

STAVBA:

Oprava mostu v km 9,426
na trati Ejpovice - Chrást

OBJEDNATEL:



Správa železnic, státní organizace

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1, Nové Město

PROJEKTANT:



Egneza s.r.o.

Kpt. Jaroše 35/20

434 01 Most

Účel PD: DSP/PDPS	ODP. PROJEKTANT	VYPRACOVAL	Datum:	03/2023
	ING. MICHAL BERNÁT	ING. PETR ŠEDIVÝ	Měřítko:	-
			Formát:	-
Egneza s.r.o., Kpt. Jaroše 35/20, 434 01 Most, tel.: 733 774 924, e-mail: bernat@egneza.cz			Zakázka:	18E79
STAVBA: Oprava mostu v km 9,426 na trati Ejpovice - Chrást			Část:	A
			Paré:	
PŘÍLOHA: PRŮVODNÍ ZPRÁVA			Příloha:	

1	Identifikační údaje stavby	3
1.1	Stavba, stavebník, projektant	3
1.1.1	Stavba.....	3
1.1.2	Stavebník.....	3
1.1.3	Projektant	3
1.1.4	Základní charakteristika stavby a její účel	3
1.2	Dosavadní využití území.....	3
1.3	Související a podmiňující stavby	4
1.4	Lhůta a postup výstavby.....	4
2	Základní údaje o stavbě	5
2.1	Údaje o umístění stavby	5
2.2	Stručný popis stavby	5
2.3	Charakteristika území.....	5
2.4	Požadavky na realizaci stavby	5
2.4.1	Požadavky na materiály	5
2.4.2	Požadavky na sanace betonů.....	6
3	Přehled výchozích podkladů	7
3.1	Členění stavby.....	7
3.2	Doklady a vyjádření	7
3.3	Normy a předpisy	7
3.3.1	Výjimky z předpisů a norem.....	8
3.4	Umístění a stav inženýrských sítí.....	8
3.5	Geodetické a mapové podklady	8
4	Zdůvodnění stavby a jejího umístění, koncepce stavby	8
4.1	Zhodnocení dosavadního technického stavu.....	8
4.2	Zásady technického řešení	8
4.2.1	SO 01 Most v km 9,426	8
5	Příprava pro výstavbu.....	9
5.1	Kácení	9
5.2	Odpady	9
6	Výkup pozemků a staveb, ZPF, PUPFL	10
7	Vliv stavby na životní prostředí.....	10
7.1	Vliv stavby na životní prostředí v průběhu výstavby.....	10
7.2	Hluk.....	11
8	Odolnost a zabezpečení stavby	11

8.1	Požární ochrana	11
8.2	Ochrana bezpečnosti práce	11
8.3	Ostatní vlivy	13
9	Technicko-bezpečnostní zkoušky	13
10	Obecné požadavky na výstavbu	13
11	Související stavby	13
12	Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby	13
13	Dopravní opatření	13

1 Identifikační údaje stavby

1.1 Stavba, stavebník, projektant

1.1.1 Stavba

<i>Stavba</i>	Oprava mostu v km 9,426 na trati Ejpovice – Chrást
<i>Objekt</i>	SO 01 Most v km 9,426
<i>Katastrální území</i>	Chrást u Plzně
<i>Obec</i>	Chrást

1.1.2 Stavebník

<i>Název</i>	Správa železnic, státní organizace
<i>IČ</i>	70 99 42 34
<i>Adresa</i>	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, Nové Město

1.1.3 Projektant

<i>Název</i>	Egneza s.r.o.
<i>IČ</i>	072 74 564
<i>Adresa</i>	Kpt. Jaroše 35/20, 434 01 Most
<i>Osoby s autorizací</i>	Ing. Michal Bernát autorizovaný inženýr v oboru mosty a inž. konstrukce č. autorizace: 0301483
<i>Odpovědný projektant objektu</i>	Ing. Michal Bernát

1.1.4 Základní charakteristika stavby a její účel

Předmětem stavby je oprava železničního mostu na trati Ejpovice – Stupno (TÚ č. 0271) v žst. Chrást u Plzně. Řešena je část mostu pod nákladovou rampou.

