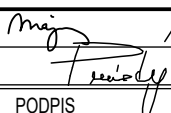



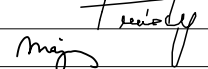



REV.01	Z PD vyjmuta zpětná montáž kolej. svršku, nové komplety, podbíjení. Nátok - doplněny chráničky IS (2 ks).	11.4.24	
OZNAČENÍ	PODROBNOSTI	DATUM	PODPIS
TABULKA ZMĚN			

DOKUMENTACE PRO SPOLEČNÉ POVOLENÍ A REALIZACI STAVBY

TÚ 2021 Chornice (mimo) - Skalice nad Svitavou (mimo)

DÚ 12 Boskovice - Skalice n.Svit.

Zodp. projektant zakázky:	Ing. Martin Major		Zhotovitel PD:  F-PROJEKT DOPRAVNÍ STAVBY F-PROJEKT-DOPRAVNÍ STAVBY s.r.o. Janáčkova 4642/5d 79601 Prostějov	
Zodp. projektant objektu:	Ing. Martin Major			
Vypracoval:	Prázdny Zdeněk			
Kontroloval:	Ing. Martin Major			
Kraj: Jihomoravský	K.ú.: Mladkov u Boskovic [608483]			
Objednatel: Správa železnic, s. o., OŘ Brno, Kounicova 26, 611 43 Brno			Datum: 06/2023	
Stavba: Vypracování projektové dokumentace na opravu mostních objektů v Jihomoravském kraji Objekt: SO 03 Oprava most. obj. na trati Vel. Opatovice–Skalice:Propustek v km 31,260			Stupeň: DUSP	
			Číslo zakázky: 223012	
			Měřítko: -	
Název přílohy:			Část PD: B	Číslo přílohy:
SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA				

Vypracování projektové dokumentace na opravu mostních objektů v Jihomoravském kraji

SO 03 Oprava mostních objektů na trati Velké Opatovice – Skalice:

Propustek v km 31,260

Dokumentace pro společné povolení a realizaci stavby dráhy

B Souhrnná technická zpráva

Obsah

B	Souhrnná technická zpráva	1
B.1	Popis území stavby	3
B.2	Celkový popis stavby	4
B.2.1	Základní charakteristika stavby a jejího užívání	4
B.2.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení	6
B.2.3	Celkové technické řešení	6
B.2.4	Bezbariérové užívání stavby	6
B.2.5	Bezpečnost při užívání stavby	6
B.2.6	Základní popis technologických objektů a technických zařízení	7
B.2.7	Základní popis stavebních objektů	8
B.2.8	Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby	8
B.2.9	Úspora energie a tepelná ochrana	9
B.2.10	Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí	9
B.2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	9
B.3	Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu	10
B.4	Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie	10
B.5	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	10
B.6	Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	11
B.7	Ochrana obyvatelstva	11
B.8	Zásady organizace výstavby	11
B.8.1	Technická zpráva	11
B.8.2	Výkresy	15
B.8.3	Harmonogram výstavby	15
B.8.4	Schéma stavebních postupů	15
B.8.5	Bilance zemních hmot	15
B.9	Celkové vodohospodářské řešení	15

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

Jedná se o jednokolejný propustek s jedním otvorem přemostňující občasný vodní tok v extravilánu města Boskovic. Pozemek na kterém se stavba nachází (p. č. 459, k. ú. Mladkov u Boskovic [608483]) slouží pro účely provozování a správy železniční dráhy. Okolní pozemky se nacházejí v ochranném pásmu dráhy. Opravou objektu se charakter a užívání území nemění.

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

Stavba je v souladu s územním plánem – nezasahuje do ploch území s navrženou změnou využití.

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

V rámci stavby nejsou žádné výjimky řešeny.

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

Podmínky jednotlivých dotčených orgánů jsou uvedeny v dokladové části.

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

Tento bod není dotčen.

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

Průzkumy vzhledem na charakter stavby – oprava propustku – nejsou nutné a nebyly prováděny.

g) ochrana území podle jiných právních předpisů – 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.

Tento bod není dotčen.

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

Stavba se nenachází v záplavovém území.

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

Vliv stavby na okolní stavby, pozemky a odtokové poměry se nemění.

j) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

V prostoru stavby se nachází náletová zeleň.

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

Tento bod není dotčen.

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

Napojení stavby na stáv. technické vybavení území není plánováno.

