



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

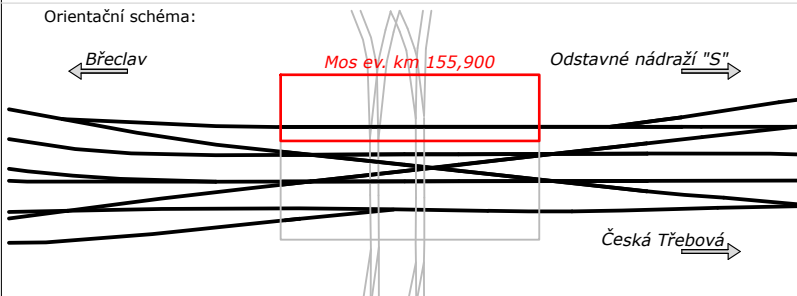
Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



Jiná ověření:

Paré:

Orientační schéma:






Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	30.11.2023	Definitivní odevzdání dokumentace	Ing. David Rose

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. David Rose, Ing. Radek Šíp	Specialista: -

Název stavby/akce:	Rekonstrukce mostu v km 155,900 trati Břeclav - Brno	Označení investora: S622000245
		Zakázka: 2022-072
Název části:	Souhrnná technická zpráva	Označení části: B
Název objektu/dílčí části:	Souhrnná technická zpráva	Označení objektu/komplexu: -
Název přílohy:	-	Číslo přílohy (typ/pořadí): 1. 001
Název dílčí části přílohy:	-	
Odpovědný projektant: Ing. David Rose	Zpracovatel přílohy: Ing. Radek Šíp	Měřítko: — Formáty: 21 X A4
Kraj: Jihomoravský	Katastrální území: Město Brno [610003]	TUDU: 2001 JC
		Stupeň dokumentace: DUSL + PDPS
		Smluvní datum zpracování: 30.11.2023

Kódové označení přílohy:

S622000245_DUSL_BXXXX_XXXXXXXX_XX_1_001_000

STAVBA: Rekonstrukce mostu v km 155,900 trati Břeclav - Brno

**STUPEŇ: Projektová dokumentace pro společné povolení podle
 liniového zákona (DUSL)
 Projektová dokumentace pro provádění stavby (PDPS)**

Souhrnná technická zpráva

OBSAH:

SEZNAM ZKRATEK.....	3
B1. POPIS ÚZEMÍ STAVBY.....	5
B2. CELKOVÝ POPIS STAVBY.....	9
B2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání	9
B2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení.....	11
B2.3 Celkové technické řešení.....	11
B2.4 Bezbariérové užívání stavby	12
B2.5 Bezpečnost při užívání stavby.....	12
B2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení	13
B2.7 Základní technický popis stavebních objektů	13
B2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby	17
B2.9 Úspora energie a tepelná ochrana	17
B2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí	17
B2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	18
B3. PŘIPOJENÍ STAVBY NA TECHNICKOU A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU	19
B4. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE	19
B5. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV.....	19
B6. POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	19
B7. OCHRANA OBYVATELSTVA.....	20
B8. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	20
B9. CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ.....	20

Seznam zkratek

a.s.	akciová společnost
AC	Alternating Current (střídavý proud)
apod.	a podobně
BOZP	bezpečnost a ochrana zdraví při práci
CK MD	Centrální komise Ministerstva dopravy
č.	číslo
č.j.	číslo jednací
ČKAIT	Česká komora autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě
ČR	Česká republika
ČSN	Česká technická norma
DSPS	dokumentace skutečného provedení stavby
DUSL	projektová dokumentace pro společné povolení podle liniového zákona
EON	nyní EG.D, a.s. (distributor elektřiny a plynu)
fr.	frakce
GPK	geometrické parametry koleje
GTP	geotechnický průzkum
HDPE	High Density Polyethylene (polyethylen s vysokou hustotou)
HIP	hlavní inženýr projektu
INF	Infrastruktura
Ing.	inženýr
k.ú.	katastrální území
km	kilometr
km/h	kilometr za hodinu
KÚ	konec úseku
m.j.	měrná jednotka
max.	maximálně
Mgr.	magistr
NN	nízké napětí
NOK	nosná ocelová konstrukce
Odb.	odbočka
ORP	obec s rozšířenou působností
OŘ	Oblastní ředitelství
OŽP	Odbor životního prostředí
p.	pan/paní
parc.	parcelní
PDPS	projektová dokumentace pro provádění stavby
Ph.D.	doktor
PKO	protikoroziční ochrana
PS	provozní soubor
PSČ	poštovní směrovací číslo
s.o.	státní organizace
s.r.o.	společnost s ručením omezeným
Sb.	Sbírky
SEE	Správa elektrotechniky a energetiky
SMT	Správa mostů a tunelů

SO	stavební objekt
SoD	smlouva o dílo
SSV	Stavební správa východ
ST	Správa tratí
STL	středotlak
SVÚ	směrová a výšková úprava koleje
SŽ	Správa železnic, státní organizace
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (nově Správa železnic, státní organizace) <i>ponecháno pro pochopení významu zkratkou označovaných předpisů</i>
tel.	telefon
TEN-T	Trans-European Transport Networks (Transevropská dopravní síť)
tj.	to je
tl.	tloušťka
TO	traťový okrsek
TP	technické podmínky
TS	trafostanice
TSI	Technické specifikace pro interoperabilitu
TTS	traťová trafoskříň
TÚ	traťový úsek
TV	trakční vedení
ÚSES	Územní systému ekologické stability České republiky
VB	výpravní budova
vč.	včetně
VMP	volný mostní průřez
VN	vysoké napětí
ZKPP	zesílená konstrukce pražcového podloží
ZPF	zemědělský půdní fond
ZTP	zvláštní technické podmínky
ZÚ	začátek úseku
ŽST	železniční stanice

B1. 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

Předmětný železniční most v km 155,900 trati Břeclav - Brno se nachází v zastavěném území intravilánu města Brna, v katastrálním území Město Brno. Most převádí kolej a zpevněnou neveřejnou komunikaci do odstavného nádraží přes ulici Nádražní / Křenovou (dva jízdní pruhy s trolejbusovým provozem, tramvajovou trať a dva chodníky).