K předloženému řešení bylo přistoupeno, aby byl zajištěn dobrý technický a stavební stav mostu pod nákladovou rampou.

Navržené řešení bylo projednáno a odsouhlaseno investorem na výrobních poradách. Návrh technického řešení, především rozsah odbourání stávajících opěr z kamenného zdiva a velikost nových železobetonových úložných prahů, vychází z požadavků objednatele.

1.2 Dosavadní využití území

Stavba se nachází na stávající železniční trati TÚ 0271 Ejpovice (mimo) – Stupno (včetně) v intravilánu obce Chrást v oblasti železniční stanice Chrást u Plzně a převádí železniční trať přes místní komunikaci (ulice Uhelňa). Řešena je část mostu pod nákladovou rampou.

Stavba se nachází na pozemku Českých drah, a. s. a je součástí stávající liniové stavby. Jedná se o stavbu dráhy. Dotčené pozemky podrobně viz kap. 6.

Obvod stavby nezasahuje pozemky jiných vlastníků.

1.3 Související a podmiňující stavby

V současné době nejsou známy jiné související nebo podmiňující stavby.

1.4 Lhůta a postup výstavby

Před započítím stavebních prací budou provedeny přípravné práce, které budou zahrnovat zejména zřízení zařízení staveniště, vytyčení inženýrských sítí v prostoru stavby, usměrnění provozu na komunikacích pod mostem, přípravu pracovních ploch. Vzhledem k umístění mostu se nepředpokládá zastižení inženýrských sítí, které by mohly být povahou prací na mostním objektu dotčeny, zvýšenou pozornost je třeba věnovat kabelu veřejného osvětlení, který je veden v mostním otvoru po lici opěry směr Chrást (podrobněji viz dokumentaci SO 01).

Hlavní práce na demolici a výstavbě objektu se doporučuje provádět za výluky na přilehlé koleji – bude upřesněno investorem před zahájením stavby. Možné pomocné práce před a po stavbě budou v případě možnosti prováděny za provozu na železniční trati.

V průběhu stavby bude omezen provoz na komunikaci pod mostem (ulice Uhelná). Při demolici a pracích, které mohou ohrozit bezpečnost provozu pod mostem (např. pokládka nosníků, betonáž), se předpokládá úplné uzavření komunikace pod mostem. Zhotovitel zpracuje DIO a projedná s příslušnými DOSS.

Po přípravných pracích dojde k postupné demolici stávajících konstrukcí mostu. Bude odstraněna stávající nosná konstrukce a část stávajících opěr. Zhotovitel zvolí vhodnou technologii odstranění stávající nosné konstrukce a spodní stavby dle svých zkušeností a možností s přihlédnutím na situaci v okolí stavby a celkové uspořádání a hmotnost jednotlivých částí konstrukce. Následně bude provedena sanace stávajících betonových povrchů.

Na ubourané části stávající spodní stavby budou vybetonovány nové železobetonové monolitické úložné prahy. Na příčné úložné nosníky umístěné v ozubu NK budou osazeny hlavní nosníky, provedeno bednění a výztuž a vybetonována deska. Následně bude provedeno vyplnění otvorů ochrannými sítěmi.

Všechny vybourané materiály budou odvezeny na skládku, případné úpravy či změny určí nebo schválí TDS.

Předpokládaný termín realizace stavby je v roce 2023, termín bude odpovídat RPV. Přesný termín bude odpovídat ročnímu plánu výluk dle RPV 2023 na základě určení investorem – pokud bude zapotřebí vyloučení provozu na koleji z důvodu stavebních prací (specifikuje investor).