V okolí propustku se vyskytují inženýrské sítě s ochranným pásmem. Stavba bude respektovat podmínky jednotlivých správců, které jsou doloženy v dokladové části. Průběh výše zmíněných sítí je schematicky zakreslen v situačních výkresech a ve výkresech půdorysu.

Propustek není určen pro veřejnost a z toho důvodu se pro stavbu neřeší požadavky zabezpečující bezbariérové užívání stavby.

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

Stavba spadá do plánované investice na dané trati a je časově vázána na předem stanovenou a časově omezenou dobu výluky na trati.

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

Stávající ochranná pásma dráhy a inženýrských sítí v okolí objektu propustku se nemění. Nová ochranná a bezpečnostní pásma se nenavrhují.

Umístění stavby a přístup ke stavbě:

katastrální území	p. č.	vlastnické právo / právo hospodaření s majetkem státu	číslo LV	způsob využití	druh pozemku / ochrana
Lhota Rapotina [681148]	649/8	Obec Lhota Rapotina, č. p. 15, 67901 Lhota Rapotina	1	-	orná půda

Zařízení staveniště:

katastrální území	p. č.	vlastnické právo / právo hospodaření s majetkem státu	číslo LV	způsob využití	druh pozemku / ochrana
Mladkov u Boskovic [608483]	649/8	Obec Lhota Rapotina, č. p. 15, 67901 Lhota Rapotina	1	-	orná půda

Okolní pozemky dočasně/trvale dotčené:

Tento bod není dotčen.

Přístup ke stavbě:

Přístup ke stavbě po silnici III. tř. (ozn. kom.: 37426) a pomocí sjezdu na poz. parc. č. 650/1 a přejezdu P6981 na poz. parc. č. 650/2 (Obec Lhota Rapotina, č. p. 15, 67901 Lhota Rapotina).

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.

Účelem stavby je oprava stávajícího propustku v km 31,260 na jednokolejně regionální trati.

Traťový úsek: TÚ 2021 Chornice (mimo) - Skalice nad Svitavou (mimo)

Definiční úsek: DÚ 12 Boskovice – Skalice n. Svit.

b) účel užívání stavby a význam dráhy v rámci sítě

Propustek je využíván pro převedení občasného vodního toku. Jedná se o jednokolejnou neelektrifikovanou regionální trať.

c) trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o trvalou stavbu.

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

Návrh řešení opravy spočívá v přestavbě stávajícího propustku. Bude postavena nová konstrukce z betonových trubních prefabrikátů splňující nové požadavky pro železniční dráhy.

Opravné práce lze shrnout do těchto bodů:

- vyjmutí stáv. koleje v místě stáv. spojů;
- odtěžení kolejového lože v délce nutné pro provedení nové konstrukce propustku (cca 6,0 m na obě strany od osy stáv. objektu propustku);
- Délka demontáže koleje je cca 2x25,0 m (mezi stáv. styky).
- bourání stávající konstrukce a výstavba nové konstrukce z patkových ŽB prefa trub DN800, zakončení ŽB monol. čely s římsou (nátok/ výtok);
- dokončovací práce (odlážďení lomovým kamenem, terénní úpravy, apod.).

Prefabrikované trouby musí vyhovět pro zatížení železniční dopravou definované „modelem zatížení 71“ s klasifikačním součinitelem zatížení $\alpha = 1,10$ podle čl. 6.3 ČSN EN 1991-2/Z4 na 3. třídu tratí.

e) 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

Výjimky z technických požadavků na stavby se v projektové dokumentaci stavby nenavrhují.

Propustek jako stavba dráhy není určen pro veřejnost a z tohoto důvodu se pro stavbu neuplatní požadavky zabezpečující bezbariérové užívání stavby.

V projektové dokumentaci nejsou navrženy výjimky z platných předpisů a norem ani neschválená a nezavedená zařízení.

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

Podmínky jednotlivých dotčených orgánů jsou uvedeny v dokladové části.

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

Nová ochranná pásma nejsou stanovena.

h) 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.

Stavba není napojena na stávající síť a nemá žádné nové požadavky na spotřebu energií, tepla, vody ani hmot. Za provozu stavby nebude docházet k shromažďování dešťové vody – stavba neobsahuje žádné zpevněné odvodňené plochy ani není napojena na stávající kanalizaci. Objekt neprodukuje žádné odpadní vody.

i) základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy

Stavba se provede jako celek ve výluce. Předpokládaná doba výstavby je 22 dní. Délka výluky v tomto úseku je 30 dní. Výluka je v ročním plánu výluk stanovena na období od 1.7. do 30.7.2023 (30N). Podrobnosti ohledně časového plánu stavby jsou uvedeny v části POV - Plán organizace výstavby.

