




Jiná ověření:				Paré:	
				Razítko oprávněné osoby:	
				Podpís:	Datum:
Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:		
000	12.12.2022	Definitivní odevzdání dokumentace	dle příloh		

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace	 SPRÁVA ŽELEZNIC
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební správa západ	
Adresa:	Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha 8	

Zhotovitel díla:	SUDOP PRAHA a.s.	
Adresa:	Olšanská 1a, 130 00 Praha 3	
Kontakt:	T: +420 605 229 020 E: praha@sudop.cz	
Zhotovitel částí/objektu:	SUDOP PRAHA a.s.	
Adresa:	Olšanská 1a, 130 00 Praha 3	
Kontakt:	T: +420 605 229 020 E: praha@sudop.cz	
Hlavní projektant (HIP):	Ing. Martin Vlasák	Specialista:

Název stavby/akce:	Rekonstrukce mostu v km 1.279 trati Tábor - Bechyně		Označení investora: S631900270
			Zakázka: 21-143.209
Název části:	<p style="text-align: center;">Souhrnná technická zpráva</p>		Označení části: <p style="text-align: center;">B.</p>
Odpovědný projektant: -	Zpracovatel přílohy: Ing. Martin Vlasák	Měřítko: - Formáty: 70 x A4	Stupeň dokumentace: DUSP
Kraj: Jihočeský	Katastrální území: Čelkovice, Tábor	TUDU: 1821 02	Smluvní datum zpracování: 12/2022
Označení investora::	Stupeň dokumentace: Část:	Objekt:	Podobjekt: Příloha:
S 6 3 1 9 0 0 2 7 0 - D U S P - B X X X X - X X X X X X X X - X X - 2 - X X X - 0 0 0			
<small>DOKUMENT LZE UŽÍVAT POUZE VE SMYSLU PŘÍSLUŠNÉ SMLOUVY O DÍLO. ŽÁDNÁ JEHO ČÁST NEMŮŽE BÝT DLE ZÁKONA č.121/2000 Sb. KOPÍROVÁNA NEBO JINÝM ZPŮSOBEM ROZŠÍŘOVÁNA BEZ SOUHLASU SUDOP PRAHA a.s.</small>			

„Rekonstrukce mostu v km 1,279 trati Tábor - Bechyně"

B - Souhrnná technická zpráva**OBSAH**

1. POPIS ÚZEMÍ STAVBY	5
1.1 CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ A STAVEBNÍHO POZEMKU	5
1.2 VAZBA NA ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACI	6
1.3 ÚDAJE O SPLNĚNÍ POŽADAVKŮ DOTČENÝCH ORGÁNŮ	11
1.3.1 Zpracování požadavků Policie ČR	13
1.3.2 Zpracování požadavků Městský úřad Tábor, Stavební úřad, památková péče	13
1.3.3 Zpracování požadavků Městský úřad Tábor, odbor rozvoje	14
1.3.4 Zpracování požadavků Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje	14
1.3.5 Zpracování požadavků Krajský úřad Jihočeský kraj, OŽP	14
1.3.6 Zpracování požadavků Městský úřad Tábor, odbor životního prostředí §17	14
1.4 INTEROPERABILITA (TSI) A NÁVRHOVÉ ZATÍŽENÍ	15
1.5 DOPLŇKOVÉ PRŮZKUMY A MĚŘENÍ	15
1.6 VYUŽITÍ DOSAVADNÍHO HMOTNÉHO MAJETKU	16
1.7 OCHRANA ÚZEMÍ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMA	16
1.8 VLIV NA KULTURNÍ PAMÁTKY A ARCHEOLOGII	17
1.8.1 Vliv na kulturní památky	17
1.8.2 Využití demontovaných ocelových konstrukcí	17
1.8.3 Archeologie	19
1.9 ZÁPLAVOVÁ ÚZEMÍ	19
1.10 VLIV PODDOLOVÁNÍ	20
1.11 LOŽISKA NEROSTNÝCH SUROVIN	20
1.12 SESUVNÁ ÚZEMÍ	20
1.13 ZÁBORY	21
1.14 ÚDAJE O POŽADAVCÍCH NA ZÁBORY ZPF A PKPFL	23
2. CELKOVÝ POPIS STAVBY	24
2.1 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA STAVBY A JEJÍHO UŽÍVÁNÍ	24
2.2 STRUČNÝ POPIS STAVBY – STÁVAJÍCÍ STAV	25
2.3 ZDŮVODNĚNÍ NEZBYTNOSTI REALIZACE NAVRHOVANÉHO PROJEKTU	26
2.4 ORIENTAČNÍ ÚDAJE STAVBY	27
2.5 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA OBJEKTŮ A TECHNOLOGICKÝCH ZAŘÍZENÍ	28
2.5.1 Zabezpečovací a sdělovací kabelová vedení	28
2.5.2 Železniční spodek a svršek, výstroj dráhy a přejezdy	29
2.5.3 Mostní objekty	30
2.5.4 Ostatní inženýrské objekty	31
2.5.5 Trakční vedení	31
2.5.6 Ostatní stavební objekty – objekty úpravy území	32
2.6 ÚDAJE O HARMONOGRAMU PROVÁDĚNÍ	33
2.7 CELKOVÉ ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ	34
2.8 BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY	35
2.9 BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY	35
2.10 ZDŮVODNĚNÍ ŘEŠENÍ VE VZTAHU K OBECNÝM POŽADAVKŮM NA VÝSTAVBU	35
2.10.1 Splnění požadavků obecně platných zákonů a vyhlášek	35
2.11 ÚSPORA ENERGIE A TEPELNÁ OCHRANA	36

AKCE : " Rekonstrukce mostu v km 1,279 trati Tábor - Bechyně "	
ČÁST : B - Souhrnná technická zpráva	STUPEŇ : DUSP

2.12	ZÁSADY POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍHO ŘEŠENÍ	36
2.13	HYGIENICKÉ POŽADAVKY NA STAVBY, POŽADAVKY NA PRACOVNÍ A KOMUNÁLNÍ PROSTŘEDÍ	37
2.14	ZÁSADY OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ	38
2.14.1	Ochranná opatření proti povodni	38
2.14.2	Ochranná opatření proti atmosférickému přepětí a blesk	38
2.15	VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ A NOREM	38
3.	PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU.....	38
4.	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE	39
4.1	VŠEOBECNĚ	39
4.2	STÁVAJÍCÍ STAV	42
4.2.1	Osobní doprava	42
4.2.2	Nákladní doprava.....	42
4.3	VÝHLEDOVÝ STAV	43
4.3.1	Osobní doprava	43
4.3.2	Nákladní doprava.....	43
5.	ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV	44
6.	POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA.....	45
6.1	VZTAH STAVBY K ŽIVOTNÍMU PROSTŘEDÍ.....	45
6.1.1	Územní systém ekologické stability	45
6.1.2	Významné krajinné prvky	45
6.1.3	Zvláště chráněná území a zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů	45
6.1.4	Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000	46
6.1.5	Způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, 46	
6.1.6	Záměry spadajících do režimu zákona o integrované prevenci	46
6.2	NÁVRH NA OPATŘENÍ K PREVENCI, OMEZENÍ, VYLOUČENÍ, PŘÍPADNĚ KOMPENZACI NEGATIVNÍCH VLIVŮ 46	
6.3	NÁVRH MONITORINGU BIOLOGICKÉHO DOZORU STAVBY	46
6.4	MIMOLESNÍ ZELENĚ	47
6.4.1	Kácení mimolesní zeleně	47
6.4.2	Památné stromy.....	47
6.5	KRAJINNÝ RÁZ	47
6.6	OCHRANA OVZDUŠÍ.....	47
6.6.1	Zdroje neuvedené v příl. č.2 zák. 201/2012Sb.	47
6.6.2	Obecná opatření ke snížení emisí	48
6.7	AKUSTICKÁ STUDIE A VIBRACE	49
6.7.1	HLUK Z ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY	49
6.7.2	HLUK Z PROVÁDĚNÍ STAVBY	49
6.7.3	VIBRACE	50
6.8	CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ	50
6.8.1	Plochy zařízení staveniště umístěné v záplavovém území	50
6.8.2	Riziková území při přívalových srážkách	50
6.9	ODPADOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ	50
7.	OCHRANA OBYVATELSTVA	51
7.1.1	Využití staveb k ochraně obyvatelstva	51
7.1.2	Řešení zásad prevence závažných havárií	51
8.	ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	52

Objednatel : Správa železnic, státní organizace	2.
Zhotovitel : SUDOP PRAHA a.s.	

AKCE : " Rekonstrukce mostu v km 1,279 trati Tábor - Bechyně "	
ČÁST : B - Souhrnná technická zpráva	STUPEŇ : DUSP

8.1	STRUČNÝ POPIS STAVBY	52
8.2	PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY	52
8.3	ČASOVÝ HARMONOGRAM VÝSTAVBY	53
8.3.1	Časový harmonogram výstavby - celá stavba – přehled	53
8.4	KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI	55
8.5	OMEZENÍ PROVOZU	56
8.5.1	Požadavky na omezení provozu na trati (výluky)	56
8.5.2	Požadavky na omezení provozu na trati (mimo výluky)	56
8.5.3	Omezení provozu pod mostem – místní komunikace	56
8.5.4	Omezení provozu pod mostem - řeka Lužnice	56
8.5.5	Narušení cizích zájmů	56
8.6	ZHODNOCENÍ STAVENIŠTĚ	57
8.6.1	Umístění staveniště	57
8.6.2	Přístupy na staveniště	57
8.6.3	Přístup ke stavbě - levý břeh řeky Lužnice	59
8.6.4	Plochy zařízení staveniště, přístupy na staveniště, k zemníkům, deponiím	61
8.6.5	Obecný popis zázemí stavby na plochách ZS	61
8.6.6	Situace umístění zázemí na plochách ZS	63
8.7	ZHODNOCENÍ MOŽNOSTI POŽÁRNÍHO ZÁSAHU	64
8.8	ZPŮSOB PROVÁDĚNÍ STAVBY, POSTUP VÝSTAVBY	64
8.8.1	Podmínky pro stavbu	64
8.8.2	Vytýčení objektu	65
8.8.3	Předání staveniště	65
8.8.4	Přípravné práce	65
8.8.5	Předpokládaná technologie sanace spodní stavby	65
8.8.6	Předpokládaná technologie sanace kamenných nosných konstrukcí	66
8.8.7	Předpokládaná technologie rekonstrukce ocelové nosné konstrukce	66
8.8.8	Dokončovací práce	68
9.	PŘÍLOHY KE KAPITOLE B	69
9.1	B.4 - DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE	69
9.2	B.8 - ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY - PŘÍLOHY	69
9.2.1	B.8.1 - Situace staveniště	69
9.2.2	B.8.2 - Bezpečnost a ochrana zdraví při práci	69
9.2.3	B.8.3 - Dopravně inženýrská opatření	69

V Praze 15.06.2023

Ing. Martin Vlasák
SUDOP PRAHA a.s., středisko – mostů

Objednatel : Správa železnic, státní organizace	3.
Zhotovitel : SUDOP PRAHA a.s.	

AKCE : " Rekonstrukce mostu v km 1,279 trati Tábor - Bechyně "	
ČÁST : B - Souhrnná technická zpráva	STUPEŇ : DUSP

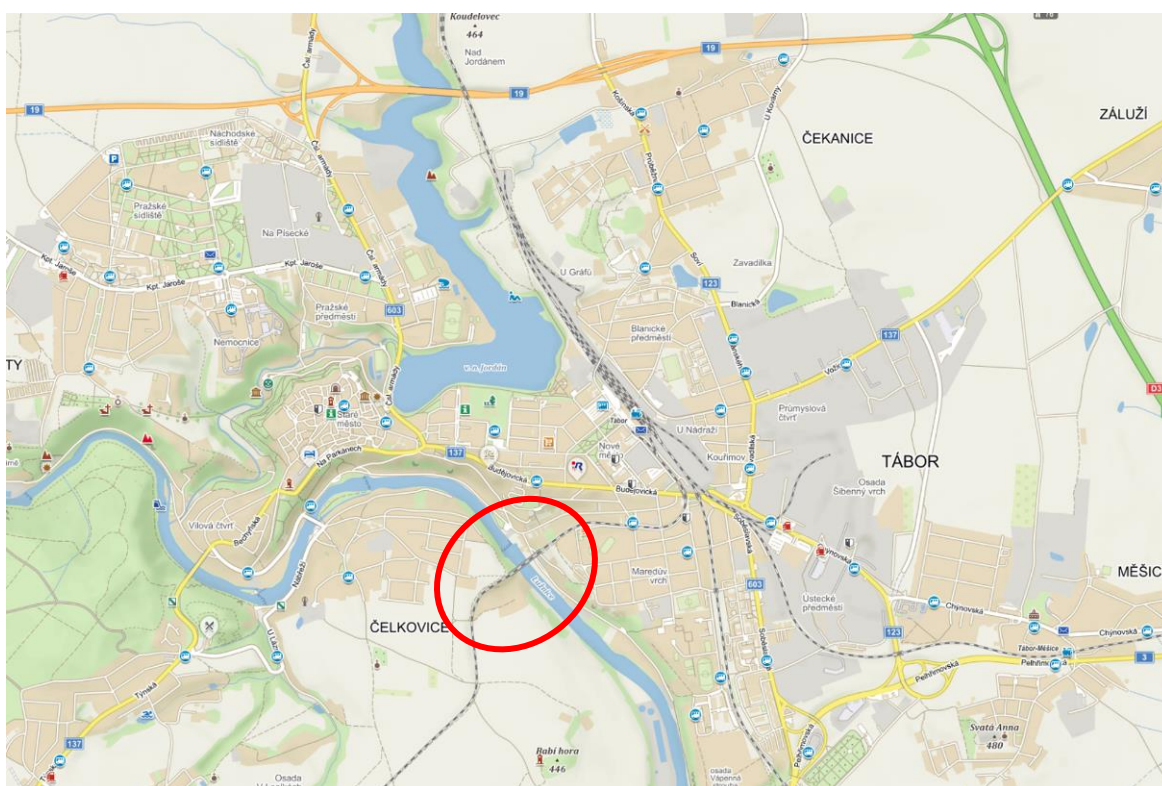
Objednatel : Správa železnic, státní organizace	4.
Zhotovitel : SUDOP PRAHA a.s.	

1. Popis území stavby

1.1 Charakteristika území a stavebního pozemku

Stavba je umístěna v intravilánu města Tábora v jeho jihozápadní části (směr Slapy). Stavba se nachází v katastrálním území Čelkovice [619418], Tábor [764701]. Trať překonává na pravém břehu místní komunikaci a dále hluboké údolí řeky Lužnice. Výška mostu nad řekou dosahuje až 22 m. Na začátku mostu jsou situovány podél místní komunikace rodinné domy, které jsou v blízkosti mostu. Na levém břehu řeky Lužnice se v blízkosti trati po levé straně nachází zahrádkářská osada. Vpravo od trati se v části Čelkovice rozvíjí oblast zástavby rodinných domů (min. vzdálenost od osy trati je ~60 m).

Stavba je situována na pozemky, kde se nachází stávající železniční trať. Z hlediska umístění stavby se jedná o pozemky dotčené současným stavem. S ohledem na plánované úpravy směrového vedení trati, kde se jedná o vyrovnaní stávajícího stavu a stavba nevyžaduje umístění do nových pozemků.



Situace oblasti stavby - širší vztahy (oblast Tábor)

Prostor pravého břehu je přístupný po místních komunikacích, které navazují na silnici III/603 a dále I/3, která je napojena na dálnici D3 (Exit 79). Přístup po II/137 od exitu 76 dálnice D3 je s omezenou podjezdnou výškou pod Černými mosty na **3,9 m**.

Prostor levého břehu je přístupný od silnice II/137 po místních komunikacích vedených v zástavbě rodinných domků v části Čelkovice. Přemostění Lužnice (Čelkovický most ev. č. 1371.001) má omezenou normální zatížitelnost na 22 t a výhradní pro jediné vozidlo na 47 t. Pro přístup k bechyňské opěře OP2 bude dále třeba dobudovat přístupovou staveništní komunikaci od konce zpevněné plochy místních komunikací. Levý břeh Lužnice není přístupný pro stavební mechanizaci. Zajištění dostupnosti bude třeba zajistit pomocí speciální technologie tzn. např. po řece pontonovým přívozem a z od opěry OP2 spouštěným na laně apod. Na řece Lužnici se pod mostem nachází jez Přibík, což znamená, že výška hladiny řeky je v daném místě stabilizovaná a regulovaná, což pro manipulace s pontonovými plavidly je základním předpokladem. Z hlediska ohrožení povodní leží břehy Lužnice v aktivní zóně záplavového území.

AKCE : " Rekonstrukce mostu v km 1,279 trati Tábor - Bechyně "	
ČÁST : B - Souhrnná technická zpráva	STUPEŇ : DUSP

1.2 Vazba na územně plánovací dokumentaci

Zásady územního rozvoje

Stavba se nachází na území Jihočeského kraje, na rozhraní katastrálních území Tábor a Čelkovice. Relevantním územně-plánovacím dokumentem navazujícím na PÚR ČR jsou Zásady územního rozvoje Jihočeského kraje. ZÚR konkrétněji územně vymezují celorepublikové záměry vymezené v PÚR ČR a rovněž vymezují záměry krajského významu v podobě návrhových koridorů nebo územních rezerv. V předmětném úseku mezi železničními stanicemi Tábor a Bechyně se uvažuje v ZÚR stejné územní vymezení, jako v současném stavu trať využívá. V ZÚR tak nejsou uvažovány žádné přeložky nebo rozšiřování drážního tělesa. Z hlediska souvisejících záměrů je na katastrálním území Tábor, Čelkovice, Horky u Tábora a Slapy u Tábora vymezena plocha pro budoucí realizaci silnice II/137, která se v Táboře napojuje na okružní křižovatku na silnici I/3. Tato plocha je vymezena jižně od železniční trati v šíři 200 m a jižně od obce Horky trať kříží. Nicméně na rekonstrukci mostu v km 1,279 nemá tento záměr vliv.

Územní plán obce

Stavba je navrhována na území města Tábor. Platný územní plán města Tábor (změna č.8) a č.9 jsou v projednání) nabyl účinnosti dne 16.8. 2022. Aktuální stav územního plánu je k dispozici na:

<https://taborc.cz/zmena-c-8-uzemniho-planu-tabor/ds-3793/archiv=0>

Železniční trať a samotná konstrukce mostu se z hlediska územního plánu nacházejí na plochách s následujícími funkčními využitími:

- funkční využití území **Dd, Ds**, tedy „*plochy dopravní infrastruktury – drážní doprava, silniční doprava*“.