2 Základní údaje o stavbě

2.1 Údaje o umístění stavby

<i>Kategorie dráhy</i>	Regionální
<i>Správce trati</i>	Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Plzeň
<i>Trat'ový úsek</i>	TÚ 0271 Ejpovice (mimo) – Stupno (včetně) DÚ A1 žst. Chrást u Plzně
<i>Situování objektů v terénu</i>	Most se nachází v intravilánu obce Chrást

2.2 Stručný popis stavby

Viz kap. 1.1.4.

2.3 Charakteristika území

Stavba se nachází na stávající železniční trati TÚ 0271 Ejpovice – Stupno.

Stavba se nachází na pozemku Českých drah, a. s. a je součástí stávající liniové stavby. Jedná se o stavbu dráhy. Dotčené pozemky podrobně viz kap. 6. Obvod stavby nezasahuje pozemky jiných vlastníků.

Stavba bude zasahovat do obvodu a do ochranného pásma dráhy:

- Železniční trať Ejpovice – Stupno.

V místě stavby se dle vyjádření správců nacházejí inženýrská zařízení – viz Dokladovou část dokumentace. Vzhledem k charakteru a rozsahu stavebních prací by tyto inženýrské sítě neměli být prováděním stavebních prací dotčeny, zvýšenou pozornost je třeba věnovat kabelu veřejného osvětlení, který je veden v mostním otvoru po líci opěry směr Chrást (podrobněji viz dokumentaci SO 01).

Před zahájením stavebních prací je nutné zajistit vytyčení podzemních vedení příslušnými správci, po dobu zemních prací v blízkosti trasy bude zajištěn dozor správců. V ochranných pásmech nesmí být skládky a deponie zemin a nebudou budovány objekty zařízení staveniště a výrobní zařízení a plochy se nebudou používat pro parkování vozidel a mechanismů.

2.4 Požadavky na realizaci stavby

Stavba bude přístupná po železnici a po přilehlých místních komunikacích. Pokud povede přístupová cesta po pozemcích ve vlastnictví mimo SŽ, zhotovitel domluví s vlastníkem povolení ke vstupu.

Předpokládaný termín realizace stavby je v roce 2023, termín bude odpovídat RPV (pokud bude nutné provádět práce za výluky na trati – předběžně se doporučuje demolici nosné konstrukce provést za úplné nebo částečné výluky na přilehlé koleji, bude upřesněno investorem).

2.4.1 Požadavky na materiály

Vlastnosti všech materiálů použitých pro jednotlivé části mostu, stejně jako technologický postup prací musí být v souladu s ČSN a TKP.

2.4.2 Požadavky na sanace betonů

Místa s odpadlou sanační vrstvou nebo krycí betonovou vrstvou budou lokálně sanována (rozsah sanace viz výkresovou dokumentaci). Podle potřeby bude použita vícevrstvá sanační malta.

Obecně se předpokládá tato skladba sanačních vrstev:

- příprava podkladu – mechanické uvolnění odpadávající krycí vrstva nebo sanační vrstvy, otryskání tlakovou vodou min. 1000 barů
- ruční dočištění povrchu malou ruční mechanizací
- očištění výztuže od koroze, otryskání pískem
- ošetření odhalené betonářské výztuže pasivujícím, antikoročním nátěrem
- provedení spojovacího můstku
- reprofilace poškozených ploch sanační maltou do původního tvaru
- tenkovrstvá celoplošná sjednocující stěrka tl. 2 mm
- ochranný a sjednocující nátěr s odolností proti UV záření

Přesný postup sanace bude upřesněn v technologickém předpisu zhotovitele dle použitých sanačních materiálů.

Degradovaný beton je nutno důsledně odstranit ručními a/nebo mechanickými – elektrickými či pneumatickými kladivy. Následně bude celý povrch betonu otryskán vysokotlakým vodním paprskem (VVP). Očištěný betonový povrch musí vykazovat minimální pevnost v tahu 1,5 MPa resp. 1,0 MPa dle použité sanační technologie.

