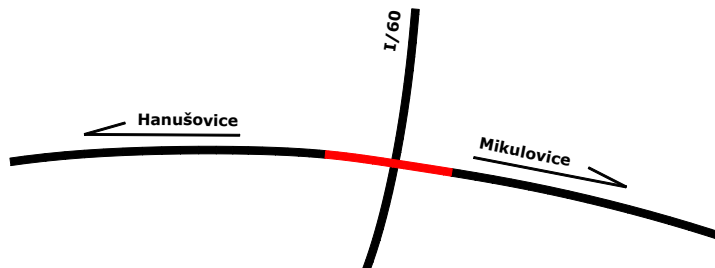


Jiná ověření:

Paré:

Orientační schéma:






Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
O00	25.12.2022	PO PŘIPOMÍNKOVÉM ŘÍZENÍ	dle příloh

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace	 SPRÁVA ŽELEZNIC
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební správa východ	
Adresa:	Nerudova 1, 779 00 Olomouc	

Zhotovitel díla:	EXprojekt s.r.o.		
Adresa:	Heršpická 758/13, 619 00 Brno		
Kontakt:	T: +420 533 312 000 E: info@exprojekt.cz		
Zhotovitel objektu:	EXprojekt s.r.o.		
Adresa:	Heršpická 758/13, 619 00 Brno		
Kontakt:	T: +420 533 312 000 E: info@exprojekt.cz		
Hlavní projektant (HIP):	Ing. Martin Chaloupka	Specialista:	Ing. Martin Chaloupka

Název stavby/akce:	Rekonstrukce mostu v km 32,650 na trati Hanušovice – Mikulovice	Označení investora: S622000083
		Označení zhotovitele: 2021-156
Název části:	Souhrnná technická zpráva	Označení části: B
Název objektu/dílní části:		Označení objektu/komplexu:
Název přílohy:	Souhrnná technická zpráva	Číslo přílohy: B
Název dílní části přílohy:		
Odpovědný projektant: dle příloh	Zpracovatel přílohy: dle příloh	Měřítko: - Formáty:
Kraj: Olomoucký	Katastrální území: Jeseník / k.ú. Dolní Lipová	TUDU: 1363 14
		Stupeň dokumentace: DSP
		Smluvní datum zpracování: 25.12.2022

STAVBA: „Rekonstrukce mostu v km 32,650 na trati Hanušovice
– Mikulovice“

STUPEŇ: Dokumentace pro stavební povolení (DSP)
Dokumentace pro provádění stavby (PDPS)

Souhrnná technická zpráva

OBSAH:

SEZNAM ZKRATEK.....	3
B1. POPIS ÚZEMÍ STAVBY.....	4
B2. CELKOVÝ POPIS STAVBY.....	9
B2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání	9
B2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení.....	10
B2.3 Celkové technické řešení.....	11
B2.4 Bezbariérové užívání stavby.....	11
B2.5 Bezpečnost při užívání stavby.....	11
B2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení.....	11
B2.7 Základní charakteristika objektů.....	11
B2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby	12
B2.9 Úspora energie a tepelná ochrana	12
B2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí	13
B2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	13
B3. PŘIPOJENÍ STAVBY NA TECHNICKOU A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU	14
B4. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE.....	14
B5. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV.....	14
B6. POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA.....	14
B6.1 Posouzení vlivu stavby na soustavu chráněných území Natura 2000	14
B6.2 Odpadové hospodářství.....	14
B7. OCHRANA OBYVATELSTVA.....	14
B8. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	15
B8.1 Technická zpráva	15
B8.2 Výkresy.....	15
B8.3 Harmonogram	15
B8.4 Schéma stavebních postupů.....	15
B8.5 Celkové vodohospodářské řešení	15

Seznam zkratek

3XN	vyhledávací kabel	MÚ	Městský úřad
3ZBI	kategorie přejezdového zabezpečovacího zařízení	NAD	náhradní autobusová doprava
a.s.	akciová společnost	NK	nosná konstrukce
AB	automatický blok	nn, NN	nízké napětí
ABE-1	typ automatického bloku	odst.	Odstavec
AGC	evropská dohoda o hlavních mezinárodních železničních tratích	OK	optický kabel
AGTC	evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech	OR	oblastní ředitelství
ASER	typ systému (zabezpečovacího zařízení)	OS	operační systém
BK	bezstyková kolej	ŮP	Odbor životního prostředí
BpV	Balt po vyrovnání	p.	pan
BTS	základnová převodní stanice v systému základnových stanic	PB	pražec betonový
CDP	centrální dispečerského pracoviště	PD	projektová dokumentace
cm	centimetr	písm.	písmeno
Cu	měď	PK	pozemkový katastr
č.j.	číslo jednací	PNP	požární nebezpečný prostor
ČD	České dráhy, a. s.	PO	ptačí oblast
ČD-T	ČD-Telematika	POV	plán organizace výstavby
CDP	centrální dispečerského pracoviště	PS	provozní soubor
ČR	Česká republika	PVC	polyvinylchlorid
ČSN	Česká technická norma	PZS 3 SBI	kategorie přejezdového zabezpečovacího zařízení
DK	dálkový kabel	PZZ	přejezdové zabezpečovací zařízení
DOK	diagnostický optický kabel	RTU	telemechanické zařízení
DOÚO	dálkové ovládání úsekových odpojovačů	Sb.	Sbírký
DOZ	dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení	SDH	synchronní digitální hierarchie
DP	dobývací prostor	SEE	Správa elektrotechniky a energetiky
DRT	dispečerská řídicí technika	SO	stavební objekt
DSP	dokumentace pro stavební povolení	s.o.	státní organizace
DÚ	definiční úsek	SP	stavební postup
DrÚ	Dražní úřad	s.p.	státní podnik
DUR	dokumentace pro územní rozhodnutí	SQL	Structured Query Language
EC	EuroCity	s.r.o.	společnost s ručením omezeným
ED	elektrodispečink	SSV	Stavební správa východ
ed.	Edice	SSZT	Správa sdělovací a zabezpečovací techniky
EECONET	European Ecological Network	st.	státní
EN	evidence nemovitostí	st. hr.	státní hranice
ERTMS	European Rail Traffic Management System (Evropský systém řízení železničního provozu)	STM	synchronní transportní modul
ETCS	European Train Control Systems	SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
ev.	evidenční	SŽ	Správa železnic, státní organizace
EVL	evropský významná lokalita	t.ú.	traťový úsek
EZE	typ traťového kabelu	TD	technologický domek
GR	generální ředitelství	tel.	telefon
GSM-R	Global System for Mobile Communication for Railway	TK	traťová kolej
HDPE	polyetylen s vysokou hustotou	TKP	technické kvalitativní podmínky
hl.n.	hlavní nádraží	TNS	trakční napájecí stanice
HP	Hewlett Packard	TP	technické podmínky
HPV	hladina podzemní vody	tr.	traťový
Hz	hertz	TTP	tabulky traťových poměrů
HZS	Hasičská záchranná služba	TTS	traťová trafostanice
ID	identifikátor	TV	trakční vedení
IEC	International Electrotechnical Commission	tzn.	to znamená
IHL	indikátor horkoběžnosti ložisek	TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
JOP	jednotné obslužné pracoviště	UAB	typ automatického bloku
JPO	jednotka požární ochrany	UIC GC	Referenční profil GC Mezinárodní železniční unie
k. ú.	katastrální území	UNZ	napájecí systém
km	kilometr	ÚTP ÚSES ČR	Územně technický podklad územního systému ekologické stability České republiky
km/h	kilometr za hodinu	UTZ	určená technická zařízení
KS	kabelová skříň	VB	výpravní budova
KÚ	konec úseku	vč.	včetně
kV	kilovolt	vl.	vlákno
LDSŽ	lokální distribuční soustava železnice	VMP	volný mostní průřez
LV	list vlastnictví	VN	vysoké napětí
m	metr	VVT	významný vodní tok
m n. m.	metr nad mořem	ZKPP	zesílená konstrukce pražcového podloží
m p.l.	metr pod terénem	ZOV	zásady organizace výstavby
m²	metr čtvereční	ZÚ	začátek úseku
max.	maximálně	ZB	železobeton
MD ČR	Ministerstvo dopravy České republiky	žel.	železniční
Mgr.	magistr		

