené stavby ani žádné potřebné úpravy.

m) dopravní inženýrská opatření pro realizaci stavby,

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

n) 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. štetové 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 jasné 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**.

o) postup výstavby, rozhodující dílčí termíny, postupné uvádění do provozu

Součástí jednotlivých částí F_ZOV objektů.

p) požadavky na výluky veřejné dopravy

Součástí jednotlivých částí F_ZOV objektů.

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

q) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

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

B.8.2) Výkresy

Řešeno individuálně a jsou součástí jednotlivých SO.

B.8.3) Harmonogram výstavby

Řešeno individuálně a jsou součástí jednotlivých SO.

B.8.4) Schéma stavebních postupů

Řešeno individuálně a jsou součástí jednotlivých SO.

B.8.5) Bilance zemních hmot

Řešeno individuálně a jsou součástí jednotlivých SO.

B.9) Celkové vodohospodářské řešení

Není v rámci stavby jako celek řešen.

B.10) Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL

Trvalé zábory pozemků ze ZPF a PUPFL nejsou. Dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL vyvolané v rámci výkopových prací k opravě objektů budou projednány zhotovitelem stavby.

B.11) Úspora energie a ochrana tepla

Viz kapitola B.2.8.)

B.12) Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí

Viz kapitola B.2.10.)

B.13) Bezbariérové užívání

Viz kapitola B.2.4.)

B.14) Doplnková měření a průzkumy

Pro potřeby stavby nebyl proveden žádný průzkum či měření. Došlo pouze ke geodetickému zaměření polohy koleje a mostních objektů.

B.15) Odpadové hospodářství

B.15.1) 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.

B.15.2) 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 tabulce 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.

Název provozovatele	Adresa	Typ zařízení
LO HANÁ, s.r.o.	ČSA 786, 78353 Velká Bystřice	S-OO
MP Šternberk	Uničovská 64, 785 01 Šternberk,	S-NO
Technické služby města Olomouce a.s.	u Panelárny 3, Olomouc	S-OO
Vysvětlivky: S-OO skládka ostatního odpadu S-NO skládka nebezpečného odpadu		

B.15.3) 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.

B.15.4) 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.

B.15.5) Příloha 1 – Předpokládané celkové množství odpadů

kat.č.odpadu	kat.	název druhu odpadu	jedn.	
08 01 17	n	odpady z odstraňování barev nebo laků	t	0,202
17 01 01	o	beton z demolic objektů, základů TV	t	1,500
17 01 01	o	železniční pražce betonové	t	51,800
17 01 01	o	prostý beton z demolic mostů	t	6,000
17 01 02	o	stavební a demoliční suť (cihly)	t	16,000
17 02 03	o	PE podložky	kg	84,000
17 02 04	n	železniční pražce dřevěné	t	36,550
17 02 04	n	kůly a sloupy dřevěné	t	0,000
17 02 04	n	pryžové podložky	kg	220,000
17 04 05	o	železný šrot - konstrukce, stožáry, potrubí, koleje	t	65,650
17 04 11	o	zbytky kabelů, vodičů	t	0,055
17 05 03	n	zemina a kamení obs. nebezpečné látky (např. z okolí výhybek)	t	0,000
17 05 04	o	výkopová zemina - odkop	t	230,200
17 05 04	o	zemina a kamení	t	353,400
17 05 08	o	štěrk z kolejiště	t	779,100
17 09 04	o	železobeton z demolic mostů	t	20,000

B.15.6) Příloha 2 - Předpokládané množství odpadů v jednotlivých PS/SO

kat.č.odpadu	kat.	název druhu odpadu	jedn.	Most v ev. km 20,624		Most v ev. km 22,452		Most v ev. km 29,592	
				č. SO/PS	č. SO/PS	č. SO/PS	č. SO/PS	č. SO/PS	č. SO/PS
				SO 01	SO 02	SO 01	SO 02	SO01	SO02
08 01 17	n	odpady z odstraňování barev nebo laků	t	0,200		0,002			
17 01 01	o	beton z demolic objektů, základů TV	t		0,500		0,500		0,500
17 01 01	o	železniční pražce betonové	t		8,300		21,800		21,700
17 01 01	o	prostý beton z demolic mostů	t			6,000			
17 01 02	o	stavební a demoliční suť (cihly)	t	16,000					
17 02 03	o	PE podložky	kg		24,000		22,000		38,000
17 02 04	n	železniční pražce dřevěné	t	16,500	4,000	0,250	3,500		12,300
17 02 04	n	kůly a sloupy dřevěné	t						
17 02 04	n	pryžové podložky	kg		49,000		95,000		76,000
17 04 05	o	železný šrot - konstrukce, stožáry, potrubí, koleje	t	11,000	14,000	5,450	17,900	0,300	17,000
17 04 11	o	zbytky kabelů, vodičů	t				0,050		0,005
17 05 03	n	zemina a kamení obs. nebezpečné látky (např. z okolí výhybek)	t						
17 05 04	o	výkopová zemina - odkop	t	14,000		6,000	152,000	58,200	
17 05 04	o	zemina a kamení	t		169,100				184,300
17 05 08	o	štěrk z kolejiště	t		291,900		235,200		252,000
17 09 04	o	železobeton z demolic mostů	t					20,000	

B.16) Plán BOZP, Havarijní a protipovodňový plán

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

B.17) Zápis z jednání

Záznam z „emailové“ porady ke zpracovávání dokumentace Projektu stavby

„Oprava mostů na trati Hlubočky – Domašov – projekty mostů v km 20,624, 22,452 a 29,592“

která se uskutečnila dne 19.5.2020, elektronickou formou vzhledem na stále se vyvíjející ochranná opatření státu. Elektronickou formou je myšleno zaslání podkladů a návrhu technického řešení oprav mostů emailem na OŘ-Olomouc k schválení, příp. doplnění nebo úpravě. Výstup z tohoto jednání je záznam z porady.

Adresáti: basler@szdc.cz

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

Úvod:

Předmětem prací je zpracování projektové dokumentace (dále PD) opravy mostních objektů (3 mosty). Předpoklady a zadání dle Zadávacích podmínek (dále ZP) a Smlouvy o dílo (dále SoD) obecně:

- součástí dodávky bude vyjádření dotčených stran (dokladová část), zejména sítí na mostě a pod mostem
- nejsou požadovány doklady pro vydání stavebního povolení
- součástí projektu bude podrobný harmonogram postupu prací. Předpoklad je provádění prací v nepřetržité výluce
- v koordinační situaci budou zakresleny inženýrské sítě
- zařízení staveniště bude přednostně umístěno na pozemku ve vlastnictví Správy železnic
- v části zařízení staveniště bude stanovena přístupová komunikace
- stavba bude ve výkazu výměr (rozpočtu), členěna na stavební objekty dle specifikace

Předpoklad realizace stavby je v říjnu 2020.

Projekt bude členěn na samostatné části s následujícími názvy:

„Oprava mostů na trati Hlubočky – Domašov – most v km 20,624“

SO 01 – Most

SO 02 – Železniční svršek

„Oprava mostů na trati Hlubočky – Domašov – most v km 22,452“

SO 01 – Most

SO 02 – Železniční svršek

„Oprava mostů na trati Hlubočky – Domašov – most v km 29,592“

SO 01 – Most

SO 02 – Železniční svršek

SO 03 - Izolace

Průvodní správa a souhrnná část bude vypracovaná společně pro všechny objekty.