Hlavní využití:

infrastruktura k zabezpečení všech druhů dopravy, dálnice, rychlostní komunikace, silnice I., II., III. třídy včetně souvisejících napojení a vyvolaných investic, místní a účelové komunikace, železniční doprava, letiště a letecká doprava...

Přípustné využití pak mj.:

plochy železnice včetně ochranných pásem – včetně násypů, zářezů, opěrných zdí, mostů, kolejišť, doprovodné a izolační zeleně, pohotovostní ubytování, dále pozemky zařízení pro drážní dopravu, (...).

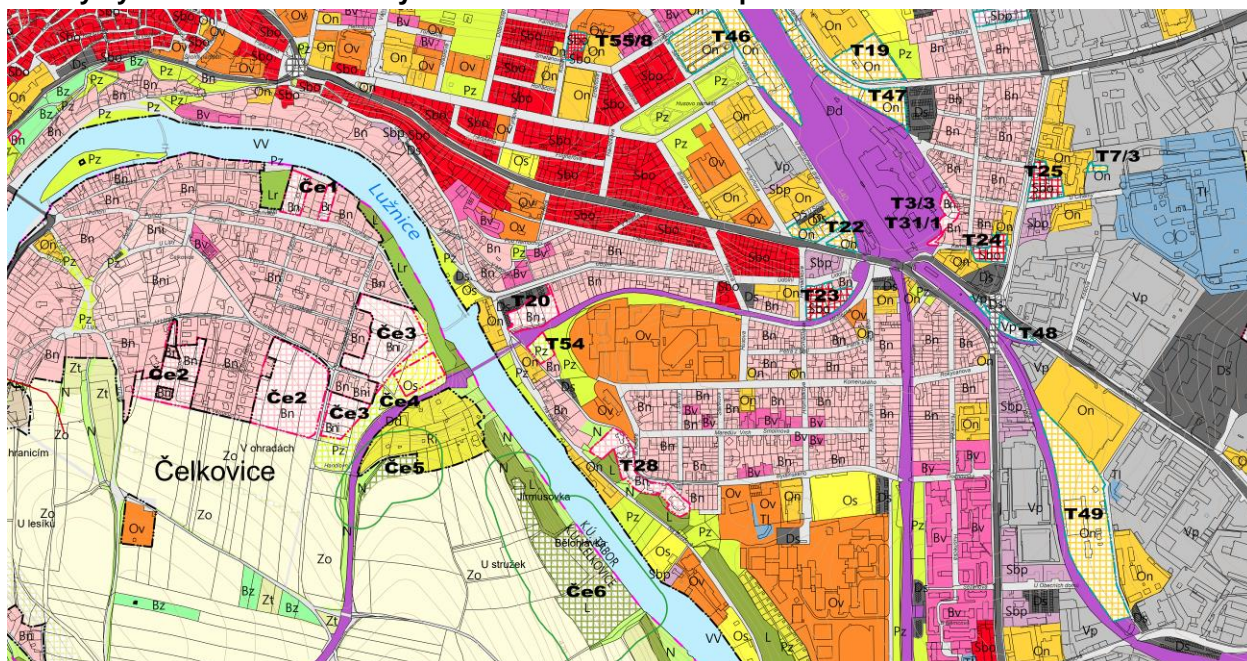
Tato využití zcela odpovídají navrhované stavbě. Na těchto plochách se nenavrhují žádné nové zábory pro spodní stavbu, konstrukce atd., ale dojde zde k pohybu staveništní mechanizace a případným dočasným záborům pro pomocné konstrukce.

V návaznosti na přímo dotčená území se nacházejí následující plochy s funkčním využitím:

- funkční využití území **Pz**, tedy „*plochy veřejného prostranství – veřejná zeleň*“.
Toto území je zamýšleno pro situování zařízení staveniště, případně uskladnění materiálu. Po dokončení prací bude uvedeno do původního stavu.
- funkční využití území **Vv**, tedy „*plochy vodní a vodohospodářské*“.
Toto území může být částečně dotčeno při sanaci spodní stavby. Veškeré odpadové materiály budou zachytávány, aby nedošlo k znečištění vod a následně budou ekologicky zlikvidovány.
- funkční využití území **On**, tedy „*plochy občanského vybavení – neveřejný zájem*“.
Jedná se pouze o sousední plochy, které nebudou stavbou přímo dotčeny.
- funkční využití území **Ri**, tedy „*plochy rekreace – stavby pro rodinnou rekreaci*“.
Tyto plochy mohou být dotčeny pohybem staveništní mechanizace.
- funkční využití území **N**, tedy „*plochy nezastavěného území – zeleň*“.
Tyto plochy mohou být dotčeny pohybem staveništní mechanizace.
- funkční využití území **Lr**, tedy „*plochy lesní - rekreační*“.
Tyto plochy mohou být dotčeny pohybem staveništní mechanizace.

Objednatel : Správa železnic, státní organizace	6.
Zhotovitel : SUDOP PRAHA a.s.	

Plochy využití území - hlavní výkres – urbanistická koncepce:



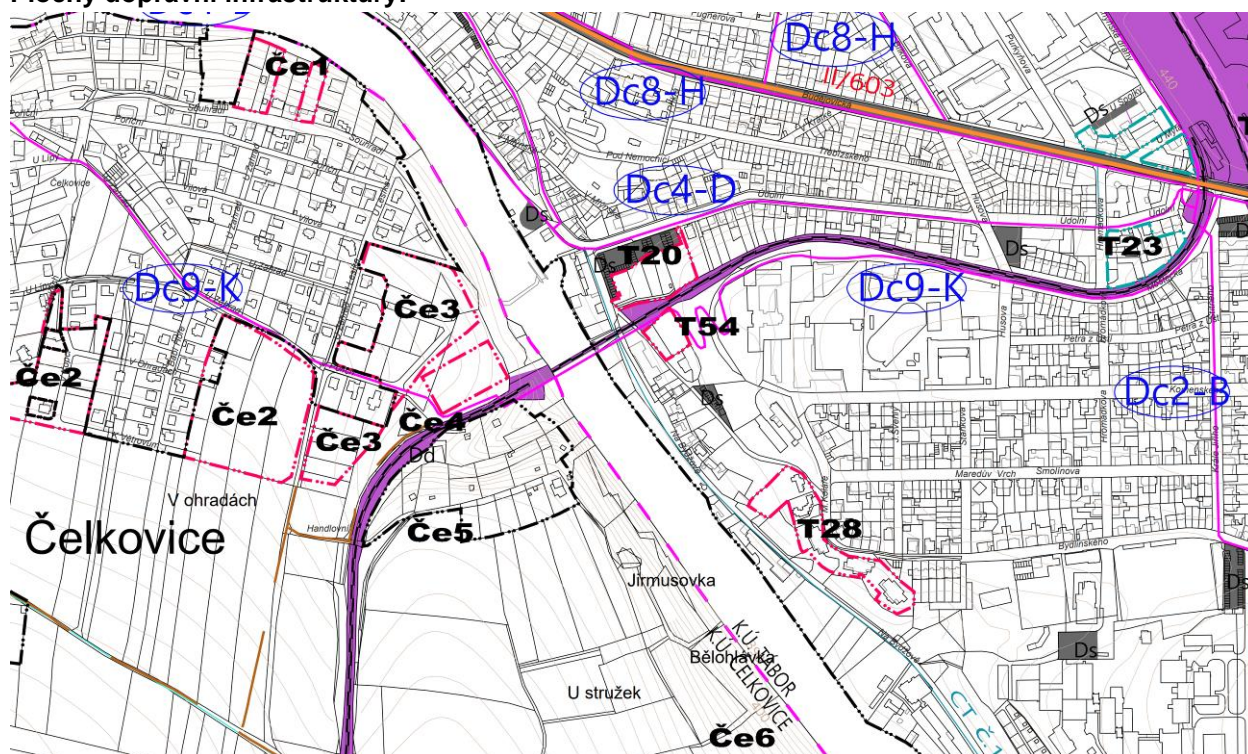
ÚP města Tábor v lokalitě železničního mostu, stav po změně č.8 (08/2022),
zdroj: https://taborc.cz/assets/File.ashx?id_org=16470&id_dokumenty=85754

Legenda:

plochy stabilizované	plochy změn	územní rezervy			plochy stabilizované	plochy změn	územní rezervy		
Bn	Bn	R-Bn	PLOCHY BYDLENÍ	nízkopodlažní	Tt	Tt		PLOCHY TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY	
Bni	Bni	R-Bni		nízkopodlažní izolované	Vp	Vp	R-Vp		lehký průmysl
Bv	Bv			vícepodlažní	Vie	Vie		PLOCHY VÝROBY A SKLADOVÁNÍ	fotovoltaická elektrárna
Bz	Bz	R-Bz	PLOCHY SOUKROMÉ ZELENĚ		Vz	Vz			pozemky zemědělských staveb
Ri	Ri			plochy staveb pro rodinnou rekreaci	Vzr	Vzr			pozemky zemědělských staveb - rostlinná výroba
Rv	Rv		PLOCHY REKREACE	plochy rekreace veřejné	Vv	Vv		PLOCHY VODNÍ A VODOHOSPODÁŘSKÉ	
Ov	Ov			veřejný zájem	Zo	Zo			orná půda
On	On		PLOCHY OBČANSKÉHO VYBAVENÍ	neveřejný zájem	Zt	Zt		PLOCHY ZEMĚDĚLSKÉ	trvalý travní porost
Os	Os			neveřejný zájem - zoologická zahrada	L	L			
Pv	Pv			sport a tělovýchova	Lr	Lr		PLOCHY LESNÍ	rekreační
Pz	Pz		PLOCHY VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ	obecné	N	N		PLOCHY NEZASTAVĚNÉHO ÚZEMÍ	zeleň
Pzi	Pzi			veřejná zeleň	Sp	Sp			obecné
Sbp	Sbp		PLOCHY ZELENĚ IZOLAČNÍ	bydlení a podnikání	Sp	Sp		PLOCHY SPECIFICKÉ	plochy tankodromu
Sbpn	Sbpn		PLOCHY SMÍŠENÉ OBYTNÉ	bydlení a občanské vybavení					
Ds	Ds		PLOCHY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY	silniční doprava					
Dd	Dd			drážní doprava					
Di	Di			letecká doprava					

••••••••	hranice řešeného území
—•••••—	hranice katastrálního území
- - - - -	hranice zastavěného území ke dni 14.8.2017
- - - - -	hranice zastavitelných ploch
- - - - -	hranice ploch přestavby
- - - - -	hranice územní rezervy
US	hranice ploch - uloženo prověření změn územní studií

Plochy dopravní infrastruktury:



ÚP - města Tábor v lokalitě železničního mostu, stav po změně č.8 (08/2022),
zdroj: https://taborcz.cz/assets/File.ashx?id_org=16470&id_dokumenty=85757

Legenda:

Ds	Ds	PLOCHY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY	silniční doprava
Dd	Dd		drážní doprava
Di	Di		letecká doprava

PLOCHY A KORIDORY - PRO KTERÉ LZE PRAVA K POZEMKŮM A STAVBÁM
VYVLASTNIT I UPLATNIT PŘEDKUPNÍ PRAVO

VYBRANÁ VEŘEJNÁ INFRASTRUKTURA

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

D

Dc

silniční a drážní doprava cyklostezky




o o o o o o	hranice ešeného území
---	hranice katastrálního území
---	hranice zastavěného území ke dni 1. 9. 2020
---	hranice zastavitelných ploch
---	hranice ploch přestavby
---	hranice územní rezervy
ÚS	hranice ploch - uloženo prověření změn územní studií

KONCEPCE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

stav	návrh	
D-3	D-3	dálnice
I/19	I/19	silnice I. třídy
II/603	II/...	silnice II. třídy
III/00347	III/00346	silnice III. třídy
---	---	místní komunikace
ČD 202	IV.T13/16K.ČD 220	železnice
●	●	železniční stanice, zastávka, autobusové nádraží
---	---	účelové veřejné komunikace
---	---	cyklostezky
---	---	cyklotrasy

[illegible]

Legenda:

cyklostezky	
	<p>Dc1-A - Náchod - Jordánská hráz - Ústecká</p> <p>Dc2-B - U Kovárny, Pionýrů, Průběžná, Budovcova, Valdenská, U Bechyňské dráhy, Štitného, Krále Jiřího, přes Vápennou strouhu, Sídliště nad Lužnicí (včetně lávky přes Budějovickou ulici a podjezdu (podchodu) pod železniční trať</p>
	<p>Dc9-K - Čelkovice - od Nábřeží, Poříční, přes Lužnici na Maredův Vrch - Mostecká</p> <p>Dc10-O - okruh kolem Jordánu</p>
protipovodňová opatření	
	<p>VPO1 - retardační odtokové prvky (podzemní nebo otevřené) -Čekanice jz pod hřbitovem</p> <p>VPO2 - retardační odtokové prvky (podzemní nebo otevřené) -Čelkovice</p> <p>VPO3 - retardační odtokové prvky (podzemní nebo otevřené)-Vápenná strouha</p> <p>VPO4 - Malá vodní nádrž Náchod</p> <p>VPO5 - spodní výpust Jordán</p>
veřejná prostranství - veřejná zeleň	
	<p>PZ1 - T8 Údolí Tisemenického potoka</p> <p>PZ 2 - T14 Na vyhlídce u železnice, včetně vodní plochy Čk9</p> <p>PZ 4 - T35 Nový hřbitov</p> <p>PZ 6 - T36 Komora</p> <p>PZ14 - Če7 Čelkovice jih</p> <p>PZ15 - Ho6 Nové Horky střed</p> <p>PZ16 - Ho9 Staré Horky,</p> <p>PZ17 - Ho27 Větrovy -odpočinkové plochy, případně hřiště</p> <p>PZ18 - K20 Klokoty - vstupní prostor u hřbitova</p> <p>PZ19 - T53 U Jordánu</p> <p>PZ20 - T 54 Tábor</p> <p>PZ21 - S11 Stoklasná Lhota</p> <p>PZ22 - M32 Smyslov</p>

Stavební záměr je v souladu s ÚP dotčených obcí (města Tábora), ZÚR Jihočeského kraje a generalem krajinného rázu pro Jihočeský kraj. Stavba není v ÚP vedena jako tzv. veřejně prospěšná, avšak veřejná prospěšnost staveb drah je dána ze zákona.

Úpravou volného mostního prostoru na mostním objektu dle aktuálních bezpečnostních a normativních požadavků dojde k související úpravě celkové šířky nosné konstrukce. Vlastní spodní stavba mostu bude zachována a k trvalým záborům dalších pozemků tedy nedochází. Rekonstrukcí mostu nedojde ke změně využití území v zájmové oblasti. Stavba splňuje požadavky na využívání území.

Ke stavbě bylo vydáno místně příslušným orgánem územního plánování Závazné stanovisko dle **§96b zákona č.183/2006 Sb. (stavební zákon)** č. j. METAB 516/2023/OR/Pa ze dne 1.4.2023 tzn. zda záměr stavby záměr přípustný z hlediska souladu s politikou územního rozvoje, územně plánovací dokumentací a z hlediska uplatňování cílů a úkolů územního plánování jako podklad pro povolení pro stavby speciálním stavením úřadem (Dražní úřad) dle **§15 zákona č.183/2006 Sb.**

K výše uvedenému Závaznému stanovisko je podmínka, že nesmí dojít k znesnadnění záměru veřejně prospěšných staveb Dc9-K, TEP1, Pz20, Pz14, VPO2.

K podmínkám Závazného stanoviska:

1. mostní konstrukce je navrhována pro výhledové umístění lávky pro pěší (Dc9-K)
2. v rámci rekonstrukce trati dochází k pročištění příkopů vpravo trati a tedy zajištění odtoků směrem k řece Lužnici (VPO2)
3. prostor mimo v rámci vymezeného území PZ14 a PZ20 bude dotčen pouze dočasně po dobu stavby. K trvalému ovlivnění těchto ploch nedochází
4. prostor pro horkovod (TEP1) není stavbou dotčen. Pouze v daném prostoru by mohlo docházet ke krátkodobým manipulacím v rámci navážení nové ocelové konstrukce a při demontáži stávající ocelové konstrukce. V případě časového souběhu stavebních akcí je nutná koordinace.

Příslušným obecným stavebním úřadem pro umístění stavby bude město Tábor. Stavební řízení spadá pod Dražní úřad, Sekce stavební oblast Plzeň. Předpokládáno je sloučené územní a stavební řízení vedené na Dražním úřadu Plzeň.

1.3 Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů

V rámci projektové přípravy bylo navrhované řešení projednáno se všemi dotčenými orgány státní správy, samosprávy a budoucími vlastníky a správci formou výrobních výborů s následnou žádostí o stanovisko, vyjádření apod. Záznamy z výrobních výborů, stanoviska DOSS, vlastníků IS, vlastníků pozemků a případné smluvní vztahy jsou uvedeny v části E. Dokladová část.

Stanoviska DOSS a samosprávy jsou uvedeny v příloze E.1 Doklady z projednání s dotčenými orgány.