Odkrytou a zkorodovanou výztuž je nutno očistit od koroze na stupeň Sa1 (u spodní stavby) či Sa2 (u nosné konstrukce). Odstranění uvolněných zkorodovaných vrstev výztuže bude provedeno otryskáním vlhčeným pískem, při silné korozi je možné předčistit výztuž ocelovými kartáči a/nebo jehličkovači. Po otryskání je nutné zbavit povrch betonu i výztuže prachových a volných částí otryskáním vysokotlakým vodním paprskem.

Pokud by při tryskání povrchu vysokotlakým vodním paprskem nastal neočekávaný rychlý úbytek betonu a případně by při otryskávání VVP docházelo v původně neporušeném betonu ke vzniku trhlin, je nutné tryskání betonu neprodleně zastavit a okamžitě informovat stavební dozor a projektanta, kteří rozhodnou o dalším postupu.

Po očištění betonu a prokázání jeho minimální pevnosti v tahu bude na beton nanesen spojovací můstek. Výztuž zbavená zkorodovaných povrchových vrstev bude bezprostředně po otryskání opatřena ochranným antikoročním nátěrem s inhibitory koroze.

Dále bude použita reprofilační správková malta, a to dle rozsahu a tloušťek jednonásobně či vícenásobně.

Poté bude nanесena jemná sjednocující stěrka.

Na závěr budou betony opatřeny barevně sjednocujícím hydrofobním ochranným nátěrem.

Všechny použité materiály musí být vzájemně kompatibilní a tvořit jeden funkční systém.

Po sanaci musí být dosažena dostatečná soudržnost betonářské výztuže a betonu.

3 Přehled výchozích podkladů

Projektová dokumentace stavby ve stupni DSP/PDPS je zpracována dle podmínek ve smlouvě o dílo uzavřené mezi objednatelem a projektantem se zapracováním požadavků a podmínek určených objednatelem na výrobních poradách stavby konaných v rámci zpracovávání dokumentace.

3.1 Členění stavby

Stavba je členěna na následující stavební objekty:

- **SO 01 Most v km 9,426**

Součástí stavby nejsou žádné provozní soubory.

3.2 Doklady a vyjádření

Při zpracovávání výkresu stávajícího stavu byla k dispozici částečná archivní dokumentace mostu. Skryté tvary konstrukcí se však mohou lišit od předpokladů projektu. Dále jsou uvedeny podklady pro zpracování projektové dokumentace:

- Všeobecné podmínky na projektovou dokumentaci železničních staveb.
- Vlastní měření na místě.
- Digitální snímek katastrální mapy.
- Výpis údajů z katastru nemovitostí 03/2023.
- Fotodokumentace.

3.3 Normy a předpisy

Při pracích na vypracování projektové dokumentace byly používány zejména následující normy a předpisy, všechny v posledním platném znění včetně příslušných změn, oprav a dalších souvisejících předpisů.

- [1] Směrnice GR SŽDC č. 11/2006
- [2] Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah
- [3] ČSN EN 206+A2 Beton – Specifikace, vlastnosti, výroba a shoda
- [4] ČSN P 73 2404 Beton – Specifikace, vlastnosti, výroba a shoda – Doplnující informace
- [5] ČSN EN 13670 Provádění betonových konstrukcí
- [6] ČSN EN 1990 Eurokód: Zásady navrhování konstrukcí
- [7] ČSN EN 1991 Eurokód 1: Zatížení konstrukcí
- [8] ČSN EN 1992 Eurokód 2: Navrhování betonových konstrukcí
- [9] ČSN EN 1993 Eurokód 3: Navrhování ocelových konstrukcí
- [10] ČSN EN 1994 Eurokód 4: Navrhování ocelobetonových konstrukcí
- [11] ČSN EN 13670 Provádění betonových konstrukcí
- [12] ČSN 73 6200 Mosty – terminologie a třídění
- [13] ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů
- [14] ČSN 73 6301 Projektování železničních drah