Rekonstrukce proběhne převážně na stávajících drážních pozemcích, které jsou v dnešní době stavbou dotčeny. Drážním pozemkem se pro tento účel rozumí pozemky ve vlastnictví České republiky, kde má právo hospodaření s majetkem státu Správa železnic, státní organizace (dále jen SŽ, s.o.) nebo České dráhy, akciová společnost (dále jen ČD, a.s.). Stavba si však vyžádá i dočasné zábery přilehlých mimodrážních pozemků, převážně ve správě města Brna.

Jedná se o rekonstrukci stávajícího železničního mostu vč. prací v souvisejících profesích. Navrhovaná stavba je tak v souladu s charakterem území.

Dosavadní využití „Dráha“ i zastavěnost území zůstanou zachovány.

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

Stavba je v souladu s aktuálním územním plánem města Brna, zastavěnost území zůstane zachována a dosavadní využití pozemků „Dráha“ se nemění.

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

Pro předmětnou stavbu není třeba řešit výjimku z obecných požadavků na využívání území.

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

Stavba bude projednána s dotčenými orgány, jejich případné podmínky budou zohledněny v příslušných částech dokumentace. Stanoviska a vyjádření lze nalézt v části „E Dokladová část pro správní řízení“.

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

Z regionálně geologického hlediska se zájmové území nachází v oblasti brněnského masívu (Český masiv - krystalinikum a prevariské paleozoikum - moravskoslezská oblast - brunovistulikum, Český masiv - krystalinikum a prevariské paleozoikum - moravskoslezská oblast - moravskoslezské paleozoikum).

Z hlediska regionálního geomorfologického členění náleží zájmové území do následujících geomorfologických jednotek (od nejvyšší k nejnižší):

- Provincie: Česká vysočina
- Soustava (subprovincie): Česko-moravská subprovincie
- Podsoustava (oblast): Brněnská vrchovina

V zájmovém území se nenachází chráněné ložiskové území, které je registrované v České geologické službě - Geofondu ČR.

f) výčet a závěry provedených průzkumů a měření

Provedené průzkumy a závěry:

- Prohlídky staveniště vč. fotodokumentace,

- STP – Železniční most v km 155,900 (TESIA s.r.o., 03/2023)
- Akustická posouzení v etapě výstavby (Ecological Consulting a. s., 09/2022) – viz část E.2.3.2,

g) ochrana území podle jiných právních předpisů

Stavba se **nenachází** v žádné evropsky významné lokalitě (EVL) ani ptačí oblasti (PO).

Záměr přímo **nezasahuje** do žádného velkoplošného zvláště chráněného území (ZCHÚ) – národní parky (NP) a chráněné krajinné oblasti (CHKO), ani do žádného maloplošného ZCHÚ – národní přírodní rezervace (NPR), národní přírodní památka (NPP), přírodní rezervace (PR) a přírodní památka (PP).

Dle územního plánu města Brna **není** záměr ve střetu s nadregionálními prvky ÚSES.

Stavba se **nenachází** v památkové rezervaci.

Záměr **nezasahuje** do žádného dobývacího prostoru.

Záměr **nezasahuje** do ochranného pásma žádného vodního zdroje.

Dotčená pásma jiných vlastníků a správců:

Silniční ochranné pásmo (zákon č. 13/1197 Sb.)

Stavba se **nachází** v ochranném silničním pásmu místní komunikace.

15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu místní komunikace

Ochranné pásmo tramvajové a trolejbusové dráhy (zákon č. 266/1994 Sb.)

Pro dráhu vedenou po pozemních komunikacích a vlečku v uzavřeném prostoru provozovny nebo v obvodu přístavu se ochranné pásmo **neztváří**.

Ochranné pásmo elektrického vedení (zákon č. 458/2000 Sb. – energetický zákon)

Stavba se **nachází** v ochranném pásmu elektrického vedení společnosti EG.D, a.s. – podzemní vedení NN. Společnost EG.D, a.s. bude oslovena s žádostí o souhlas ke stavbě a činnosti v ochranných pásmech zařízení distribuční soustavy.

Na mostě a v pozemní komunikaci se dále **nachází** kabelové vedení NN pro napájení veřejného osvětlení.

V dotčeném území se **nachází** také silnoproudé kabely ve vlastnictví SŽ – kabelové vedení 6kV/75 Hz (napájení zabzr). Železniční trať Břeclav – Brno – Česká Třebová je elektrizovaná střídavou proudovou soustavou 25 kV/50 Hz.

V neposlední řadě se v dotčeném území **nachází** sítě s NN společnosti CETIN a.s. vedené v pozemní komunikaci. Společnost CETIN a.s. bude oslovena s žádostí o vyjádření ke stavbě.

Ochranná pásma plynovodů (zákon č. 458/2000 Sb.)

Stavba se **nachází** v ochranném pásmu plynovodu společnosti GasNet s.r.o. – NTL. Plynovod se nachází v pozemní komunikaci. Plynovod nebude stavbou přímo dotčen. Společnost GasNet s.r.o. bude oslovena s žádostí o vyjádření ke stavbě.

Ochranná pásma parovodů (zákon č. 458/2000 Sb.)

Stavba se **nachází** v ochranném pásmu parovodu Tepláren Brno.

Ochranná pásma vodovodů a kanalizací (zákon č. 274/2001 Sb.)

Stavba se **nachází** v ochranném pásmu kanalizace ve správě BVK (Brněnské vodárny a kanalizace). Kanalizace nebude stavbou dotčena, vede v pozemní komunikaci. BVK budou osloveny s žádostí o vyjádření ke stavbě.

Ochranná pásma rádiového zařízení a rádiového směrového spoje (zákon č. 127/2005 Sb.)

Stavba se **nenachází** v ochranném pásmu rádiového zařízení či rádiového směrového spoje.

Ochranná pásma komunikačního vedení (zákon č. 127/2005 Sb. – o elektrických komunikacích)

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 SŽ, ČD-Telematika a.s. a CETIN a.s.

Sítě společnosti CETIN a.s. budou stavbou dotčeny a bude potřeba jejich boční přeložka. Společnost CETIN a.s. bude oslovena s žádostí o vyjádření ke stavbě.