Přehled vydaných stanovisek a podmínek DOSS a samosprávy k návrhu stavby stanovených při jejím projednávání:

č.	Organizace - odesílatel	Druh písemnosti	Datum vydání	Číslo jednací/značka	Postoj
1	Policie České republiky - KŘP Jihočeského kraje, ÚO Tábor, DI, Soběslavská 2763, 390 05 Tábor 5	vyjádření	1.2.2023	KRPC-160-2243/ČJ-2022-020806	souhlas s podmínkami pro OD
2	Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje se sídlem v Českých Budějovicích, Na Sadech 25/25, 370 71 České Budějovice	závazné stanovisko	12.12.2023	KHSJC 39361/2022/HOK JH-TA	souhlas s podmínkami (zkušební provoz, měření)
3	Hasičský záchranný sbor Jihočeského kraje, ÚO Tábor, Chýnovská 276, 391 56 Tábor 4	usnesení	24.1.2023	HSCB-24-2/2023 UO-TA	nevykonává statní dozor
4	Městský úřad Tábor, odbor životního prostředí, Husovo nám. 2938, 390 02 Tábor	společné vyjádření	25.1.2023	METAB 1600/2023/OŽP/Maš	souhlas s podmínkami (dílčí podmínky řešeny samostatnými stanovisky)
5	Městský úřad Tábor, odbor životního prostředí, Husovo nám. 2938, 390 02 Tábor	závazné stanovisko - lesy	11.01.2023	METAB 2128/2023/OŽP/Mkas	souhlas s podmínkami
6	Městský úřad Tábor, odbor životního prostředí, Husovo nám. 2938, 390 02 Tábor	závazné stanovisko ke kácení dřevin	23.02.2023	METAB 11434/2023/OŽP/Šo	souhlas s podmínkami (povolení v rámci povolení stavby)
7	Městský úřad Tábor, odbor životního prostředí, Husovo nám. 2938, 390 02 Tábor	rozhodnutí dle § 17 vodního zákona	12.04.2023	METAB 22432/2023/OŽP/Lpek <i>nabylo PM 29.4.2023</i>	souhlas s podmínkami
8	Městský úřad Tábor, odbor životního prostředí, Husovo nám. 2938, 390 02 Tábor	rozhodnutí – havarijní plán	25.04.2023	METAB 26013/2023/OŽP/Lpek <i>nabylo PM dne 13.5.2023</i>	souhlas s podmínkami
9	Městský úřad Tábor, odbor životního prostředí, Husovo nám. 2938, 390 02 Tábor	závazné stanovisko - souhlas se zásahem do VKP	22.02.2023	METAB 11204/2023/OŽP/Šo	souhlas s podmínkami
10	Městský úřad Tábor, odbor rozvoje, Husovo nám. 2938, 390 02 Tábor	závazné stanovisko dle § 96b SZ	04.01.2023	METAB 516/2023/OR/Pa	přípustný s podmínkami

č.	Organizace - odesílatel	Druh písemnosti	Datum vydání	Číslo jednací/značka	Postoj
11	Městský úřad Tábor, stavební úřad, památková péče, Husovo nám. 2938, 390 02 Tábor	závazné stanovisko	21.02.2023	METAB 10873/2023/SÚ/Bíl	Záměr je přípustný za souhlas s podmínkami
12	Městský úřad Tábor, stavební úřad, Husovo nám. 2938, 390 02 Tábor	závazné stanovisko k vedlejší stavbě	20.02.2023	METAB 10793/2023/SÚ/Prei Přeložky inž. sítí EG.D a CETIN	záměr je přípustný
13	Městský úřad Tábor, stavební úřad, Husovo nám. 2938, 390 02 Tábor	závazné stanovisko k vedlejší stavbě	29.03.2023	METAB 17445/2023/SÚ/Prei Zařízení staveniště	záměr je přípustný
14	Krajský úřad Jihočeský kraj, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví U Zimního stadionu 1952/2, 37001 České Budějovice	sdělení k OP přírodní památky	3.3.2023	KUJCK 22671/2023 OZZL/Hk	Úřadu v daném případě nepřísluší (PP bez ochranného pásma)
15	Krajský úřad Jihočeský kraj, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví U Zimního stadionu 1952/2, 37001 České Budějovice	závazné stanovisko ke kácení dřevin	8.3.2023	KUJCK 20206/2023 OZZL/Hk	souhlas s podmínkami (povolení v rámci povolení stavby)
16	Krajský úřad Jihočeský kraj, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví U Zimního stadionu 1952/2, 37001 České Budějovice	závazné stanovisko - souhlas se zásahem do VKP	8.3.2023	KUJCK 22750/2023 OZZL/Hk	souhlas s podmínkami
17	Krajský úřad Jihočeský kraj, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví, odd. IPPC a EIA U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice	vyjádření z hlediska zák. 100/2001 Sb.	14.9.2022	KUJCK 111505/2022	nepodléhá zjišťovacímu řízení podle §7 zákona
18	Krajský úřad Jihočeský kraj, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví, odd. ekologie krajiny, vodního hospodářství a NATURA 2000, U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice	stanovisko dle zák. 114/1992, § 45i odst. 1	19.8.2022	KUJCK 102398/2022	nemá významný vliv
19	Krajský úřad Jihočeský kraj, Odbor dopravy a silničního hospodářství, U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice	vyjádření	12.1.2023	KUJCK 4951/2023	- záměr je v souladu s ÚP a ZÚR - bez námitek

AKCE : " Rekonstrukce mostu v km 1,279 trati Tábor - Bechyně "	
ČÁST : B - Souhrnná technická zpráva	STUPEŇ : DUSP

č.	Organizace - odesílatel	Druh písemnosti	Datum vydání	Číslo jednací/značka	Postoj
20	Krajský úřad Jihočeský kraj, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví, U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice	rozhodnutí o výjimce ZCHD	3.3.2023	KUJCK 30943/2023 <i>Nabylo PM 22.3.2023</i>	výjimka povolena s podmínkami
21	Ministerstvo obrany, Tychonova 221/1, 160 00 Praha	závazné stanovisko	13.2.2023	MO 115611/2023-1322	souhlas s podmínkami
22	Městský úřad Tábor, odbor dopravy, Husovo nám. 2938, 390 02 Tábor	sdělení	13.2.2023	METAB 9031/2023/OD/ONov	OD není dotčeným orgánem
23	ARCHEOLOGICKÝ ÚSTAV AV ČR, Praha, v. v. i. Letenská 123/4, 118 01 Praha 1 - Malá Strana	oznámení stavby	7.6.2023	C-202306552	Potvrzení o splnění oznamovací povinnosti

Přehled zapracování podmínek DOSS a samosprávy k návrhu stavby je uveden v následující kapitole. V rámci přípravy veřejné zakázky na zhotovení stavby je nutné v podmínkách výběrového řízení veškeré požadavky z vyjádření dotčených organizací přenést na budoucího zhotovitele.

1.3.1 Zapracování požadavků Policie ČR

V rámci stavby dochází k odstranění vegetace **pro rozhledová pole platná pro rychlost 40 km.h⁻¹**. Úprava vegetace v prostoru rozhledových polí pro nejvyšší návrhovou rychlost $V=50 \text{ km.h}^{-1}$ resp. $V_{130}=55 \text{ km.h}^{-1}$ bude řešena samostatně správcem trati Správou železnic, s.o. Oblastním ředitelstvím Plzeň.

Upozornění:

V případě, že do ukončení stavby nebudou splněny podmínky pro vyšší rychlost jak 40 km.h⁻¹, **bude tato traťová rychlost 40 km.h⁻¹ ponechána do doby splnění podmínek volných rozhledových polí pro vyšší rychlost.**

V rámci navazující stavby „Rekonstrukce trakčního vedení Tábor – Bechyně“ dále dochází k vymístění stávajících trakčních podpěr mimo rozhledová pole přejezdů P6296 a P6297. Nové polohy trakčních podpěr vyhovují návrhovou rychlost. Z hlediska rozměru průměru $D > 150 \text{ mm}$ jsou trakční podpěry překážkou v rozhledu a je nezbytné jejich vymístění mimo rozhledová pole. Obnova provozu na přejezdech P2696 a P2697 po ukončení předmětné stavby bude možná až po dokončení úpravy trakčních podpěr tzn. až po dokončení úprav navazující stavby „Rekonstrukce trakčního vedení Tábor – Bechyně“.

1.3.2 Zapracování požadavků Městský úřad Tábor, Stavební úřad, památková péče

Projektová dokumentace pro provádění stavby (PDPS) bude projednána se zástupci památkové péče. Definitivní umístění demontované konstrukce bude dořešeno se zástupci památkové péče do doby realizace stavby. Možnosti řešení jsou uvedeny podrobně v kap. 1.8.2 této zprávy. Stavba lávky jakožto navazující stavba je s předmětnou stavbou koordinována. Vlastní dokumentace mostu bude projednávána v rámci přípravy dokumentace PDPS.

Objednatel : Správa železnic, státní organizace	13.
Zhotovitel : SUDOP PRAHA a.s.	

AKCE : " Rekonstrukce mostu v km 1,279 trati Tábor - Bechyně "	
ČÁST : B - Souhrnná technická zpráva	STUPEŇ : DUSP

1.3.3 Zapracování požadavků Městský úřad Tábor, odbor rozvoje

Podmínky ve vztahu k veřejně prospěšným stavbám Dc9-K, TEP1, Pz20, Pz14, VPO2 jsou projektem zohledněny. Realizace těchto staveb bude omezena pouze dočasně a to nejvýše po dobu realizace předmětné stavby v daném prostoru stavby. Trvale záměr těchto veřejně prospěšných staveb není omezen ani znesnadněn.

1.3.4 Zapracování požadavků Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje

V dokumentaci jsou stanoveny požadavky pro měření hluku před zahájením a po ukončení a dále i v průběhu stavby viz kap. 6.7 této zprávy.

Zkušební provoz je stanoven v souladu s vyhl. 177/1995 Sb. §7 dle povahy stavby na dobu **12 měsíců** (viz příloha A – Průvodní práva).

1.3.5 Zapracování požadavků Krajský úřad Jihočeský kraj, OŽP

Pro stavbu je nařízen ekologický dozor, který bude probíhat po celou dobu realizace stavby.

V dokumentaci jsou uvedeny požadavky na zajištění opatření k zamezení znečištění ŽP realizací stavby a dále k minimalizaci ohrožení živočichů (zejména na které byla vydána výjimka (dle §56 zákona o ochraně přírody).

1.3.6 Zapracování požadavků Městský úřad Tábor, odbor životního prostředí §17

Podmínky v rámci řešení technologie výstavby budou přeneseny na budoucího zhotovitele. Dále je do dokumentace zanesen požadavek na kontrolní měření povrchu dna Lužnice před a po stavbě. Informace o měření budou předány správci toku Povodí Vltavy.

Majetkoprávní vypořádání bylo zajištěno **před podáním žádosti** o Společné povolení viz příloha část **E.9.1** Doklady o projednání s vlastníky pozemků a staveb. Nájemní smlouva byla uzavřena dne 12.6.2023 pod č. PVL-805/2023/SML/170762 / č.E618-S-2342/2023

Dále v rámci přípravy realizace stavby bude investorem zaslána informace o podmínkách v místě mostu zástupům vodácké veřejnosti. Dále bude zhotovitel stavby pověřen po dobu uzavření toku zajistit součinnost při překládce vodácké výbavy k jezu Přibík (parkoviště Lužnická, Tábor).

Objednatel : Správa železnic, státní organizace	14.
Zhotovitel : SUDOP PRAHA a.s.	

AKCE : " Rekonstrukce mostu v km 1,279 trati Tábor - Bechyně "	
ČÁST : B - Souhrnná technická zpráva	STUPEŇ : DUSP

1.4 Interoperabilita (TSI) a návrhové zatížení

V rámci zadání stavby byla definována tato základní charakteristika trati:

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	Regionální
Kategorie dráhy podle TSI INF	P6/F4
Součást sítě TEN-T	NE
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	281
Číslo traťového a definičního úseku	1821, 02
Trakční soustava	1,5 kV DC
Počet traťových kolejí	1

Dále trať není součástí celostátní sítě a v Bechyni je ukončena. O prodloužení trati směr Týn nad Vltavou se dále v koncepci rozvoje sítě Správy železnic zatím neuvažuje. Její význam je obslužnost regionu Tábořska.

Výkonnostní parametry odpovídající kategorii tratě **F4** dle TSI INF 2015:

obrys vozidla	G1	(navrhováno ZGC – vyhovuje)
hmotnost na nápravu	18 t	(navrhováno min. 22,5 t - vyhovuje)
rychlost	nepoužije se	
délka vlaku	nepoužije se	

Minimální hodnota součinitele α pro navrhování nových konstrukcí je dle TSI INF 2015 tab. 11 pro kategorii trati **F4** $\alpha=0,90$. Stavba splňuje požadavky Technických specifikací pro interoperabilitu TSI INF 2015 (1299/2014) pro subsystém infrastruktura.

Požadavky Technických specifikací pro interoperabilitu TSI v subsystémech infrastruktura (TSI INF 2015) jsou daným projektem splněny. Subsystémy řízení a zabezpečení (TSI CCS) a energie (TSI ENE 2015) se s ohledem na rozsah stavby a její charakter na tuto stavbu nevztahují.

Subsystém energie bude řešen v rámci celé trati se související navazující akcí "Rekonstrukce trakčního vedení trati Tábor – Bechyně".

K dokumentaci stavby byl vydán ES certifikát o dílčím ověření č. 1358/8.6/SG/2023/INF/CS/1360/V01 ze dne 29.5.2023 viz E. - Doklady, část E.6 - Prohlášení o shodě vydané notifikovanou osobou.

Zatížení nové mostní konstrukce železniční dopravou je určeno dle k ČSN EN 1991-2. Model zatížení LM71 je uvažován s klasifikačním součinitelem zatížení $\alpha=1,0$ ($1,0 * 25 \text{ t} = 25 \text{ t/náprava}$).

1.5 Doplnkové průzkumy a měření

V rámci přípravy stavby byly provedeny doplňkové průzkumy a měření:

- geotechnický a stavebně technický průzkum
- podrobné prohlídky správy mostního objektu (podklady správce mostního objektu)
- biologický průzkum
- ichtyologický průzkum
- dendrologický průzkum

Průzkumy a měření jsou podkladem pro návrh technického řešení jednotlivých částí stavby.

Objednatel : Správa železnic, státní organizace	15.
Zhotovitel : SUDOP PRAHA a.s.	

AKCE : " Rekonstrukce mostu v km 1,279 trati Tábor - Bechyně "	
ČÁST : B - Souhrnná technická zpráva	STUPEŇ : DUSP

1.6 Využití dosavadního hmotného majetku

Možnosti využití stávajícího majetku bude stanovena na základě vyhodnocení předkategorizace hmotného majetku. Podrobný popis je uveden v části E. - Dokladová část v příloze E.9.3.2 Předkategorizace materiálu železničního svršku.

1.7 Ochrana území a bezpečnostní pásma

Stavba se nachází v obvodu dráhy, pro kterou platí ochranné pásmo **60 m** od osy koleje, nejméně však **30 m** od hranice obvodu dráhy.

Poznámka: místní komunikace IV. třídy a účelové komunikace silniční ochranné pásmo nemají

V rámci projektové přípravy bylo provedeno ověření stávajících a nově připravovaných inženýrských sítí. Dále se stavba nachází v ochranných pásmech IS:

- STL plynovodu, EG.D, a.s. : 1,0 m na obě strany
- kanalizace a vodovod, ČEVAK, a.s. : 1,5 m na obě strany
- silových vedení NN a VN - vzdušné vodiče bez izolace,, EG.D, a.s. : 7,0 m na obě strany
- silových vedení NN veřejného osvětlení, Technické služby Tábor s.r.o. : 1,0 m na obě strany
- sdělovací metalické kabely, CETIN, a.s. : 1,0 m na obě strany
- zabezpečovací vedení Správa železnic, OŘ, SSZT : 1,0 m na obě strany
- sdělovací kabely Správa železniční telematiky, a.s. : 1,0 m na obě strany

Přeložka kabelové trasy na mostě jsou součástí PS 01-02-51. Po ukončení výstavby železničního mostu budou kabely přeloženy zpět do nových kabelových žlabů.

Stavba se nachází v ochranné pásmo národní kulturní památky a památkové rezervace Tábor viz kapitola 1.8.

Ochranná pásma ve vztahu k ochraně životního prostředí:

Stavba zasahuje do území Přírodní památky Lužnice, která včetně ochranného pásma tvoří část Evropsky významné lokality Lužnice a Nežárka.

Vodní tok a jeho břehové porosty jsou dnes součástí funkčního regionálního biokoridoru vedeného v platném územním plánu města Tábor pod označením RBK 1-9.

Záměr se nachází na území Bechyňského bioregionu.

Objednatel : Správa železnic, státní organizace	16.
Zhotovitel : SUDOP PRAHA a.s.	

AKCE : " Rekonstrukce mostu v km 1,279 trati Tábor - Bechyně "	
ČÁST : B - Souhrnná technická zpráva	STUPEŇ : DUSP

1.8 Vliv na kulturní památky a archeologii

1.8.1 Vliv na kulturní památky

Řešený mostní objekt je nemovitou kulturní památkou ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb. (Zákona o státní památkové péči). Mostní konstrukce, která je předmětem stavby, byla rozhodnutím Ministerstva kultury ČR prohlášena nemovitou kulturní památkou dne 7.9.2022 s účinností od 30. 9. 2022. Kulturní památka je v rejstříku ústředního seznamu kulturních památek evidována pod číslem objektu rejst. č. ÚSKP 106963 - železniční most (katalogové č. 1000160171 - železniční most) (<https://www.pamatkovykatalog.cz/pravni-ochrana/zeleznicni-most-25868291>).

Pro realizaci veškerých kamenických prací je požadován držitel licence ministerstva kultury pro kamenné nefigurální prvky. Pracovník Městského úřadu Tábor bude současně vykonávat památkový dozor nad prováděnými pracemi.
Odchytky a odlišnosti proti skutečnosti na stavbě je nutné odsouhlasit se zástupci investora, popř. konzultovat s projektantem.

Dále osou železniční trati je také vedena hranice ochranného pásma památkově chráněného území Tábora. Ochranné pásmo je evidováno pod číslem objektu rejst. č. ÚSKP 3176 - Ochranné pásmo národní kulturní památky a památkové rezervace Tábor.

V bezprostřední blízkosti stavby se nachází kulturní památka „**Křížikova elektrárna**“ evidovaná v katalogu pod číslem objektu rejst. číslo ÚSKP 105623. Tato památek nebude stavbou dotčena.

Koncepce stavby byla v průběh její přípravy konzultována zástupci památkové péče a města Tábora. Jednotlivá jednání probíhala od 06/2021 až 02/2022 viz část E Dokladová část, E.9 Ostatní stanoviska, vyjádření, posudky, studie a výsledky jednání, E.9.2 Doklady z projednání stavby.