Záznam obecně:

Prosím vás o vyjádření se k následujícím bodům:

- nedodržení nutného obrysu kolejového lože a VMP dle ČSN EN 73 6201 a předpisů SŽ. Tyto případy jsou popsány níže v jednotlivých objektech.
- Bohužel u těchto objektů i po opravě nebudou obrysy splňovat požadované normy. Části konstrukcí (čela hlavních nosníků) nebo zábradlí bude opatřeno bezpečnostním žlutě černým šrafováním, eventuálně bezpečnostní tabulky.
- potvrzení termínu realizace a výluk na trati
- Výluky jsou plánované na období říjen – listopad, předběžně 21.10. – 18.11. 2020
- potvrzení platnosti a závaznosti projektu:
„Projekt osy koleje č. 1 na TÚ2191 Olomouc – Krnov, km 0,440 - 86,719“
zaslaného Ing. Jiřím Grečnářem ze Správy železniční geometrie, na který se má naše řešení navázat.
- Informace od ST
-

K jednotlivým objektům:

„Oprava mostů na trati Hlubočky – Domašov – most v km 20,624“

(Ing. Ondřej Kvašňovský)

Stávající stav mostu:

Železniční most o jednom poli převádějící traťovou kolej č. 1, jednokolejné trati přes vodní tok – řeka Bystřice. Nosná konstrukce mostu ocelová příhradová nýtovaná s dolní prvkovou mostovkou bez horního příčného ztužení, mostnice uloženy plošně na podločkách – 68ks + pozednice-2 ks, kolmá světlost mostního otvoru je 27,00m, rozpětí nosné konstrukce 34,0m, délka nosné konstrukce je 34,51m, úhel křížení 45°, ukončení nosné konstrukce kolmé, rok výroby 1910. Uložení nosné konstrukce – na typových ocelových ložiscích (O1 pevné stolicové, O2 pohyblivé čtyřválcové, podružná tangenciální ložiska s úložnou deskou). V předpolí mostu je kolej uložena v otevřeném šterkovém loži. Opěry kamenné s kamennými úložnými bloky pod ložisky, závěrné zdi a úložné prahy kamenné zdivo s kamennými římsami, křídla šikmá – kamenné zdivo s kamennou římsou. Rok výstavby spodní stavby 1910.

Stávající stav žel. svršku:

Ve stávajícím stavu je most umístěn částečně v oblouku a částečně v přechodnici. Poloměr oblouku je $R=273,0$ m s převýšením 118 mm. Niveleta koleje ve směru staničení stoupá v cca 14,00‰ – 20,00 ‰.

Co se týče sestavy železničního svršku, tak na mostní konstrukci jsou použity mostnice nesoucí žebrové podkladnice. K nim jsou svěrkami ŽS4 upevněny kolejnice tvaru S49. Před mostem je sestava svršku tvořena betonovými pražci B91s s bezpodkladnicovým pružným upevněním a kolejnicemi 49E1. Výběh pro pojistné úhelníky před a za mostem je tvořen dřevěnými pražci s žebrovými podkladnicemi a kolejnicemi S49 s tuhým upevněním. Konstrukce železničního svršku za mostem (ve smyslu staničení) je stejná jako u výběhů pojistným úhelníků. Parametry vycházejí z nákrešného přehledu železničního svršku.

Návrh úprav mostu dle rozsahu prací v ZP:

- Výměna mostnic, pozednic a úprava podlahových plechů

Vzhledem k excentricitě koleje a převýšení trati jsou navrženy mostnice o profilu 260/240mm. Uložení mostnic plošné s upevněním svislým mostnicovým šroubem k horním pásnicím podélníků. Vzhledem k tomu že nelze dodržet izol. vzdálenost mostnicových šroubů a vrtulí dle TNŽ 73 6261, budou mostnicové šrouby izolovány pomocí samosmršťující fólie popř. namáčením do plastbetonu. Hlava šroubu bude zapuštěna do mostnice a zalita asf. zálivkou. Mostnice budou nad podélníkovými pásy zesíleny dřevěnými podložkami.

Stávající podlahové plechy budou sneseny, očištěny, vyrovnány a následně nanovo použity.

- Oprava pojistných úhelníků, popřípadě výměna pražců pod pojistnými úhelníky

Proběhne demontáž, prohlédnutí, výměna poškozených částí a montáž do nové polohy.

- Obsekání a oblití ložisek

Ložiska budou očištěna a opatřena novou protikorozií úpravou. Styčné plochy budou ošetřeny grafitovým tukem. Zálivka ložisek se odseká a provedou se nové zálivky.

- Statické posouzení podélníků, případné zesílení nebo výměna

Vzhledem ke korozivnímu oslabení horní pásnice podélníků až do ostra a nevyhovující přechodnosti pro TTZ C3-70, budou obě pásnice podélníků demontovány a nahrazeny novými. Nové pásnice budou spojeny nýty ve stávajících polohách.

Výrazně korozně poškozené nýty a prvky NK budou vyměněny. Posouzení nutnosti výměny proběhne po otryskání konstrukce. Oslabené prvky dle podrobné mostní prohlídky (dolní úhelník příčnicku č. 1, horní styčníky ztužení podélníků, dolní úhelník 1.polopříčnicku). Strávené nýty se nahradí novými.

- Očištění nosné konstrukce, spodní stavby a odstranění vegetace

Provede se otryskání ocelové konstrukce a následná prohlídka, kde se určí stav stávajícího PKO, počet nýtů pro výměnu, příp. doplnění. Rovněž se určí prvky NK, které bude nutno vyměnit. Obnova PKO je na zvážení investora.

Bude odstraněna náletová vegetace pod mostem, kolem křídel a na svazích násypu. Na stávajících konstrukcích z kamenného zdiva bude provedeno celoplošné otryskání tlakovou vodou a provede se celoplošně sanace spárování zdiva. Po otryskání se provede odsekání narušeného materiálu ve spárách do hloubky 80 mm a provede se hloubkové přespárování s vyhlazením povrchu malty ve spárách ocelovou spárovačkou.

- Ojedinelé sanační práce na spodní stavbě

Rozpadlé části říms OP1-pravá římsa, OP2-levá římsa budou odbourány. Na nově vzniknutou pracovní spáru se provede nadbetonování nových říms s výztuží B500B.

Levá římsa na OP1, pravá římsa na OP2 a závěrné zídky budou otryskány a provede se sanace a spárování zdiva.

Vysunutá římsa na pravém křídle OP2, která prorůstá kořeny, bude opravena s použitím stávajících kvádrů.

-Oprava zábradlí ve výběžích

Levé stávající zábradlí na OP1 a pravé stávající zábradlí na OP2 bude doplněno o třetí madlo. Pravé zábradlí na OP1 a levé zábradlí na OP2 bude nové a bude kotveno do nově nadbetonovaných říms.

- Provedení nových ocelových chrániček pro kabely

Dle protokolu o podrobné prohlídce mostu je stupeň korozního napadení dle SŽDC S5/4 (ČD): cca 90% (Ri 5). Na stávající konzoly bude osazen nový plastový žlab pro vedení IS na stávajících konzolách.

Po dobu stavby budou stávající sítě (ČD- Telematika, SSZT) před a za mostem v zemní trase obnaženy a vyvěšeny na pomocné ocelové nosníky a kabely budou vhodným způsobem ochráněny. Po rozebrání kabelových žlebů budou kabely vyvěšeny na stávající zábradlí. Po dokončení prací budou kabely vloženy do nového kabelového žlabu.

Návrh úprav žel. svršku:

Navržená geometrie vychází z již hotového projektu SŽG. Tuto geometrii návrh plně respektuje. Vzhledem k charakteru mostní konstrukce co nejvíce idealizuje stávající stav. Most je stále umístěn částečně v oblouku a částečně v přechodnici. Poloměr oblouku je zachován $R=273,0$ m s převýšením 118 mm.

Navrhují sjednocení sestavy železničního svršku před a za mostem s použitím pražců B91s bezpodkladnicového upevnění a kolejnice 49E1. Ve výběhu pojistných úhelníků budou použity pražce dřevěné. Na mostní konstrukci navrhují pružné upevnění na žebrových podkladnicích uložených na mostnicích.

Upozornění na problémy, které tenhle projekt neřeší:

Na mostě nebude dodrženo VMP 2,5.

Koutové výztuhy zasahují do volného schůdného a manipulačního prostoru.

Zábradlí vpravo zasahuje do volného schůdného a manipulačního prostoru.

Římsa vpravo zasahuje do obrysu nutného kolejového lože.

Na objektu nejsou bezpečnostní výklenky.

Připomínky investora:

V rámci opravné práce nepředpokládáme protikorozní ochranu nosné konstrukce, pouze bych nechal natřít ložiska a nově vyměněné prvky podélníků.

Pro zjištění stavu hlav nýtů a stavu dalších ocelových prvků navrhněte alternativní způsob zjištění, ne tryskání, předpokládáte-li tryskání abrazivem, které se používá při přípravě konstrukcí pro obnovu PKO. Nýty je možné nahradit prostřednictvím HRC šroubů.