Přeložky a ochrany sítí společnosti ČD-Telematika a.s. jsou řešeny v rámci „SO 10-30-05 ŽST Brno hl.n., přeložky a ochrany kabelů CETIN“. Společnost ČD-Telematika a.s. bude obesaána s žádostí o vyjádření ke stavbě.

Ochranná pásma vodních děl (zákon č. 254/2001 Sb. – vodní zákon)

Stavba se **nenachází** v ochranném pásmu vodních děl.

Ochranná pásma vodních zdrojů (zákon č. 254/2001 Sb. – vodní zákon)

Záměr **nezasahuje** do ochranného pásma žádného vodního zdroje.

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

Mostní objekt a jeho blízké okolí se **nenachází** v aktivní zóně záplavového území.

Stavba se **nenachází** v oblasti ovlivněné účinky poddolování.

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

Vliv stavby na okolní stavby a pozemky: Jedná se o rekonstrukci stávajícího železničního mostu a práce v souvisejících profesích. Stavba bude realizována převážně na stávajících drážních pozemcích. Stavba si však vyžádá i dočasné zábory přilehlých mimodrážních pozemků.

Ochrana okolí: Stavba během svého užívání nebude mít negativní vliv pro své okolí. Spíše naopak. Realizací stavby se zvýší bezpečnost, plynulost a komfort železniční dopravy, použití nové konstrukce s kolejovým ložem přispěje ke snížení hluku při průjezdu železniční dopravy.

Odtokové poměry: Stávající odtokové poměry budou zachovány nebo zlepšeny.

Vliv stavby na stabilitu svahů Stavba nebude mít vliv na stabilitu stávajících svahů.

j) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Požadavky na asanace nejsou.

Demolice – snesení kolejí a odstranění stávající nosné konstrukce mostního objektu vč. částečného odbourání stávající spodní stavby aj. proběhne standardním způsobem, ale za použití strojů a dalších zabezpečení vyhovující požadavkům příslušného OŽP. Před začátkem demoličních prací budou v řešeném území všechny stávající inženýrské sítě vytyčeny a buď přeloženy nebo ochráněny. Technologický postup demoličních prací s ohledem na konstrukční systém objektu musí v případě použití řezání s využitím rozbrušovacích agregátů popř. otevřeného ohně (autogen) či využití technologického spalování obsahovat způsob určení podmínek požární bezpečnosti (§15

vyhlášky č. 246/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů) při činnostech souvisejících s realizací demoličních prací tak, aby bylo eliminováno riziko případného vzniku požáru či šíření požáru do okolí (odstraňování hořlavých předmětů a suchého porostu).“

Kácení dřevin – v místě stavby nedojde ke kácení dřevin.

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

Stavba proběhne převážně na pozemcích dráhy. Stavbou nebudou dotčeny pozemky ZPF.

Pozemky PUPFL nebudou stavbou dotčeny.

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

V rámci stavby není uvažováno s napojením na žádnou technickou infrastrukturu, jsou řešeny pouze přeložky stávající technické infrastruktury (provizorní přeložka kabelu 6kV, provizorní přeložky kabelů ČD-T, CETIN, EGD, Technické sítě Brno aj.).

Před začátkem demoličních prací budou v řešeném území všechny stávající inženýrské sítě vytyčeny a buď přeloženy nebo ochráněny.

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

Stavba bude realizována převážně na stávajících drážních pozemcích. Drážním pozemkem se pro tento účel rozumí pozemky ve vlastnictví České republiky, kde má právo hospodaření s majetkem státu Správa železnic, státní organizace (dále jen SŽ, s.o.). Stavba si však vyžádá i dočasné zábery přilehlých mimodrážních pozemků.

Seznam dotčených pozemků je uveden v části dokumentace „E.5 Geodetický podklad zpracovaný podle jiných právních předpisů“.

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

Po realizaci stavby nevznikne na jiných pozemcích ochranné nebo bezpečnostní pásmo pozemních komunikací nebo inženýrských sítí.

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

Navazující připravované stavby města Brna budou realizovány samostatně, až po realizaci stavby „Rekonstrukce mostu v km 155,900 trati Břeclav – Brno“:

Rekonstrukce ulice Benešova	Brněnské komunikace, a.s.
Rekonstrukce SCZT pára x HV - přepoj. hl.nádr. a pošty	Teplárny Brno, a.s.
Přestavba z páry na horkou vodu, oblast Benešova	Teplárny Brno, a.s.
Rekonstrukce kanalizace a vodovodu	BVK, a.s.
Reko MS Brno – Benešova	GasNet, s.r.o.

B2. Celkový popis stavby

B2.1 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, definiční úsek, staničení apod., u výpravní budovy číslo podle SR70**

Jedná se o změnu dokončené stavby.

Všechna zařízení dráhy v dotčeném úseku jsou v udržovaném stavu, avšak vzhledem k jejich stáří je nutno zařízení průběžně opravovat či měnit.

Stav železničního svršku odpovídá jeho stáří (železniční svršek z roku 1980). Je nutné provádět jeho častou údržbu.

Stávající přemostění je fyzicky tvořeno dvěma konstrukcemi. Na vnější konstrukci (K01, K03 a K05) je umístěna dnes již nevyužívaná část původního 1. nástupiště. Vnitřní konstrukce (K02, K04, K06) převádí kolej č. 802b vedoucí do odstavné skupiny kolejí. Obě nosné konstrukce jsou ocelové nýtované, vnější z roku 1895 a vnitřní z roku 1936. Mostovka vnější konstrukce je tvořena plochými cihelnými klenbami podélně prutými mezi ocelovými nýtovanými příčníky. Klenby jsou zasypané a horní povrch je tvořen asfaltovým krytem. Na vnějším nosníku je umístěno standardní ocelové zábradlí městského typu. Mostovka vnitřní konstrukce je mezilehlá prvková, tvořená ocelovými nýtovanými podélníky a příčníky. Kolej je na mostě uložena na dřevěných mostnicích. Konstrukce jsou uloženy na ocelových deskách. Obě nosné konstrukce postrádají jakýkoliv odvodňovací systém. Opěry mostu tvoří cihelné stěny přilehlých drážních objektů. Ve stěnách jsou vstupní otvory s uzamykatelnými dveřmi do dnes nevyužívaných místností. V každé opěře jsou dva otvory, pod každou konstrukcí jeden. Mezilehlé pilíře (P01, P03, P05 pod vnější konstrukcí a P02, P04, P06 pod vnitřní konstrukcí) jsou tvořeny dvojicemi zdobných ocelolitinových sloupů pod každým nosníkem. Základy pilířů jsou tvořeny pískovcovým kvádrovým zdivem a jsou plošně založené. Plošné založení je předpokládáno i u opěr. Železniční most je od 3. 5. 1958 veden v Ústředním seznamu kulturních památek jako součást kulturní památky železniční stanice Hlavní nádraží pod rejst. č. 33160/7-7089.