1.8.2 Využití demontovaných ocelových konstrukcí

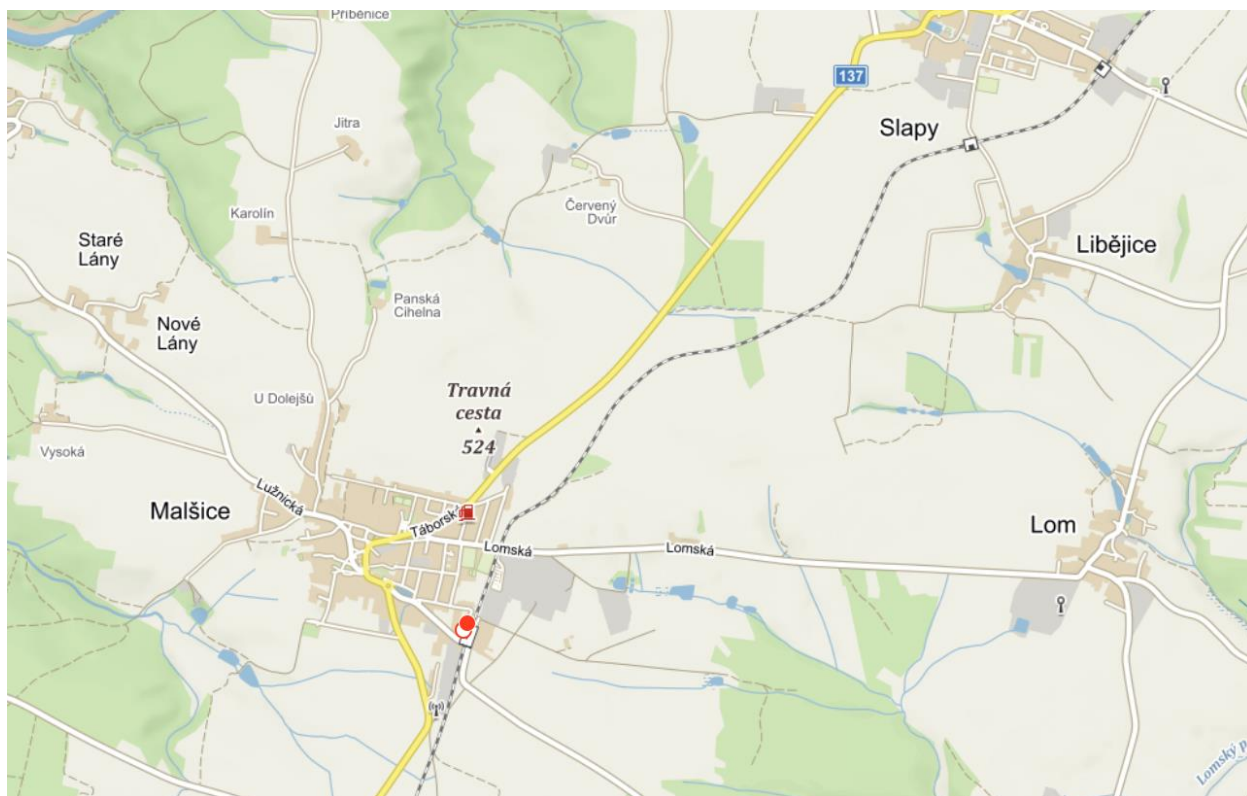
S ohledem na historickou hodnotu památkově chráněných demontovaných ocelových konstrukcí dokumentující technickou vyspělost v době vzniku a dále ve vazbě na celou trať Tábor – Bechyně je v podmínkách památkové péče uloženo zachování jedné celé stávající nosné ocelové konstrukce (předpokladem je konstrukce SOK1 v poli 2 o rozpětí 37,3 m).

S ohledem na rozměry mostní konstrukce byla pro umístění celé konstrukce projednána se správcem mostní konstrukce Správou železnic, s.o., Oblastní ředitelství Plzeň. Byla možná lokalita. Pro deponování demontované ocelové konstrukce SOK1 by se jednalo o prostor v ŽST MALŠICE podél ul. Nádražní a kusou kolejí (pozemek Malšice p.č. 2163), kde je celkově dobrá dostupnost hromadnou i individuální dopravou s možností parkování před budovou ŽST Malšice. Na prohlídku mostu by bylo tedy možné dojet vlakem, autobusem nebo autem.

Informace o pozemku

Parcelní číslo:	2163
Katastrální území:	Malšice [691275]
Výměra [m²]:	31586
Způsob využití:	dráha
Druh pozemku:	ostatní plocha

Objednatel : Správa železnic, státní organizace	17.
Zhotovitel : SUDOP PRAHA a.s.	



Situace umístění demontované konstrukce SOK1



Katastrální situace s vyznačením hranic pozemku p.č. 2163

AKCE : " Rekonstrukce mostu v km 1,279 trati Tábor - Bechyně "	
ČÁST : B - Souhrnná technická zpráva	STUPEŇ : DUSP

Důležité upozornění:

V rámci předmětné stavby bude SOK1 dočasně deponována na p. č. 2163 v rozebraném stavu. Pro trvalé umístění v daném místě by bylo třeba zajistit dokumentaci a příslušná povolení daná stavebním zákonem (zákon 183/2006 Sb.).

Dále v rámci konzultací se zástupci města Tábor nebyla nalezena vhodná poloha pro uplatnění demontované konstrukce v rámci investic města. Hlavní důvodem jsou větší vnější rozměry ocelové konstrukce SOK1 (délka 38,2 m a stavební výška 6.760 m), která vyžaduje širší a hlubší údolí. Dalším důvodem je ekonomická náročnost repase stávající konstrukce a vyšší náklady na následnou údržbu. Ze strany zástupců města byla při projednání preferována varianta využití pouze části ocelové konstrukce, která by byla zakomponována v rámci úprav areálu budovy bývalé Křižíkovy elektrárny. Část demontované konstrukce v rozsahu dvou krajních příhrad mostu o délce cca 10 m délky s ložisky by bylo možné umístit na pravém břehu řeky Lužnice před budovou bývalé Křižíkovy elektrárny na p. č. 3344/1 kú Tábor.

O výsledném řešení využití ocelové konstrukce SOK1 z pole 2 z uvedených variant bude rozhodnuto nejpozději do doby ukončení realizace stavby.

1.8.3 Archeologie

Vzhledem k tomu, že stavební práce na mostním objektu se týkají zejména nosné konstrukce a sanace stávající spodní stavby a dále práce budou probíhat na pozemcích, kde již v minulosti probíhaly zemní práce, nepředpokládá se výskyt archeologických nálezů.

Pokud však během stavebních prací dojde k archeologickým nálezům, je povinností investora splnit požadavky, které ukládá § 22 odst. 2 a § 23 odst. 2 a 3 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči.

1.9 Záplavová území

Z hlediska ohrožení povodní leží břehy Lužnice v aktivní zóně záplavového území. Výška hladiny rozlivu řeky Lužnice na pravém břehu v místě stavby je relativně mělká a dosahuje okolo 0,6 m pro Q_{100} , čemuž lze území stavby přizpůsobit. Hladina pro AZZÚ je přibližně na úrovni pravé břehové hrany.

Na levém břehu jsou pak výšky hladiny o cca 1,0 m vyšší, než na pravém břehu. K rozlivu dochází v oblasti pilíře P3 a krajním klenbového otvoru č.4.

Požadavky na realizaci stavby jsou uvedeny v Povodňovém plánu a v Havarijním plánu viz část E - Dokladová část pro správní řízení.

Výšky hladin řeky Lužnice v místě stavby (řkm 41,427):

Q_5 = 389,81 m n.m.

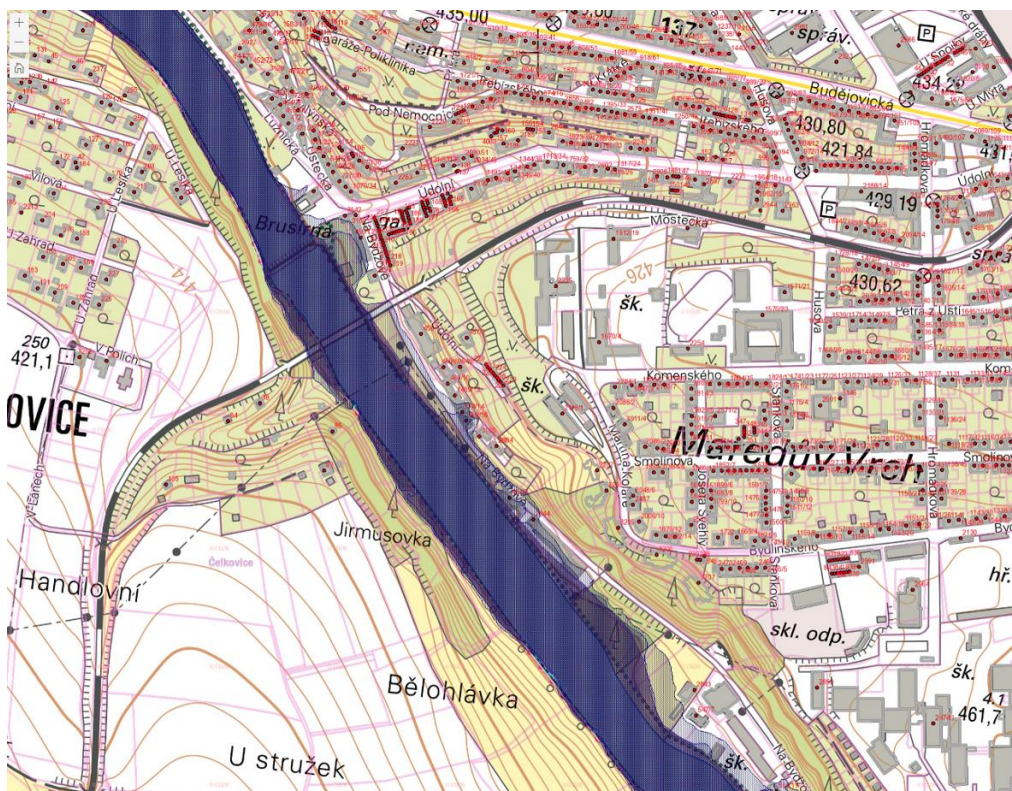
Q_{20} = 390,41 m n.m.

Q_{100} = 391,14 m n.m.

Plochy zařízení staveniště jsou navrženy mimo územní AZZÚ případně v bezpečné výšce na povodňovou hladinou. Zde se jedná o plochu zařízení staveniště ZS3 a ZS4, která slouží k montáži a demontáži ocelových konstrukcí mostního objektu.

(<https://voda.gov.cz/?page=zaplavova-uzemi-mapa&views=Legenda>-----)

Objednatel : Správa železnic, státní organizace	19.
Zhotovitel : SUDOP PRAHA a.s.	



<https://voda.gov.cz/?page=zaplavova-uzemi-mapa&views=Legenda>

1.10 Vliv poddolování

Podle námi získaných údajů z archivu Geofondu Praha trasa neprochází žádným evidovaným poddolovaným územím ani v blízkosti starého důlního díla.

1.11 Ložiska nerostných surovin

Podle získaných archivních materiálů a mapových podkladů (Geofond Praha) se v zájmovém území nenachází žádné chráněné ložiskové území, ložisková výhradní plocha ani oznámená důlní díla.

1.12 Sesuvná území

Podle námi získaných údajů z archivu Geofondu Praha – registr sesuvů trasa bezprostředně neprochází žádným sesuvným územím nebo svahovou nestabilitou.

AKCE : " Rekonstrukce mostu v km 1,279 trati Tábor - Bechyně "	
ČÁST : B - Souhrnná technická zpráva	STUPEŇ : DUSP

1.13 Zábory

Pro stavbu je nutný pouze dočasný zábor v délce trvání do **1 roku**. Trvalý zábor stavba nevyžaduje tzn., že výkup pozemků ani budov není nutný.

Pro přeložku silového vedení NN je předpokládáno se zřízením věcného břemene na dotčených pozemcích.

Seznam nemovitostí a jejich částí dotčených dočasným zábořem:

Katastrální území dle KN	LV	Parcelní číslo	Jméno (název) vlastníka	Výměra (m ²)	Druh pozemku	Způsob ochrany	do 1 roku (m ²)
Tábor	10001	st. 3343/1	Město Tábor	1614	zast.pl. a nádvoří		215
Tábor	4379	2993/2	Horák Aleš	190	ostat.pl.		50
Tábor	10001	2996/1	Město Tábor	990	ostat.pl.		9
Tábor	10001	2996/2	Město Tábor	43	ostat.pl.		10
Tábor	10001	2997	Město Tábor	610	ostat.pl.		156
Tábor	1767	2998/2	Křivánková Jaroslava	722	zahrada	ZPF	9
Tábor	1580	2998/16	Křivánek Martin Ing.	180	zahrada	ZPF	102
Tábor	10001	3338/1	Město Tábor	4199	ostat.pl.		49
Tábor	10001	3339	Město Tábor	1329	orná půda	ZPF	98
Tábor	60000	3342	ČR-Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových	5007	trvalý tr.porost	ZPF	42
Tábor	10001	3344/1	Město Tábor	769	trvalý tr.porost	ZPF	747
Tábor	1778	3344/2	Nový Jiří Ing.	639	trvalý tr.porost	ZPF	639
Tábor	10001	5824/1	Město Tábor	8818	ostat.pl.		143
Tábor	10001	5824/14	Město Tábor	514	ostat.pl.	nemovitá kulturní památka	127
Tábor	7250	5825/6	ČR-Povodí Vltavy, státní podnik	287865	vodní pl.	nemovitá kulturní památka	2545
Tábor	9990	5888	ČR-Správa železnic, státní organizace	9575	ostat.pl.	nemovitá kulturní památka	
Tábor	9990	5889	ČR-Správa železnic, státní organizace	213	ostat.pl.	nemovitá kulturní památka	
Tábor	9990	5890	ČR-Správa železnic, státní organizace	412	ostat.pl.	nemovitá kulturní památka	
Čelkovice	10001	174/1	Město Tábor	2529	ostat.pl.		559
Čelkovice	2240	472/1	Dvořák Josef Ing.	15	ostat.pl.		15

Objednatel : Správa železnic, státní organizace	21.
Zhotovitel : SUDOP PRAHA a.s.	

Katastrální území dle KN	LV	Parcelní číslo	Jméno (název) vlastníka	Výměra (m ²)	Druh pozemku	Způsob ochrany	do 1 roku (m ²)
Čelkovice	10001	472/2	Město Tábor	88	ostat.pl.		88
Čelkovice	2401	472/3	Pecha Libor	101	ostat.pl.		88
Čelkovice	2240	472/4	Dovřák Josef Ing.	281	ostat.pl.		253
Čelkovice	10001	472/5	Město Tábor	290	ostat.pl.		39
Čelkovice	2240	472/6	Dovřák Josef Ing.	79	ostat.pl.		74
Čelkovice	2240	477/1	Dovřák Josef Ing.	940	orná půda	ZPF	67
Čelkovice	10001	477/46	Město Tábor	5299	orná půda	ZPF	399
Čelkovice	10001	477/67	Město Tábor	8518	orná půda	ZPF	2338
Čelkovice	2367	482	Kaisner Tomáš	3416	zahrada	ZPF	177
Čelkovice	10001	483	Město Tábor	89	zahrada	ZPF	8
Čelkovice	2365	486/1	Vítková Marie	2293	zahrada	ZPF	6
Čelkovice	320	753/1	ČR-Správa železnic, státní organizace	5468	ostat.pl.	nemovitá kulturní památka	
Čelkovice	320	753/2	ČR-Správa železnic, státní organizace	521	ostat.pl.		
Čelkovice	320	754	ČR-Správa železnic, státní organizace	8108	ostat.pl.		

AKCE : " Rekonstrukce mostu v km 1,279 trati Tábor - Bechyně "	
ČÁST : B - Souhrnná technická zpráva	STUPEŇ : DUSP

1.14 Údaje o požadavcích na zábory ZPF a PKPFL

Na základě záborového elaborátu je stanoveno, že předmětnou stavbou nebude dotčen žádný pozemek určený k plnění funkce lesa, avšak plánovaná stavba se **leží na pozemcích ve vzdálenosti méně než 50 m od okraje lesa** (§ 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů).

Seznam nemovitostí PUPFL ve vzdálenosti 50 m od okraje stavby

Katastrální území dle KN	Parcelní číslo dle KN	LV	Spoluvl. podíl	Jméno (název) vlastníka
Čelkovice	479	10001	1/1	Město Tábor
Čelkovice	480/1	2457	1/1	Pohanová Marcela
Čelkovice	480/2	2546	1/1	Přibík Jindřich PhDr.

Předmětná stavba vyvolává dočasný zábor zemědělského půdního fondu v k.ú. Tábor a Čelkovice. Doba záboru nepřekročí délku trvání **1 rok**. V rámci stavby je třeba postupovat v souladu se zákonem č. 334/1992Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu a vyhláškou č. 13/1994Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu.

V dočasně dotčených plochách zemědělského půdního fondu bude provedena skrývka ornice a podorničí s následnou zpětnou úpravou po dokončení stavby.

Objednatel : Správa železnic, státní organizace	23.
Zhotovitel : SUDOP PRAHA a.s.	

AKCE : " Rekonstrukce mostu v km 1,279 trati Tábor - Bechyně "	
ČÁST : B - Souhrnná technická zpráva	STUPEŇ : DUSP

2. Celkový popis stavby

2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

Předmětem stavby je zejména celková rekonstrukce stávajícího železničního mostu přes řeku Lužnici v ev. km 1,279 na trati Tábor – Bechyně z roku 1903 zahrnující výměnu stávajících ocelových nýtovaných konstrukcí za nové ocelové konstrukce a sanaci kamenných částí spodní stavby a klenbových nosných konstrukcí. Stavba dále zahrnuje směrové a výškové vyrovnaní úseku na mostě na v navazujících protisměrných směrových obloucích s kompletní výměnou železničního svršku a úpravám konstrukce spodku v navazujícího úseku trati v celkové délce cca 550 m (od km ~1,135 až 1,685). V navazujících úsecích délky cca 100 m směrem do trati bude provedeno směrové a výškové vyrovnaní koleje pro přechod do stávajícího stavu.). Z důvodu zajištění normových parametrů v lomech výškového vedení trati je navrženo zvýšení nivelety v místě ocelových konstrukcí mostu o +0,5 m. Tento zdvih dále umožňuje redukovat zásah do kamenných konstrukcí spodní stavby a poprsních zdí klenbových konstrukcí. Kolejnice budou svařeny do bezстыkové koleje v celé délce.

Železniční svršek je v daném úseku konstrukčně navržen pro zvýšení rychlosti **z 40 km.h⁻¹ na 50 km.h⁻¹** (pro max. nedostatek převýšení $l=130$ mm je $V_{130}=55$ km.h⁻¹). Možnost zvýšení rychlosti je však podmíněna zajištěním rozhledových polí (rozhledové trojúhelníky) v místě přejezdů P6296 a P6297. **V rámci předmětné stavby jsou zajištěna rozhledová pole pro rychlost $V=40$ km.h⁻¹.**

Zvýšení rychlosti nad $V=40$ km.h⁻¹ resp. větší rozsah rozhledu limituje porost vzrostlých ovocných stromů v rámci zahrad v zahrádkářské kolonii situované v souběhu s tratí. Pro zvýšení rychlosti je tedy nezbytná úprava této vegetace. **V rámci ochranného pásma dráhy bude úprava vegetace (prořez nebo pokácení) na soukromých pozemcích řešena správcem trati Správa železnic, s.o., OŘ Plzeň. Rychlost bude v úseku zvýšena až po zajištění požadovaných rozhledových polí pro návrhovou rychlost,**

V rámci stavby bude v dotčeném úseku demontovány stávající trakční podpěry 15, 16 a 17 a následně vybudovány nové trakční podpěry v místě mostu 15N, 16N a 17N. Vlastní rekonstrukce trakčního vedení je součástí souběžně připravované akce „Rekonstrukce trakčního vedení trati Tábor – Bechyně“ a s řešenou stavbou je vzájemně koordinována.