[15] SŽDC S3 Železniční svršek

[16] MVL 511 Nosné konstrukce železničních mostů se zabetonovanými ocelovými nosníky

[17] SŽDC S5/4 Protikoroze ochrana ocelových konstrukcí

3.3.1 Výjimky z předpisů a norem

Navrhované technické řešení není podmíněno žádnými zásadními výjimkami z předpisů a norem ani jinými úlevovými řešeními.

3.4 Umístění a stav inženýrských sítí

okolí mostu i v komunikaci pod mostem se nachází velké množství inženýrských sítí (viz Dokladovou část dokumentace). Vzhledem k charakteru a rozsahu stavebních prací by tyto inženýrské sítě neměly být prováděním stavebních prací dotčeny, zvýšenou pozornost je třeba věnovat kabelu veřejného osvětlení, který je veden v mostním otvoru po lici opěry směrem Chrást (podrobněji viz dokumentaci SO 01).

3.5 Geodetické a mapové podklady

Nebyly pro zpracování dokumentace po dohodě s investorem použity.

4 Zdůvodnění stavby a jejího umístění, koncepce stavby

Stavba je vyvolána nevyhovujícím stavebně-technickým stavem objektu a jeho postradatelností.

Stavba je součástí stávající liniové stavby dráhy.

4.1 Zhodnocení dosavadního technického stavu

Stávající most převádí rampu a skladiště přes místní komunikaci (ulice Uhelná). Nosná konstrukce je tvořena železobetonovou trámovou deskou prostě uloženou na masivní kamenné opěry.

Stávající nosná konstrukce je ve špatném stavebně-technickém stavu. Na podhledu trámů a mostovkové desky jsou patrné trhliny a průsaky, na některých místech v poměrně značném rozsahu pak došlo k odprýsknutí krycí vrstvy výztuže a obnažení výztuže s výraznou hloubkovou korozi. Masivní kamenné opěry jsou v dobrém stavu, místy je patrné protékání a vypadané spárování.

4.2 Zásady technického řešení

4.2.1 SO 01 Most v km 9,426

V rámci stavby je navržena výměna nosné konstrukce mostu pod nákladovou rampou. Stávající nosná konstrukce mostu bude odstraněna a horní části stávajících opěr z kamenného zdiva budou odbourány a upraveny do požadovaného tvaru pro zřízení nových úložných prahů. Do otvoru bude vestavěna nová přímo pojížděná železobetonová nosná konstrukce s tuhou výztuží uložená na původní opěry prostřednictvím nově zřízených železobetonových úložných prahů. Délka přemostění zůstává zachována, šířka nosné konstrukce respektuje šířku stávajících opěr. Stávající betonové povrchy

vedlejšího silničního mostu na jedné straně a železničního mostu na druhé straně přilehlé k nákladové rampě budou sanovány.

Zhotovitel před zahájením stavby vypracuje v rámci dokumentace dodavatele TePř (případně jiné podklady) pro jednotlivé řešené části stavby, jedná se zejména o demolice, sanace a PKO. Všechny dokumenty musí odsouhlasit investor.

Při provádění stavebních prací musí být zajištěno, aby nedošlo k poškození ponechávaných částí stávající konstrukce.

5 Příprava pro výstavbu

Před zahájením prací je nutné provést vytyčení všech inženýrských sítí, které se v oblasti stavby nacházejí. Po vytyčení je nutné provést jejich odhalení a po celou dobu výstavby dbát zvýšené opatrnosti při provádění prací v blízkosti těchto sítí.

5.1 Kácení

V rámci stavby nebudou káceny žádné dřeviny, v případě potřeby bude provedeno vykácení ojedinělé náletové a keřové zeleně.