Potřebné statické výpočty nových konstrukcí jsou obsaženy v příslušných stavebních objektech.

kategorie dráhy:	Celostátní (Modřice – Brno hl.n.)
traťový úsek:	2001 Břeclav předn. (mimo) – Brno hl.n. (včetně)
definiční úsek:	JC žst. Brno hlavní nádraží odst.S
staničení stavby:	km 155,900

Číslo budov podle SR70: neobsazeno

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

Stavba slouží pro provoz železniční dopravy. Stávající účel nebude změněn.

Dotčený traťový úsek se nachází na dvukolejném celostátním elektrizovaném trati č. 326 Brno hl.n. – Česká Třebová.

- 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, vliv na dopravní obslužnost území, navrhované kapacity stavby, včetně základních technických parametrů stavby jako navržené traťové rychlosti, zatížitelnost a prostorová průchodnost, označení polohy dopraven a zastávek, základní údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních**

Dotčený traťový úsek se nachází na dvoukolejně celostátní elektrizované trati č. 326 Brno hl.n. – Česká Třebová. Náplní stavby je rekonstrukce železničního mostu v km 155,900 trati Brno hl.n. – Česká Třebová a práce v souvisejících profesích (železniční svršek, úpravy trakčního vedení a ukolejnění, rozvod 6kV). Realizací stavby se zvýší bezpečnost železniční dopravy, ale také silniční a tramvajové dopravy pod mostem. Použití nové konstrukce s kolejovým ložem přispěje ke snížení hluku při průjezdu železniční dopravy.

Návrhová rychlost zůstává stávající a to 30 km/h.

- 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 případně souhlasu provozovatele dráhy s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení, uvedení částí dokumentace, ke kterým se vztahuje**

Byly uděleny tyto výjimky z předpisů, resp. závazných dokumentů vydaných Správou železnic, s.o. a odchylky od norem:

Souhlas s odchylným řešením od ČSN 73 6201 a výjimka z předpisu SŽDC S3 (zn. 73869/2023-SŽ-GŘ-O13)

Souhlas s řešením odchylným od ČSN 73 6320 Prostorová průchodnost na dráze celostátní, dráhách regionálních a místních a vlečkách normálního rozchodu – Národní požadavky (zn. 73269/2023-SŽ-GŘ-O13)

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

Viz bod d) v kapitole B1.

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

Most ev. km 155,900 od 3. 5. 1958 veden v Ústředním seznamu kulturních památek jako součást kulturní památky železniční stanice Hlavní nádraží pod rejst. č. 33160/7-7089.

- h) **základní bilance stavby – potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření odtoku povrchových vod vzniklých dopadem atmosférických srážek, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod.**

Potřeby a spotřeby médií a hmot: Zůstává stávající.

Hospodaření s dešťovou vodou: Zůstává stávající.

Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí apod.:

Stavbou nevzniknou tyto nároky, pouze vzniknou odpady v rámci výstavby, které jsou řešeny v samostatné části dokumentace „E.2.1 Odpadové hospodářství“.

Třída energetické náročnosti budov:

Netýká se.

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

Časové údaje o realizaci stavby: S realizací stavby je uvažováno v období 03/2025 – 7/2025 pro hlavní stavební práce s tím, že po dobu cca 4 měsíců je uvažováno s omezením provozu pod mostem a také s vyloučením provozu na mostě. Dokončovací práce jsou uvažovány taktéž v roce 2025 (třetí směrová a výšková úprava koleje, DSPS apod.). Uvedený termín realizace stavby je pouze předpokládán a může se změnit v závislosti na koordinaci se stavbami na dotčené trati a objízdných trasách.

Členění na etapy: Stavba proběhne v jednom stavebním postupu. Harmonogram výstavby viz část B.8 Zásady organizace výstavby

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

Po ukončení stavby bude zahájen zkušební provoz, který bude trvat cca 6 měsíců.

B2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) **urbanistické řešení – kompozice prostorového řešení**

Jedná se o rekonstrukce stávajícího mostního objektu a související práce na stávající technické a dopravní infrastruktuře. Z urbanistického hlediska kompozice prostorového řešení nedojde k zásadním změnám.

Zpracovaná dokumentace stavby respektuje v maximální možné míře (při akceptaci technických a technologických požadavků investora) stávající drážní pozemky.

Rekonstrukce respektuje platný územní plán (ÚP města Brna z roku 1994).

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

Tvarově, materiálově i barevně je most sjednocen se sousedními mosty v ŽST Brno hlavní nádraží (most přes ulici Hybešova, most přes ulici Křídlovická), které již prošly v nedávné době rekonstrukcí za účasti zástupců památkových ústavů.

B2.3 Celkové technické řešení

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

Předmětem záměru je rekonstrukce železničního mostu v km 155,900 trati Břeclav - Brno a práce v souvisejících profesích (železniční svršek a spodek, trakční vedení a ukolejnění, přeložky sdělovacích a silových kabelů). Most převádí kolej a zpevněnou neveřejnou komunikaci do odstavného nádraží přes ulici Nádražní / Křenovou (dva jízdní pruhy s trolejbusovým provozem, tramvajovou trať a dva chodníky).

Realizací stavby se zvýší bezpečnost železniční dopravy na mostě a silniční dopravy pod mostem. Použití nové konstrukce s kolejovým ložem přispěje ke snížení hluku při průjezdu železniční dopravy.

Potřebné statické výpočty jsou obsaženy v příslušných stavebních objektech.

b) **celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody**

Stavbou nevzniknou tyto nároky.

c) **celková spotřeba vody**

Stavbou nevzniknou tyto nároky.