Sanace spodní stavby, oprava zábradlí ve výběžích, kontrola pojistných úhelníků, výměna kabelového žlabu (projednáno se správou zabezpečovací) – bez připomínek.

Části konstrukcí (čela hlavních nosníků) nebo zábradlí bude opatřeno bezpečnostním žlutě černým šrafováním, eventuálně bezpečnostní tabulky.

Stanovisko ST:

-souhlasím, prosím o výměnu ŠL a o zřízení odvodnění svršku u opěr - trativod

„Oprava mostů na trati Hlubočky – Domašov – most v km 22,452“

(Ing. Tomáš Prokš)

Stávající stav mostu:

Železniční jednokolejný most z roku 1970 a délky 38,56 m se nachází v mezistaničním úseku Hrubá Voda – Domašov nad Bystřicí a překonává vodoteč Bystřice (do Moravy) společně s příjezdovou komunikací u Krnovské opěry. Šířka mostu je 5,15 m, výška mostu nad terénem je 12,60 m. Rozpětí mostu je 26 m a délka přemostění 25 m.

Nosnou konstrukci mostu tvoří ocelový trám tvořený plnostěnnou uzavřenou komorou výšky 2010 mm. Nosná konstrukce staticky působí jako prosté pole. Konstrukce je uložena na vahadlových ložiscích na olomoucké opěře pevná stolicová na krnovské opěře pohyblivá jednoválcová. PKO nosné konstrukce a vybavení je původní z roku 1970.

Spodní stavbu tvoří dvojice železobetonových opěr olomoucká OP1 a krnovská OP2 doplněné po obou stranách opěr o betonová šikmá svahová křídla bez říms.

Most je vybaven pochozí plochou z ocelových plechů upevněných pomocí podpůrné konstrukce a konzol k nosné konstrukci. Ke konzolám jsou přišroubovány sloupky zábradlí nenormové výšky 980 mm.

Stávající stav žel. svršku:

Ve stávajícím stavu je most umístěn v přímé. Niveleta koleje je ve stoupavém smyslu o velikosti cca 4,00 ‰ – 19,00 ‰.

Co se týče sestavy železničního svršku, tak na mostní konstrukci je použito přímé upevnění navařením přes ocelové podložky k hornímu plechu nosné konstrukce. Přímé upevnění místy vykazuje známky poškození, zejména se jedná o trhliny v rozpěrných podkladnicích a ohnuté upevňovací šrouby.

Použity jsou kolejnice S49. Před mostem je sestava svršku tvořena betonovými pražci SB5 s rozponovými podkladnicemi a svěrkami tvaru „T“. Výběh pro pojistné úhelníky před a za mostem je tvořen dřevěnými pražci s rozponovými podkladnicemi a kolejnicemi S49 a svěrkami typu „T“. Konstrukce železničního svršku je totožná jako konstrukce před mostem. Parametry vycházejí z nákresného přehledu železničního svršku.

Návrh úprav mostu dle rozsahu prací v ZP:

Návrh na opravu (výměnu) prvků přímého uložení koleje na mostě

Dle protokolu o podrobné prohlídce (2019) se na většině prvků přímého upevnění vyskytují trhliny v místě přivaření rozponové podkladnice k ocelové desce. Porušené prvky upevnění budou pokud možno repasovány. Pokud nebude možné zaručit úspěšné repasování, navrhuji v plném rozsahu náhradu za upevnění typu DFF 300 s použitím speciální podkladnice s pružnými svěrkami Skl 15 a se zvýšenou příčnou pružností.

Výměna pojistných úhelníků ve výběžích, úprava pojistných úhelníků na mostě

Pojistné úhelníky na mostě budou z mostu odstraněny, očištěny a nově osazeny do nové polohy tak, aby splňovaly odstup od pojížděných hran kolejnic.

Výměna pozednic, popřípadě pražců pod pojistnými úhelníky

Pozednice na opěře OP1 i OP2 budou vyměněny společně s dřevěnými pražci pod pojistnými úhelníky ve výběžích.

Obsekání a oblití ložisek

Degradovaný beton v okolí ocelových úložných desek bude odsekán a nahrazen polymer betonem a ložiska budou očištěna a promazána grafitem.

Očištění nosné konstrukce, spodní stavby a odstranění vegetace

Bude odstraněna náletová vegetace pod mostem, kolem křídel a na svazích násypu. Plochy spodní stavby budou očištěny tlakovou vodou od mechu a kapradí. Nosná

konstrukce bude očištěna tlakovou vodou a bude ověřen stav stávajícího PKO nátěru. Lokálně bude nátěr obnoven minimálně na povrchu nosné konstrukce. Korozní napadení a oslabený PKO nátěr na podřadných ocelových konstrukcích, jakými jsou zejména pochozí plechy a podpůrné konzoly, je na zvážení investora.

Ojedinelé opravné práce na spodní stavbě

Místa, kde dochází k odštěpování betonové krycí vrstvy vlivem koroze výztuže, bude výztuž ošetřena a krycí vrstva bude obnovena. Ojedinelé výtluky v betonu budou opraveny sanační maltou. Předpoklad 15% povrchu. Dilatační spáry křídel budou pročištěny a zatěsněny.

Oprava zábradlí ve výběžích

Zábradlí uchycené do samostatných betonových patek bude demontováno. Budou osazeny nové sloupky zábradlí do nových betonových patek, stávající jsou již v patě prostoupeny korozí. Madlo a příčel mohou být využity stávající.

Dále nenormové zábradlí na mostě bude demontováno a pomocí nových sloupků bude docílena normová výšky 1,10 m. Madla a příčle mohou zůstat stávající.

Stávající ocelové prvky zábradlí, které budou ponechány, budou očištěny a opatřeny novým nátěrem.

Zábradlí kotvené do spodní stavby bude doplněno o dolní příčel a sloupky zábradlí budou nastaveny přibližně o 15 cm tak, aby výška horní madla splňovala normových 1,10 m.

Návrh úprav žel. svršku:

Navržená geometrie vychází z již hotového projektu SŽG. Tuto geometrii návrh plně respektuje. Vzhledem k charakteru mostní konstrukce co nejvíce idealizuje stávající stav. Most je stále umístěn v přímé.

Navrhují sestavu železničního svršku před a za mostem s použitím pražců B91s bezpodkladnicového upevnění a kolejnice 49E1. Ve výběhu pojistných úhelníků budou použity pražce dřevěné. Na mostní konstrukci navrhují zachování přímého upevnění koleje a kolejnice 49E1. Porušené prvky upevnění budou pokud možno repasovány. Pokud nebude možné zaručit úspěšné repasování, navrhují náhradu za upevnění typu DFF 300 s použitím speciální podkladnice s pružnými svěrkami Skl 15 a se zvýšenou příčnou pružností.

Připomínky investora:

V rámci opravné práce nepředpokládáme protikorozi ochranu celé nosné konstrukce, pouze na povrchu nosné konstrukce, jak uvádíte.

Z důvodu velkého množství trhlin v upevnění a deformace jednotlivých prvků upevnění navrhují výměnu stávajícího přímého upevnění za nové. Neznám však možnost kotvení upevnění DFF 300 na ocelovou mostovku. Dále asi nastane problém s výškou nivelety na nových podkladnicích v návaznosti na blízkost nástupiště.

Výměna pojistných úhelníků, pozednic a pražců pod výběhem pojistných úhelníků – bez připomínek

Oprava zábradlí na mostě i ve výběžích - bez připomínek

Stanovisko ST:

– souhlasím, prosím o výměnu ŠL a o zřízení odvodnění svršku u opěr – trativod, pokud nebude možné repasovat přímé upevnění, tak bych požadoval výměnu za DFF 300 u všech podkladnic, ať je to na mostě jednotné.

„Oprava mostů na trati Hlubočky – Domašov – most v km 29,592“

(Ing. Martin Chrástek)

Stávající stav mostu:

Nosná konstrukce mostu je železobetonová se zabetonovanými nosníky. Rozpětí 4,1 m. Spodní stavba je kamenná, tížná. Rok stavby mostu 1970 (to byla spíše provedená oprava). Rok výstavby dle výstavby trati, rozšíření ze 2 na 3 koleje z roku 1944.