B1. Popis území stavby

- a) charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem území, dosavadní využití a zastavěnost území

Stavba "Rekonstrukce mostu v km 32,650 na trati Hanušovice – Mikulovice" v rozsahu, v jakém je navržena, nemá zásadní územní ani jiné nároky a požadavky na úpravu okolí. Území je v současnosti využito tělesem celostátní železniční dráhy č. 292 (dle knižního jízdního řádu) Šumperk – Krnov, nezařazené do systému TEN-T. Toto území má charakter plochy dopravy. Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy dle zákona o drahách a v ochranném pásmu silnice I. třídy. Jedná se o jednokolejnou neelektrizovanou železniční trať Šumperk – Krnov.

Stavba „Rekonstrukce mostu v km 32,650 na trati Hanušovice – Mikulovice“ kolejově začíná v km 32,308 a končí v km 33,000. Stavba se nachází na území Olomouckého kraje v k. ú. Dolní Lipová [684660].

Stavbou dotčené kolejiště je napojeno na dosavadní technické vybavení území. Liniová část stavby i stavební objekt mostu jsou realizovány ve stávajícím obvodu dráhy, na pozemcích Správy železnic, s.o.

Správcem trati je Správa železnic, s.o., Oblastní ředitelství Ostrava.

- b) údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci

Vlastní traťový úsek je vytrasován na stávajícím drážním tělese, tzn. na pozemcích Správy železnic s.o. S ohledem na dobu, po kterou je již tato železniční trať v nezměněné trase využívána, lze ji označit za nedílnou součást stávajícího území, dnešního krajinného celku. Přípravovaná stavba tedy není v rozporu ani s územními a jinými rozvojovými záměry Olomouckého kraje.

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

Dne 14. 12. 2022 vydal odbor stavebního úřadu a územního plánování města Jeseníku, jako místně příslušný stavební úřad, ÚZEMNÍ ROZHODNUTÍ pod č. j. MJ/62222/2022/SÚ/KuA.

Dokumentace bude podána na příslušný speciální stavební úřad – Drážní úřad – k vydání stavebního povolení.

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

Podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů jsou zohledněny jak v samotné části B. Souhrnné technické zprávy, tak i v jednotlivých částech dokumentace ke společnému povolení, zejména v části D. Dokumentace objektů a technických a technologických zařízení. Samotná stanoviska dotčených orgánů státní správy jsou pak doložena v části H. Dokladová část této dokumentace.

- e) výčet a závěry provedených průzkumů a rozborů – geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, stavebně historický průzkum apod.

V září 2020 byl firmou AGS Hruby s.r.o. proveden inženýrskogeologický a geotechnický průzkum k posouzení základových poměrů. V srpnu 2022 byl firmou TESIA speciální technické práce s.r.o. proveden doplňkový inženýrskogeologický a geotechnický průzkum pro ověření výsledků předchozího průzkumu.

Provedené průzkumy a závěry:

V rámci geotechnických prací byly provedeny 2 statické zatěžovací zkoušky (subdodávkou firmy GEOTest dle ČSN 72 1006, Příloha B) a 2 sondy lehké dynamické penetrace na zemní pláni, přibližně 3 m od římsy mostu v ose kolejiště.

Dynamická penetrace DPL byla provedena soupravou se závažím 10 kg s výškou pádu beranu 0.5 m. Vyhodnocení je provedeno v souladu s ČSN 72 1004.

Závěrem průzkumu je zjištění, že vybrané staveniště je vyhovující po stránce geologických a hydrogeologických poměrů, tak i z hlediska ekologie. Geologické podmínky nebrání záměru rekonstrukce mostu a výsledky inženýrskogeologického průzkumu poskytují podklady pro posouzení základových poměrů. Stavba je řazena do 1. geotechnické kategorie.

Na základě zařazení zemin a normativních charakteristik jsou zeminy řazeny do tří geotechnických typů GT1, GT2 a GT3. Byly vyčleněny následující geotechnické typy:

GT1 – Hlinitá navážka F3, jíl písčité F4 (R_d 150 kPa)

GT2 – Písek hlinitý S4 (R_d 200 kPa)

GT3 – Hlíny F1 (R_d 230–270 kPa)

Zájmové území, v patě mostu, je od vrchních částí tvořeno navážkami hlinito-štěrkovitého charakteru řazených do třídy F3 (GT1) a jíly písčité F4 (GT1). Pod nimi se nachází písek hlinitý S4 (GT2) přibližně 1 m mocný. Podloží je tvořeno delu-

viálními hlínami štěrkovito-písčitymi F1 (GT3), které jsou velmi dobře únosné. Obecně lze konstatovat, že s hloubkou roste únosnost zemin.

Hladina podzemní vody byla vrtem J-1 zastižena v hloubce 2.6 m p.t. Ustálená hladina se pohybuje v úrovni 1.05 m p.t. u paty mostu. Hladina podzemí vody tedy vykazuje pozitivní výtlačnou úroveň a má negativní vliv na soudržné zeminy v okolí i jejím nadloží. Díky písčité a štěrkovité frakci obsažené v zeminách nebyly pozorovány výrazné změny konzistence zemin ve smyslu jejich rozbídnosti.