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

S uvedením stavby do předčasného užívání se neuvažuje.

k) orientační náklady stavby

Pro stavbu je vypracován rozpočet, který je uveden v nákladech stavby. Skutečné náklady budou upřesněny ve výběrovém řízení dle zpracovaného výkazu výměr.

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení**a) urbanistické řešení – kompozice prostorového řešení**

Prostorového a výškové řešení objektu se opravou nemění.

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

Dispozice objektu se výstavbou nového propustku nemění – propustek o jednom otvoru. Vzhled nového objektu je dán návrhem nové konstrukce, která bude zakončena kolmými čely s odlážděním v okolí nátoky a výtoku. Průřez nové konstrukce bude kruhový. Dále bude řešeno odláždění svahů v místě nátoky a výtoku lomovým kameňem do betonového lože (rozsah viz VČ PD).

Struktura a kvalita betonových povrchů jsou dány podmínkami pro použití prefabrikátů v železniční dopravní cestě.

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 nepřijatelného přetvoření**

Účelem stavby je celková přestavba stávajícího propustku, která má zajistit na další období provozuschopnost dráhy bez nutnosti opětovně zasahovat do konstrukce propustku.

Statický výpočet prefabrikovaných trub propustku je součástí Technických podmínek dodacích (TPD) výrobce trub. Součástí TPD je i stanovení minimální zatížitelnosti propustku z prefabrikovaných trub závislý na typu trouby konkrétního výrobce a na výšce přesypávky. Předpokládaná minimální zatížitelnost prefabrikovaných trub propustku je $Z_{LM71} = 1,21$. Z hlediska přechodnosti musí nové mostní objekty vyhovět minimálně účinnosti traťové třídy zatížení s přidruženou rychlostí D4/120 km/hod.

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

Stavba nemá zvýšené nároky na spotřebu energií, tepla a užitkové vody.

c) celková spotřeba vody

Stavba nebude napojena na vodovodní síť.

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

Viz bod č. B. 1.8.h

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

Požadavky na kapacity komunikační sítě nejsou vyžadovány.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Propustek není určen pro veřejnost a z toho důvodu se pro stavbu neuplatní vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby**a) popis splnění zásadních požadavků příslušných předpisů a norem ochrany před vlivy trakčních a energetických vedení**

Jedná se o neelektrifikovanou trať.

Přesto, navržené trouby jsou provedeny v souladu s požadavky na primární ochranu proti účinkům bludných

proudů. Použití trub od výrobců s jejich schválenými technickými podmínkami dodacími (TPD), které jsou v souladu s Obecnými technickými podmínkami pro železobetonové trouby propustků (OTP) SŽDC, zaručuje požadovanou ochranu proti bludným proudům.

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

Korozní průzkum nebyl pro stavbu proveden.

B.2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení

V projektové dokumentaci nejsou řešeny.

a) popis stávajícího stavu

Jedná se o propustek z roku 1930, jednokolejný, s 1 otvorem. K -ci tvoří ŽB prefa trouby. Na vtoku a výtoku jsou ŽB monol. čelní zídky. Propustek převádí občasný vodní tok, ve směru zprava do leva.

Kolej na propustku je v přímé, před levostranným obloukem bez přechodnice, niveleta stoupá 2,60‰ (dle Ná-kresného přehledu, ST Brno), trať není elektrizovaná. Kolej stykovaná, kolejnice S49 na bet. pražcích SB 8P).

Objekt je přesypaný, otevřené kolejové lože, bez zábradlí, žádná část propustku nezasahuje nad úroveň zemní pláň.

Parametry propustku:

Šířka propustku:	6,20 m
Výška propustku	1,76 m
Šířka otvoru:	0,80 m
Výška otvoru:	0,80 m
Přesypávka	0,68 m
Úhel křížení:	90°

Nosná konstrukce: Nosnou konstrukci tvoří kamenné desky.

Závady a poruchy zjištěné při prohlídkách:

Nosná konstrukce:

Popis:

Nosná konstrukce je tvořena ŽB prefa kruhovými tr., DN 0,8 m. Trouby uloženy na ŽB monol. zákl. desce. Kolmá ŽB monol. čela s ŽB monol. římsami.