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

Odpady vzniklé během výstavby jsou řešeny v samostatné části dokumentace „E.2.1 Odpadové hospodářství“.

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.

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

Stavbou nevzniknou tyto požadavky.

B2.4 Bezbariérové užívání stavby

Železniční most a přilehlý traťový úsek je neveřejnou stavbou. Stávající místní komunikace pod mostem bude uvedena do původního stavu.

a) **zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu**

Netýká se.

b) **zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením**

Netýká se.

c) **zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením**

Netýká se.

d) **seznam použitých zvláštních a vybraných stavebních výrobků pro tyto osoby, včetně řešení užívání informačních systémů**

Netýká se.

B2.5 Bezpečnost při užívání stavby

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

Stavba je z technického pohledu navržena v souladu s platnými technickými normami, předpisy a vyhláškami a v souladu s platnou legislativou.

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

Je řešeno pasivními opatřeními v souladu s TP 124 a s předpisem SŽDC (ČD) SR 5/7 (S).

c) **výjimky z norem a předpisů (resp. popis řešení odchýlného od řešení podle technické normy a zajišťujícího nejméně stejnou úroveň bezpečnosti jako řešení podle technické normy) ve vztahu k bezpečnosti při užívání stavby (např. omezení volného a schůdného manipulačního prostoru atd.)**

Byly uděleny tyto výjimky z předpisů, resp. závazných dokumentů vydaných Správou železnic, s.o. a odchylky od norem:

Souhlas s odchylným řešením od ČSN 73 6201 a výjimka z předpisu SŽDC S3 (zn. 73869/2023-SŽ-GR-O13)

Souhlas s řešením odchylným od ČSN 73 6320 Prostorová průchodnost na dráze celostátní, dráhách regionálních a místních a vlečkách normálního rozchodu – Národní požadavky (zn. 73269/2023-SŽ-GR-O13)

d) zabezpečení a dohled nad kříženími dráhy s pozemními komunikacemi

Netýká se.

B2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení

Neobsazeno.

B2.7 Základní technický popis stavebních objektů

INŽENÝRSKÉ OBJEKTY

Kolejový svršek a spodek

SO 10-10-01 ŽST Brno hl.n., železniční svršek

a) popis stávajícího stavu

Kolej na mostě leží v přímé. Podle pasportních údajů správce jsou kolejnice tvaru S49 pocházející z roku 1980 a byly vloženy v roce 1990. Na mostě je kolej uložena na dřevěných mostnicích. Od koncového styku výhybky č. 47 vzdáleného 26 m k mostu a dále od mostu k výměnovému styku výhybky č. 53 ve vzdálenosti 2 m leží dřevěné pražce v kolejovém loži, pod nímž je zásyp a výše zmíněné sklepní prostory. Mostnice i pražce byly rovněž vloženy v roce 1990. Upevnění je tuhé K.

b) popis navrženého řešení

Stávající železniční svršek bude snesen s ohledem na stávající svary/styky. Za výhybkou č. 47 bude v koncovém styku této výhybky začátek výměny svršku. Dlouhé společné pražce této výhybky budou ponechány a krátké společné pražce budou případně vyměněny s ohledem na jejich stav po sundání betonových panelů, které se v současné době nacházejí mezi mostem a touto výhybkou. Výhybka č. 53 bude odvezena na regeneraci. V přímém směru za výhybkou č. 53 dojde k výměně kolejnic do koncového styku výhybky č. 56. Mezi výhybkou č. 53 a 56 se nachází pouze dlouhé společné pražce. Pražce zůstanou stávající tedy SB 8.

Nová kolej bude sestávat z dřevěných pražců, kolejnic 49 E1 se zpružněným upevněním KS. Kolejové lože bude mít mimo most tloušťku 250 mm pod ložnou plochou pražce.

Kolej bude svařena do bezstykové koleje. Za odbočnou větví výhyby č. 53 bude kolej svařena na délku 25 m.

Mosty, propustky a zdi

SO 10-20-01 ŽST Brno hl.n., most ev. km 155,900

a) popis stávajícího stavu

Stávající přemostění je fyzicky tvořeno dvěma konstrukcemi. Na vnější konstrukci je umístěna dnes již nevyužívaná část původního 1. nástupiště. Vnitřní konstrukce převádí kolej č. 802b vedoucí do odstavné skupiny kolejí. Obě nosné konstrukce jsou ocelové nýtované, vnější z roku 1895 a vnitřní z roku 1936. Mostovka vnější konstrukce je tvořena plochými cihelnými klenbami podélně prutými mezi ocelovými nýtovanými příčníky. Klenby jsou zasypané a horní povrch je tvořen asfaltovým krytem. Na vnějším nosníku je umístěno standardní ocelové zábradlí městského typu. Mostovka vnitřní konstrukce je mezilehlá prvková, tvořená ocelovými nýtovanými podélníky a příčníky. Kolej je na mostě uložena na dřevěných mostnicích. Konstrukce jsou uloženy na ocelových deskách. Obě nosné konstrukce postrádají jakýkoliv odvodňovací systém. Opěry mostu tvoří cihelné stěny přilehlých drážních objektů. Ve stěnách jsou vstupní otvory s uzamykatelnými dveřmi do dnes nevyužívaných místností. V každé opěře jsou dva otvory, pod každou konstrukcí jeden. Mezilehlé pilíře jsou tvořeny dvojicemi zdobných ocelolitinových sloupů

pod každým nosníkem. Základy pilířů jsou tvořeny pískovcovým kvádrovým zdivem a jsou plošně založené. Plošné založení je předpokládáno i u opěr. Železniční most je od 3. 5. 1958 veden v Ústředním seznamu kulturních památek jako součást kulturní památky železniční stanice Hlavní nádraží pod rejst. č. 33160/7-7089.

b) popis navrženého řešení

Navrhovaný stav pro konstrukce pod nástupištěm:

Na základě dříve provedeného přepočtu je zatížitelnost mostu pod nástupištěm 3,2 tuny pro cihelné klenby a 9,7 tun pro ocelové příčníky. Vzhledem ke stavu konstrukcí je navrženo odstranění kleneb a jejich nahrazení betonovou spřaženou deskou. Deska bude uložena na horní pásnice příčníků, do kterých budou našroubovány spřahovací trny. Horní povrch desky bude odpovídat stávajícímu povrchu. Ocelové prvky budou otryskány a opatřeny novou protikorozií ochranou. Konstrukce budou provizorně podepřeny na inventární skruži umístěné kolem pilířů. Litinové sloupy budou vyjmuty a repasovány. Pískovcové kvádry základů budou vybourány a nahrazeny novými železobetonovými. Po provedení nových základů budou konstrukce spuštěny na původní litinové sloupy.