5.2 Odpady

Během stavebních prací zhotovitel účinně zamezí průniku ropných a chemických látek do půdy a zajistí likvidaci odpadu.

Zhotovitel musí zejména dbát na to, aby stroje a vozidla pracující na staveništi byly v řádném technickém stavu a nedocházelo k úniku olejů a pohonných hmot, produkci nadměrného množství výfukových zplodin, hluku a prachu. Dojde-li k úniku ropných látek, zajistí zhotovitel bezodkladně nápravu na vlastní náklady. Při manipulaci se zdraví škodlivými látkami musejí být způsob nakládání, bezpečnostní a ochranná opatření včetně havarijních opatření stanoveny pravidly, která je povinen vypracovat, dodržovat a kontrolovat zhotovitel. V případě havárie je povinen zhotovitel provést bezodkladně nápravu na vlastní náklady.

Odpady vzniklé především při demolici stávajících konstrukcí bude zhotovitel třídit a likvidovat v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech a související legislativou. Vytěžený a odpadový materiál ze staveniště bude odvážen na skládku, kde bude tříděn a separován (ocel, dřevo, zemina, kámen atd.). Vhodný materiál bude použit k druhotnému zpracování. Se zpětným použitím na stavbu se počítá pouze se zeminou, bude-li vhodná do zpětných zásypů. Kategorizace odpadu se provádí podle Vyhlášky MŽP č. 93/2016 Sb. Při hledání způsobu využití nebo odstranění odpadů bude dodržována hierarchie způsobů nakládání s odpady, tedy pokud nelze vzniku odpadu předejít nebo jej opětovně použít, bude dána přednost recyklaci odpadů před jiným využitím odpadů. Odstranění odpadů (např. skládkováním) bude použito až v poslední řadě. Před zahájením přípravných prací prověří zhotovitel kapacitu skládky a její vhodnost z hlediska druhovosti odpadů.

Přehled jednotlivých druhů a kategorií odpadů, jejichž vznik se během realizace předpokládá, a konkrétní způsob naložení s jednotlivými druhy odpadů (O = ostatní odpad, N – nebezpečný odpad).

Původcem odpadu je po dobu stavby dodavatel stavby. Základní povinností původce vzniku odpadu je v průběhu své činnosti předcházet vzniku odpadu a vlastní vznik odpadu co nejvíce

omezovat. Společně s omezováním vlastního vzniku je nutné vytvářet předpoklady pro jeho opětovné využití, omezovat nebezpečné vlastnosti, popř. zajistit odpovídající zneškodnění. Původce odpadu je povinen odpad třídit a kontrolovat, zda odpad nemá některou z nebezpečných vlastností. Během výstavby i po uvedení do provozu je povinen vést evidenci o množství odpadu a způsobu nakládání s ním.

Odpad charakteru „N“ bude v průběhu stavby shromažďován odděleně do zvlášť k tomu určených uzavřených nádob z nepropustných materiálů, které budou chráněny proti odcizení, neodborné manipulaci a úniku nebezpečné látky do okolního prostředí. Nebezpečné odpady budou likvidovány osobami oprávněnými k nakládání s těmito látkami. Ropné látky mohou být likvidovány biodegradací, znečištěné čisticí tkaniny apod. mohou být spáleny.

6 Výkup pozemků a staveb, ZPF, PUPFL

Umístění stavby se nemění:

SO 01 Most v km 9,426							
Katastrální území	Parc. č.	Druh pozemku	Výměra (m ²)	Zábor dočasný (m ²)	Vlastník	Právo hospodařit	Poznámka
Chrást u Plzně (653 781)	1052/11	ostatní plocha	43611	110	České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 00 Praha		

V rámci stavby nedochází k trvalým ani dočasným záborům pozemků chráněných jako ZPF nebo PUPFL.