Závady a poruchy nosné konstrukce:

Trouby jsou popraskané, prosakuje jimi voda.

Spodní stavba:

Popis:

Trouby uloženy na ŽB monol. zákl. desce. Kolmá ŽB monol. čela s ŽB monol. římsami.

Závady a poruchy:

Betonové zdivo čelních zídek je popraskané a vydrolené.

b) popis navrženého řešení

Nový propustek je navržen z betonových trubních prefabrikátů s kolmými čely, založený na železobetonové desce.

Parametry propustku:

Šířka propustku:	6,2m
Výška propustku	1,80m
DN otvoru:	0,8m
Přesypávka	0,65m
Úhel křížení:	90°

- c) **energetické výpočty – spotřeba energie pro elektrickou trakci, výkonové dimenzování napájecích stanic a podklady pro proudové a napěťové dimenzování pevných elektrických trakčních zařízení, zpětné vlivy trakčních obvodů na napájecí síť energetiky a návrh způsobu omezování zpětných vlivů, kontrola bilance činných a jalových výkonů a návrh opatření na zajištění předepsaného účinníku**

Tento bod není dotčen.

B.2.7 Základní popis stavebních objektů

a) stručný popis stávajícího stavu

Kolejové pole nad propustkem má atypickou délku se styky kolejnicových pásů z důvodu blízkého přejezdu a vyloučení styků nad propustkem a vyloučení svarů v přejezdu. Železniční svršek v místě křížení s propustkem tvoří kolejnice typu S49 na betonových pražcích SB 8P s žebrovými podkladnicemi R4pl, s polyetylenovými podložkami a vrtulemi R1 s dvojitými pružnými kroužky Fe6, svěrkami ŽS 4, svěrkovými šrouby RS 1 (M24) s dvojitými pružnými kroužky Fe6, kolejnice tv. S 49, pod kolejnicemi jsou pryžové podložky.

Před a za objektem propustku jsou umístěny v obou kolejnicových pásech kolejnicové styky (délka pole cca 25,0 m - viz VČ PD: D.2.1.a).

V blízkosti výtoku (levá strana) se nachází nátok do stáv. bet. silničního propustku (DN 800) pod stávající silnicí III. tř. (ozn. kom.: 37426).

Svahy jsou porostlé nízkou vegetací.

Nosnou konstrukci tvoří ŽB prefa trouby, které ústí do kolmých čel s římsou. Konstrukce propustku je s přesypávkou. Stav propustku odpovídá jeho stáří a neprovozené údržbě.

b) stručný popis navrženého řešení

D.2.1.4 OPRAVA PROPUSTKU

Nosná konstrukce je tvořena prefabrikovanými patkovými ŽB troubami DN800. Nový propustek bude ukončen ŽB monolitickými kolmými čelami na straně nátoky i výtoku. Délka propustku je 6,0m, výška nivelety nad dnem 1,945 m (v ose propustku). Trouby budou z rubu ošetřeny izolačním nátěrem proti zemní vlhkosti. Prefa trouby budou uloženy na základové desce. Konce základové desky jsou ukončeny základovými pasy.

Svahy v místě nátoky a výtoku budou zpevněny kamenem do betonu. V místě nátoky a výtoku bude provedena úprava dna koryta a jeho reprofilace (podrobnosti viz VČ PD, D.2.1.4).

D.2.1.1 KOLEJOVÝ SVRŠEK

Pro potřebu opravy propustku se rozeberou stávající kolejnicové styky (viz VČ D.2.1.1). Pražce, vč. podkladnic a kompletů budou rozebrány v rozsahu cca 6,0 m na obě strany od osy stáv. objektu propustku. Demontáž pražců bude tedy pouze nad stavební jámou zřízenou pro osazení nového propustku v délce cca 12,0 m. Ve stejném rozsahu bude vyjmuto i stáv. kolej. lože.