Pod mostním objektem vede místní komunikace, pod ní je umístěn ČEZ-podzemní NN, Moravská vodárenská - vodovod, na úložném prahu umístěno VO Domašov n. B.

Most je trojkolejný a je umístěn žst. Domašov nad Bystřicí.

Stávající stav žel. svršku:

Ve stávajícím stavu je most umístěn v oblouku o poloměru $R=308,0$ m a převýšením 112 m. (v hlavní koleji). Niveleta koleje je ve stoupavém smyslu o velikosti cca 1,00 ‰ – 2,20 ‰.

Co se týče sestavy železničního svršku, tak na mostní konstrukci v hlavní koleji jsou použity dřevěné pražce nesoucí rozponové podkladnice se svěrkami tvaru „T“. Použité kolejnice jsou tvaru T. Stejná sestava svršku je použita ve dvou zbývajících kolejích s výjimkou použití betonových pražců SB5. Parametry vycházejí z nákrešného přehledu železničního svršku.

Návrh úprav mostu dle rozsahu prací v ZP:

-Oprava izolace nosné konstrukce

Žel svršek bude snesen a po provedení opravných prací vrácen do původního stavu. Na obnažené NK bude odbourána spádová vrstva a vybetonovaná nová ve sklonu 1,5% k rubu opěr, tl. 30-60mm nad nosníky. Spádová vrstva bude vyztužená karisítí. Odbourány budou také římsy se zábradlím. Pokud bude povrch v takovém stavu, že bude možno provést SVI, předloží zhotovitel investorovi výsledky zkoušek a TP provádění izolace. Izolace s tvrdou ochranou. Ve stávajícím stavu není splněn požadavek na nutné kolejové lože. Vzhledem k návaznosti mostu na rozsáhlé přilehlé zdi, by jejich normová úprava, vyvolala velký konstrukční zásah do všech zdí přiléhajících k mostu. Proto tyto investorem požadované opravné práce na mostě tento stav nezlepšují.

-Očištění nosné konstrukce, spodní stavby a odstranění vegetace

Spodní stavba bude očištěna tlakovou vodou, vegetace na opěrách, křídlech i kolem křídla do vzdálenosti 2m bude odstraněna.

Na nosné konstrukci budou na podhledu mechanicky očištěny spodní pásnice nosníků od rzi.

-Opravné práce na betonové nosné konstrukci a spodní stavbě

Spodní stavba bude otryskána tlakovou vodou a poškozené spáry mezi kameny hloubkově přespárovány. Vypadnuté kameny budou očištěny a zpátky osazeny.

Nosná konstrukce bude očištěna, čela NK budou současně se spádovou vrstvou dobetonována a propojena karisítí. Vyčnívající ocelové nosníky na nosné konstrukci budou oprávněny protikorozi pasivační ochranou na cementové bázi nahrazující krytí betonu v tl. 50mm. Na čelech budou osazeny značky s min. podjezdnou výškou a výstražnými pruhy (Z9).

-Oprava říms a zábradlí.

Budou provedeny nové římsy na mostě a třímílové zábradlí oddělené vzduchovou mezerou od stávajícího zábradlí na zdech. Na krajním sloupku bude osazena návěst Zúžený průjezdný průřez. Na dilatovaném kolmém křídle bude provedena nová římsa kotvená od dřívku. Do výšky 1,5m se provede nové třímílové zábradlí. Mezi stávajícími římsami a

zábradlím není splněno VMP 3,0. Vzhledem k navazujícím zdem, kde VMP 3,0 také není splněno, nebude toto splněno ani po opravných pracích na mostě.

-Výjimky z norem

Na mostě ve stávající stavu není dodrženo VMP 3,0, ani nutné kolejové lože. Vzhledem k návaznosti mostu na rozsáhlé přilehlé zdi, by jejich normová úprava přesahující opravné práce, vyvolala velký konstrukční zásah do všech zdí přiléhajících k mostu. Proto ty to investorem požadované opravné práce na mostě tento stav nezlepšují.

Sklon spádové vrstvy NK 1,5%.

Návrh úprav žel. svršku:

Navržená geometrie vychází z již hotového projektu SŽG. Tuto geometrii návrh plně respektuje. Vzhledem k charakteru mostní konstrukce co nejvíce idealizuje stávající stav. Most je stále umístěn v oblouku o poloměru R=307,0 m a upraveným převýšením 100 mm. (v hlavní koleji). Navrhují do všech kolejí sestavu železničního svršku před a za mostem s použitím prážců B91s bezpodkladnicového upevnění a kolejnice T.

Připomínky investora:

V rámci opravné nepředpokládáme rozšiřovat VMP. Bude pouze provedeno bezpečnostní šrafování. Římky opatříme žlutočerným nátěrem, osazení dopravních značek B16 bych přenesl na správce komunikace.

Izolace – řešit pro každou kolej zvlášť. Není předpoklad, že bude možná výluka ve dvou kolejích zároveň.

Stanovisko ST:

– souhlasím s prážci, kolejnice musí být použity 49E1.

V Ostravě dne 19.5.2020

Zapsali:

Ing. Ondřej Kvašňovský a kolektiv projektantů
MORAVIA CONSULT
Olomouc a.s.

Přílohy:

1. Most v ev. km 20,624 – Stávající stav
2. Most v ev. km 20,624 – Návrh oprav
3. Most v ev. km 22,452 – Fotky
4. Most v ev. km 29,592 – Stávající stav
5. Most v ev. km 29,592 – Nový stav
6. Most v ev. km 29,592 – Fotky

V Ostravě dne 29. 6. 2020
zpracoval:

Ing. Ondřej Kvašňovský
MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
tel: 735 102 252
e-mail: kvasnovsky@moravia.cz

Záznam z pracovní rady ke zpracovávání dokumentace Projektu stavby

„Oprava mostů na trati Hlubočky – Domašov – projekty mostů v km 20,624, 22,452 a 29,592“

která se uskutečnila dne 18.6.2020, v sídle společnosti MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.,
Legionářska 1085/8, 77900 Olomouc.

Přítomni: 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 rady 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 prací je zpracování projektové dokumentace (dále PD) opravy mostních objektů (3 mosty). Předpoklady a zadání dle Zadávacích podmínek (dále ZP) a Smlouvy o dílo (dále SoD) obecně:

- součástí dodávky bude vyjádření dotčených stran (dokladová část), zejména sítí na mostě a pod mostem
- nejsou požadovány doklady pro vydání stavebního povolení ani ohlášení
- součástí projektu bude podrobný harmonogram postupu prací. Předpoklad je provádění prací v nepřetržité výluce, v Domašově s výlukou vždy jedné koleje
- v koordinační situaci budou zakresleny inženýrské sítě
- zařízení staveniště bude přednostně umístěno na pozemku ve vlastnictví Správy železnic
- v části zařízení staveniště bude stanovena přístupová komunikace
- stavba bude ve výkazu výměr (rozpočtu), členěna na stavební objekty dle specifikace
- nabídková cena bude uvedena pro každý mostní objekt samostatně a následně bude uvedena cena celková za celou zakázku

Předpoklad realizace stavby je v říjnu 2020.

Projekt bude členěn na samostatné části s následujícími názvy:

„Oprava mostů na trati Hlubočky – Domašov – most v km 20,624“

SO 01 – Most

SO 02 – Železniční svršek

„Oprava mostů na trati Hlubočky – Domašov – most v km 22,452“

SO 01 – Most

SO 02 – Železniční svršek

„Oprava mostů na trati Hlubočky – Domašov – most v km 29,592“

SO 01 – Most

SO 02 – Železniční svršek

~~SO 03 – Izolace~~

S investorem bylo dohodnuto sloučení objektu SO03 s objektem SO01.

Záznam obecně:

Na úvod jednání HIP seznámil zúčastněné se zadáním projektu a rozsahem prací dle SoD a ZP.