Z hlediska působení podzemní vody na beton se jedná o slabě agresivní chemické prostředí (XA1) Z hlediska působení vody na ocel je agresivita velmi vysoká (IV.).

f) ochrana území podle jiných právních předpisů

Stavba zasahuje nebo se kříží:

- zasahuje do silničního ochranného pásma ve smyslu zákona č. 13/1997 Sb., konkrétně se jedná o silnici první třídy I/60.
- zasahuje do ochranného pásma inženýrských sítí drážních i mimodrážních

1. VLIV STAVBY NA PŘÍRODU A KRAJINU

Zvláště chráněná území

Zvláště chráněná území (ZCHÚ) dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, můžeme pracovně rozdělit na „velkoplošná“ a „maloplošná“. Do skupiny „velkoplošných“ zvláště chráněných území jsou řazeny národní parky (NP) a chráněné krajinné oblasti (CHKO). Do skupiny „maloplošných“ zvláště chráněných území řadíme přírodní památky (PP), národní přírodní památky (NPP), přírodní rezervace (PR) a národní přírodní rezervace (NPR).

Stavba se nenachází v oblasti velkoplošně chráněného území.

Zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině

Významné krajinné prvky

Pojem významný krajinný prvek (dále jen VKP) je definován § 3 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. VKP jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy. Dále jsou jimi jiné části krajiny, které zaregistruje podle § 6 orgán ochrany přírody jako VKP, zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy. Mohou jimi být i cenné plochy porostů sídelních útvarů včetně historických zahrad a parků. Ke stavební činnosti ovlivňující VKP je nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody.

VKP ze zákona

Stavba se nachází v ochranném pásmu lesa (do 50 m od hranice lesních pozemků).

VKP registrované

Posuzovaný záměr nezasahuje do registrovaného VKP dle § 6 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění.

Územní systém ekologické stability (ÚSES)

ÚSES je vymezován na základě zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Můžeme jej charakterizovat jako vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých, ekosystémů. ÚSES umožňuje uchování a reprodukci přírodního bohatství, příznivě působí na okolní, méně stabilní části krajiny a vytváří tak základ pro její mnohostranné využívání. Vymezení ÚSES stanoví a jeho hodnocení provádějí orgány územního plánování a ochrany přírody ve spolupráci s orgány vodohospodářskými, ochrany zemědělského půdního fondu a státní správy lesního hospodářství.

a) Nadregionální prvky ÚSES

Dle informací Národního geoportálu Inspire (geoportal.gov.cz) se prvky nadregionální úrovně ÚSES v širším okolí dotčené trati nevyskytují.

b) Regionální prvky ÚSES

Dle územního plánu obce Lipová Lázně se prvky regionální úrovně ÚSES v širším okolí dotčené trati nevyskytují.

c) Lokální prvky ÚSES

Dle územního plánu obce Lipová Lázně se prvky regionální úrovně ÚSES v širším okolí dotčené trati nevyskytují.

Migrační propustnost

Stavba se nenachází na migračně významném území.

Nerostné suroviny

Stavba se nenachází v památkové rezervaci.

Kulturní památky a archeologické nálezy

Nemovitě kulturní památky

V území přímo dotčeném stavbou se nenacházejí nemovitě kulturní památky.

Archeologická a paleontologická naleziště

Na celém území ČR, které bylo osídleno či jinak využíváno člověkem od počátků lidstva do současnosti, lze učinit archeologický nález. Pro celé území republiky proto archeologové používají v souladu se zákonem o památkové péči pojem „území s archeologickými nálezy“.

Posuzované území nezasahuje do oblasti archeologických nalezišť.

2. VLIV NA SOUSTAVU CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍ NATURA 2000

Natura 2000 je soustava lokalit chránících nejvíce ohrožené druhy rostlin, živočichů a přírodní stanoviště na území EU. Nejdůležitějšími právními předpisy EU v oblasti ochrany přírody jsou Směrnice 2009/147/ES ze dne 30. listopadu 2009 o ochraně volně žijících ptáků (zkr. směrnice o ptácích) a Směrnice Rady 92/43/EHS z 21. května 1992 o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin (zkr. směrnice o stanovištích).

Krajský úřad Olomouckého kraje vydal k danému záměru stanovisko dle § 45i odst. 1 zák. č. 114/1992 Sb., č.j. KUOK 23675/2021 ze dne 12. 3. 2021, ve kterém je konstatováno, že předložený záměr nemůže mít významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptáčích oblastí.

Ochranná pásma dopravní infrastruktury

Ochranné pásmo je ohraničené území, v němž je zakázána jiná činnost než ta, pro kterou bylo toto území vymezeno. Využitelnost těchto území plyne ze znění jednotlivých zákonů a norem. Ochranná pásma, týkající se ochrany dopravy, jsou stanovena v jednotlivých zákonech, vydávaných většinou Ministerstvem dopravy.

Ochranné pásmo dráhy

Stavba je v celém rozsahu, včetně zařízení stavenišť, situována v ochranném pásmu dráhy. To je definováno svislou rovinou vedenou u dráhy celostátní a regionální 60 m od osy koleje, nejméně však 30 m od hranice obvodu dráhy.

Obvod dráhy je u celostátní dráhy a u regionální dráhy vymezen svislými plochami vedenými hranicemi pozemků, které jsou určeny pro umístění dráhy a její údržbu (viz. zákon č. 266/1994).

V koordinační situaci (část dokumentace C.3) je zakreslena hranice drážního pozemku (SŽ, s.o.) z podkladů, zpracovaných geodetem. Tyto podklady byly aktualizovány podle platných údajů z katastru nemovitostí.

Ochranné pásmo silnic I., II. a III. třídy

Ve stavbě není uvažováno s přeložkami pozemních komunikací, nicméně v místě křížení tratě se silniční komunikací dojde k dotčení silničního ochranného pásma. Hranice silničních ochranných pásem je prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m ve vzdálenosti:

- 100 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice nebo rychlostní komunikace
- 50 m od osy vozovky nebo osy přilehlého jízdního pásu ostatních komunikací I. třídy
- 20 m od vozovky silnice III. tř.
- 15 m od osy přilehlého jízdního pásu silnic II. a III. tř. a místních komunikací II. tř.

Stavba se nachází v ochranném silničním pásmu – pozemní komunikace I. třídy (I/60), která je řešeným mostem přemostována.

V rámci navrhovaných prací bude zmíněná komunikace pod mostem rozšířena na kategorií širku S 7,5, s navázáním na stávající stav pouze na nezbytné délce.

Ochranná pásma inženýrských sítí

Během realizace záměru stavby budou dotčena ochranná pásma inženýrských sítí.