V rámci opravy propustku bude ve výše uvedeném rozsahu provedena demontáž stávajícího železničního svršku. Po výstavbě nového propustku bude v rámci opravy propustku zbudována pouze pláň tělesa železničního svršku. Oprava žel. svršku bude následně probíhat v rámci souběžné akce **obnovy žel. svršku v km 30,783 – 31,436 mezi staničním úsekem Boskovice – Skalice nad Svitavou TUDU 2021 12 (investor: SMT Brno, SŽ s.o., Ing. Tomáš Křemen VPO ST Brno).**

B.2.8 Zásady požární bezpečnostního řešení stavby

Navržená stavba splňuje základní požadavky požární bezpečnosti ve smyslu platných norem a předpisů požární ochrany. Stavbou není ohrožena požární bezpečnost stávajících objektů a technických zařízení a nevznikají nároky na vybavení zasahujících hasičských jednotek jinými druhy hasiv než běžně používanými. Z hlediska požární ochrany se jedná o stavbu v otevřeném prostoru. V době výstavby mohou být součástí zařízení staveniště např. mobilní unimo buňky. Za dodržování požárně bezpečnostních předpisů v době výstavby bude odpovídat osoba pověřená zhotovitelem. Hořlavé nebo požárně nebezpečné látky budou uskladněny dle § 44 vyhlášky č. 246/2001 Sb. Stavba po uvedení do provozu nevyžaduje zvláštní opatření z hlediska požární ochrany vzhledem k tomu, že se jedná o dopravní stavbu – mostní objekt na železniční trati.

Požární ochrana se řídí těmito předpisy:

zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů;
zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů;
vyhláška č. 246/2001 Sb., o podmínkách požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Pro danou stavbu se nevyžaduje.

a) kritéria hodnocení relevantních objektů, splnění požadavků na energetickou náročnost budov

Tento bod není dotčen.

b) posouzení možnosti alternativních zdrojů energií včetně možnosti využití rekuperace energií

Tento bod není dotčen.

c) stanovení celkové energetické spotřeby stavby

Tento bod není dotčen.

B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí

Stavba nevyžaduje žádné zvýšené hygienické požadavky. Práce budou probíhat na otevřeném prostranství za denního světla.

Hygienické vybavení a zařízení staveniště bude zřízeno, bude řádně provozováno a udržováno.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) ochrana před pronikáním radonu z podloží

Pro daný charakter stavby není nutný návrh a posouzení stavby z hlediska ochrany stavby před radonem.

b) ochrana před bludnými proudy

Zvláštní zařízení na ochranu není navrhováno. Jedná se o neelektrifikovanou trať.

c) ochrana před technickou seismicitou

Technická seismicita se v této oblasti nevyskytuje, konkrétní ochrana není řešena.

d) ochrana před hlukem

Z hlediska hlukové zátěže nedojde ke změně stávajících parametrů. Žádná zvláštní opatření proti hluku nejsou navržena.

e) protipovodňová opatření

Stavba se nenachází v povodňovém území. Příslušná opatření se nenavrhují.

f) ostatní účinky – vliv poddolování, výskyt metanu apod.

Stavba není navržena na poddolovaném území, nevyskytují se zde agresivní podzemní vody, seismické vlivy (jed-

ná se o oblast s velmi malou seizmicitou) ani ložiska plynů. Další účinky na stavbu nejsou známy.

B.3 Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu

Opravovaný propustek je součástí stavby dráhy. Jiné napojení stavby na technickou ani dopravní infrastrukturu se nepředpokládá.

a) napojovací místa technické infrastruktury

Tento bod není dotčen.

b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Tento bod není dotčen.

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

Vzhledem k charakteru stavby není tento bod dotčen.

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

Stávající provozní a dopravní technologie se po dokončení stavby nezmění. V průběhu výstavby bude vyloučen provoz na traťové koleji. Místo stavby se nachází v mezistaničním úseku mezi dopravními Skalice nad Svitavou žst. a Boskovice žst. Předpokládá se náhradní autobusová doprava namísto některých osobních vlaků.

Projektová dokumentace řešena jako součást PD: Vypracování projektové dokumentace na opravu mostních objektů v Jihomoravském kraji a je řešena v 1 výluce (od 1.7. do 30.7.2023 (30N)) spolu s SO 04 Oprava mostních objektů na trati Velké Opatovice – Skalice: Most v km 31,576.

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

Práce na železničním svršku budou probíhat vždy při výluce koleje.

Organizace výstavby, případně návrh dopravních a výlukových opatření budou stanoveny Správou železnic, odborem operativního řízení provozu, oddělením výluk.

c) dosažené parametry stavby – tabulkové, nebo grafické doložení navržených rychlostí, dynamický průběh rychlostí, propustnosti, grafikon vlakové dopravy apod.

V současnosti je na trati v tomto úseku povolena maximální rychlost 50 km/h. Graf dynamického průběhu rychlostí nebude zpracován, protože se opravou traťová rychlost nemění.