7 Vliv stavby na životní prostředí

7.1 Vliv stavby na životní prostředí v průběhu výstavby

Stavba nebude mít zásadní negativní vliv na zájmy obecné ochrany přírody.

V rámci stavby nebudou káceny žádné dřeviny, v případě potřeby bude provedeno vykácení ojedinělé náletové a keřové zeleně.

Při provádění stavby musí zhotovitel dodržovat požadavky všech předpisů týkajících se ochrany životního prostředí. Zásady ochrany životního prostředí se řídí obecnými právními předpisy, ustanoveními stavebního povolení a rozhodnutími ostatních orgánů státní správy.

Provoz stavby nesmí nepříznivě ovlivnit životní prostředí. Během stavebních prací zhotovitel účinně zamezí průniku ropných a chemických látek do půdy a zajistí likvidaci odpadu vzniklého prováděním stavby.

Při provádění veškerých stavebních prací musí zhotovitel zvolit takovou techniku, aby nedošlo k překročení nejvyšších přípustných hodnot hluku a vibrací.

Po skončení stavby zhotovitel uvede staveniště do původního stavu. Po uvedení stavby do provozu budou emisní a hlukové poměry srovnatelné se stávajícím stavem, není proto nutno provádět žádná speciální opatření.

7.2 Hluk

Při provádění veškerých stavebních prací musí zhotovitel zvolit takovou techniku, aby nedošlo k překročení nejvyšších přípustných hodnot hluku a vibrací. V období výstavby dojde v důsledku vyvolané dopravy u obytné zástavby k nárůstu imisního hlukového zatížení jen o 0,1 dB. Tento minimální nárůst nepředstavuje postřehnutelné zvýšení imisního zatížení venkovního prostoru v okolí komunikace. Po ukončení nebude mít stavba žádný vliv na změnu v hlukovém zatížení okolí.

Pro ochranu okolí stavby z hlediska hlukových poměrů je potřeba postupovat dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nebezpečnými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. Zhotovitel zvolí postup výstavby a technologie pro stavbu, aby vibrace a hluk působící na okolní obyvatele nepřekračoval limity ohrožující zdraví a jsou přípustné pro dané prostředí a pracoviště. Práce na všech částech stavby budou probíhat pouze v denní době (7,00 – 21,00 hod.). Na stavbě je nutné používat takové stavební stroje a pracovní dobu, aby byly požadavky na nejvyšší přípustnou ekvivalentní hladinu akustického tlaku dle příslušného předpisu splněny.

Umístění a charakter stavby po uvedení do provozu nevyžaduje posouzení z hlediska negativních dopadů hluku. Po dokončení se nepředpokládá zvýšení hlukové zátěže v místě stavby oproti stávajícímu stavu.

8 Odolnost a zabezpečení stavby

8.1 Požární ochrana

Jedná se o stavbu dopravního významu bez požárního rizika. Při stavbě bude omezen provoz na železniční trati. Při výstavbě nedojde k omezení vnějších odběrných míst.

Je nutno dodržovat veškeré předpisy týkající se protipožární ochrany, zejména Zákon č. 133/85 Sb. – o požární ochraně ve znění pozdějších předpisů a Vyhlášku č. 246/2001 Sb. – o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru.

8.2 Ochrana bezpečnosti práce

Při realizaci stavby musí být dodržovány veškeré zákonné a podzákonné právní a ostatní předpisy upravující bezpečnost a ochranu zdraví při práci a protipožární ochranu (BOZP a PO), aktuálně platné v době realizace práce.

V závislosti na rozsahu stavby, typu konstrukce a technologii musí investor stavby:

- doručit oznámení o zahájení prací na Oblastní inspektorát práce a
- zajistit vypracování a případné aktualizace plánu BOZP.