Byly zopakovány závěry z minulé porady a to zejména:

- rozsah opravných prací nelze dodržet nutný obrys kolej. lože a VMP dle ČSN EN 73 6201 a předpisů SŽ
- potvrzení plánovaného termínu realizace říjen-listopad 2020. Na termín však bude mít vliv možnost financování stavby. Je možné, že jednotlivé stavby nebudou realizovány v jednom terminu (most km 29,592 bude nejspíš v roce následujícím).
- úprava kolejového svršku plně respektuje a navazuje na „Projekt osy koleje č. 1 na TÚ2191 Olomouc – Krnov, km 0,440 - 86,719“ zaslaného Ing. Jiřím Grečným (SŽG). Rozsah úprav svršku je dán minimálními délkami kolejnicových pásů určenými správcem tratě.

Na jednání bylo dále domluveno:

- výkazy výměr budou odevzdány až do čistopisu projektu v termínu 31.7.2020
- investor nepožaduje zajištění souhlasných stanovisek k PD od dotčených orgánů, správců dopravní a technické infrastruktury a doklady o projednání s vlastníky pozemků a staveb dotčených stavbou. V dokladové části budou doloženy pouze vyjádření o existenci stávajících sítí, doplněny o vyjádření jednotlivých odborných správ OŘ Olomouc
- stávající sítě na mostě budou po dobu výstavby pouze ochráněny, případně dočasně stranově posunuty (nebudou přeloženy)
- do výkazu výměr každého objektu bude doplněna položka „odborný dozor zástupce ČD-Telematika“ a položka pro proměření kabelů před a po manipulaci
- investor projedná způsob ochrany kabelů po dobu výstavby s organizačními jednotkami SŽ a ČD a jejich smluvními organizacemi a zajistí souhrnné připomínky správy železnic ke konceptu dokumentace
- návrh přechodného dopravního značení a omezení provozu si zajistí, projedná a nechá si schválit zhotovitel stavby
- zhotovitel musí min. měsíc před zahájením dopravních omezení zabezpečit informovanost občanů o plánované stavbě (např. formou letáků)
- při vyčíslení nákladů za náhradní autobusovou dopravu se uvažuje, že náklady na NAD budou rovnoměrně rozděleny do rozpočtů mostních objektů v km 20,624 a v km 22,452 (předpoklad souběhu prací na obou mostech).
- po dobu výstavby mostu v km 20,624 musí být, dle požadavků obce Hlubočky, zajištěna výška průjezdného prostoru min. 2,8m

K jednotlivým objektům:

„Oprava mostů na trati Hlubočky – Domašov – most v km 20,624“

SO 01 – Most v km 20,624

(Ing. Ondřej Kvašňovský)

Rekapitulace a případné změny a doplnění návrhu nového stavu:

- Výměna mostnic, pozednic a úprava podlahových plechů

Vzhledem k excentricitě koleje a převýšení trati jsou navrženy nové mostnice o profilu 260/240mm. Uložení mostnic plošné s upevněním svislým mostnicovým šroubem k horním pásnicím podélníků. Vzhledem k tomu že nelze dodržet izol. vzdálenost mostnicových šroubů a vrtulí dle TNŽ 73 6261, budou mostnicové šrouby izolovány pomocí samosmršťující fólie popř. namáčením do plastbetonu. Hlava šroubu bude zapuštěna do mostnice a zalita asf. zálivkou. Mostnice budou nad podélníkovými pásy zesíleny dřevěnými podložkami. Rovněž dojde k výměně pozednic.

Po výměně poškozených částí NK (zejména pásnic podélníků), proběhne na náklady zhotovitele detailní výškové zaměření podélníků a tabulka opracování mostnic bude aktualizována.

Stávající podlahové plechy budou sneseny, očištěny, vyrovnány a bude obnovena PKO (systém ONS13). Následně budou plechy dle potřeby upraveny a nanovo použity.

-Oprava pojistných úhelníků, popřípadě výměna prážců pod pojistnými úhelníky

Proběhne demontáž a prohlédnutí pojistných úhelníků. Na mostní konstrukci budou za předpokladu vyhovujícího stavu použity stávající PÚ. Ve výběžích budou použity nové PÚ i prážce pod PÚ. Bude zachován stávající průřez PÚ 150/100/14 dle výnimky v předpisu SŽDC S3.

- Obsekání a oblití ložisek

Ložiska budou očištěna a opatřena novou PKO. Styčné plochy budou ošetřeny grafitovým tukem. Zálivka ložisek se odseká a provedou se nové zálivky plastmaltou.

V oblasti podružných ložisek proběhne očištění a reprofilace stávajících bločků. Styk mezi bločkem a ložiskem bude zajištěn podlitím vysoko pevnostní kotevní zálivkovou maltou. Proběhne výměna styčnickového plechu, dolních úhelníků příčniců a mezi podružné ložisko a styčnickový plech bude vložen nový plech spojen se styčnickovým plechem a dolními úhelníky pomocí HRC šroubů se skosenou hlavou, aby byl zabezpečen pohyb konstrukce po ložisku.

-Statické posouzení podélníků, případné zesílení nebo výměna

Vzhledem ke korozivnímu oslabení horní pásnice podélníků až do ostra a nevyhovující přechodnosti pro **TTZ C3-60** (traťová třída zatížení **C3** s rychlostí na mostě **60km/h**), budou obě pásnice podélníků demontovány a nahrazeny novými. Nové pásnice budou spojeny pomocí HRC šroubu ve stávajících polohách nýtu. Dále dojde k výměně výrazně korozivně poškozených prvků dle podrobné mostní prohlídky. S investorem bylo dohodnuto, že budou vyměněny pouze do ostra poškozené prvky uvedené v mostní prohlídce. Jedná se o následující prvky:

Horní a dolní pásnice podélníků, horní styčnický ztužení podélníků, dolní úhelníky prvního a posledního polopříčnicku.

Zhotovitel si na vlastní náklady vypracuje výrobní dokumentaci nových prvků NK. Je doporučeno vřítání der přímo na stavbě, protože nelze deklarovat identičnost archivní dokumentace se stávajícím stavem.

Investor projektantovi poskytne údaje o zatížení koleje na mostě potřebné pro výpočet součinitele objemu dopravy (únava).

-Očištění nosné konstrukce, spodní stavby a odstranění vegetace

Investor neuvažuje s obnovou protikorozi ochrany nosné konstrukce. Provede se pouze ruční mechanické čištění ocelové konstrukce s důrazem na čištění detailů, kde se hromadí usazeniny.

Bude odstraněna náletová vegetace pod mostem, kolem křídel a na svazích násypu. Na stávajících konstrukcích z kamenného zdiva bude provedeno celoplošné otryskání tlakovou vodou. Po otryskání se provede odsekání narušeného materiálu ve spárách do hloubky 80 mm a provede se hloubkové přespárování s vyhlazením povrchu malty ve spárách ocelovou spárovačkou.

-Ojedinelé sanační práce na spodní stavbě

Rozpadlé části říms OP1-pravá římsa, OP2-levá římsa budou odbourány. Na nově vzniknutou pracovní spáru se provede nadbetonování nových říms s výztuží B500B.

Levá římsa na OP1, pravá římsa na OP2 a závěrné zídky budou otryskány a provede se sanace a spárování zdiva.

Vysunutá římsa na pravém křídle OP2, která prorůstá kořeny, bude nanovo zazděna s použitím stávajících kvádrů.

Na opěře 1 bude odstraněná stávající kamenná přízdívka a bude nahrazena novou kotvenou přibetonávkou dle VL0 700.6.

-Oprava zábradlí ve výběžích

Levé stávající zábradlí na OP1 a pravé stávající zábradlí na OP2 bude doplněno o třetí madlo. Nová část pravého zábradlí na OP1 a levého zábradlí na OP2 budou šroubově spojeny se stávajícími konzolami zábradlí. Nové sloupky zábradlí s patní deskou budou kotveny do nově nadbetonovaných říms.

- Provedení nových ocelových chrániček pro kabely

Dle protokolu o podrobné prohlídce mostu je stupeň korozního napadení chrániček dle SŽDC S5/4 (ČD): cca 90% (Ri 5). Na stávající konzoly bude osazen nový plechový žlab pro vedení IS, který bude na koncích zapuštěn do šterkového lože.

Sítě (ČD- Telematika, SSZT) budou po dobu demontáže stávající chráničky položeny na konzolách. Po skončení montáže budou do nové chráničky vloženy. Obnažené kabely v přechodových oblastech budou po dobu výstavby ochráněny.