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

a) terénní úpravy

Svahy kolem otvorů v místě nátoky a výtoku budou zpevněny kamenem do betonu. Lomový kámen bude osazen do betonu. Koryto na vtoky a výtoky upraveno do požadovaného tvaru pro nový propustek. V místě nátoky a výtoku bude provedena také reprofilace dna stávajícího příkopu z důvodu napojení na nové výšky osazení dna potrubí propustku.

Dále bude provedeno ohumusování a osetí travním semenem.

b) použité vegetační prvky

Bude provedeno ohumusování a osetí travním semenem.

c) biotechnická, protierozní opatření

Nejsou navrhována.

B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana**a) vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda**

Stavbou se provoz na dráze nemění – nezvyšuje se rychlost, nemění se parametry trati. Proto se po dokončení stavby nepředpokládá zvýšení negativních vlivů na životní prostředí.

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

Stavba nebude mít negativní vliv na okolní přírodu a krajinu. V oblasti se nenachází žádné významné ani ohrožené druhy rostlin a živočichů. Po dokončení bude místo stavby uvedeno do původního stavu.

c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Stavba nezasahuje do území Natura 2000.

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

Tento bod není dotčen.

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

Tento bod není dotčen.

f) navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů

Další podmínky ochrany nejsou stanoveny.

B.7 Ochrana obyvatelstva

Objekt není určen pro ochranu obyvatelstva. Posuzovaná stavba v předmětném území není v rozporu se zájmy na ochranu veřejného zdraví ve smyslu ustanovení zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví v platném znění a souvisejících předpisů. V případě ohrožení obyvatelstva bude využit obecní systém ochrany obyvatelstva.

B.8 Zásady organizace výstavby**B.8.1 Technická zpráva****a) potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění**

Elektrická energie bude zabezpečena mobilním zdrojem.

Napojení stavby na zdroj vody nebude zajištěno a voda bude na stavbu dovážena podle potřeby z vlastních zdrojů zhotovitele stavby.

Napojení na jiné sítě není potřebné a nezřizuje se.

b) odvodnění staveniště

Odvodnění staveniště je zabezpečeno přirozeným sklonem okolního terénu. Výstavbou nesmí dojít ke změně odtokových poměrů v území.

c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Přístup na staveniště bude řešen v době výluky, popř. vlakové přestávky pomocí vhodné kolejové mechanizace ze zastávky. Přístup ke stavbě po silnici III. tř. (ozn. kom.: 37426) a pomocí sjezdu na poz. parc. č. 650/1 a přejezdu

P6981 na poz. parc. č. 650/2 (Obec Lhota Rapotina, č. p. 15, 67901 Lhota Rapotina).

V místě stavby bude zřízeno staveniště, na pozemku parc.č. 459, vlastnické právo ČR, právo hospodařit Správa železnic, státní organizace, Dílžďená 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1.

d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky – včetně omezení hospodaření třetích stran apod.

Vzhledem k charakteru stavby se nepředpokládá využití stávajících nebo budovaných objektů pro potřeby provádění stavby.

V blízkosti výtoku (levá strana) se nachází nátok do stáv. bet. silničního propustku DN 800 pod stávající silnicí III. tř. (ozn. kom.: 37426). Opravou (přestavbou) stáv. žel. propustku dojde ke zlepšení průtoku směrem k stáv. silničnímu propustku.

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

Pro výstavbu není nutné zasahovat do okolí staveniště. Staveniště bude po dobu výstavby zabezpečeno oplocením výšky minimálně 1,8 m tak, aby byla zajištěna ochrana staveniště a byl oddělen prostor staveniště od okolí.

f) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

V místě stavby bude zřízeno staveniště, na pozemku parc.č. 649/8, vlastnické právo Obec Lhota Rapotina, č. p. 15, 67901 Lhota Rapotina.

g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace se nenavrhují.

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

Se všemi druhy produkovaných odpadů bude nakládáno a budou zneškodněny v souladu se zákonem 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů. Pro jednotlivé druhy odpadů budou vybudovány a vyčleněny skladovací prostory. Pro další nakládání s odpadem je nutné jeho zatřídění, tj. přiřazení kódu druhu odpadu a stanovení jeho kategorizace.

Nakládání s výziskem, možnosti využití nebo zneškodnění jako odpad

Výzisky vznikající v průběhu stavby budou po kategorizaci rozděleny na použitelné a likvidovatelné. Cílem je uplatnění maximálního množství výzisku před produkcí odpadu. Odpady budou likvidovány v souladu s platnou právní normou.