Dále jsou součástí stavby navazující úpravy zabezpečovacího a sdělovacího vedení a nezbytné přeložky inženýrských sítí pro realizaci stavby. Jedná se tedy o stavbu trvalou, jejímž účelem je dopravní cesta jako součást dopravní infrastruktury.

Traťový úsek: TÚ 1821 - Tábor (mimo) - Bechyně (včetně)
Definiční úsek: DÚ 02 - Tábor - Slapy

Cílem stavby je zvýšení kvality a bezpečnosti v oblasti osobní a nákladní dopravy, odstranění nedostatečné prostorové průchodnosti a přechodnosti trati z důvodu nevyhovujícího stavu mostu a snížení vlivu stavby na životní prostředí. Zlepšení provozně-technického stavu infrastruktury spočívají v:

- zajištění dostatečné přechodnosti mostu (min. úroveň **traťové třídy zatížení D2** pro hnací vozidla elektrické trakce),
- zajištění dostatečné prostorové průchodnosti (volného mostního průřezu VMP 2,5),
- zajištění bezpečnosti a spolehlivosti provozu,
- zkrácení jízdních dob odstraněním propadů rychlosti (úpravu směrového a výškového vedení trati),

Objednatel : Správa železnic, státní organizace	24.
Zhotovitel : SUDOP PRAHA a.s.	

AKCE : " Rekonstrukce mostu v km 1,279 trati Tábor - Bechyně "	
ČÁST : B - Souhrnná technická zpráva	STUPEŇ : DUSP

- snížení objemu prostředků nutných na zajištění provozuschopnosti dráhy,
- snížení vlivu vibrace a hlukové zátěže pod úroveň platných hygienických limitů,
- zajištění ochrany před účinkem bludných proudů na mostní konstrukci (stejnoseměrná trakce)

Požadavky na inteligentní dopravní systémy, pokrytí rádiovým signálem GSM-R a Informační systémy pro cestující apod. nejsou předmětem této stavby, jejíž hlavním cílem je rekonstrukce mostu a má lokální charakter v rámci celé trati resp. traťového úseku.

2.2 **Stručný popis stavby – stávající stav**

Železniční most přes Lužnici v ev. km 1,279 železniční trati Tábor – Bechyně se nachází na rozhraní katastrálních území Tábor a Čelkovice. Mostní konstrukce se stává celkem z 5-ti mostních polí a postupně překračuje místní komunikaci ul. Údolní poli 1, ul. Na Bydžově v poli 1 a dále řeku Lužnici v poli 3. Pole 2 až 4 jsou zároveň inundační. Pole 5 nahrazuje vysoké těleso násypu v přechodu do terénu. Rozpětí polí mostu činí 12,0 + 37,3 + 61,5 + 12,0 + 12,0 m a délka mostu je 173,77 m. Z konstrukčního hlediska je mostní objekt postaven jako kombinace kamenných polokruhových kleneb v poli 1, 4 a 5 a příhradových ocelových nýtovaných konstrukcí s proměnnou výškou hlavního nosníku s horní prvkovou mostovkou v poli 2 a 3. Šířka mostu na kamenných částech je 4,7 m a na ocelových částech 4,56 m. Minimální světlá vzdálenost líce zábradlí od osy koleje na kamenné části je 2,17 m a na ocelových konstrukcích 2,18 m. Spodní stavba mostu je tvořena kamenným rádkovým zdívkem a sestává se z krajních opěr a 4 mezilehlých pilířů. Líce spodní stavby jsou ukloněny ve sklonu 1:20. Založení spodní stavby je plošné na skalním podloží. Břehové pilíře byly založeny v pažených jámkách.

Železniční trať klesá z obou stran k mostní konstrukci ve výrazném podélném sklonu cca 40‰. Místo stavby je přístupné jak po železniční trati, tak po síti pozemních komunikací města Tábor.

Železniční svršek na mostě a v jeho okolí prošel poslední rekonstrukcí v 70. letech 20. století, částečně byl obnoven v letech 2014 a 2017. Ve směru od žst. Tábor před mostem po opravě z roku 2014 jsou až do km 1,174 použity kolejnice S49 z r. 2014. Bezstyková kolej je ukončena kolejnicovými styky v km 1,178. Kolejnice leží do km 1,158 na pražcích SB5 s rozponovým upevněním, dále pak jsou na pražcích dřevěných z r. 2014 s upevněním KS. V km 1,208 je vloženo kolejové malé dilatační zařízení (KMDZ), protože první z ocelových konstrukcí má na opěře pohyblivá ložiska. Na obou ocelových konstrukcích mostu v km 1,212 až 1,314 leží svařené kolejnice tvaru T z r. 1979 na dřevěných mostnicích z r. 1976, upevnění K. Za ocelovými konstrukcemi jsou po údržbě z r. 2017 od km 1,316 kolejnice S49 z r. 2017, kolej je stykovaná. Pražce jsou od km 1,366 na dřevěné z r. 1978, upevnění K. V místě pilíře P3, kde je OK 2 uložena pohyblivých ložiscích, není zde vloženo KMDZ.

Těleso železničního spodku za konci mostu je tvořeno železničními násypy. V navazujícím úseku do km 1,679 trať prochází odřezem a po nízkém násypu.

Železniční trať Tábor – Bechyně je v současnosti elektrifikována stejnosměrnou jednofázovou trakční soustavou 1500 V DC ve správě SEE. Na mostě nebo v jeho bezprostřední blízkosti se nacházejí 3 trakční podpěry vlevo trati. Podpěra č. 15 je umístěna cca 1 m před začátkem mostu na samostatné patce a jedná se o kotevní stožár se závažím. Podpěra č. 16 je umístěna na úložném prahu pilíře P2. Podpěra č. 16 je zavěšena z boku pilíře P3.

Objednatel : Správa železnic, státní organizace	25.
Zhotovitel : SUDOP PRAHA a.s.	

AKCE : " Rekonstrukce mostu v km 1,279 trati Tábor - Bechyně "	
ČÁST : B - Souhrnná technická zpráva	STUPEŇ : DUSP

2.3 Zdůvodnění nezbytnosti realizace navrhovaného projektu

Elektrickou dráhu, která je v provozu od roku 1903, zřídil František Křížík. V současné době je napájena systémem stejnosměrného napětí 1,5 kV. Trať do dnešní doby slouží svému účelu s tím, že možnosti jejího většího využití jsou limitovány zejména omezenou přechodností přemostění řeky Lužnice v Táboře v ev. km 1,279.

Aktuálně je na mostě na základě přepočtu z 04/2019 stanovena přechodnost traťovou třídou zatížení **B1 při rychlosti 60 km/h** (nápravový tlak 18 t) s omezením zbytkové životnosti 5 let (do 2024). Nosná konstrukce je na základě mimořádné prohlídky z března 2020 nově hodnocena dle předpisu SŽ 5 stupněm 3 (tzn. nejhorším stavem na stupnici 1 až 3). Důvodem změny hodnocení byla skutečnost, že přemostění vyžaduje stavební zásah většího rozsahu, bez jehož provedení by došlo k omezení nebo zastavení provozu. Limitujícími částmi mostu jsou korozně nejvíce poškozené prvky mostovkové části, krajní příhrady dolního pásu a středové svislice. Souhrnně lze konstatovat, že ocelová konstrukce mostu je již za hranicí své provozní technické životnosti 100 let a vyžaduje v krátkodobém horizontu provedení rekonstrukce.

Mostní konstrukce nevyhovuje svými parametry potřebám současného a ani výhledového železničního provozu, zejména provozu elektrických vícesystémových jednotek pro osobní dopravu, kde by bylo potřeba zajistit minimální přechodnost traťovou třídou D (nápravový tlak 22,5 t). Novodobá železniční vozidla musí splňovat pro provoz požadavky evropských předpisů Technických specifikací pro interoperabilitu elektrických jednotek (deformační zóny, trakce, adheze, brzděné vlastnosti, klimatizace, požadavky na kulturu cestování, pohodlí a bezpečnost železničního provozu), které však nevyhnutelně znamenají vyšší provozní hmotnost vozidel oproti původním dnes historicky provozovaným elektrickým vozům. Pro srovnání původní motorový elektrický vůz řady M400 měl nápravový tlak 6,5 t a elektrická lokomotiva E423 resp. E436 měla nápravový tlak 12,5 t resp. 16,5 t. Celkově lze shrnout, že současné požadavky na železniční dopravu jsou o ~40% vyšší, což nelze předpokládat, že by mohla bezpečně a spolehlivě přenášet původní konstrukce po 120 letech provozu,

Dále současné šířkové uspořádání na mostě nevyhovuje podmínkám pro bezpečné provozování mostních objektů dle Směrnice GR SŽDC č.32/2008 Zásady rekonstrukce regionálních drah, kde je požadována minimální vzdálenost překážek v přímé od osy koleje 2,20 m, což není na mostě splněno.

Pro zachování provozuschopnosti a bezpečnosti železničního provozu na trati je navržena:

- **komplexní rekonstrukce mostního objektu** zahrnující výměnu nosné konstrukce a sanaci spodní stavby,
- **rekonstrukce železničního svršku a spodku** v předpolích mostu a na mostě se zřízením průběžného kolejového lože a bezстыkové koleje,
- vyrovnaní směrového a výškového vedení geometrické polohy koleje.

Navrhovaný způsob rekonstrukce s výměnou ocelových konstrukcí zajistí dosažení normových parametrů mostní konstrukce i železniční trati. Jedná se o řešení svařované ocelové příhradové konstrukce s proměnnou výškou hlavního nosníku, horní ortotropní mostovkou a ocelovým žlabem pro kolejové lože.

Objednatel : Správa železnic, státní organizace	26.
Zhotovitel : SUDOP PRAHA a.s.	

AKCE : " Rekonstrukce mostu v km 1,279 trati Tábor - Bechyně "	
ČÁST : B - Souhrnná technická zpráva	STUPEŇ : DUSP

2.4 Orientační údaje stavby

V rámci stavby Rekonstrukce mostu v km 1,279 trati Tábor - Bechyně budou dosaženy následující parametry:

Železniční svršek

Počet kolejí	1	
Délka úseku trati, který je předmětem optimalizace (nové staničení):		
Poloha	Staničení [km]	Vzájemná vzdálenost [km]
Začátek úprav	1,135 ⁰⁰⁰	-
Konec úprav	1,685 ⁰⁰⁰	0,550 ⁰⁰⁰
Délka rekonstruovaného úseku		0,550
Směrové a výškové vyrovnaní koleje (v přechodech do stávajícího stavu)		200.0 m
Rekonstrukce kolejového roštu – kolejnice 60E2, pražce betonové		190.0 m
Rekonstrukce kolejového roštu – kolejnice 49E1, pražce betonové		360.0 m
Celková délka zřízené BK		550.0 m
Největší traťová rychlost optimalizovaného úseku (V_{130}/V):		55/50 km.h ⁻¹
Největší traťová rychlost optimalizovaného úseku		
do doby zajištění rozhledových poměrů u přejezdu P6296 a P6297		40 km.h ⁻¹
Zábrzdna vzdálenost je na trati:		400 m
Objem dopravy		
Objem roční dopravy (2022)		< 1,0 mil. hr.t/rok
zatížení trati - přepočtené		
řád trati		
		6
Traťová třída zatížení (rekonstruovaný úsek)		D4 (22,5 t/nápr)

Mosty, tunely a PHS

Délka protihlukových stěn:	bez
Počet tunelů v úseku:	bez
Počet mostních objektů	1
Délka konstrukce mostního objektu	187.800 m
Celková hmotnost konstrukční oceli NK mostu vč. vybavení	380 t

Trakční vedení

3 podpěry (výměna)
Komplexně předmětem navazující stavby

Ostatní technické parametry jsou stejné jako ve stávajícím stavu.

Objednatel : Správa železnic, státní organizace	27.
Zhotovitel : SUDOP PRAHA a.s.	

AKCE : " Rekonstrukce mostu v km 1,279 trati Tábor - Bechyně "	
ČÁST : B - Souhrnná technická zpráva	STUPEŇ : DUSP

2.5 Základní charakteristika objektů a technologických zařízení

2.5.1 Zabezpečovací a sdělovací kabelová vedení

PS 01-01-21 Úpravy traťového zabezpečovacího vedení

V rámci PS je navrženo, že (během prací na železničním svršku) bude demontováno čidlo počítače náprav 1BJ v km 1,084; které slouží ke spouštění výstrahy na přejezdu H v km 0,718 P6295 při jízdě vlaku od Bechyně. Při jízdě vlaku opačným směrem dojde ovlivněním tohoto počítačového bodu k uvedení přejezdu P6295 do základního stavu.

Po dokončení prací na železničním svršku bude čidlo namontováno zpět do stejné km polohy jako ve stávajícím stavu. Bude přezkoušena správná funkce dotčeného PZS P6295.

Žádné další úpravy čidel počítačů náprav nebudou prováděny.

PS 01-02-51 Úpravy sdělovacího vedení ČD - Telematika (DOK)

Při rekonstrukci mostního objektu dojde ke kolizi se stávající trasou kabelu a HDPE trubky, která je vedena po pravé straně koleje ve směru staničení. Z důvodu požadavku na zachování provozu kabelu během stavby bude ochrana a přeložka stávajícího kabelu provedena ve dvou etapách – provizorní a definitivní. Ochrana kabelu bude prováděna postupně v předstihu před realizací stavby mostního objektu. Předpokládá se úzká spolupráce se složkami udržujícími upravované kabely.

Provizorní etapa

V rámci tohoto PS dojde k obnažení a přeložení telekomunikační kabelizace pro sdělovací zařízení v celkové délce cca 594 m, od km 1,125 do km 1,695. Jedná se o následující prvky kabelizace:

- TK č. 202 Tábor – Malšice 5XN0,8

Metalický kabel bude přerušen a prodloužen pomocí spojek vložením stejného typu kabelu. Kabel bude pro dobu rekonstrukce mostu veden přes provizorní lávku, tak aby neomezoval stavební práce na mostě a dotčeném úseku železniční trati a aby nedošlo k jeho poškození.

Venkovní telefonní objekt km 1,367 bude po dobu provizorní přeložky demontován.

Stávající modrá HDPE trubka bude po dobu provizorní přeložky přerušena a zaslepena.

Definitivní etapa

V definitivní etapě, bude po dokončení rekonstrukce mostního objektu kabel uložen do definitivní trasy na mostním objektu. Společně s tímto kabelem bude do definitivní trasy opět vložena modrá HDPE trubka. Do původní polohy bude zpět namontován venkovní telefonní objekt v km 1,367.

Kabelizace bude přes mostní objekt uložena do připraveného plastového kabelového žlabu s vnější šířkou do 230 mm (max. 250 mm). Mimo mostní objekt bude kabelová trasa uložena do připraveného výkopu.

Na provozovaném kabelu bude provedeno měření před započítím přeložek a po jejich dokončení.

Do km 1,371 bude vložena nová kabelová komora. V kabelové komoře bude stočena rezerva 30 m na traťovém kabelu, která vznikne z provizorní přeložky. Rezerva na kabelu bude označena ballmarkerem. Kabelizace bude uložena dle TNŽ 34 2609 v návaznosti na předpis SŽ S4.

V rámci SO bude položen v délce mostu cca 190 m rezervní kabelový žlab na levou stranu mostu (předpoklad plastový kabelový žlab s vnější šířkou do 230 mm (max. 250 mm) vhodný pro NN a VN vedení)

Upozornění:

souběžně s kabelovou trasou budou vedeny rezervní chráničky 2 x HDPE 40 pro výhledové umístění optických kabelů. Tyto chráničky budou položeny v rámci souběžně realizované navazující stavby „Výměna TV na trati Tábor Bechyně“

Objednatel : Správa železnic, státní organizace	28.
Zhotovitel : SUDOP PRAHA a.s.	

AKCE : " Rekonstrukce mostu v km 1,279 trati Tábor - Bechyně "	
ČÁST : B - Souhrnná technická zpráva	STUPEŇ : DUSP

2.5.2 Železniční spodek a svršek, výstroj dráhy a přejezdy

SO 01-00-01 Železniční svršek a spodek

SO 01-14-01 Výstroj trati

Mezi km 1,135 a 1,685 dochází k úpravě směrových i výškových parametrů dráhy. **Geometricky je projekt navázána na dodané PPK trati Tábor-Bechyně (06/2020) přebráním směrového a výškového polygonu z LN v km 1,024 930 (414,123 m, sklon -39,226 promile) a LN v km 1,780 536 (424,079 m, sklon +35,306 promile).** Výškové vedení je rozdílné převážně v oblasti mostu, kde došlo ke zvýšení o 0,5 m a ke zvětšení poloměrů vrcholových oblouků na 2000 m, resp. 1500 m. Směrově dochází k výraznějším posunům mezi km 1,350 a 1,685, kde došlo ke směrové úpravě oblouků pro plynulejší přechod a zvýšení rychlosti na 50/55 km/h. Směrová úprava končí v KP km 1,681 887. Na obou stranách projektu tak je návaznost v délce přes 100 m na projektovanou PPK.

Největší traťová rychlost optimalizovaného úseku do doby zajištění rozhledových poměrů u přejezdu P6296 a P6297 **bude ponechána $V=40 \text{ km.h}^{-1}$** . Zvýšení rychlosti pro nejvyšší návrhovou rychlost $V=50 \text{ km.h}^{-1}$ resp. $V_{130}=55 \text{ km.h}^{-1}$ bude provedeno po zajištění rozhledových poměrů.

Pozn: o nastavení rychlostníků bude rozhodnuto v rámci realizace stavby na základě aktuálního stavu v rozhledových polích přejezdů P6296 a P6297.

Kolejově je svršek typ S49 na pražcích B03R pro oblouky R300 a R182 a jejich přechodnice, na mostě mezi km 1,172 a 1,360 jsou kolejnice UIC60 na pražcích B91. Mezi km 1,160-1,1725 a 1,360-1,3725 jsou umístěny přechodové kolejnice dl 12,5m.

Rovněž k úpravě skladby svršku a spodku. V přechodech na mostní objekt je zřízeno ZKPP.