Navrhovaný stav pro konstrukce pod kolejí mezi výhybkami č. 47 a 53:

Konstrukce mostu pod kolejí mezi výhybkami č. 47 a 53 byla dle statického výpočtu navržena na ideální lokomotivu o nápravovém tlaku 20 tun. Dle dřívějšího přepočtu je zatížitelnost 0,82. Je uvažováno s umístěním konstrukce s kolejovým ložem. Vzhledem k nízké konstrukční výšce se jedná o variantu konstrukce s extrémně stlačenou výškou dle MVL 115. Při dodržení stávajícího uspořádání spodní stavby je rozpětí polí 7,2+13,15+13,15+7,2 m. Nosná konstrukce se bude skládat z 2 ocelových truhlíků o rozměrech s 0,4x0,9 m spojených příčnickovou mostovkou. Volná šířka mezi nosníky je 3,0 m. Mostovka je provedena s podélným sklonem s úžlabím umístěným nad pilíři.

Konstrukce budou provizorně podepřeny na inventární skruži umístěné kolem pilířů. Litinové sloupy budou vyjmuty a repasovány. Pískovcové kvádry základů budou vybourány a nahrazeny novými železobetonovými. Stávající základy budou zesíleny mikropilotami nebo tryskovou injektáží. Po provedení nových základů budou konstrukce spuštěny na původní litinové sloupy, do kterých bude vložena ocelová trubka.

Ostatní inženýrské objekty

SO 10-30-01 ŽST Brno hl.n., přeložky a ochrany dráž. sděl. kabelů

Předmětem dokumentace je přeložka a ochrana sítí drážních sdělovacích kabelů v rozsahu stavby. Jedná se o kabely Správy železnic s.o., Centrum techniky a diagnostiky (CTD). Servis vykonává ČD-Telematika a.s.

Na mostě v rekonstruované části vede v kabelovodu místní metalický kabel TCEPKPFLEZE 15XN0,8. Tento kabel bude dotčen stavebními pracemi a musí být během prací přeložen mimo dosah prací. Před začátkem prací bude přeložen do provizorní kabelové trasy. Kabel bude přerušen a bude naspojována kabelová vložka pro prodloužení. Po ukončení prací bude vrácen zpět do nového kabelové trasy na mostě.

SO 10-30-02 ŽST Brno hl.n., přeložky a ochrany dráž. sil. kabelů

a) popis stávajícího stavu

Ve stávajícím stavu se na dotčené části mostu nacházejí kabely ve správě SEE. Stávající kabely jsou vyvedeny z kabelové skříně KS94 umístěné na hraně mostního objektu u VB do kabelové skříně KS101 a KS102. Tyto kabely jsou vedeny ve společné kabelové trase na výložnicích stávající konstrukce mostu.

Výhybka č.53 je vybavena technologií EOV.

b) popis navrženého řešení

Z důvodu rekonstrukce části mostu bude nutné provést přeložku a ochranu kabelového vedení nn nacházející se na dotčené části mostu. Během výstavby je nutné zachovat napájení mezi dotčenými kabelovými skříněmi (KS94, KS101 a KS102). To bude zajištěno provizorní kabelovou trasou.

V novém stavu bude z kabelové skříně KS94 přes zrekonstruovanou část mostu vyvedena nová kabelová trasa nn do nových kabelových skříní KS101 a KS102.

Zároveň z důvodu demontáže výhybky č.53 bude stávající technologie EOv u této výhybky demontována. Po zpětné instalaci výhybky č. 53 bude technologie EOv znovu zapojena.

SO 10-30-03 ŽST Brno hl.n., přeložky a ochrany kabelů EGD

a) popis stávajícího stavu

Ve stávajícím stavu je podél základů mostu pod chodníkem vedeno kabelové vedení NN ve správě EG.D.

b) popis navrženého řešení

Kabel nn, vedený podél základů mostu bude přeložen do nové trasy respektující jámy a pažení nezbytné pro úpravy základu mostu. Přeložka kabelu nn bude realizována vlastníkem kabelového vedení (EG.D.) dle smlouvy o přeložce č.9090014080.

SO 10-30-04 ŽST Brno hl.n., přeložky a ochrany kabelů EGD

a) popis stávajícího stavu

Ve stávajícím stavu se pod kamennou částí mostu nachází kabelové vedení a osvětlení ve správě TSB, které je instalováno v průchodech pro pěší. Na sloupu mostu se nachází stávající nepoužívaná kabelová skříň R-0039-004.

b) popis navrženého řešení

Z důvodu rekonstrukce části mostu a nutnosti zachování funkčnosti osvětlení během výstavby bude provedena ochrana kabelového vedení nn nacházející se na dotčené části mostu. Kabel bude během výstavby veden a chráněn v plastové chráničce uchycené na stávající konstrukci kamenného mostu a v definitivním stavu bude vyměněn v celé své délce od kabelové skříně

R-0039-003.

Stávající kabelová skříň ve fasádě objektu R-0039-003 bude nahrazena novou rozpojovací kabelovou skříní.

Stávající kabelová skříň ve fasádě objektu R-0039-001 je nepoužívaná a bude v rámci stavby demontována bez náhrady.

Stávající kabelová skříň na sloupu mostu R-0039-004 je nepoužívaná a bude v rámci stavby demontována bez náhrady.

Svídla na kamenné části mostu v průchodu pro pěší budou ponechána stávající.