Povinnosti zhotovitele stavby v oblasti BOZP a PO vůči investorovi a koordinátorovi BOZP stanovují příslušné předpisy. Mezi povinnostmi patří především:

- předání informací o rizicích a zvýšeném požárním nebezpečí vznikajícím při zvolených technologických postupech,
- zajištění součinnosti při vyhodnocování možných rizik a
- uplatňování přijatých (organizačních, technologických apod.) opatření.

Před zahájením prací je nutné prověřit, zda pro konkrétní pracoviště nejsou nutná zvláštní bezpečnostní opatření, školení, případně zda není třeba zajistit další specifické podmínky (např. při práci v ochranném pásmu třetí strany). O všech agendách a sjednaných podmínkách týkajících se BOZP a PO musí být vedena příslušná dokumentace.

Vybrané právní a ostatní předpisy:

- **SŽ Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy**
- **SŽ Bp1 Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací**
- **SŽ Bp3 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace**
- Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce,
- Zákon č. 309/2006 Sb., zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci,
- Zákon č. 133/1985 Sb., zákon o požární ochraně,
- Nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích,
- 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. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci,
- Nařízení vlády č. 201/2010 Sb., o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu,
- Nařízení vlády č. 11/2002 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a signálů.

Dále platí vyhlášky a nařízení související. Při pracích v ochranných pásmech inženýrských vedení je třeba plnit podmínky správce a dbát na zvýšenou opatrnost pracovníků. Zákres inženýrských sítí je nutno pokládat za orientační a před zahájením stavby musí být provedeno vytýčení inženýrských sítí. Během stavby je nutné vytýčení chránit před poškozením. Projekt je řešen tak, aby byly dodrženy podmínky zajišťující bezpečnost práce i provozu jak během stavby, tak i po dokončení.

Zhotovitel plánu BOZP rozpracuje uvedené předpisy pro podmínky daného mostního objektu se zvláštním přihlédnutím k:

- práci ve výškách,
- práci v ochranných pásmech sítí,
- manipulaci s břemeny.

8.3 Ostatní vlivy

Umístění a charakter stavby po uvedení do provozu nevyžaduje posouzení z hlediska negativních dopadů hluku.

Charakter stavby nevyžaduje řešení opatření vyplývající z požadavků civilní ochrany na využití staveb k ochraně obyvatelstva, vytváření zón havarijního plánování apod.

Objekt se nachází na neelektrifikované železniční trati. Nepředpokládá se významné nebezpečí účinků bludných proudů. Bude provedena primární ochrana dle TP 124. Ta spočívá v provedení dostatečné tloušťky krycí vrstvy výztuže, vhodného složení betonové směsi a dalších požadavků dle TP 124.

9 Technicko-bezpečnostní zkoušky

Na závěr ukončení výluky v koleji bude ve smyslu vyhlášky č.177/95 Sb. provedena technicko-bezpečnostní zkouška na železničním svršku a hlavní prohlídka objektů a zaveden zkušební provoz.

10 Obecné požadavky na výstavbu

Stavba není v rozporu s obecnými požadavky na výstavbu.

Vzhledem k charakteru stavby není třeba posuzovat technické řešení dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

11 Související stavby

V současné době nejsou známy jiné související nebo podmiňující stavby.

12 Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby

Předpokládaný termín realizace stavby je v roce 2023, termín bude odpovídat RPV (pokud bude nutné provádět práce za výluky na trati – předběžně se doporučuje hlavní práce na demolici a výstavbě objektu provést za úplné nebo částečné výluky na přilehlé koleji, bude upřesněno investorem).

13 Dopravní opatření

Při pracích bude omezen provoz na komunikaci pod mostem. Zhotovitel zpracuje DIO a projedná s příslušnými DOSS. Při demolici a pracích, které mohou ohrozit bezpečnost provozu pod mostem (např. pokládka nosníků, betonáž), se předpokládá úplné uzavření komunikace pod mostem.

V Mostě, březen 2023

Ing. Petr Šedivý