Sklon zemní pláně je před mostem pravostranný a za mostem levostranný s odvodněním pláně do volného svahu. Na mostě, kde dochází z technologických důvodů ke zvýšení nivelety o ~0,5 m oproti stávajícímu stavu, bude zřízeno uzavřené šterkové lože v celé délce mostu až do km 1,358. Zde navazuje krátký úsek se ZKPP na výběhu z mostu mezi km 1,358 a 1,380. Od km 1,380 až po konec úseku v km 1,685 je sklon pláně tělesa levostranný s realizovanou přídavnou podkladní vrstvou v tl. 250 mm, geomříží a geotextilií pro zlepšení únosnosti zemní pláně.

Odvodnění na tábořské části před mostem není řešeno, trať je na náspu či se využije stávající příkop. Most má odvodnění svoje. V části čejkovické (od km 1,360) je trať v mírném zářezu a je navržen dlážděný příkop z tvárnice TZ33. Příkop začíná v km 1,629 na pravé straně a směr toku je proti směru staničení, v km 1,459 podchází přejezdovou komunikaci propustkem DN 600 a v km 1,360 ústí na silně svažité terén a po něm do řeky. V části mezi km 1,645 a 1,685 je opět zřízen/opraven a vydlážděn stávající příkop, který v km 1,645 ústí do stávajícího propustku pod tratí. A dále ústí na louku na druhé straně.

SO 01-13-01 Železniční přejezd P6296

Přejezd se nachází na polní cestě s úhlem křížení 49° s osou koleje. Zmenšení šikmosti (tzv. nakolmení) přejezdu s ohledem na typ komunikace a intenzitu provozu **není navrhováno**. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Na straně u zahrad je osazen značkou STOP z důvodu nemožnosti dodržení rozhledových poměrů pro jedoucí vozidlo.

Přejezd je nově navržen s přejezdovými pryžovými panely se závěrnými zídkami. Na pravé straně přejezdu je nově navržen propustek DN600 se šikmým čelem v , který převádí příkop vedoucí podél trati. V délce 5 m na každou stranu od přejezdu je navržen zpevnění přejezdové komunikace z betonových zatravnovacích panelů uložených do šterkodrti v tl. 250 mm. Zpevnění je navrhováno panelů pro zamezení erozi přejezdu a dále zlepšení protiskluzových vlastností vozovky (sklon vozovky směrem do zahrad 25%).

Objednatel : Správa železnic, státní organizace	29.
Zhotovitel : SUDOP PRAHA a.s.	

AKCE : " Rekonstrukce mostu v km 1,279 trati Tábor - Bechyně "	
ČÁST : B - Souhrnná technická zpráva	STUPEŇ : DUSP

SO 01-13-02 Železniční přejezd P6297

Přejezd se nachází na polní cestě, úhel křížení s osou koleje 82°. U přejezdu se pod tratí nachází stávající dvojice propustků, která bude ponechána, pouze budou propustky pročištěny. Přejezd je navržen s pryžovými panely se závěrnými zídkami a je navrženo zpevnění vozovky zatravnovacími panely uloženými ve štěrkodrtí v tl. 250 mm na šířku 5 m od přejezdu. Zabezpečení je navrženo pouze výstražnými kříži, stejně jako v současném stavu.

2.5.3 Mostní objekty

SO 01-20-01 - Železniční most přes Lužnici ev. km 1,279

Mostní objekt o 5 otvorech o celkové délce 187,8 m překonává hluboké údolí řeky Lužnice. V první, čtvrtém a pátém mostní otvoru jsou kamenné klenbové nosné konstrukce. V druhém a třetím mostním otvoru jsou ocelové příhradové konstrukce s horní mostovkou a zakřiveným dolním pásem.

V rámci rekonstrukce budou vyměněny nosné ocelové konstrukce (NOK) z důvodu jejich nevyhovujících parametrů pro provozování stávající a výhledové železniční dopravy. Rekonstrukcí mostní konstrukce nedochází ke změně krajinného rázu. Jde o obdobnou ocelovou příhradovou svařovanou konstrukci ve stejném tvaru a obdobných rozměrech, jako jsou stávající konstrukce. Mostovka je koncipována jako ortotropní s průběžným kolejovým ložem. Rozpětí nových ocelových konstrukcí (NOK) je 37,5 m a 61,5 m. Délka přemostění je činí 145,450 m a výška mostu nad údolím řeky Lužnice dosahuje až 23,2 m. Konstrukce budou osazeny na kalotová ložiska s orientací dilatačních pohybů směrem do Tábora tzn., že pevné ložisko je umístěno pro NOK1 na pilíři P2 a pro NOK2 P3. Uspořádání ložisek je voleno s ohledem na zajištění parametrů pro převedení bezстыkové koleje. Přechody mezi konstrukcemi na pilířích budou řešeny pomocí jednoduchých vodotěsných mostních závěrů.

Spodní stavba stávajícího mostu bude ponechána a bude provedena její komplexní sanace vč. zesílení. Nad klenbami mostu je navržena realizace roznášecí desky s parapetními zídkami s římsou a zábradlím. Odvodnění těchto desek bude provedeno pomocí jednostranného příčného sklonu k levé straně k odvodňovačům, kterými bude voda dále zaústěna svislými svody do podélného systému vedeného pod roznášecí deskou. Podélný svod odvodnění pod konzolou roznášecí desky bude zakryt z pohledových důvodů krytem (kapotáží) a dále napojen na odvodňovací systém ocelové konstrukce, příp. sveden k patě pilíře. Na obou koncích mostu jsou navrženy přechodové zídky k zajištění úpravy tvaru kolejového lože z uzavřeného do otevřeného v širší trati před a za mostem, jejich odvodnění je provedeno směrem od mostu k drenáži a jednostranným vyústěním na terén (k levé straně). K uložení nové ocelové konstrukce jsou zbudovány nové úložné prahy se závěrnou zídkou na pilířích P1 a P3. Ty budou provedeny rozebráním stávající kamenné závěrné zídky, vybetonováním nové a následného obkladu kotveným kamenným zdivem. K přenosu vodorovných a svislých sil je navrženo zesílení těchto pilířů pomocí mikropilotového roštu, u pilíře P3 je dále navrženo kotvení závěrné zídky pomocí předpjatých tyčí uchycených do betonového základového pasu v předpolí mostu. Na středovém pilíři P2 je navržen nový ŽB úložný práh také s mikropilotovým roštem. Dimenze nových úložných prahů respektují stávající spáry v kamenném zdivu, u roznášecí desky nad klenbami bude zdivo do předepsané výšky rozebráno, nově vyzděno na požadovanou výšku a následně zbudovány roznášecí desky. V rámci sanace spodní stavby budou vzhledem k vysoké mezerovitosti zdiva provedeny na všech ponechávaných konstrukcích hloubkové injektáže a dále mikroinjektáže spar kamenného zdiva.

U pilířů P1 a P3 bude provedena konstrukce zajišťující přístup shora ke kontrole úložných prahů. Dále budou na levé straně mostu na tábořském předpolí a u pilíře P3 umístěny na římsě v kotevních blocích loupky TV.

Most je navržen v prostorovém uspořádání **VMP 2,5** a na zatížení odpovídající regionální trati normálního rozchodu se základní hodnotou klasifikačního součinitele **$\alpha=1,0$ pro schéma zatížení 71** dle ČSN EN 1991-2 (1,0 * 25 t = 25 t/náprava). Nosná konstrukce mostu je navržena **pro možnost výhledového umístění lávky pro pěší** (vpravo) se světlou šířkou 2,0 m.

Objednatel : Správa železnic, státní organizace	30.
Zhotovitel : SUDOP PRAHA a.s.	

AKCE : " Rekonstrukce mostu v km 1,279 trati Tábor - Bechyně "	
ČÁST : B - Souhrnná technická zpráva	STUPEŇ : DUSP

2.5.4 Ostatní inženýrské objekty

SO 01-30-01 Přeložka NN vedení EG.D, a.s. v km 1,44

Přeložka NN vedení z důvodu zajištění normových požadavků na křížení vedení s dráhou. Z hlediska situativního bude nové vedení umístěno kolmo k ose koleje v místě stávajícího křížení. Výškově bude uloženo dle požadavků norem a navazujících předpisů.

SO 01-30-02 Přeložka NN vedení EG.D, a.s. v km 1,493

Přeložka NN vedení z důvodu zajištění normových požadavků na křížení vedení s dráhou. Z hlediska situativního nebude trasa vedení měněna. Případné výškové změny ve vedení SO budou dle požadavků norem a navazujících předpisů.

SO 01-30-03 Přeložka sdělovacích vedení CETIN - provizorní

V rámci SO bude provedena dočasná přeložka nadzemního vedení sdělovacího kabelu společnosti CETIN a.s., které je v kolizi s rekonstrukcí mostu v km 1,279 trati Tábor - Bechyně

Stávající nadzemní kabel CETIN bude v místě spojovacího sejmut ze sloupů, bude přerušen a zatažen do pozemní nepojezdové chráničky HDPE 40 mm oranžové barvy.

Rozpojením sdělovacího kabelu vzniknou spojovací v délce cca.1,5m, která budou propojena novou HDPE chráničkou, která bude umístěna v pásu podél příjezdové komunikace k objektu v ulici Údolní (parc. č. 457/2).

2.5.5 Trakční vedení

SO 01-81-01 Trakčního vedení

Na dotčeném železničním mostu v km 1,279 trati Tábor – Bechyně budou osazeny 3 nové trakční podpěry (TP) č. **15N, 16N a 17N** nahrazující stávající. Tyto budou umístěny na svorníkové koše připravené v rámci SO souvisejících s mostním tělesem a v rámci tohoto projektu nebudou vystrojeny konzolami ani držáky – ty budou doplněny v rámci akce Rekonstrukce trakčního vedení Tábor – Bechyně v návaznosti na zvolenou trakční proudovou soustavu (=3 kV nebo ~25 kV/50 Hz). Osazené TP musí umožňovat elektrizaci libovolnou soustavou používanou v síti Správy železnic, státní organizace.

Komplexní úpravy trakčního vedení budou prováděny v rámci navazující stavby „Rekonstrukce trakčního vedení trati Tábor – Bechyně“, která je plánována v souběhu se stavbou rekonstrukce mostu.

SO 01-87-01 Ukolejnění kovových konstrukcí

Na dotčeném železničním mostu v km 1,279 trati Tábor – Bechyně budou osazeny 3 nové trakční podpěry (TP), které je nutno ukolejnit při zabezpečení korektního vedení proudů v případě mimořádné události. Totéž bude provedeno pro konstrukci mostu a zábradlí.

SO 01-88-01 Vnější uzemnění

Na dotčeném železničním mostu v km 1,279 trati Tábor – Bechyně budou osazeny 3 nové trakční podpěry (TP). Vzhledem k ocelové konstrukci bude konstrukce doplněna dodatečným uzemněním přes elektrická jiskřiště a níže uzemněna zemnicími tyčemi.

Upozornění:

V případě, že stavba „Rekonstrukce trakčního vedení trati Tábor – Bechyně“ **nebude realizována ve shodném časovém období**, budou z důvodu zajištění provozuschopnosti železniční dopravy provedeny tyto nezbytné úpravy trakčního vedení:

- 1) veškeré úpravy trakčního vedení budou prováděny pro stávající stejnosměrnou trakci 1,5 kV s tím, že musí vyhovovat i pro případný výhledový stav konverze na střídavou trakci 25 kV,

Objednatel : Správa železnic, státní organizace	31.
Zhotovitel : SUDOP PRAHA a.s.	

2) při obnově trakčního vedení bude provedena tato úprava trakčního a zesilovacího vedení:

- trakční vedení - první kotevní úsek: **1 až 14N (bez výměny pouze zkrácení k 14N)**
- trakční vedení - druhý kotevní úsek: **12N až 33N** (výměna v celém úseku)

- zesilovací vedení - první kotevní úsek: **1 až 14N** (bez výměny pouze zkrácení k 14N)
- zesilovací vedení - druhý kotevní úsek: **12N až 22AN** (výměna v celém úseku)

- nové vodiče jsou požadovány vcelku a budou odpovídat výhledovému stavu po celkové rekonstrukci trakčního vedení,

- stávající tahy na trakčním a zesilovacím vedení budou zachovány

- druhý odpínací úsek trakčního vedení bude proveden jako tzv. „plně kompenzovaný“ (pohyblivý) se sníženými tahy proti přetížení stávajících konzol,

- vodivé spojení zesilovacího vedení mezi úseky bude provedeno na podpěrách 12N a 22AN přes tzv. „proudové propojky“,

3) v návaznosti na výměnu trakčního vedení bude provedena výměna trakčních podpěr:

- příhradové podpěry: **12N, 14N, 22AN, 33N**
- trubkové podpěry: **15N až 22N**
- zdvojené trubkové podpěry: **13N**
- osazené trakční podpěry musí umožňovat elektrizaci libovolnou soustavou používanou v síti Správy železnic, státní organizace,

Výše uvedené úpravy trakčního vedení jsou navrženy v nezbytně nutné rozsahu pro zajištění obnovy provozuschopnosti železniční infrastruktury a mají povahu a charakter opravných prací železniční infrastruktury, při jejichž realizaci nejsou dotčena práva třetích osob.

2.5.6 Ostatní stavební objekty – objekty úpravy území

SO 01-91-01 Úprava území

SO 01-92-01 Kácení a náhradní výsadba

Tyto objekty obsahují přípravu území, terénní úpravy, kácení a náhradní výsadbu a provizorní komunikace.

AKCE : " Rekonstrukce mostu v km 1,279 trati Tábor - Bechyně "	
ČÁST : B - Souhrnná technická zpráva	STUPEŇ : DUSP

2.6 Údaje o harmonogramu provádění

Realizace rekonstrukce mostu proběhne během jedné stavební sezóny.

Doba realizace stavby:

02/2025 až 12/2025

předpokládaná doba realizace rekonstrukce **11 měsíců**

(přípravné práce kácení apod. proběhnou v období vegetačního klidu
tzn. v březnu do 31.3.2025)

Pozn: přípravné práce zhotovitele mimo prostor stavby budou probíhat od ~10/2024.

Podrobný harmonogram výstavby je uveden v kapitole **8. Zásady organizace výstavby**

Objednatel : Správa železnic, státní organizace	33.
Zhotovitel : SUDOP PRAHA a.s.	

2.7 Celkové architektonické řešení

Stávající ocelové konstrukce budou vyměněny za novodobou repliku, které se svými rozměry bude co nejblíže podobat původní konstrukci mostu. Stavba dále zahrnuje kompletní sanaci stávajícího kamenného zdiva pilířů a kleneb. Architektura mostu bude tedy zachována původní a rovněž i krajinný ráz. Barevnost mostu je volena do odstínů šedi dle původní historické barevnosti mostu.



stávající stav přemostění a zakres návrhu nového řešení do fotografie

AKCE : " Rekonstrukce mostu v km 1,279 trati Tábor - Bechyně "	
ČÁST : B - Souhrnná technická zpráva	STUPEŇ : DUSP

2.8 Bezbariérové užívání stavby

Úsek širé trati není veřejným prostorem tzn., že se zásady řešení užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace dané vyhláškou č. 398/2009 Sb., pro danou stavbu neuplatní.

Přejezdy trati v místech křížení s polními cestami jsou zabezpečeny výstražnými kříži. Charakter polní cesty s minerálním konstrukcí neslouží pro pohyb osob se sníženou schopností pohybu nebo orientace. V rámci stavby tedy není navrhováno doplnění zabezpečení přejezdu pomocí zabezpečovacího zařízení. Pohyb osob se sníženou schopností orientace je možný pouze v doprovodu další způsobilé osoby. Vlastní přejezdová konstrukce splňuje požadavky pro užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu.

2.9 Bezpečnost při užívání stavby

Stavba splňuje požadavky platných ČSN a ČSN EN a navazujících předpisů ve vztahu k bezpečnosti železničního provozu (zákon o Drahách).

V rámci stavby bude provedena u mostního objektu technicko-bezpečnostní zkouška ve smyslu stavebního a technického řádu drah vyhl. 177/1995 Sb.

Ve vztahu k nařízení EU 402/2013 (o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik) lze konstatovat, že **změny systému navrhovaném projektem nejsou významné.**

Požadavky Technických specifikací pro interoperabilitu TSI v subsystémech infrastruktura (TSI INF 2015) **jsou daným projektem splněny.**

Subsystémy řízení a zabezpečení (TSI CCS) a energie (TSI ENE 2015) se s ohledem na rozsah stavby a její charakter na tuto stavbu nevztahují. Subsystém energie bude řešen v rámci celé trati se související navazující akcí "Rekonstrukce trakčního vedení trati Tábor – Bechyně".

2.10 Zdůvodnění řešení ve vztahu k obecným požadavkům na výstavbu

2.10.1 Splnění požadavků obecně platných zákonů a vyhlášek

Projektová dokumentace staveb drah vydání společného povolení (DUSP) odpovídá svým rozsahem vyhlášce č. 583/2020 Sb. Příloha 1 a Projektové dokumentace staveb drah pro provádění stavby (PDPS) odpovídá svým rozsahem vyhlášce 146/2008 Sb. Příloha 4.

Projektová dokumentace je zpracována v souladu s TKP staveb státních drah a navazujících norem a předpisů a splňuje podmínky zákona č. 22/1997 Sb. o technických požadavcích na výrobky.

Pro návrh řešení stavby nejsou uplatňovány výjimky z norem a předpisů Správy železnic, státní organizace.

Zpracovaná dokumentace respektuje a splňuje ustanovení obecně platných zákonů a vyhlášek, vše v platném znění:

zákon č. 183/2006 Sb.,	o územní plánování a stavebním řádu (stavební zákon),
zákon č. 100/2001 Sb.,	o posuzování vlivů na životní prostředí
Zákon č. 114/1992	o ochraně přírody a krajiny
Nařízení vlády č. 272/2011 Sb.	o ochraně před nebezpečnými účinky hluku a vibrací
zákon č. 20/1987 Sb.,	o státní památkové péči,
zákon č. 185/2001 Sb.,	o odpadech a o změně některých dalších zákonů,
vyhláška č. 294/2005 Sb.	o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu
zákon č. 133/1985 Sb.,	o požární ochraně,

Objednatel : Správa železnic, státní organizace	35.
Zhotovitel : SUDOP PRAHA a.s.	

AKCE : " Rekonstrukce mostu v km 1,279 trati Tábor - Bechyně "	
ČÁST : B - Souhrnná technická zpráva	STUPEŇ : DUSP

vyhláška č. 246/2001 Sb. o požární prevenci ve znění pozdějších předpisů.
vyhláška č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby
vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb,

Projekt stavby je vypracován v souladu se zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách, vyhláškou č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah a vyhláškou č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah.