Přehled předpokládaných odpadů vznikajících při výstavbě (O = ostatní odpad, N = nebezpečný odpad):

Kód odpadu	Kategorie odpadu	Druh odpadu	Předpokl. množství	Způsob nakládání s odpadem
17 01 01	O	Beton (železový)	20,5 t	XR12, XR5
17 05 04	O	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	4,0 t	XN3
17 09 04	O	Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	1,0 t	XN3

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

Vytěžená zemina bude odvezena na skládku, nebo bude zpětně využita.

j) ochrana životního prostředí při výstavbě

Během výstavby budou respektovány hlukové limity pro danou lokalitu. V navrhovaném objektu nebude instalován žádný zdroj vibrací a hluku, který by mohl zhoršit současné hlukové poměry pro okolí.

Z důvodu zamezení splachů stavebního materiálu a nadměrného rozježdění dotčených pozemků s následkem eroze, se bude stavba realizovat mimo období zvýšených průtoků a intenzivních srážek, po úplném odtání sněhu

v této lokalitě. Uskladněný stavební materiál v místě zařízení staveniště musí být uložen na pevném podkladu z důvodu podmáčení.

Stavba bude probíhat tak, aby se zabránilo nepříznivému znečištění povrchových a podzemních vod, způsobených stavební činností v souladu se zákonem č. 254/2001 Sb. Zejména se musí dbát na zabránění úkapů a úniků ropných produktů, asfaltů, různých chemikálií a dalších ekologicky nebezpečných látek při jejich přepravě, skladování i použití. Ekologicky nebezpečné odpady musí být bezpečně ukládány ve skladech, jejichž konstrukce to umožňuje podle příslušných předpisů, a co nejdříve ze staveniště odstraněny odvezením na skládku nebo zneškodněny jiným způsobem.

k) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Bezpečnost práce a technických zařízení má při provádění dopravních staveb mimořádný význam a zhotovitel je povinen věnovat této problematice odpovídající péči. Jde zejména o zabránění následkům rizik, vyplývajících ze železničního a silničního provozu, pracuje-li se na provozované komunikaci nebo v její blízkosti. Zhotovitel při realizaci stavby musí postupovat tak, aby neohrozil bezpečnost provozu jak na železniční trati, tak i na komunikaci. Zhotovitel je odpovědný za řádné a prokazatelné seznámení svých zaměstnanců a zaměstnanců svých podzhotovitelů s právními předpisy a technickými normami, které se týkají bezpečnosti práce a technických zařízení a dbát na jejich dodržování. Rozsah seznámení musí odpovídat obsahu činnosti příslušných zaměstnanců.

Zhotovitel stavebního díla rozpracuje uvedené předpisy a upraví je pro podmínky daného objektu se zvláštním přihlédnutím na manipulaci s břemeny, práci ve výškách a nad volnou hloubkou a v kolejišti.

Stavba na železničním svršku bude probíhat v blízkosti trakčního vedení. Proto je nutné dodržovat příslušné bezpečnostní předpisy, zejména TNŽ 34 3109.

Je potřebné dodržovat obecně platné právní předpisy upravující bezpečnost a ochranu zdraví při práci, tj. zejména:

- zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních 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), ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 251/2005 Sb., o inspekci práce, ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů;
- nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích, ve znění pozdějších předpisů;
- nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci, ve znění pozdějších předpisů;
- nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky;
- nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů;
- nařízení vlády č. 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí;
- nařízení vlády č. 375/2017 Sb., o vzhledu, umístění a provedení bezpečnostních značek a značení a zavedení signálů;
- nařízení vlády č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čisticích a dezinfekčních prostředků;

- nařízení vlády č. 201/2010 Sb., o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 432/2003 Sb., kterou se stanoví podmínky pro zařazování prací do kategorií, limitní hodnoty ukazatelů biologických expozičních testů, podmínky odběru biologického materiálu pro provádění biologických expozičních testů a náležitosti hlášení prací s azbestem a biologickými činiteli, ve znění pozdějších předpisů;
- předpis SŽDC Bp1, o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci.

l) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Neřeší se.

m) dopravní inženýrská opatření pro realizaci stavby

Stavba malého rozsahu nemá zvýšené nároky na dopravní inženýrská opatření po dobu výstavby.