SO 10-30-05 ŽST Brno hl.n., přeložky a ochrany kabelů CETIN

Při rekonstrukci mostu dojde k vykopání základů pilíře mostu. V blízkosti pilíře vedou (pod mostem v chodníku) dva metalické kabely CETIN typu QYPQ150XN0,6 a QY10XN0,6, které mohou být dotčeny. Pokud budou kabely dotčeny, budou přeloženy mimo stavební práce a mechanicky ochráněny. Pokud nebude stačit jejich délka, bude pro prodloužení naspojována nová kabelová vložka. Po ukončení prací budou přeloženy zpět do původní trasy.

Pod mostem bude postaven nový trakční stožár. V blízkosti (pod komunikací) vede další metalická trasa - kabel CETIN typu KP7,5XN0,6. Nepředpokládá se jeho dotčení. Při práci je nutno postupovat opatrně a trasu chránit před poškozením a přerušením.

Pozemní komunikace, zpevněné plochy

SO 10-50-01 ŽST Brno hl.n., obnova ploch pod mostem

a) popis stávajícího stavu

Stávající příčné uspořádání komunikace pod mostem sestává ze dvou krajních chodníků, dvou jízdních pruhů pro vozidla včetně trolejbusové trakce a dvou kolejí tramvajové tratě. Přímě pod mostem dochází k rozvětvení tramvajové tratě do dvou směrů, konkrétně do zastávky Hlavní nádraží a Malinovského náměstí.

Povrch chodníků je tvořen betonovou dlažbou, přímě pod mostem je povrch tvořen asfaltovým betonem. Obruby jsou kamenné, šířky 0,25 m a v úrovni vozovky k nim přiléhá přídlažba z betonových tvarovek šířky 0,25 m. Povrch vozovky tvoří asfaltový beton. Kryt tramvajové tratě je opět z asfaltového betonu. Podjezdová výška pod mostem je dopravním značením omezena na 3,3 m.

b) popis navrženého řešení

V rámci tohoto SO dojde pouze k nezbytně nutné obnově jednotlivých ploch pod mostem, které budou poničeny stavbou. Předpokládaný rozsah je patrný z výkresu situace, avšak očekává se rozsah obnovy i v menším objemu. V každém případě budou primárně použity stávající prvky jako je dlažba, obruby, kanalizační vpusti apod.

SO 10-50-02 ŽST Brno hl.n., zpevněné plochy na mostě

a) popis stávajícího stavu

Na mostním objektu (vnější konstrukci) byla v minulosti umístěna prodloužená, zastřešená část 1. nástupiště. V současnosti je dle staničního řádu nástupiště ukončeno u návěstidla Lc3, které je vzdáleno cca 50 m od závěrné zdi opěry OP1. Plocha, která pokračuje dále, již není považována za nástupiště a její funkce není formálně určena. Fakticky slouží jako přístupová komunikace k výpravní budově hlavního nádraží. Výška hrany 1. nástupiště nad TK je 250 mm, a to až po návěstidlo Lc3. Dále výška hrany postupně klesá až k 0 mm v místě opěry OP2. V rámci opravných prací v roce 2020 byla na nástupišti doplněna vodící linie, která sahá cca 30 m za návěstidlo Lc3 a směřuje do nejvzdálenějšího vstupu do výpravní budovy (je tedy umístěna mimo formální plochu 1. nástupiště vyznačenou ve staničním řádu).

b) popis navrženého řešení

Rozhraní veřejné části a zpevněné neveřejné plochy bude zachováno a nově bude doplněno o žlutý pruh šířky 0,15 m a dále bude doplněno o svislou značku „Zákaz vstupu“. Zpevněnou plochu na mostě bude tvořit betonová deska, která svou hranou zasahuje do VMP / VSMP. Tato hrana bude po celé délce opatřena žluto-černým nátěrem formou šrafování. Ve vzdálenosti 3,125 m od osy přilehlé koleje budou umístěny flexibilní samonarovňovací sloupky o průměru 80-100 mm. Tyto sloupky budou tmavě zelené barvy s reflexním proužkem. Zpevněná plocha na mostě mezi sloupky a zábradlím bude dosahovat šířky 4,450 m.

Zpevněná plocha mimo most bude tvořena betonovou dlažbou se zkosenými hranami o rozměru 0,2x0,2 m. Vzhledem k plynulému navázání nové desky na mostě na hranu bývalého nástupiště tvořenou tvárnicemi Tischer, dojde k rozebrání cca 20 m délky hrany a k jejímu opětovnému sestavení v nové poloze.

TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ

Trakční vedení

SO 10-81-01 ŽST Brno hl.n., úprava TV

Pro zajištění bezpečnosti a prostoru pro manipulaci, do trakční sestavy nad kolejí mezi výhybkami 47 a 53 vložit izolátory, aby bylo možné sestavu odtáhnout k sestavě nad kolejí č.1 (zhruba o 4m z původní pozice). Odtah a vložení izolátorů bude provedeno tak, aby výhybky 47 a 53 zůstaly sjízdné.

Pro zachování napájení trakce na odstavném nádraží „S“ Bude potřeba překlenuť dělič č.50.

Po dokončení prací na mostě bude vyměněná sestava mezi výhybkami 47 a 53 a vše vráceno do původního stavu.

SO 10-81-02 ŽST Brno hl.n., úpravy trolejového vedení MHD

Před samotnou stavbou dojde k převěšení trakce, aby byl vytvořen co největší prostor pod mostem bez zatrolejování. Bude tak zajištěn potřebný manipulační prostor pro silniční mechanizaci (jeřáby, pumpy na beton, rypadla atd.). Sloupy TV MHD, které se nacházejí přímo pod mostem, vedle klenbového mostu, budou odstraněny. Vodiče budou zavěšeny na nově vytvořenou konstrukci „hrazdu“ na klenbový most. Dále bude před stavbou vybudován nový sloup TV, který pomocí oboustranných konzol ponese trolejové dráty obou tramvajových kolejí. Tento sloup bude umístěn v klínu, kde se kříží tramvajové tratě, v těsné blízkosti polohy stávajícího sloupu.

B2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby

Z hlediska požární ochrany se jedná o stavbu, která nezvyšuje požární nebezpečí dotčeného území. U stávajících objektů nedotčených stavbou zůstává systém zásahu požární techniky dle dosavadního stavu. Všechny areály zařízení staveniště jsou přístupny silničními vozidly a stejné přístupové cesty jsou i pro zásahovou hasičskou techniku.