2.11 Úspora energie a tepelná ochrana

stavba neobsahuje

2.12 Zásady požárně bezpečnostního řešení

Stavba „Rekonstrukce mostu km 1,279 trati Tábor – Bechyně“ je ve smyslu § 6, ods.1, písm. g) Vyhl.č.460/2021 Sb. zařazena do stavby kategorie 0 – stavba dráhy s výjimkou budovy nebo tunelu. Státní požární dozor se ve smyslu § 40 odst. 1 Vyhl.č.133/1985 Sb.(verze 20) v rozsahu podle § 31 odst. 1 písm. b) a c) u stavby kategorie 0 nevykonává a ve smyslu § 40 odst. 2 Vyhl.č.133/1985 Sb.(verze 20) se pro stavbu kategorie 0 **nezpracovává požárně bezpečnostní řešení**.

Vzhledem k tomu, že se nejedná o budovu, je provedeno posouzení realizace stavby z hlediska požární bezpečnosti specifickým způsobem s ohledem na maximální zajištění preventivních opatření proti vzniku a rozšíření požáru na objektu a v jeho okolí. Rozdělení do požárních úseků a stanovení požárního rizika mostního objektu se neprovádí.

Zvýšené požární nebezpečí představuje během demontáže mostu (a následné montáže) použití svářečských prací. Ty budou prováděny v co nejmenší míře, jen pro sejmutí mostní konstrukce z pilířů a přepravu na bezpečné místo montážní plochy.

Během prací je nutno zajistit:

1. Preventivní postřik vegetace a odstranění suchých porostů v místech, kam budou při řezání a svaření dopadat žhavé okuje.
2. Zajištění požárního dozoru (požární jednotky Správy železnic, případně JSDH) při demontáži OK resp. při řezání plamenem.

Při práci a po jejím skončení je nutno zajistit asistenční hlídky a postupovat v souladu s požadavky vyhlášky č. 87/2000 Sb. - „o požární bezpečnosti při svařování a nahřívání živců v tavných nádobách“.

Zhodnocení možnosti požárního zásahu

Plochy zařízení staveniště jsou přístupné po veřejně přístupných komunikacích. Vždy je nutné zajistit prostor pro průjezd požárních vozidel.

Zařízení staveniště jsou přístupna po místní komunikaci a dále po provizorní cestě na levém břehu, která bude upravena tak, aby vyhovovala podmínkám staveništní dopravy, a i případnému zásahu vozidly HZS.

Požárně technické zabezpečení

Zásobování zařízení staveniště požární vodou (ČSN 73 0873)

Primárně je uvažována přeprava vody pro hašení požárymi cisternami jednotek HZS a dále za zdroj požární vody je možné uvažovat řeku Lužnici. Požadavky na množství požární vody je nutno stanovit v rámci řešení požární bezpečnosti zařízení staveniště.

Objednatel : Správa železnic, státní organizace	36.
Zhotovitel : SUDOP PRAHA a.s.	

AKCE : " Rekonstrukce mostu v km 1,279 trati Tábor - Bechyně "	
ČÁST : B - Souhrnná technická zpráva	STUPEŇ : DUSP

Přenosné hasicí přístroje:

Počet a druh přístrojů bude stanoven v rámci řešení požární bezpečnosti zařízení staveniště a konkrétních pracovních postupů.

Hasební zásah bude provádět JPO Hasičské záchranné služby Správy železnic, případně příslušný veřejný útvar Hasičského záchranného sboru kraje, případně další přizvané jednotky v souladu se stupněm poplachu.

Podmínky uvedení stavby do provozu:

K uvedení této stavby do provozu se **nevyžaduje žádná dokumentace PO**

2.13 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí

V rámci dokumentace bylo provedeno posouzení stavby s ohledem na hluk z provozu dle Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Po rekonstrukci mostu v km 1,279 včetně části trati na předpolích na jednokolejné regionální trati Tábor - Bechyně dojde ke snížení hlučnosti při průjezdu vlakové soupravy na mostě realizací kolejového lože s ochrannou antivibrační rohoží.

Po provedení rekonstrukce mostu nebudou v chráněném venkovním prostoru staveb v okolí mostu překročeny hygienické limity hluku pro hluk z dopravy na drahách v ochranném pásmu dráhy.

Předpokládané ekvivalentní hladiny akustického tlaku v chráněném venkovním prostoru staveb okolí rekonstruovaného mostu nepřekročí hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti v době jejího provádění tzn. **mezi 7:00 až 21:00.**

Při realizaci stavby musí být minimalizována sekundární prašnost tzn. vnášení tuhých částí do ovzduší. Stavební činnosti, kde dochází k emisím těchto látek je třeba tomuto požadavku přizpůsobit. Zejména se jedná o čištění kamenného zdiva abrazivem a příprava povrchu ocelové konstrukce.

Dále je nutné respektovat podmínky MU Tábor.

Objednatel : Správa železnic, státní organizace	37.
Zhotovitel : SUDOP PRAHA a.s.	

AKCE : " Rekonstrukce mostu v km 1,279 trati Tábor - Bechyně "	
ČÁST : B - Souhrnná technická zpráva	STUPEŇ : DUSP

2.14 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

2.14.1 Ochranná opatření proti povodni

V místě stavby se nachází hranice aktivní zóny záplavového území údolí řeky Lužnice (dále jen AZZU), kde platí omezení dané § 67 zákona o vodách tzn., že lze umístit pouze stavby nutné technické a dopravní infrastruktury. Správa řeky je Povodí Vltavy, s.p. – Horní Vltava závod Lužnice ve Veselí nad Lužnicí.

Mostní objekt je v prostoru hranice hladiny při průtoku Q_{100} pouze v údolní nivě s kamennými pilíři, které jsou masivní se založením na skalním podloží. Z hlediska účinků povodně konstrukce mostu dostatečně robustní a odolná. Návrhy Povodňového plánu a Havarijního plánu uvedené v část E této dokumentace musí být aktualizovány zhotovitelem stavby před zahájením stavební činnosti v daném území.

2.14.2 Ochranná opatření proti atmosférickému přepětí a blesk

Na každé podpěře jsou navržena tzv. jiskřiště. Umístění jiskřišť je vpravo na horním povrchu úložného prahu. Na mostní konstrukci je navrženo 6 ks jiskřišť. Jiskřiště bude tvořeno drátem $\varnothing 10$ mm, který bude umístěn podél dolního pásu hlavního nosníku se vzduchovou mezerou 10 mm. Kotvení drátu je pomocí kotevního pouzdra M16 vodivě propojeného s výztuží úložných prahů a dále svedena pomocí hromosvodu k patě pilířů, kde budou uzemněny pomocí např. zemnicích tyčí.

2.15 Výjimky z předpisů a norem

V rámci stavby nejsou řešeny výjimky z norem a předpisů. Převedení BK v úseku přemostění je řešeno podrobným výpočtem dle Národní přílohy k ČSN EN 1991-2. Hodnoty mezních délek bezstykové kolej uvedené v předpise SŽDC S3 kap. XII tab.1 jsou tímto výpočtem zpřesněny pro konkrétní mostní objekt s vysokými pilíři. Navrhované technické řešení bylo projednáno s odborem SŽ GR O13 a zástupci investora Správy železnic, státní organizace, Stavební správy západ.

Odbor SŽ GR O13 byl požádán o souhlas se zřízením bezstykové koleje dle předpisu S3, kap. XII, čl. 56. V rámci souhlasu jsou stanoveny podmínky pro zřízení bezstykové koleje.

3. Připojení na technickou infrastrukturu

Stavba je rekonstrukcí dílčího úseku stávající jednokolejné železniční tratě a nová připojení nejsou v rámci stavby zřizována.

Dočasná napojení ploch staveniště na silniční síť místních komunikací (ve správce město Tábor) bude výjezdy s dočasnou úpravnou dopravního značení (výjezd ze stavby se snížením rychlosti).

Dočasná napojení na ostatní technickou infrastrukturu jsou v místě stavby omezené a jejich kapacity nebyly v rámci přípravy stavby zjišťovány.

Objednatel : Správa železnic, státní organizace	38.
Zhotovitel : SUDOP PRAHA a.s.	

4. Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie

4.1 Všeobecně

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

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	Regionální dráha
Kategorie dráhy podle TSI INF	P6/ F4
Označení tratě dle TTP	702 C
KJŘ	202
prohlášení o dráze jako č.	281 00
Číslo traťového úseku:	TÚ 1821 Tábor (mimo) – Bechyně (včetně)
Číslo definičního úseku:	DÚ 02 Tábor – Slapy
Trakční soustava:	1,5 kV DC
Celková stavební délka tratě:	24,304 km
Zábrzdna vzdálenost:	400 m
Nejvyšší traťová rychlost:	60 km/h
Traťová třída zatížení:	B1 (současný stav 18 t/nápr.) D4 (v úseku stavby po rekonstrukci 25 t/nápr.)

Zabezpečovací zařízení

ŽST Tábor je vybavena SZZ 3. kategorie (elektronické stavědlo ESA 11), které je ovládané místně z jednotného obslužného pracoviště (JOP) výpravčího hlavní služby a do něhož je pomocí elektromagnetického zámku zprostředkovaná závislost ručně přestavovaných výhybek pro vlakové cesty v obvodu Místního nádraží pro trať Tábor – Bechyně, jejichž klíče jsou drženy v ústředním zámku.

ŽST Bechyně je vybavena SSZ 3. kategorie – RZZ-DRS (dispečerské reléové stavědlo) ovládané místně z JOP.

Dirigovaná trať Tábor – Bechyně je rozdělena dopravními D3 Slapy, Malšice a Sudoměřice u Bechyně na celkem čtyři prostorové oddíly.

Současný stav

V rámci stavby bude řešena rekonstrukce stávajícího mostu z let 1902-1903 přes řeku Lužnici o délce 173,77 m s ocelovou konstrukcí příhradovou, trémovou, prostou o dvou polích s nýtovanou horní prvkovou mostovkou. Ukončení mostu je kolmé, mostnice mají plošné uložení. Rozpětí ocelových konstrukcí je 37,50 a 61,50 m. Opěry včetně pilířů jsou kamenného rádkového zdiva.

Kromě mostu se v řešeném úseku nacházejí dva přejezdy, a to P6296 ev. km 1,463 a P6297 ev. km 1,638, oba zabezpečené pouze výstražnými kříži. Přes přejezdy vedou účelové komunikace do zahradní osady.

Navrhovaný stav

V rámci rekonstrukce mostního objektu budou nahrazeny stávající ocelové konstrukce novými ocelovými celosvařovanými konstrukcemi s proměnnou výškou hlavního nosníku s ortotropní plechovou mostovkou s kolejovým ložem. Bude rovněž provedena sanace stávající spodní stavby.

U obou řešených přejezdů P6296 ev. km 1,463 a P6297 ev. km 1,638 bude vyměněna přejezdová konstrukce a zesílena konstrukce pražcového podloží pod přejezdovými konstrukcemi.

Tabulka 1 Přejezdy v km 1,463 (P6296) a v km 1,638 (P6297)

Označení	Poloha [km]	Kategorie (druh) komunikace	Typ PZZ stávající	Typ PZZ navrhovaný
P6296	1,463	účelová	výstražné kříže	výstražné kříže
P6297	1,638	účelová	výstražné kříže	výstražné kříže

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

V rámci řešené stavby se předpokládá nepřetržitá výluka v délce 122 dní, kdy bude vyloučen provoz v celé trati Tábor – Bechyně a všechny vlaky osobní dopravy budou po tuto dobu nahrazeny autobusy. Během této výluky budou realizovány rozhodující stavební práce na mostním objektu a obou řešených přejezdech.

Organizace NAD je uvažována dle aktuálně využívaných opatření při výlukách s NAD na řešené trati. Trasa NAD je předpokládána převážně po silnici II/137 se zajištěním do příslušných obcí a s využitím následujících zastávek NAD. Pro každý spoj je uvažováno se dvěma vozidly NAD.

<i>Tábor</i>	před nádražní budovou
<i>Horky u Tábora</i>	na zastávce bus „Tábor, Horky žel. zast.“
<i>Slapy</i>	před nádražní budovou
<i>Libějice</i>	v obci na návsi
<i>Malšice</i>	před nádražní budovou
<i>Čenkov u Malšic</i>	na zastávce bus „Malšice, Čenkov, rozc.0,5“
<i>Třebelice</i>	v obci na zastávce bus „Malšice, Třebelice“, na přejezdu u zastávky ČD
<i>Všechlapy</i>	na zastávce bus „Malšice, Všechlapy“
<i>Bechyňská Smoleč</i>	na zastávce bus „Bechyňská Smoleč“
<i>Sudoměřice u Bechyně</i>	před nádražní budovou
<i>Bežerovice</i>	na zastávce bus „Sudoměřice u Bechyně, Bežerovice, rozc.1,0“
<i>Bechyně zastávka</i>	na zastávce bus „Sudoměřice u Bechyně, nákl. nádraží I“
<i>Bechyně</i>	před nádražní budovou

Konkrétní dopravní opatření bude zpracováno příslušným dopravcem s ohledem na aktuálně platný GVD a požadavky objednatele dopravy v době výluky, resp. realizaci řešené stavby.

Počet odřeknutých vlaků osobní dopravy byl stanoven z výhledových rozsahů osobní dopravy na 13 vlaků v pracovní dny, 13 vlaků ve dnech pracovního klidu (v období červen – září) a 8 vlaků ve dnech pracovního klidu (v období říjen – květen).

Výluka č.	od	04.03.25		do	13.03.25
1	D _p	8		D _v	2
T _{kmi} [km]	Pracovní den		Dny pracovního volna		
	A _{xi}	V _{pi}	A _{xi}	V _{vi}	
T _{km1}	29	2	13	2	10
T _{km2}					
T _{km3}					
T _{km4}					
Σ T _{kmi} celkem	7 192,00				

Výluka č.	od	12.04.25		do	29.08.25
2	D _p	101		D _v	39
T _{kmi} [km]	Pracovní den		Dny pracovního volna		
	A _{xi}	V _{pi}	A _{xi}	V _{vi}	
T _{km1}	29	2	26	3	26
T _{km2}					
T _{km3}					
T _{km4}					
Σ T _{kmi} celkem	240 526,00				

Nákladní doprava bude odřeknutá bez náhrady, neboť pro ni neexistuje odklonová trasa.

Návrh organizačních a dočasných provizorních stavebních opatření na zajištění železniční dopravy po dobu stavby je řešen v části B.8 Zásady organizace výstavby

c) zdůvodnění a rozsah navrhovaného staničního a traťového zabezpečovacího zařízení, včetně potřeby navrhovaných rychlostí v jednotlivých kolejích a kolejových propojeních

Analýza stávajícího rozsahu dopravy byla provedená ze současně platných pomůcek ke GVD 2021/2022. Pro přehlednost byl rozsah osobní dopravy převzat z výše uvedené dokumentace. Počty vlaků jsou uvedené za časový horizont 24 hodin.

AKCE : " Rekonstrukce mostu v km 1,279 trati Tábor - Bechyně "	
ČÁST : B - Souhrnná technická zpráva	STUPEŇ : DUSP

Železniční trať č. 202 Tábor – Bechyně slouží k zajištění regionálních přepravních potřeb v rámci jihozápadní části okresu Tábor a současně v Táboře vytváří přípojně vazby z této oblasti na IV. TŽK směr Praha a České Budějovice (linky R17 a Ex7) a také na navazující tratě směr Písek a Pelhřimov (regionální spoje). Vlaky na trati č. 202 jsou zařazeny od integrovaného dopravního systému Jihočeského kraje jako linka S10.

V nákladní dopravě slouží řešená trať především pro svoz a rozvoz místní zátěže včetně obsluhy vlečky č. 2138 „Vojenská vlečka č. 5 – Bechyně-Dolina“.

4.2 Stávající stav

4.2.1 Osobní doprava

S platností od GVD 2019/2020, tj. od prosince 2019, došlo na řešené trati na základě nové smlouvy o zajištění dopravní obslužnosti mezi Jihočeským krajem a dopravcem České dráhy, a. s. k rozšíření nabídky regionálních spojů (zavedení špičkového intervalu 60 minut) a k zavedení nového provozního konceptu s cílem zatraktivnit železniční dopravu a postupně posilovat její roli jako páteřního segmentu veřejné dopravy v regionu.

Dálková doprava není na trati objednávána.

Základní charakteristika linek regionální dopravy od GVD 2019/2020 (platí též pro GVD 2022/2023):

linka S10 Tábor – Bechyně

- v provozu celodenně, celotýdenně
- *interval:* **120 minut** (přepravní sedlo pracovních dní, víkend mimo letní sezónu)
60 minut (přepravní špička, víkend v letní sezóně)
- *rozsah provozu:* viz Tabulka 2
- *konstrukční poloha:* X:00 Tábor, X:00 Bechyně
- *křížování:* vzájemné křížování vlaků v dopravě D3 Malšice při X:30 v období přepravní špičky a o víkendech v letní sezóně (interval 60 minut)
- *vozidlový park:* HV ř. 113 + 2 vozy ř. BDtax⁷⁸²
- *charakteristika:* zajištění regionálních vazeb včetně přípojů na dálkovou a regionální dopravu v Táboře, zastavuje ve všech nácestných stanicích a zastávkách, pouze posilové spoje v období přepravní špičky projíždí z důvodu stability GVD zastávky s nízkou frekvencí cestujících

4.2.2 Nákladní doprava

Nákladní doprava na trati je zastoupena výhradně manipulačními vlaky pro svoz o rozvoz místní zátěže a je provozována v režimu ad hoc dle aktuálních potřeb přepraveců. Podle potřeby jsou rovněž realizovány vojenské přepravy na vlečku v ev. km 17,530.

Do rozsahu nákladní dopravy jsou započítány také služební vlaky provozovatele dráhy vedené za účelem údržby a zajištění provozuschopnosti tratě.

Tabulka 2 Rozsah dopravy na trati Tábor – Bechyně

Objednatel : Správa železnic, státní organizace	42.
Zhotovitel : SUDOP PRAHA a.s.	

	Pracovní dny (mimo červen – září)	Víkend (mimo červen – září)	Víkend (červen – září)
Osobní doprava [počet párů vlaků]	13	8	13
Nákladní doprava [počet párů vlaků]	1	0	0
Celkem	14	8	13

4.3 Výhledový stav

4.3.1 Osobní doprava

S platností od GVD 2019/2020, tj. od prosince 2019, došlo na řešené trati na základě nové smlouvy o zajištění dopravní obslužnosti mezi Jihočeským krajem a dopravcem České dráhy, a. s. k rozšíření nabídky regionálních spojů (zavedení špičkového intervalu 60 minut) a k zavedení nového provozního konceptu s cílem zatraktivnit železniční dopravu a postupně posilovat její roli jako páteřního segmentu veřejné dopravy v regionu.