V blízkosti výtoku stáv. železničního propustku se nachází nátok do stáv. bet. silničního propustku (DN 800) pod stávající silnicí III. tř. (ozn. kom.: 37426). V místě realizace (opravy) stáv. propustku se nenachází žádné stávající komunikace sloužící cyklo, ani pěší dopravě.

n) stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby – provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.

Při přípravných a dokončovacích stavebních pracích, kdy nebude zavedena výluka železničního provozu, nebudou pracovníci vstupovat do kolejíště. Další podmínky z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví při práci se pro provádění stavby v projektu nestanovují.

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

Stavba bude provedena v jedné etapě během traťové výluky.

Popis postupu stavby:

- převzetí staveniště;
- zřízení dočasného záboru (pracovní prostor);
- vytyčení a ochrana inženýrských sítí;
- vybudování zařízení staveniště;
- kácení zeleně na svazích na pozemcích SŽ s.o.;
- **zahájení výluky;**
- demontáž kolejového svršku;
- výkopové práce v místě propustku;
- bourání stávajícího propustku;
- úprava podloží a podkladní beton;
- betonáž základové konstrukce propustku;
- uložení prefabrikátů do projektované polohy;
- betonáž kolmých čel propustku;
- izolace konstrukce proti zemní vlhkosti;
- hutněný zásyp propustku;
- **ukončení výluky;**
- zpětné uložení inženýrských sítí;
- hlavní mostní prohlídka;

- odláždění a terénní úpravy;
- odstranění zařízení staveniště;
- rekultivace ploch zařízení staveniště;
- zkušební provoz a podklady pro kolaudaci.

Stavba se provede jako celek ve výluce. Předpokládaná doba výstavby je 22 dní. Délka výluky v tomto úseku je 30 dní. Výluka je v ročním plánu výluk stanovena na období od 1.7. do 30.7.2023 (30N). Podrobnosti ohledně časového plánu stavby jsou uvedeny v části POV - Plán organizace výstavby.

p) požadavky na výluky veřejné dopravy

V části Plán organizace výstavby (POV) je uveden podrobný (denní) harmonogram stavebních prací, z něhož výše uvedené hodnoty vychází.

Stavba se provede jako celek ve výluce. Předpokládaná doba výstavby je 22 dní. Délka výluky v tomto úseku je 30 dní. Výluka je v ročním plánu výluk stanovena na období od 1.7. do 30.7.2023 (30N). Podrobnosti ohledně časového plánu stavby jsou uvedeny v části POV - Plán organizace výstavby.

Projektová dokumentace řešena jako součást PD: Vypracování projektové dokumentace na opravu mostních objektů v Jihomoravském kraji a je řešena v 1 výluce (od 1.7. do 30.7.2023 (30N)) spolu s SO 04 Oprava mostních objektů na trati Velké Opatovice – Skalice: Most v km 31,576.

Stavební objekt se nachází mezi stanicemi Skalice nad Svitavou žst. a Boskovice žst. (TÚ 2021 Chornice (mimo) - Skalice nad Svitavou (mimo)). Pro objekt byl vytvořen harmonogram stavebních prací. Stavba bude provedena během jedné výluky, v trvání 30 dní.

Dovoz stavebního materiálu a pracovních sil na místo stavby je navržen po silnici III. tř. (ozn. kom.: 37426).

q) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

V místě stavby bude zřízeno staveniště, na pozemku parc.č. 459, vlastnické právo ČR, právo hospodařit Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1.

B.8.2 Výkresy

Potřebné údaje pro organizaci výstavby jsou zakresleny v koordinační situaci stavby (část POV).

B.8.3 Harmonogram výstavby

Předpokládaná doba výstavby je 22 dní v nepřetržité výluce (délka výluky je stanovena na 30 dní).

Pro stavbu je zpracován harmonogram výstavby, který je součástí odd. POV.

B.8.4 Schéma stavebních postupů

Schéma stavebních postupů je uvedeno v rámci jednotlivých stavebních objektů.

B.8.5 Bilance zemních hmot

Pro stavbu se nepředpokládá přesun hmot mezi jednotlivými stavebními objekty. Bilance zemních hmot v rámci objektu je uvedena ve výkazu výměr.

B.9 Celkové vodohospodářské řešení

Stavbou se stávající odvodnění propustku nemění. Bude využito přirozené vsakování přes zemní těleso – horní konstrukční vrstva v přechodové oblasti bude vyspádována směrem od propustku. Odvodnění svahů drážního tělesa a okolního terénu zůstane zachováno přirozené - stávajícím sklonem území.