- Provedení odvodnění svršku u opěr dle požadavku ST

Příčná drenáž osazená do betonového lože a ochráněná geotextílií bude provedena za křídly mostu. Vyústění do svahu bude v nejnutnější míře odlážděno. Odvodnění bude součástí výkazu výměr SO 01.

Technické řešení je považováno za projednané a odsouhlasené.

SO 02 – Úpravy železničního svršku

(Ing. Radim Chýlek)

Rekapitulace a případné změny a doplnění návrhu nového stavu:

- Rozsah prací

Ze strany investora byl vznesen požadavek na zřízení bezстыkové koleje v úseku km 20,330 – 20,369. Tento rozsah by byl nad rámec zadávacích podmínek stavby. Investorovi bylo vzhledem k náročnosti požadavku navrženo vytvoření dodatku smlouvy s novou cenovou kalkulací projektu a prodloužením termínu jeho odevzdání. Investor odmítl. Rozsah je tedy dán minimální délkou kolejnicového pásu 75 m. Minimální délka byla stanovena správcem tratě v rámci připomínek k minulé poradě.

- Sestava železničního svršku

Na minulé poradě byla schválena sestava železničního svršku s použitím nových kolejnic 49E1 a betonových pražců B91s s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Později bylo traťmistrem navrženo použití nových kolejnic 49E1 na užitých pražcích SB6. Skutečně použitá sestava bude vzhledem k neúčasti kompetentního odboru SŽ diskutována telefonicky.

Stanovisko O13 (Ing. Bednář):

- navržená délka krajní vzestupnice nevyhovuje ČSN 736360-1 (n je menší než 1:400), je potřeba to upravit
- opravdu je uprostřed mostu LN s tak velkým rozdílem sklonů? V nákresem přehledu nic není – nejedná se o nadvýšení NK?
- zesílení mostnic nad podélníkovými pásy dřevěnými podložkami požadujeme výkresově doložit, není nám to jasné, pokud budou navrhovány atypické rozměry mostnic, je nutné uvažovat s dostatečnou časovou rezervou na jejich dodávky

„Oprava mostů na trati Hlubočky – Domašov – most v km 22,452“

SO 01 – Most v km 22,452

(Ing. Tomáš Prokš)

Železniční jednokolejný most z roku 1970 a délky 38,56 m se nachází v mezistaničním úseku Hrubá Voda – Domašov nad Bystřicí a překonává vodoteč Bystřice (do Moravy) společně s příjezdovou komunikací u Krnovské opěry. Šířka mostu je 5,15 m, výška mostu nad terénem je 12,60 m. Rozpětí mostu je 26 m a délka přemostění 25 m.

Nosnou konstrukci mostu tvoří ocelový trám tvořený plnostěnnou uzavřenou komorou výšky 2010 mm. Nosná konstrukce staticky působí jako prosté pole. Konstrukce je uložena na vahadlových ložiscích na olomoucké opěře pevná stolicová na krnovské opěře pohyblivá jednoválcová. PKO nosné konstrukce a vybavení je původní z roku 1970.

Spodní stavbu tvoří dvojice železobetonových opěr olomoucká OP1 a krnovská OP2 doplněné po obou stranách opěr o betonová šikmá svahová křídla bez říms.

Most je vybaven pochozí plochou z ocelových plechů upevněných pomocí podpůrné konstrukce a konzol k nosné konstrukci. Ke konzolám jsou přišroubovány sloupky zábradlí nenormové výšky 980 mm.

Stávající stav žel. svršku:

Ve stávajícím stavu je most umístěn v přímé. Niveleta koleje je ve stoupavém smyslu o velikosti cca 4,00 ‰ – 19,00 ‰.

Co se týče sestavy železničního svršku, tak na mostní konstrukci je použito přímé upevnění navařením přes ocelové podložky k hornímu plechu nosné konstrukce. Přímé upevnění místy vykazuje známky poškození, zejména se jedná o trhliny v rozponových podkladnicích a ohnuté upevňovací šrouby.

Použity jsou kolejnice S49. Před mostem je sestava svršku tvořena betonovými pražci SB5 s rozponovými podkladnicemi a svěrkami tvaru „T“. Výběh pro pojistné úhelníky před a za mostem je tvořen dřevěnými pražci s rozponovými podkladnicemi a kolejnicemi S49 a svěrkami typu „T“. Konstrukce železničního svršku je totožná jako konstrukce před mostem. Parametry vycházejí z nákresného přehledu železničního svršku.

Návrh úprav mostu dle rozsahu prací v ZP:

Návrh na opravu (výměnu) prvků přímého uložení koleje na mostě

Dle protokolu o podrobné prohlídce (2019) se na většině prvků přímého upevnění vyskytují trhliny v místě přivaření rozponové podkladnice k ocelové desce. Porušené prvky upevnění budou pokud možno repasovány. Pokud nebude možné zaručit úspěšné repasování, navrhujeme v plném rozsahu náhradu za upevnění typu DFF 300 s použitím speciální podkladnice s pružnými svěrkami Skl 15 a se zvýšenou příčnou pružností.

Výměna pojistných úhelníků ve výběžích, úprava pojistných úhelníků na mostě

Pojistné úhelníky na mostě budou z mostu odstraněny, očištěny a nově osazeny do nové polohy tak, aby splňovaly odstup od pojížděných hran kolejnic. Ve výběžích budou upraveny dle předpisu S3 díl XII.

Výměna pozednic, popřípadě pražců pod pojistnými úhelníky

Pozednice na opěře OP1 i OP2 budou vyměněny společně s dřevěnými pražci pod pojistnými úhelníky ve výběžích.

Obsekání a oblití ložisek

Degradovaný beton v okolí ocelových úložných desek bude odsekán a nahrazen polymer betonem a ložiska budou očištěna a promazána grafitem.

Očištění nosné konstrukce, spodní stavby a odstranění vegetace

Bude odstraněna náletová vegetace pod mostem, kolem křídel a na svazích násypu. Plochy spodní stavby budou očištěny tlakovou vodou od mechu a kapradí. Nosná konstrukce bude očištěna tlakovou vodou a bude ověřen stav stávajícího PKO nátěru. Lokálně bude nátěr obnoven minimálně na povrchu nosné konstrukce. Korozní napadení a oslabený PKO nátěr na podřadných ocelových konstrukcích, jakými jsou zejména pochozí plechy a podpůrné konzoly, je na zvážení investora.

Ojedinelé opravné práce na spodní stavbě

Místa, kde dochází k odštěpování betonové krycí vrstvy vlivem koroze výztuže, bude výztuž ošetřena a krycí vrstva bude obnovena. Ojedinelé výtluky v betonu budou opraveny sanační maltou. Předpoklad 15% povrchu. Dilatační spáry křídel budou pročištěny a zatěsněny.

Oprava zábradlí ve výběžích

Zábradlí uchycené do samostatných betonových patek bude demontováno. Budou osazeny nové sloupky zábradlí do nových betonových patek, stávající jsou již v patě prostoupeny korozí. Madlo a příčel mohou být využity stávající.

Dále nenormové zábradlí na mostě bude demontováno a pomocí nových sloupků bude docílena normová výšky 1,10 m. Madla a příčle mohou zůstat stávající.

Stávající ocelové prvky zábradlí, které budou ponechány, budou očištěny a opatřeny novým nátěrem.

Zábradlí kotvené do spodní stavby bude doplněno o dolní příčel a sloupky zábradlí budou nastaveny přibližně o 15 cm tak, aby výška horní madla splňovala normových 1,10 m.

Rekapitulace a případné změny a doplnění návrhu nového stavu:

Výměna/oprava přímého upevnění na mostě:

S ohledem na pracnost a časovou náročnost byla investorem upřednostněna oprava stávajícího upevnění. Návrh opravy bude konzultován se správou trati.

V případě použití jiného způsobu upevnění např. DFF 300 nesmí výšková úprava koleje zasáhnout do nástupiště na zastávce Smilov.

Očištění a PKO nosné konstrukce:

Nosná konstrukce bude očištěna pouze ručně s důrazem na místa, kde se drží nečistoty a je zde zvýšené riziko vzniku koroze. Uvažuje se s obnovou PKO pouze u pochozích plechů. Bude obnovena PKO na horní straně nosné konstrukce.