Zahájení a ukončení prací na stavbě je nutno ohlásit na místně příslušné operační středisko HZS v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření k vytvoření podmínek pro zásah a záchranné práce.

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 zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována hygienická a stanovená požárně 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.

Konstrukce jsou navrženy z nehořlavých materiálů.

Evakuace osob při vzniku požáru v místě stavby bude možná po místní komunikaci – ulici Křenová, Nádražní a Dornych. Stejně tak přístup požární techniky.

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.

B2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Netýká se.

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

a) denní a umělé osvětlení

Netýká se.

b) oslunění

Netýká se.

c) hluk a vibrace

Z pohledu hluku a vibrací nedojde ke zhoršení situace. Výměna stávající nosné konstrukce bez kolejového lože za novou konstrukci s průběžným kolejovým ložem naopak přispěje ke snížení hluku při průjezdu železniční dopravy.

d) větrání

Netýká se.

e) prašnost

Z pohledu prašnosti nedojde prakticky k žádné změně – stávající ani nově navržená konstrukce nejsou zdrojem prachu ani v klidu ani při průjezdu vlakových souprav.

f) **mikroklima – zajištění tepelné pohody**

Netýká se.

g) **opatření k ochraně zdraví před účinky nadměrné expozice chemickými látkami**

Netýká se.

h) **opatření ohledně expozice azbestem**

Netýká se.

i) **hodnocení fyzické zátěže**

Netýká se.

j) **hodnocení pracovní polohy**

Netýká se.

k) **opatření k ochraně zdraví**

Netýká se.

l) **požadavky na pracovní rovinu a pracovní místo**

Netýká se.

B2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) **ochrana před pronikáním radonu z podloží**

Netýká se.

b) **ochrana před bludnými proudy**

Je řešeno pasivními opatřeními v souladu s TP 124 a s předpisem SŽDC (ČD) SR 5/7 (S).

c) **ochrana před technickou seismicitou**

Most je z hlediska statického a dynamického navržen na účinky dle norem ČSN EN 1991-2 a ČSN EN 1990 v aktuálním znění.

d) **ochrana před hlukem a vibracemi**

Stavba nevyžaduje ochranu proti hluku.

e) **protipovodňová opatření**

Netýká se.

f) **ostatní účinky – vlivem poddolování, výskytem metanu apod.**

Zájmová oblast stavby je mimo sesuvné území, území vystavené účinkům poddolování, v podloží se **nenachází** metan apod.

B3. Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu

a) napojovací místa technické infrastruktury

V rámci stavby není uvažováno s napojením na žádnou technickou infrastrukturu, jsou řešeny pouze přeložky stávající technické infrastruktury (provizorní přeložky kabelových vedení).

b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Netýká se.

c) napojení území na stávající dopravní infrastrukturu, popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace

Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu zůstává beze změny, pouze v rámci stavby dojde k uvedení stávající účelové komunikace a cyklotrasy do původního stavu.

d) doprava v klidu

Netýká se.

e) dopravní řešení z hlediska automobilové, cyklistické a pěší dopravy, pěší, cyklistické a smíšené stezky

Z hlediska automobilové, cyklistické a pěší dopravy nedojde po realizaci stavby k žádné změně oproti stávajícímu stavu.

B4. Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie

Tato část je řešena v samostatné příloze „B.4 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie“.

B5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

Stavba bude realizována na stávajícím území, které je dnes stavbou dotčeno.

a) terénní úpravy

Netýká se.

b) použité vegetační prvky

Netýká se.

c) biotechnická, protierozní opatření

Netýká se.

B6. Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

Stavba se nachází v zastavěném území v intravilánu města Brna a leží mimo Zvláště chráněná území, Významné krajinné prvky, Přírodní či přírodě blízké biotopy, Migračně významné území, Dálkové migrační koridory, CHOPAV, Ochranná pásma vodních zdrojů, Aktivní zóny záplavového území atd.

Vlivem stavby lze očekávat zvýšený hluk ze stavební činnosti, která bude v maximální možné míře minimalizována vhodným výběrem stavební techniky. Stavební práce budou probíhat také v noci v časech 23:15 – 4:30, což je jediný čas, kdy je možné zavést tramvajovou výluky. Jedná se o rozhodnutí Dopravního podniku města Brna s vědomím úřadu Statutárního města Brna.

Nový most s průběžným kolejovým ložem významně přispěje ke snížení hlukové zátěže od projíždějících vlaků.

V rámci stavby se nepředpokládá kácení dřevin, jelikož se v blízkosti žádné nenacházejí.

B7. Ochrana obyvatelstva

Jedná se o dopravní stavbu navrženou dle platných technických norem, předpisů, vyhlášek a aktuálně platné legislativy. Tím jsou zaručeny obecné požadavky na bezpečné užívání stavby. Žádná zvláštní opatření nejsou navržena.

- a) **opatření vyplývající z požadavků civilní ochrany na využití stavby k ochraně obyvatelstva, zásah stavby do zón havarijního plánování a inundačních území, případně jiný vliv stavby na prvky civilní ochrany (úkryty, sirény, monitorovací kamerové systémy apod.)**

Požadavky civilní ochrany na využití stavby k ochraně obyvatelstva nejsou. Stavba se nenachází v zóně havarijního plánování.

Stavba nebude mít vliv na prvky civilní ochrany (úkryty, sirény, monitorovací kamerové systémy apod.).

- b) **prevence závažných havárií**

Netýká se.

B8. Zásady organizace výstavby

Společné řízení	1. polovina roku 2024
Realizace stavby	březen 2025 – červenec 2025
Délka realizace	předpoklad 24.3.2025 – 27.7.2025 (125 dní)

Tato část je řešena v samostatné příloze „B.8 Zásady organizace výstavby“, která je společná pro obě stavby. Uvedený termín realizace stavby je pouze předpokládán a může se změnit v závislosti na koordinaci se stavbami na dotčené trati a objízdných trasách.

B9. Celkové vodohospodářské řešení

Zůstává stávající.

Zpracoval:

Ing. Radek Šíp, EXprojekt s.r.o., mobil: 606 273 154, sip@exprojekt.cz

Brno, listopad 2023