Průběhy stávajících inženýrských sítí jsou zakresleny do koordinační situace. Ochranná pásma inž. sítí nejsou, z důvodu přehlednosti, do koordinačních situací zakreslena, a proto jsou textově uvedena na tomto místě:

Ochranné pásmo elektrického vedení

Trať křížuje venkovní vzdušné vedení. Ochranné pásmo venkovního vedení je vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na každou stranu:

- | | |
|--|---------------------------------|
| • u napětí nad 1 kV do 35 kV včetně | 1 m pro závěsná kabelová vedení |
| • u napětí nad 1 kV do 35 kV včetně | 2 m pro vodič s izolací |
| • u napětí nad 1 kV do 35 kV včetně | 7 m pro vodič bez izolace |
| • u napětí nad 35 kV do 110 kV včetně | 12 m |
| • u napětí nad 110 kV do 220 kV včetně | 15 m |
| • u napětí nad 220 kV do 400 kV včetně | 20 m |

- u napětí nad 400 kV 30 m

Stavba kříží nadzemní vedení VN do 35 kV ve vlastnictví společnosti ČEZ Distribuce, a. s. Křížení není v blízkosti mostu a ochranné pásmo (12 m) k mostu rovněž nezasahuje. Vzdálenost koleje od nadzemního vedení nebude stavbou zmenšena.

Ochranné pásmo telekomunikací

Ochranné pásmo podzemního telekomunikačního vedení činí 0,5 m po stranách krajního vedení. Ochranné pásmo nadzemního bezdrátového telekomunikačního vedení stanovuje na návrh vlastníka stavební úřad a této stavbě se pohybuje od 2,5 m do 7 m.

Při křížení s dálkovým optickým kabelem je nutné dodržení zejména ČSN 73 6005. DOK v chrániče je třeba v místě křížení kryt betonovými korytky v délce přesahující místo křížení 1 m na obě strany.

Stavba se nachází v prostoru podzemních komunikačních vedení, jejichž ochranné pásmo je dle zákona č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích, 1,5 m po stranách krajního vedení. Jedná se o kabely v majetku Správy železnic, s.o. (vpravo na mostě), ČD-Telematika a.s. (vpravo na mostě) a společnosti CETIN a.s. (křížení cca 13 m před mostem). V rámci stavby budou drážní kabely z mostu ochráněny (vyvěšeny na lávku) a po dokončení výstavby mostu uloženy do kabelového žlabu ve šterkovém loži. Kabely CETINu nebudou stavbou dotčeny.

Ochranné pásmo plynovodů

Ochranné pásmo plynovodů je definováno následovně:

- u plynovodů a přípojek do průměru 200 mm včetně – 4 m
- u plynovodů a přípojek od průměru 200 mm do 500 mm – 8 m
- u plynovodů a přípojek nad průměr 500 mm – 12 m
- u VTL plynovodu nad 40barů DN 700 (NET4GAS) – 4 m na obě strany, bezpečnostní pásmo 200 m na obě strany
- u nízkotlakých a středotl. plynovodů a přípojek v zast. území – 1 m
- u technologických objektů – 4 m

Stavba se nenachází v ochranném pásmu plynovodu.

Ochranné pásmo ropovodů

Při práci v ochranném pásmu ropovodu je třeba dodržovat vládní nařízení č.29/1959 Sb. (jak je stanoveno v přechodných ustanoveních Zákona č. 161/2013 Sb.). Na provádění činností v ochranném pásmu ropovodu se použije Zákon č.189/1999 Sb. A následně ČSN EN 14161 + A1 a ČSN 65 0204. Ropovod má ochranné pásmo v rozmezí od 90 do 150 metrů na každou stranu.

Stavba se ropovodů nedotýká ani je nekříží.

Ochranné pásmo teplovodů:

Ochranné pásmo je vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách zařízení na výrobu či rozvod tepelné energie ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo k tomuto zařízení a vodorovnou rovinou, vedenou pod zařízením pro výrobu nebo rozvod tepelné energie ve svislé vzdálenosti, měřené kolmo k tomuto zařízení a činí 2,5 m.

Stavba se teplovodů nedotýká ani je nekříží.

Ochranné pásmo kanalizací a vodovodů

U kanalizací a vodovodů je ochranné pásmo vymezeno dle průměru potrubí a pro vedení rozvodů v zastavěných územích a pod komunikacemi platí hodnoty stanovené ČSN 73 6005. Činí:

- do DN 500 mm – 1,5 m na obě strany
- nad DN 500 mm – 2,5 m na obě strany

Stavbu kříží vodovod společnosti Vak – Vodovody a kanalizace Jesenicka, a. s. Křížení není v blízkosti mostu a ochranné pásmo (1,5 m) k mostu rovněž nezasahuje. Vzdálenost koleje od podzemního vedení nebude stavbou zmenšena.

Stavba se nenachází v ochranném pásmu kanalizace.

Přírodní ochranná pásma

Ochranné pásmo lesa

Posuzovaný záměr zasahuje do ochranného pásma lesa. Dle § 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb., v platném znění, je potřeba požádat o vydání souhlasu příslušného orgánu státní správy lesů dotčených pozemků do vzdálenosti 50 m od okraje lesa.

Ochranná pásma při ochraně přírody a krajiny

Zákon o ochraně přírody vymezuje tzv. zvláště chráněná území. Jsou to přírodovědecky nebo. esteticky velmi významná nebo jedinečná území a člení se do následujících kategorií:

- národní parky
- chráněné krajinné oblasti
- národní přírodní rezervace
- přírodní rezervace
- národní přírodní památky
- přírodní památky

Záměr se nenachází v ochranném pásmu žádné z výše uvedených oblastí.

Památné stromy se v dotčeném území nenachází.

Ochrana vod

Negativní vlivy mohou být spojeny pouze s havarijnými stavy souvisejícími se stavební činností či s opravnými pracemi mostních objektů a propustků (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 vodních toků, vodních ploch ani vodních zdrojů. V případě úniku znečišťujících látek je třeba postupovat dle platného havarijního plánu, který bude zpracován v dalších fázích přípravné dokumentace.

Ochranná pásma vodních zdrojů

Záměr (ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů), nezasahuje/neleží v žádném ochranném pásmu vodních zdrojů.

Chráněná oblast přirozené akumulace vod

V zájmovém území se nenachází chráněná oblast přirozené akumulace vod.

Nemovitě kulturní památky

Základními pravidly pro ochranu nemovitě kulturní památky jsou ustanovení § 9, § 11 a zejména § 14 zákona České národní rady č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č.20/1987 Sb.“). Posuzovaný záměr nezasahuje do nemovitých kulturních památek.

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

Stavba se nenachází v zóně záplavového území.

Stavba se nenachází v oblasti ovlivněné účinky poddolování.