Přechod do trati:

V upravovaném úseku před a za mostem v rozsahu výměny dřevěných prachů bude vytvarováno kolejové lože a zřízen přechod z mostu do trati s přechodem drážní stezky ve sklonu 12 %. Zábradlí ve výběžích budou tento sklon kopírovat a drážní stezka bude proti rozsypání šterku zajištěna starými betonovými prachy.

Provedení odvodnění svršku u opěr dle požadavku ST

Za křídly mostu u krnovské opěry bude provedena příčná drenáž, která se osadí do betonového lože a ochrání vrstvou geotextilie. Vyústění do svahu bude v nejnutnější míře odlážděno. Odvodnění bude součástí mostního objektu SO 01.

Technické řešení je považováno za projednané a odsouhlasené.

SO 02 – Úpravy železničního svršku

(Ing. Radim Chýlek)

Rekapitulace a případné změny a doplnění návrhu nového stavu:

- Rozsah prací

Rozsah je dán minimální délkou kolejnicového pásu 80 m. Minimální délka byla stanovena správcem tratě v rámci připomínek k minulé poradě.

- Sestava železničního svršku

Diskutováno bylo přímé upevnění použité na mostě. Investor se přiklání spíše k repasování stávajícího upevnění vzhledem k náročnosti případného nahrazení novým upevněním DFF300. Skutečně použitá sestava bude vzhledem k neúčasti kompetentního odboru SŽ diskutována telefonicky.

Stanovisko O13 (Ing. Bednář):

- s navrženou neschválenou „repasí“ upevnění nesouhlasíme, bude nutné použít upevnění DFF300+ místo nové pozednice osadit také DFF 300 přímo na přísl. upravenou závěrnou zídku (= upevnění osadit na zainjektovanou desku s kotevními šrouby pro kotvení podkladnicetj. stejný typ kotvení jako na mostě, resp. ocelové mostovce)
- vzhledem k tomu, že dál navazuje beton (min ve směru proti staničení - viz příloha) doporučujeme vložit už rovnou také beton - tedy VPS s přípravou na uchycení PÚ a zbytek navázat nějakým rozumným výziskem SB xP (podle návazného úseku)

- názvosloví používejte striktně dle S3 díl VII tj. žádné „s použitím speciální podkladnice s pružnými svěrkami Skl 15 a se zvýšenou příčnou pružností“ což budí jen další dotazy v případě objednávek
- důrazně upozorňujeme na nutnost včasného objednání upevnění jak DFF 300, tak atypických prazců VPS (pokud budou zvoleny)resp. prověření reálnosti termínu dodání !
- V tomto případě ale u DFF 300 upozorňujeme, že se musí být poptána již konkrétní technická specifikace (tvar kolejnice, úklon, typ kotvení, příp. počet uzlů se svěrkami „B“ variantu „R“ tady nepředpokládám)

„Oprava mostů na trati Hlubočky – Domašov – most v km 29,592“

SO 01 – Most v km 29,592

(Ing. Martin Chrástek)

Nosná konstrukce mostu je železobetonová se zabetonovanými nosníky. Rozpětí 4,1 m. Spodní stavba je kamenná, tížná. Rok stavby mostu dle prohlídky 1970 (to byla spíše provedená oprava). Rok výstavby dle výstavby trati, rozšíření ze 2 na 3 koleje z roku 1944. Pod mostním objektem vede místní komunikace, pod ní je umístěn ČEZ-podzemní NN, Moravská vodárenská - vodovod, na úložném prahu umístěno VO Domašov n. B. Na mostě vedou kabely správy železnic mezi kolejí 2 a 1 sdělovací a mezi kolejí 1 a 3 nejspíš kanel VO od kterého jsme nedostali žádné podkady.

Most je trojkolejný a je umístěn v žst. Domašov nad Bystřicí.

Rozsah prací:

- Etapy výstavby

Opravné práce na mostě budou probíhat ve třech etapách dle postupu stanoveného v POV. V první etapě bude snesena kolej č. 3 a zapažena kolej č. 1, provede se nová pravá římsa a izolace odhalené NK. V druhé etapě bude snesena kolej č. 1 a zapažena se kolej č.2 a č.3, provede se nová izolace na odhalené NK a napojí se na etapu č.1. Ve třetí etapě bude snesena kolej č.2 a zapažena kolej č.1, provede se nová levá římsa, římsa na kolmém křídle a izolace odhalené NK s navázáním na etapu č.2.

Během výstavby první a třetí etapy bude provoz pod mostem uzavřen a doprava bude vedena podél dráhy do vedlejšího mostního otvoru ve směru na Krnov. Trasa bude vyklizena, dosypána štěrkodrtí a zprůjezdněna.

- Oprava izolace nosné konstrukce

Železniční svršek bude snesen a po provedení opravných prací vrácen do původního stav, resp. do stavu dle SŽG viz objekt SO 02. Na obnažené NK bude odbourána spádová vrstva, proveden spojovací můstek a vybetonovaná nová ve sklonu 1,5% k rubu opěr, tl. 30-60mm nad nosníky. Spádová vrstva bude vyztužená karisíti 6x100x100. Jednotlivé etapy budou odděleny izolovanou dilatační sparou. Odbourány budou také římsy se zábradlím. Pokud bude povrch v takovém stavu, že bude možno provést SVI, předloží zhotovitel investorovi výsledky zkoušek a TP provádění izolace. Izolace NK bude provedena s ochranou litým asfaltem tl. min. 30mm zakrytým geotextilií 600g/m². Ve stávajícím stavu není splněn požadavek na

nutné kolejové lože. Vzhledem k návaznosti mostu na rozsáhlé přilehlé zdi, by jejich normová úprava, vyvolala velký konstrukční zásah do všech zdí přiléhajících k mostu. Proto tyto investorem požadované opravné práce na mostě tento stav nezlepšují.

- **Očištění nosné konstrukce, spodní stavby a odstranění vegetace**

Spodní stavba bude očištěna tlakovou vodou, odstraněna vegetace na opěrách, křídlech i kolem křídla do vzdálenosti cca 3m. Za kolmým křídlem bude provedena dlažba do betonu tl. 350mm šířky 0,6m.

Na nosné konstrukci budou na podhledu mechanicky očištěny spodní pásnice nosníků od rzi a ošetřeny nátěrem OSN 13.

- **Opravné práce na betonové nosné konstrukci a spodní stavbě**

Spodní stavba bude otryskána tlakovou vodou a poškozené spáry mezi kameny hloubkově přespárovány. Vypadnuté kameny budou očištěny a zpátky osazeny.

Nosná konstrukce bude očištěna, čela NK budou současně se spádovou vrstvou dobetonována a propojena karisítí. Vyčnívající ocelové nosníky na nosné konstrukci budou opatřeny nátěrem OSN 13. Na betonových čelech mostu budou provedeny žluto-černé výstražné pruhy (Z9).

- **Oprava říms a zábradlí.**

Na mostě budou provedeny nové římsy. Vzhledem navazujícím rozpadlým římsám na zdech a nutnosti provedení zatěsnění dilatačních spár, bude provedena horní část nové římsy i na těchto zdech v délce cca 1,5m, uvolněné zůstávající sloupky zábradlí budou zabetonovány do římsy. Nic dalšího se na zdech řešit nebude. Římsy budou kotveny výztuží $\varnothing 16$ zakotvenou chemickou maltou do vývrtu $\varnothing 20$ do stávajících konstrukcí (NK a dříku křídel). Na mostních římsách bude provedeno nové třímílové zábradlí, oddělené od stávajícího zábradlí na zdech vzduchovou mezerou. Na krajních sloupcích bude osazena návěst Zúžený průjezdný průřez (žluto-černé pruhy). Na dilatovaném kolmém křídle bude provedena nová římsa kotvená od dříku. Do výšky cca 0,9m se provede nové třímílové zábradlí. Mezi stávajícími římsami a zábradlím není splněno VMP 3,0. Vzhledem k navazujícím zdem, kde VMP 3,0 také není splněno, investor souhlasí, že tyto parametry nebudou splněny ani po opravných pracích na mostě.

- **Inženýrské sítě.**

Inženýrské sítě je nutné před začátkem prací nechat vytýčit správcem sítí. Sítě v kolejovém svršku (ČD telematika a drážní VO) budou v rámci etap ochráněny a bočně odsunuty mimo probíhající práce cca 0,5m. VO obce Domašov n. B. bude ponecháno ve stávající poloze a bednění s podpěry provedeny tak, aby nebyly v kolizi a nedošlo k poškození kabelu. V případě jiné technologie, nebo potřeb stavby, musí zhotovitel zajistit projednání a odsouhlasení dodatečného uvolnění a posunutí kabelu v rámci rezerv na stožárech.

- Výjimky z norem

Na mostě ve stávající stavu není dodrženo VMP 3,0, ani minimální nutné kolejové lože. Vzhledem k návaznosti mostu na rozsáhlé přilehlé zdi, by jejich normová úprava několika násobně přesahovala rozpočet investora na opravné práce, vyvolala velký konstrukční zásah do všech zdí přiléhajících k mostu a výškové řešení zasáhlo až do nástupišť stanice. Stávající sklon spádové vrstvy NK bude zachován 1,5%.

Investorem souhlasí s tím, že provedené opravné práce na mostě tento stav nezlepší.

Technické řešení je považováno za projednané a odsouhlasené.

SO 02 – Úpravy železničního svršku

(Ing. Radim Chýlek)

Rekapitulace a případné změny a doplnění návrhu nového stavu:

- Rozsah prací

Rozsah je dán minimální délkou kolejnicového pásu 75 m. Minimální délka byla stanovena správcem tratě v rámci připomínek k minulé poradě.

- Sestava železničního svršku

Na projekt SŽG jsou napojeny pouze úpravy na koleji č.1. Staniční koleje č. 2 a 3 jsou napojeny na stávající stav, neboť pro ně projekt vytvořen nebyl. Zaměření staničních kolejí bylo poskytnuto rovněž SŽG.

Stanovisko O13 (Ing. Bednář):

- navržené převýšení neodpovídá nákresnému přehledu

Zásady organizace výstavby

(Ing. Petr Čech)

Mostní objekty v km 20,624 a v km 22,452:

- Realizace obou mostů v souběhu.
- Do rozpočtu obou mostních objektů bude zahrnuta položky na přechodné DZ a na provizorní informační systém. Zhotovitel bude mít povinnost informovat místní samosprávu a dotčené obyvatele o časech, kdy bude průjezd pod mostem omezen a v jakém rozsahu. Úplné uzavírky jsou možné pouze ve velmi krátkých dobách s okamžitým uvolněním průjezdu, této skutečnosti bude odpovídat provádění prací a zázemí stavby. Informovanost bude prostřednictvím tabulí a letáků.
- Do rozpočtu obou mostních objektů bude zahrnuto závěsné lešení s pevnou podlahou, jako ochrana procházejících či projíždějících po mostem během provádění prací.
- Práce budou probíhat za nepřetržité výluky TK Hlubočky-Domašov nad Bystřicí v trvání na 21 dnů.

Jízdy vlaků

- a) Osobní vlaky Olomouc hl.n. – Hlubočky – Hrubá Voda a zpět pojedou bez omezení.
- b) Vlaky kategorie R linky R27 Ostrava – Opava - Olomouc a zpět budou na úseku Olomouc hl.n. – Domašov nad Bystřicí vyloučeny.
- c) Osobní vlaky Olomouc hl.n. – Hlubočky – Hrubá Voda – Domašov nad Bystřicí a zpět budou na úseku Olomouc hl.n. – Domašov nad Bystřicí a zpět vyloučeny.
- d) Jízda vlaků nákladní dopravy bude vyloučena v úseku Hrubá Voda – Domašov nad Bystřicí.

Dopravní opatření

- a) Při jízdě vlaků dle bodu 7a) nejsou potřeba dopravní opatření.
- b) Dle bodu 7b) budou rychlíky linky R27 na úseku Olomouc hl.n. – Domašov nad Bystřicí nahrazeny autobusovou dopravou. Stanice Hlubočky-Mariánské Údolí nebude obsluhována. Cestující z této stanice ve směru Opava východ využijí Os vlaky směr Olomouc hl.n., kde přestoupí na náhradní autobusovou dopravu směr Domašov nad Bystřicí.
- c) Dle bodu 7c) budou osobní vlaky na úseku Olomouc hl.n. – Domašov nad Bystřicí nahrazeny autobusovou dopravou. Náhradní autobusová doprava neobsluhuje mezi stanicemi Olomouc hl.n. – Jívová nácestné stanice a zastávky. Cestující z těchto stanic a zastávek ve směru Opava východ pojedou vlakem přes stanici Olomouc hlavní nádraží, kde přestoupí na náhradní dopravu směr Domašov nad Bystřicí (a opačně). Zastávka Hrubá Voda-Smilov nebude po dobu výluky obsluhována. Zastávka Jívová nebude obsluhována, náhradou bude autobusová zastávka „Jívová, nám.“ v obci Jívová.
- d) Dle bodu 7d) budou stanice Krnov, Valšov, Dětrichov nad Bystřicí, Bruntál obsluhovány ze směru od Opavy (toto se týká vlaků 81003, 81601, 81001, 81621, 81603, 81623 ve směru od Olomouce a vlaků 80102, 81600, 81620, 81602, 81624, 80100 ve směru do Olomouce).

Náklady na NAD budou rovnoměrně rozděleny do rozpočtů mostních objektů v km 20,624 a v km 22,452 (předpoklad souběhu prací na obou mostech).

Most v km 29,592:

- Práce budou probíhat za postupných nepřetržitých výluk jednotlivých staničních kolejí v ŽST Domašov nad Bystřicí v trvání na 21 dnů, nepřetržitá výluka TK není navržena.
- Bude nedotčen a chráněn kabel obecního VO pod mostem.
- Most v km 29,592 představuje mimoúrovňové křížení tří staničních kolejí v ŽST Domašov nad Bystřicí a místní komunikace (ulice Ztracená). Tato MK bude po dobu prací úplně uzavřena na dobu 2x14 dnů (14 dnů v období 10/2020, 14 dnů v období 11/2020). Objízdná trasa je uvažována z ulice Ztracené pod tratí klenbovým mostem (je situován cca 80 m dále směrem na Moravský Beroun).

- Do rozpočtu obou mostních objektů bude zahrnuta položky na přechodné DZ a na provizorní informační systém. Zhotovitel bude mít povinnost informovat místní samosprávu a dotčené obyvatele o časech, kdy bude průjezd pod mostem omezen a v jakém rozsahu.

V Ostravě dne 23.6.2020

Zapsali:



Ing. Ondřej Kvašňovský a kolektiv projektantů
MORAVIA CONSULT
Olomouc a.s.

Přílohy:

1. Listina přítomných



Listina přítomných

Předmět porady: Projekt stavby "Oprava mostů na trati Hlubočky – Domašov – projekty mostů v km 20,624, 22,452 a 29,592"

Místo konání: MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc

Datum: 18.6.2020

Podpisem účastníci potvrzují, že byli seznámeni s účely a způsobem zpracování osobních údajů zde uvedených a se svými právy.

* Uvedení údaje je dobrovolné, neuvedením zadaného kontaktního údaje se účastník zbavuje možnosti získání aktuálních informací o postupu prací na zakázce.

Poř. čís.	Organizace	Zástupce (Příjmení, Jméno, Titl.)	Telefon* (priorita mobilní)	E-mail*	Podpis
1	MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s.	Kvašňovský Ondřej, Ing.	735 102 252	kvasnovsky@moravia.cz	
2	—II—	CHRÁSTEK MARTIN	737 622 929	martin.chrasteck@moravia.cz	
3	—II—	CHÝLEK RADIM, ING.	735 102 254	chylek@moravia.cz	
4	—II—	PŘOKŠ JAROMÍR		proks@moravia.cz	
5	Obec Hlubočky	Běhal Tomáš	730 491 439	behal@hlubocky.cz	
6	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	MECH PĚTR	605 229 034	peclap@moravia.cz	
7	S'Ž OŘ Olomouc PHM	DUPPLER JAROSLAV	606 06 1234	duppl@or.olomouc.cz	
8	S'Ž OŘ Olomouc SMIT	BASLER MIROSLAV	602 453 726	basler@szolm.cz	
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					