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

Stavba se nenachází v chráněném ložiskovém území.

Stavba se nenachází v oblasti ovlivněné účinky poddolování.

i) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

V rámci stavby bude vybourán celý stávající most.

Případné kácení dřevin je vhodné provádět v období vegetačního klidu a v mimohnízdním období od listopadu do března na základě povolení ke kácení dřevin dle § 8 zákona č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Žádost o povolení ke kácení obsahuje údaje dle vyhlášky č. 395/1992 Sb. (doložení vlastnického či nájemního vztahu žadatele k pozemkům a dřevinám rostoucím mimo les, souhlas drážního úřadu, počet kácených stromů a plochu likvidovaných keřových porostů. atd.). Tato žádost bude podána před prováděním stavby.

Asanace – požadavky na asanace nejsou.

Demolice – sнесení kolejí, odstranění stávající nosné konstrukce mostu a demolice stávající spodní stavby aj. proběhnou standardním způsobem, ale za použití strojů a dalších zabezpečení vyhovující požadavkům příslušného OŽP. Před začátkem demoličních prací budou všechny dotčené stávající inženýrské sítě na mostě dočasně přeloženy a ochráněny.

Kácení dřevin – stavba proběhne na pozemku dráhy. V rámci stavby se uvažuje pouze se smýcením drobných náletů nebo keřů na drážním tělese.

Případné kácení dřevin je vhodné provádět v období vegetačního klidu a v mimohnízdním období od listopadu do března na základě povolení ke kácení dřevin dle § 8 zákona č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Žádost o povolení ke kácení obsahuje údaje dle vyhlášky č. 395/1992 Sb. (doložení vlastnického či nájemního vztahu žadatele k pozemkům a dřevinám rostoucím mimo les, souhlas drážního úřadu, počet kácených stromů a plochu likvidovaných keřových porostů. atd.). Tato žádost bude podána před prováděním stavby.

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

Celá stavba bude realizována v ochranném pásmu dráhy. Záměr si nevyžádá rovněž odnětí pozemků PUPFL ani ZPF.

- k) územně technické podmínky – zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě

Stavba je stavbou dopravní – je součástí železniční dopravní infrastruktury. Stavba „Rekonstrukce mostu v km 32,650 na trati Hanušovice – Mikulovice“ je – z logiky navrhovaných prací na dnes existující železniční trati – trvale zakomponována ve schválené územně plánovací dokumentaci. Umístění stavby je v podstatě dáno stávajícím situováním a polohou drážního tělesa a hranicí dráhy. Zpracovaný projekt respektuje stávající pozemek dráhy a minimalizuje zábory mimodrážních pozemků.

Vlastní traťový úsek je vytrasován na stávajícím drážním tělese, tzn. na pozemcích Správy železnic, státní organizace. S ohledem na dobu, po kterou je již tato železniční trať v nezměněné trase využívána, lze ji označit za nedílnou součást stávajícího území, dnešního krajinného celku. Připravovaná stavba tedy není v rozporu ani s územními a jinými rozvojovými záměry Olomouckého kraje.

Z hlediska pozemních komunikací je stavba napojena na silnici I/60 – železniční trať dotčenou pozemní komunikací překračuje. Po realizaci stavby zůstane tento systém napojení nezměněn.

V rámci realizace stavby dojde k přeložkám stávajících inženýrských sítí.

Jedná se o nevěřejnou stavbu (rekonstrukce železničního mostu), bezbariérové řešení není součástí stavby.

- l) věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice

Stavba je předběžně uvažována v období od srpna 2024 do října 2024.

Související stavby:

1) —

- m) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje a provádí

Stavba leží na území Olomouckého kraje.

k. ú. Dolní Lipová [684660].

katastrální území	parcelní č.	druh pozemku podle katastru nemovitostí
Dolní Lipová	2222/31	Ostatní plocha
Dolní Lipová	2131/2	Ostatní plocha
Dolní Lipová	2346	Ostatní plocha

- n) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo

Stavba leží na území Olomouckého kraje.

k. ú. Dolní Lipová [684660].

Seznamy pozemků jsou v samostatné části dokumentace E.5 Geodetická dokumentace.

B2. Celkový popis stavby

B2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

Stavba "Rekonstrukce mostu v km 32,650 na trati Hanušovice – Mikulovice" v rozsahu, v jakém je navržena, nemá základní územní ani jiné nároky a požadavky na úpravu okolí. Území je v současnosti využito tělesem celostátní železniční dráhy č. 774 (dle prohlášení o dráze) Mikulovice st. hr. – Hanušovice. Toto území má charakter plochy dopravy. Jedná se o jednokolejovou neelektrizovanou železniční trať přes silnici I/60 v obci Lipová Lázně.

Stavba „Rekonstrukce mostu v km 32,650 na trati Hanušovice – Mikulovice“ kolejově začíná v km 32,300 000 a končí v km 32,999 768. Stavba se nachází v Olomouckém kraji. Stavbou dotčené kolejiště je napojeno na dosavadní technické vybavení území. Stavební objekty jsou realizovány ve stávajícím obvodu dráhy, na pozemcích Správy železnic, s.o.

Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy dle zákona o drahách a v ochranném pásmu dálnice dle zákona o pozemních komunikacích. Stavba je řešena jako stavba trvalá.

Cílem stavby je přestavba stávajícího mostu.

Navrhované kapacity stavby:

Zabezpečovací a sdělovací zařízení – navrhované kapacitní údaje:

Sítě ČD – Telematika..... 2 ks

Sítě SZT..... 1 ks

Železniční svršek a spodek, nástupiště, zpevněné plochy, vč. přejezdu – navrhované kapacitní údaje:

Železniční svršek 49 E1 R350HT na betonových pražcích..... 75 m

Mosty, propustky, zdi – navrhované kapacitní údaje:

Železniční most – přestavba..... 1 ks

Pozemní objekty – navrhované kapacitní údaje:

Úprava komunikace pod mostem..... 47 m

Stavba je navržena v souladu s:

- Vyhl. č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb – netýká se stavby.
- Vyhl. č. 268/2009 Sb. o technických požadavcích na stavby ve znění vyhlášky č. 20/2012 Sb. – navržené řešení stavby je v podrobnostech dokumentace pro stavební řízení v souladu se všemi paragrafy vyhlášky, které se na tento charakter stavby a stupeň přípravy stavby vztahují.
- Vyhl. č. 501/2006 Sb. o obecných požadavcích na využívání území ve znění vyhlášek č. 269/2009 Sb., č. 22/2010 Sb., č. 20/2011 Sb. a č. 431/2012 Sb. – navržené řešení stavby je v souladu se všemi paragrafy vyhlášky, které se vztahují k umístování stavby.
- Výjimky z norem a předpisů nejsou uplatňovány.

Podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů budou zohledněny jak v samotné části B. Souhrnné technické zprávě, tak i v jednotlivých částech dokumentace ke společnému povolení, zejména v části D. Dokumentace objektů a technických a technologických zařízení. Samotná stanoviska DOSS pak budou doložena v části H. Dokladová část této dokumentace.

Stavba zasahuje nebo se kříží:

- objekt přemostňuje silnici první třídy I/60

Stavba nevytváří nové požadavky na trvalé zdroje.

Návrh postupu výstavby, resp. stavebních postupů vychází ze skutečnosti, že jde o dopravně extrémně zatížený úsek. Stavba je předběžně uvažována v období od srpna 2024 do října 2024. Stavby je rozvržena do 2 stavebních postupů (SP 0 – SP 2). Podrobnosti viz. samostatná část B.8 Zásady organizace výstavby.

Předčasné užívání staveb (resp. SO) a prozatímní užívání ke zkušebnímu provozu termínově úzce souvisí s postupným prováděním stavby souvisí s realizací stavby v rámci jednotlivých SP a provedením technicko-bezpečnostních zkoušek u stavebních objektů, u kterých jsou tyto zkoušky požadovány.

Orientační náklady stavby jsou 29,500,- tis. Kč

B2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) urbanistické řešení – kompozice prostorového řešení

Jedná se o náhradu stávajícího kamenného klenbového mostu novou železobetonovou polorámovou konstrukcí. Z urbanistického hlediska a z hlediska kompozice prostorového řešení nedojde k zásadním změnám.

Zpracovaná dokumentace pro společné povolení respektuje v maximální možné míře (při akceptaci technických a technologických požadavků investora) stávající drážní pozemek.

b) architektonické řešení – tvarové řešení, materiálové a barevné řešení

Nová nosná konstrukce mostu bude jednopolová, železobetonová.

Vzhledem k charakteru stavby nebyly – v rámci navrhovaných řešení – definovány speciální požadavky na architektonická ztvárnění technického řešení jednotlivých stavebních objektů. To platí i pro tvarové, materiálové a barevné řešení.

B2.3 Celkové technické řešení

a) popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů

Viz část B2.7.1 této TZ.

B2.4 Bezbariérové užívání stavby

Stavba není stavbou veřejně přístupnou, bezbariérové užívání není v projektu řešeno.

B2.5 Bezpečnost při užívání stavby

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

Jedná se o trať s nezávislou trakcí, ochrana před vlivy trakčních a energetických vedení není v projektu řešena.

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

Neřeší se.

B2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení

B2.7 Základní charakteristika objektů

B2.7.1 INŽENÝRSKÉ OBJEKTY

a) Kolejový svršek a spodek

SO 02 Železniční svršek a spodek

Stávající stav

V řešeném úseku probíhá „Oprava traťového úseku Hanušovice – Jeseník“. V rámci této opravy bude položen nový železniční svršek, provedeno strojní čištění kolejového lože a zřízena bezстыková kolej. Zároveň dojde ke zvýšení traťové rychlosti na 55–60 km/h, přičemž v profilu V₁₃₀ bude 60 km/h v celém mezistaničním úseku mimo propad v oblouku R 187 m, kde se nachází řešený most.

Nový stav

V rámci rekonstrukce navrhujeme směrové řešení umožňující tento propad rychlosti v profilu V₁₃₀ odstranit (zvýšením poloměru na 191,4 m lze zřídit vyšší převýšení) a tím získat V₁₃₀=60 km/h v celém mezistaničním úseku. Větším směrovým posunům v oblouku (až 444 mm) zde brání pouze konstrukce stávajícího mostu ev. km 32,650, která se bude kompletně přestavovat. Vlastní těleso náspu je zde dostatečně široké pro realizaci posunů, na přesýpaném mostě ev. km 32,718 jsou již posuny znatelně menší a vzdálenost od stávajícího zábradlí je vyhovující. Pouze v km 32,668–32,673 bude nutné rozšíření drážní stezky vpravo zídou z pražcové rovnániny. V přilehlých obloucích dojde jen k minimálním směrovým posunům v rámci úpravy GPK. V návrhu sklonového řešení byly odstraněny 4 lomy nivelety ve vzdálenostech cca 100 m, daní za to je dílčí zapuštění nivelety až 72 mm. Při realizaci bude přerušena BK, demontovány pražcové kotvy a snesen kolejový rošt v km 32,617 – 32,692 pro stavbu mostu. Pro usnadnění příčných posunů budou v km 32,570 – 32,617 a v km 32,675 – 32,795 sneseny kolejnice a pražce individuálně příčně posunuty. Po dokončení mostu se stávající materiál železničního svršku osadí zpět. V přechodové oblasti mostu bude zřízena ZKPP ze štěrkodrti tl. 0,2 m a drceného kameniva v tl. 0,3 m v délce 17 m. Dalších 15 m na obě strany bude protažena konstrukční vrstva ze štěrkodrti.

b) Mosty, propustky a zdi

SO 01 Most v km 32,650

Stávající stav

Jedná se o kamenný klenbový most se světlostí 6,03 m a světlou výškou ve vrcholu 4,75 m. Celková délka mostu je 20,81 m, celková šířka mostu je 5,99 m. Most převádí jednokolejnou neelektrizovanou trať přes silnici I/60 v obci Lipová – lázně. Průjezdni průřez pod mostem je dopravními značkami omezen na max. šířku vozidla 5,0 m a max. výšku vozidla 3,6 m. Klenba i spodní stavba je kamenná z řádkového zdiva, římsy betonové, zábradlí ocelové různých profilů. Rok výstavby je 1887. V současné době je klenba stažena ocelovými táhly, sanace z roku 1979.

Nový stav

Navrhujeme železobetonový polorám založený na pilotách. Světlost mostního otvoru bude přizpůsobena šířce pozemní komunikace. V průběhu stavby bude pod mostem zachován jednopruhový provoz s průjezdní výškou min. 3,6 m,

s výjimkami nevyhnutných krátkodobých uzavírek. Jedná se o kolmý most, trať na mostě je ve směrovém oblouku, uplatní se něm VMP 2,5 v oblouku, nová traťová rychlost bude 60 km/h. Odvodnění nosné konstrukce bude zajištěno podélným 1% sklonem horního povrchu nosné konstrukce, voda bude stékat za rub opěr, odkud bude odvedena drenážní trubkou v jednostranném sklonu.

c) Ostatní inženýrské objekty (inženýrské sítě a hydrotechnické objekty)

SO 04 Ochrana drážních sítí

Stavbou dotčené drážní sítě (kabelová trasa SSZT, DK + 2x TK ČD-T) a je nutno ochránit tak, aby zůstaly v provozu po celou dobu stavby. Po dokončení stavby budou tyto kabely uloženy do žlabu v kolejovém loži.

d) Pozemní komunikace, zpevněné plochy

SO 03 Úprava silnice I/60

Stávající stav

Silnice vedoucí pod mostem má stávající šířkové uspořádání S 7,5; resp. lokálně užší odpovídající S 7,0. Pod stávajícím klenbovým mostem je však zúžená na 5,5 m. Konstrukce klenby rovněž omezuje výšku průjezdného průřezu. Na silnici jsou osazeny dopravní značky B 15 (max. šířka vozidla 5,0 m) a B 16 (max. výška vozidla 3,6 m). Policie eviduje v okolí mostu velké množství dopravních nehod.

Nový stav

V rámci rekonstrukce mostu je navržena rekonstrukce silnice s normovými parametry a plynulým navázáním na úseky mimo most. Osa komunikace se na stávající stav navazuje obloukem o poloměru 70 m, dále je vedena v přechodnici dl. 30 m a navazuje na stávající přímou. Niveleta silnice plynule stoupá 2,5 %. Navržená délka úpravy je 47 m. Nový kryt vozovky je navržen ve skladbě D-0-N-1 pro TDZ III.

e) Ostatní

SO 90-90 Likvidace odpadů včetně dopravy

Tento objekt se zařazuje pouze do nákladové části, respektive do soutěžního soupisu prací na výběr zhotovitele stavby. Jsou v něm souhrnně vyčísleny jednotlivé druhy odpadů a jejich množství napříč celou objektovou skladbou stavby. Objekt SO 90-90 není objektem ve smyslu vyhlášky 251., kterou se mění vyhláška č. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb.

B2.8 Zásady požární bezpečnostního řešení stavby

Normy pro požární bezpečnost řady ČSN 7308... se vztahují pouze na pozemní objekty (budovy), popř. volné skládky a s tím související příjezdy pro požární vozidla a zabezpečení vody pro hašení požáru. Na jiné stavební objekty a provozní soubory stavby se požární zpráva nezpracovává.

Ve stavbě se objekty pozemních staveb nevyskytují, není řešeno.

„Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č. 246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti.

Zhotovitel musí zajistit, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí vzniku a šíření požáru a budou dodržována stanovená požární bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu § 15 vyhlášky č. 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Především určí požadavky, které závisí na druhu, místě a způsobu provozování činnosti se zvýšeným požárním nebezpečím zejména při řezání a svařování.

Při provádění řezání konstrukce případně svařování musejí být dodrženy podmínky o požární bezpečnosti při svařování dle předpisu R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic. Při vedení kabelových tras na povrchu terénu či na konstrukci mostu budou kabely uloženy v chráničkách a žlabech z nehořlavého materiálu třídy reakce na oheň A1, A2, popř. B.

Zahájení a ukončení prací je nutno ohlásit na místně příslušné operační středisko HZS SŽ JPO Česká Třebová, Se-manínská, 560 02 Česká Třebová, nepoplachové č.tel. 972 325 350, email: HZSCSToper@spravazeleznice.cz v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření k vytvoření podmínek pro zásah a záchranné práce. Po dobu prací musí být zajištěna možnost příjezdu jednotek IZS pro zásah v objektech drah a na dráze.“

B2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Technologické objekty nejsou součástí stavby, není řešeno.

B2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí

Zásady řešení vlivu stavby na okolí (vibrace, hluk, prašnost apod.).

Vzhledem k umístění a charakteru stavby nejsou navrhována protihluková opatření (PHS).

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. 272/2011 Sb., nařízení vlády o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- N.V. č.361/2007 Sb., nařízení vlády, které stanoví podmínky ochrany zdraví při práci
- z. č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci
- z. č. 262/2006 Sb., zákoník práce v platném znění

Zásady řešení parametrů stavby (větrání, vytápění, osvětlení, zásobování vodou, odpady)

Vzhledem k charakteru stavby a stavebního objektů není řešeno.

B2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

V rámci realizace stavby nebudou provozovány žádné trvalé zdroje ionizujícího záření ve smyslu zákona č. 18/1997 Sb., o mírovém využívání jaderné energie a ionizující záření (atomový zákon), v platném znění. Vlivem posuzovaného záměru nebudou emitována radioaktivní nebo elektromagnetické záření. Rovněž nebudou použity materiály, které jsou zdrojem radioaktivního záření.

Území stavby rovněž není ohroženo účinky bývalé nebo současné důlní činnosti.

V souvislosti s ochranou stavby před negativními účinky vnějšího prostředí jsou navržena následující opatření:

- 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.
- Ochrana před bludnými proudy. Vlastní stavební objekty (mosty) jsou navrženy tak, aby odolávaly vlivu účinkům bludných proudů v souladu s drážními předpisy. Zásady řešení jsou popsány v jednotlivých SO v části D.2.
- Ochrana před technickou seismicitou – zájmové území leží v okrese Jeseník. Dle mapy seismických oblastí ČR (ČSN EN 1998–1, změna 4) charakterizovány referenčním zrychlením základové půdy $a_{gR} = 0,04$ g. Technická seismicitu, respektive nové zdroje nevznikají. Vibrace způsobuje drážní doprava, tento účinek by měl být v novém stavu příznivější vzhledem k novému stavu železniční sítě.
- 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.
- Na plochách staveníště 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 zachytivé vany.
- Všechny mechanismy, které se budou pohybovat v blízkosti vodních toků a na zařízeních staveníšť 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.
- Při stavbě je třeba dodržet opatření na ochranu dřevin vycházející z normy ČSN 83 9061. K ochraně před mechanickým poškozením dřevin je nutné stromy chránit plotem, který by měl obklopot celou kořenovou zónu, ve výjimečných případech opatřit kmen pomocí vypořádávacího bednění z fošen vysokým nejméně 2 m. Při zásahu do kořenové zóny stromu (např. hloubení jam, výkopů) bude výkop proveden ručně. Dále je nutné zabránit tomu, aby v blízkosti dřeviny nebyla půda ztuhována např. pojezdy stavební techniky nebo výkopovým materiálem! Je třeba zabránit jakýmkoli mechanickým, příp. chemickým poškozením dřevin a půdního prostoru!
- Dojde-li v průběhu stavebních prací k poranění kořenových náběhů, kmene či větví, je nutné provést adekvátní ošetření stromu!

B3. Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu

Stavba nevyžaduje nové napojení na stávající infrastrukturu. Převádění trať i překračovaná pozemní komunikace budou plynule navázány na stávající stav.

B4. Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie

Viz samostatná část dokumentace – samostatná podsložka B4. Provozní a dopravní technologie.

B5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

V souvislosti s požadavky na kácení bude třeba zažádat příslušný orgán ochrany přírody o povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les v souladu s vyhláškou č. 189/2013 Sb. Orgán ochrany přírody může za skácené dřeviny uložit provedení náhradních výsadeb, jejichž rozsah není v tomto stupni přípravy projektové dokumentace znám. V rámci stavby dojde pouze ke smýcení náletových dřevin na drážním tělese.

B6. Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

Z hlediska vlivu stavby na životní prostředí lze konstatovat, že rekonstrukcí mostu nedojde k novým zásahům do životního prostředí a stav po provedení rekonstrukce zůstane zachován tak, jak je stávající. Stavební práce budou probíhat z veřejně přístupné komunikace, případně budou pro stavbu odděleny a zaplachtovány. Rychlost se v novém stavu nezvyšuje. V novém stavu bude most s kolejovým ložem, což bude mít pozitivní vliv na snížení hlukové zátěže od přejezdu vozidel po mostě.

B6.1 Posouzení vlivu stavby na soustavu chráněných území Natura 2000

Záměr nezasahuje do žádné evropsky významné lokality (EVL) ani ptačí oblasti (PO).

Krajský úřad Olomouckého kraje vydal k danému záměru stanovisko dle § 45i odst. 1 zák. č. 114/1992 Sb., č.j. KUOK 23675/2021 ze dne 12. 3. 2021, ve kterém je konstatováno, že předložený záměr nemůže mít významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí.

B6.2 Odpadové hospodářství

Problematika odpadového hospodářství je podrobně řešena v samostatné části projektové dokumentace B.6.10 Odpadové hospodářství stavby, a to podle právních předpisů. Jedná se o zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech, a s ním souvisejících vyhlášek.

V projektu je souhrnně zpracováno předpokládané množství vyzískaných materiálů ze stavební činnosti. Je specifikováno jejich možné užití v rámci stavby nebo další využití v souladu s platnou legislativou. Dále jsou navrženy možnosti odstranění potencionálních odpadů a je uveden orientační seznam firem zabývajících se odstraňováním odpadů v daném regionu.

B7. Ochrana obyvatelstva

Ochrana obyvatelstva při mimořádných událostech (civilní ochrana)

Jedná se o soubor opatření při mimořádných událostech (vojenské i nevojenské krizové situace), zejména varování, vyrozumění, evakuace, ukrytí či nouzové přežití obyvatelstva a další opatření k zabezpečení ochrany života, zdraví a majetku.

Mezi krizové situace, související s žel. infrastrukturou a jejím provozováním, patří především:

- požár
- povodeň
- únik zemních plynů v důsledku důlní činnosti
- závažná havárie v dopravě
- havárie v dopravě doprovázené únikem nebezpečných chemických látek
- terorismus
- organizovaný zločin
- ozbrojený konflikt
- jiné narušení rozsahu tzv. kritické infrastruktury.

Projektové řešení nepředpokládá žádné mimořádné řešení ani opatření k ochraně obyvatelstva ve smyslu civilní ochrany.

V rámci stavby jsou navržena standardní technická řešení, běžně navrhovaná u bodových železničních staveb.

Ochrana obyvatelstva ve fázi realizace stavby

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

Nepříznivé vlivy na obyvatelstvo jsou přímé nebo nepřímé:

1. Přímé vlivy souvisejí bezprostředně s lidským zdravím a patří mezi ně především:
 - znečištění ovzduší (emise, prach)
 - hluk
 - vibrace
2. Nepřímé vlivy souvisejí s ochranou životního prostředí:
 - vliv na faunu a floru
 - vliv na významné krajinné prvky, chráněná území a ÚSES
 - vliv na ovzduší
 - vliv na půdu
 - vliv na nerostné zdroje a geologické prostředí
 - vliv na vodní toky, vodní plochy a vodní zdroje
 - vliv na nemovité kulturní památky, archeologické památky a naleziště

Všeobecně lze konstatovat, že stavba „Rekonstrukce mostu v km 32,650 na trati Hanušovice – Mikulovice“ vyžaduje ve fázi realizace pouze standardní opatření, odpovídající charakteru bodové drážní stavby, situované v intravilánu.

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.

Nepříznivé vlivy na obyvatelstvo jsou opět přímé nebo nepřímé a de facto se jedná o shodné vlivy, jejichž výčet byl proveden v předchozí kapitole.

Je možno konstatovat, že v žádném z výše uvedených bodů (vlivů) nedochází ke zhoršení oproti dosavadnímu stavu. Naopak. Byla prověřena veškerá dostupná technická řešení a tam, kde to bylo možné, dojde po realizaci stavby ke zlepšení dosavadního stavu.

Tato bodová dopravní stavba nevede v zónách k ohrožení např. nebezpečnými látkami. Osobní i nákladní doprava je řízena drážními předpisy. Provoz je zabezpečen traťovým zabezpečovacím zařízením.

B8. Zásady organizace výstavby

Viz samostatná část dokumentace – samostatná podložka B8. Zásady organizace výstavby.

B8.1 Technická zpráva

Zpracováno v samostatné části dokumentace – viz část B8.1.

B8.2 Výkresy

Zpracováno v souhrnné části dokumentace – viz část C.3.

B8.3 Harmonogram

Zpracováno v samostatné části dokumentace – viz část B8.3.

B8.4 Schéma stavebních postupů

Zpracováno v samostatné části dokumentace – viz část B8.4.

B8.5 Celkové vodohospodářské řešení

V rámci sanace železničního spodku nejsou navrhována nová odvodňovací zařízení. Bude zachován systém stávajícího odvodnění železničního spodku, který bude částečně rekonstruován – použití nových technických prvků pro odvodnění.

Stavba svých charakterem nemění stávající hospodaření a nakládání s vodami.

Spotřeba a zdroje vody ve fázi výstavby

V období výstavby bude docházet ke spotřebě vody na zkrápění ploch stavenišť, příjezdových komunikací a pro vlastní stavbu. Množství takto spotřebované vody bude záviset na aktuálním počasím. V současné době nelze přesně odhadnout spotřebu vody pro jednotlivé činnosti. Tato problematika bude řešena vybraným dodavatelem stavby.

Dále bude nutné zajistit vodu pro technické zázemí na plochách stavby. Zařízení stavenišť bývají standardně vybavena chemickým WC. Denní spotřebu vody na stavenišť lze odhadnout na 30 l. Pitná voda bude na zařízení stavenišť dovážena.

Spotřeba a zdroje vody ve fázi provozu

Ve fázi provozu nebude spotřeba vody v běžných podmínkách vyžadována.

Zpracoval:

Ing. Petr Libosvár, EXprojekt s.r.o., tel. 702 003 487, libosvar@exprojekt.cz

Brno, prosinec 2022