Dálková doprava není na trati objednávana.

Základní charakteristika linek regionální dopravy ve výhledovém stavu:

linka S10 Tábor – Bechyně

- v provozu celodenně, celotýdenně
- interval: 120 minut (přepravní sedlo pracovních dní, víkend mimo letní sezónu)
60 minut (přepravní špička, víkend v letní sezóně)
- rozsah provozu: viz **Tabulka 2**
- konstrukční poloha: X:00 Tábor, X:00 Bechyně
- křižování: vzájemné křižování vlaků v dopravě D3 Malšice při X:30 v období přepravní špičky a o víkendech v letní sezóně (interval 60 minut)
- vozidlový park: HV ř. 113 + 2 vozy ř. Btn753, postupně nahrazeny jednotkami EMU 120, resp. EMU 160 (bez bližší specifikace, přesný rok nelze garantovat).
- charakteristika: zajištění regionálních vazeb včetně přípojů na dálkovou a regionální dopravu v Táboře, zastavuje ve všech nácestných stanicích a zastávkách, pouze posilové spoje v období přepravní špičky projíždí z důvodu stability GVD zastávky s nízkou frekvencí cestujících

4.3.2 Nákladní doprava

Nákladní doprava na trati je zastoupena výhradně manipulačními vlaky pro svoz o rozvoz místní zátěže a je provozována v režimu ad hoc dle aktuálních potřeb přepravců. Podle potřeby jsou rovněž realizovány vojenské přepravy na vlečku v ev. km 17,530.

Do rozsahu nákladní dopravy jsou započítány také služební vlaky provozovatele dráhy vedené za účelem údržby a zajištění provozuschopnosti tratě.

AKCE : " Rekonstrukce mostu v km 1,279 trati Tábor - Bechyně "	
ČÁST : B - Souhrnná technická zpráva	STUPEŇ : DUSP

5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

Terénní úpravy jsou v rámci stavby součástí jednotlivých stavebních objektů.

V rámci přípravy území bude provedeno kácení náletové zeleně podél trati, která je v kolizi s prováděním stavby. Součástí rekonstrukce mostního objektu je dále očištění svahových kuželů od náletové vegetace tzn., že v území dojde k přirozenému zmlazení této náletové vegetace. Přírodní plochy budou ponechány sukcesi a spontánnímu osídlení dřevinami. Je předpokládáno, **že náhradní výsadba nebude orgánem ochrany přírody vyžadována** ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny.

V rámci sadovnických úprav dojde ke kompenzaci za pokácené Lísky obecné (*Corylus avellana*) na p.č. 482 kú Čelkovice (zde se nejedná se o náhradní výsadbu e smyslu zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny). Celkově bude vysazeno **10 ks** sazenic v kontejneru o objemu ~2 litry.

Pro ochranu půdního fondu bude provedeno sejmutí humózních vrstev na louce před mostem v místě přístupové komunikace a v místě zařízení staveniště. Záměrem vybudovat zázemí pro stavbu budou dotčeny pozemky náležející BPEJ 7.32.14 (kambizemě) a menší část 7.68.41 (gleje). Půda je řazena do V. stupně ochrany, tedy z pohledu ochrany ZPF jde o stupeň nejnižší. Zde se jedná o ornou půdu s hloubkou humózních vrstev vč. podorničí 0,20 m - 0,25 m. Ornice bude deponována průběžně podél přístupové komunikace a na okraji plochy zařízení staveniště ZS2. Po ukončení stavby bude provedena rekultivace formou zpětného rozprostření.

Objednatel : Správa železnic, státní organizace	44.
Zhotovitel : SUDOP PRAHA a.s.	

AKCE : " Rekonstrukce mostu v km 1,279 trati Tábor - Bechyně "	
ČÁST : B - Souhrnná technická zpráva	STUPEŇ : DUSP

6. Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

6.1 Vztah stavby k životnímu prostředí

Z hlediska soustavy NATURA 2000 se v území stavby nachází EVL Lužnice a Nežárka chráněná formou přírodní památky Lužnice. Údolní niva řeky Lužnice, tok řeky Lužnice (spadá pod oblast povodí Horní Vltavy) a břehové lesní porosty tvoří tzn. Významný krajinný prvek.

6.1.1 Územní systém ekologické stability

Dle platného územního plánu města je záměr částečně realizován v místě regionálního biokoridoru Řeka Lužnice.

6.1.2 Významné krajinné prvky

Záměr se dotýká několika významných krajinných prvků stanovených zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění. Jedná se o samotný vodní tok Lužnice a jeho údolní nivu. Tu zde představují především břehové porosty. Dotčen bude i významný krajinný prvek les.

Pro realizaci záměru je nezbytné vydání závazného stanoviska k zásahu do významného krajinného prvku dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění.

6.1.3 Zvláště chráněná území a zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů

Záměr zasahuje do Přírodní památky Lužnice, která je součástí EVL Lužnice a Nežárka (viz následující kapitola). Pro realizaci záměru je tak nezbytné udělení výjimky z ochranných podmínek přírodní památky a činnost v jejím ochranném pásmu ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění.

Na lokalitě byl proveden přírodovědný průzkum zaměřený na výskyt rostlinných a živočišných druhů, které by mohly být realizací a následným provozem záměru dotčeny. Byl proveden botanický průzkum, hydrobiologický průzkum zaměřený na výskyt velkých vodních mlžů, ichtyologický průzkum věnující se sice málo pravděpodobnému, ale teoreticky možnému výskytu piskoře pruhovaného (*Misgurnus fossilis*), průzkum obojživelníků a plazů. Zhodnocen byl možný vliv na ptáky a vybrané druhy savců.

Pro realizaci záměru je nezbytné udělení výjimky z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů živočichů dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění pro:

- o Silně ohrožené druhy – páchník hnědý (*Osmoderma barnabita*), ještěrka obecná (*Lacerta agilis*), slepýš křehký (*Anguis fragilis*), vydra říční (*Lutra lutra*).
- o Ohrožené druhy – zlatohlávek tmavý (*Oxythyrea funesta*), užovka obojková (*Natrix natrix*) a veverka obecná (*Sciurus vulgaris*).

(výjimka ze ZCHD živočichů podle § 56 odst. 1 a 3 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny)

Na základě provedených průzkumů byla navržena opatření, která směřují k eliminaci či minimalizaci možných negativních vlivů. Tato opatření byla projednána s orgánem ochrany přírody a promítnuta do technického řešení jednotlivých stavebních objektů.

Objednatel : Správa železnic, státní organizace	45.
Zhotovitel : SUDOP PRAHA a.s.	

AKCE : " Rekonstrukce mostu v km 1,279 trati Tábor - Bechyně "	
ČÁST : B - Souhrnná technická zpráva	STUPEŇ : DUSP

6.1.4 Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Z hlediska soustavy NATURA 2000 se v území stavby nachází EVL Lužnice a Nežárka, která je v předmětném úseku chráněná formou Přírodní památky Lužnice. Předmětem ochrany jsou zde čtyři druhy živočichů: zde páchník hnědý (*Osmoderma eremita*), piskoř pruhovaný (*Misgurnus fossilis*), velevrub tupý (*Unio crassus*) a vydra říční (*Lutra lutra*). Dle vyjádření Krajského úřadu Jihočeského kraje č.j. KUJCK 102398/2022 nemůže mít předložený záměr samostatně nebo ve spojení s jinými záměry a koncepcemi významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí ležících na území v působnosti Jihočeského kraje.

6.1.5 Způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí,

Dle vyjádření Krajského úřadu Jihočeského kraje č.j. KUJCK 111505/2022 ze dne 14.9.2022 nepodléhá předložený záměr zjišťovacímu řízení podle § 7 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění.

6.1.6 Záměry spadajících do režimu zákona o integrované prevenci

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 Záměr nepodléhá zákonu č. 76/2002 Sb., o integrované prevenci a o omezování znečištění v platném znění.

6.2 Návrh na opatření k prevenci, omezení, vyloučení, případně kompenzací negativních vlivů

Návrh opatření vychází z požadavku na prevenci popřípadě minimalizaci negativních dopadů realizace a provozu železniční trati na populace volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin. Fáze ukončení provozu a případné likvidace trati není vzhledem ke známým skutečnostem předpokládána. Nicméně v takovém případě by na uvolněném drážním tělese došlo k rychlému nastartování sukcesních pochodů. Vzhledem k charakteru okolních biotopů by pravděpodobně v průběhu několika let těleso zarostlo souvislým porostem dřevin.

6.3 Návrh monitoringu biologického dozoru stavby

V průběhu realizace doporučujeme v rámci týmu technických dozorů investora ustavit i funkci tzv. ekodozoru stavby (biologický dozor stavby). Mezi hlavní povinnosti ekodozoru patří dozorovat, monitorovat, dokumentovat a ovlivňovat průběh stavby ve smyslu dodržování zákona 114/92 Sb. v platném znění, a vyhlášky 395/92 Sb. v platném znění (při minimálním rozsahu pověření), a to dle projektu stavby, vydaných výjimek z druhové ochrany a ochrany chráněných území, systému USES, atp. Popřípadě, dle potřeby vykonává i jiné dozorové činnosti, jako například dodržování zákona o ochraně vod, ovzduší, nakládání s odpady atp. Ekodozor zajišťuje výkon ochrany přírody na stavbě a řídí i navazující ekologickou službu, pokud byla pro danou stavbu určena.

V průběhu stavebních prací a nejméně dva roky po jejich ukončení navrhujeme pravidelně monitorovat v celém rekonstruovaném úseku možný nástup invazních druhů rostlin. Doporučujeme především sledování křídlatky (*Reynoutria sp.*) a to přesto, že v území nebyla prokázána.

Objednatel : Správa železnic, státní organizace	46.
Zhotovitel : SUDOP PRAHA a.s.	

AKCE : " Rekonstrukce mostu v km 1,279 trati Tábor - Bechyně "	
ČÁST : B - Souhrnná technická zpráva	STUPEŇ : DUSP

6.4 Mimorelní zeleň

6.4.1 Kácení mimorelní zeleně

Je zpracován samostatný dendrologický průzkum – E. - Dokladová část Příloha E.2.3.

6.4.2 Památné stromy

V relativní blízkosti záměru se nenalézají památné stromy.

6.5 Krajinný ráz

Umístění stavby odlišného měřítka v zástavbě, která je v kontaktu s volnou krajinou nebo stavby projevující se v krajinných panoramatech a vybočuje z krajinného měřítka nebo forem a hmot okolních staveb, může vyvolat v siluetě krajiny nebo charakteru zástavby změnu krajinného rázu. Ten je dle zákona č. 114/1992 Sb. definován takto: „Krajinný ráz, kterým je zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti, je chráněn před činností snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu. Zásahy do krajinného rázu, zejména umísťování a povolování staveb, mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, harmonické měřítko a vztahy v krajině.“ K ochraně krajinného rázu je určen §12 zák. č.114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny a je nástrojem orgánů ochrany přírody, jak regulovat či upravovat výstavbu a využití území nejen ve zvláště chráněných územích, ale i ve volné krajině. Krajinný ráz se neposuzuje v zastavěném území a v zastavitelných plochách, pro které je územním plánem nebo regulačním plánem stanoveno plošné a prostorové uspořádání a podmínky ochrany krajinného rázu dohodnuté s orgánem ochrany přírody.

V rámci stavby bude zachován stávající charakter a vzhled mostní konstrukce. Zdvih nivelety o 0,5 m se v měřítku údolní nivy řeky Lužnice neprojeví. Lze tedy konstatovat, že krajinný ráz nebude v prostoru stavby změněn (viz kap. 2.7 Celkové architektonické řešení stavby).

6.6 Ochrana ovzduší

Vlivem výstavby dojde k dočasnému ovlivnění kvality ovzduší, na kterém se bude podílet automobilová a staveništní doprava (transport materiálu, stavební mechanismy) i vlastní plocha staveniště. Rozsah této zátěže závisí na technologické kázní dodavatelů stavby a na zvolené technologii stavby. Pro ochranu ovzduší při realizaci stavebního záměru bylo doporučeno dodržet některá opatření, která byla navržena zejména k eliminaci prašnosti v zájmové lokalitě.

V souvislosti s realizací rekonstrukcí železničních tratí nebude použita recyklační linka v místě stavby. Recyklace šterku kolejového lože je pro předmětnou stavbu uvažována na dočasné deponii v areálu skládky zařízení s povolením k „recyklace/zpětné získávání anorganických materiálů“ (např. provozovatel „KAVAS a.s., IČ: 261 11 454, sídlo/umístění: Slapy 137“, Jedná se o stacionární zařízení vzdálené do cca 10 km, identifikační číslo zařízení (dle ISOH – informační systém odpadového hospodářství) CZC 01637).

6.6.1 Zdroje neuvedené v příl. č.2 zák. 201/2012Sb.

6.6.1.1 Liniové zdroje

Budou tvořit těžká nákladní vozidla (TNV) obsluhující staveniště. Při návozu a odvozu vytěženého šterku a ostatních materiálů je počítáno s objemem korby od 6 do 18 m³ – nosností cca 12 až 25 tun.

Nákladní vozidla s nosností cca 18 t se budou pohybovat podél stavby (návoz i odvoz materiálu), po vytípaných komunikacích a budou zajišťovat převážně odvoz nepotřebného materiálu z ploch ZS na skládky.

6.6.1.2 Plošné zdroje

Jedná se především o **plošné zdroje**, které tvoří plochy ZS u jednotlivých SO, kde bude uložen stavební materiál a budou se pohybovat stavební mechanismy (TNV, nakladač)

Objednatel : Správa železnic, státní organizace	47.
Zhotovitel : SUDOP PRAHA a.s.	

AKCE : " Rekonstrukce mostu v km 1,279 trati Tábor - Bechyně "	
ČÁST : B - Souhrnná technická zpráva	STUPEŇ : DUSP

Emise na plochách ZS vznikají především mechanickými procesy - nakládáním s prašnými materiály tj. **TZL – (PM₁₀, PM_{2,5})**, a dále emise z pohonných jednotek (**dieslové motory**) stavební mechanizace umístěné na ploše staveniště. Mezi hlavní znečišťující látky **TZL – (PM₁₀, PM_{2,5})**, **oxid dusičitý, oxid uhelnatý, benzen, benzo(a)pyren**.

6.6.2 Obecná opatření ke snížení emisí

Z uvedených zjištění je patrné, že s výjimkou maximálních denních koncentrací PM₁₀, a ročních B(a)P, nebude mít plánovaná stavba za následek ovlivnění imisní situace lokality. Velikost imisního příspěvku B(a)P nebývá zásadní, činí obvykle max. 0,1% platného imisního limitu.

Příspěvek k maximálním denním koncentracím PM₁₀ může za nepříznivých rozptylových podmínek činit až 50% platného imisního limitu.

Tyto maximální hodnoty PM₁₀ lze významně eliminovat opatřeními pro snížení prašnosti. Doporučujeme během realizace stavby preventivní opatření **výrazně snižujících prašnost**.

Tato opatření navrhujeme v rozsahu uvedených opatření AB4 (Výstavba a rekonstrukce železničních tratí) a BD3 (Omezování prašnosti ze stavební činnosti). Jedná se o:

- V případě sucha skrápění ploch ZS
- Skrápění vytěženého materiálu z železniční trati
- Skrápění mezideponií prašných materiálů
- Pravidelné čištění komunikace určené k návozu a odvozu materiálu na stavbu.
- Zaplachtování koreb nákladních vozidel s prašnými materiály

v případě dlouhotrvajícího sucha a vyšším větru omezit stavební práce, případně zamezit šíření prachových částic do okolí zacloněním po obvodu staveniště

v době nepříznivých rozptylových podmínek zamezit souběhu práce stavebních mechanismů s vysokým výkonem – neprovádět demolice

Použitím těchto opatření dojde ke snížení hodnot maximálních denních koncentrací tuhých znečišťujících látek jako PM₁₀.

Ke snížení hodnot **emisí produkovaných motory stavebních strojů**, lze dále doporučit následující opatření:

- Na staveništi nebudou používány spalovací motory produkující viditelný kouř libovolné barvy, vyjma krátké doby (několik sekund, maximálně desítek sekund) při startování studeného motoru. To platí i pro vozidla přivázející či odvázející osoby nebo náklad,
- Na celém staveništi budou důsledně vypínány spalovací motory vozidel a strojů vždy, když nejsou aktivně využívány,
- Bude omezena souběžná pracovní činnost strojů během zhoršených rozptylových podmínek,
- Použití stavebních strojů se splněním emisních parametrů dle Stage IV podle Směrnice 2004/26/EC, která stanoví množství emisí NO_x více než 8x nižší než stanoví norma STAGE IIIB.

AKCE : " Rekonstrukce mostu v km 1,279 trati Tábor - Bechyně "	
ČÁST : B - Souhrnná technická zpráva	STUPEŇ : DUSP

6.7 Akustická studie a vibrace

6.7.1 HLUK Z ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

Akustická studie byla vytvořena, jako součást projektové dokumentace „Rekonstrukce mostu v km 1,279 trati Tábor - Bechyně“ předkládá výsledky výpočtu ekvivalentních hladin akustického tlaku u okolní obytné zástavby viz příloha E.2.7 Akustická studie, měření hluku a vibrace.

Pro etapu provozu byla vypracována hluková studie. Hluková studie posuzuje hlukové zatížení způsobené železniční dopravou na úseku Rekonstrukce mostu v km 1,279 trati Tábor – Bechyně pro stávající stav a výhledový stav po rekonstrukci úseku. Výsledky modelových stavů hlukové zátěže provozu železniční tratě jsou uvedeny v Hlukové studii v tabulce 10 pro výpočtové body (VB) charakterizující okolní zástavbu 1-8. Z výsledků modelového výpočtu imisí hluku způsobeného železniční dopravou vyplývá, že při stávajícím stavu dochází k překročení denního limitu v místě dvou výpočtových bodů (VB 3 – 58,8 dB a VB 5 – 55,1 dB) a nočního limitu v jednom výpočtovém bodě (VB 3 – 51,7 dB). Z výsledků modelového výpočtu imisí hluku způsobeného železniční dopravou na úseku řešeném úseku již nebude po rekonstrukci docházet k překračování platných hygienických limitů u okolní obytné zástavby. Z tohoto důvodu **není nutné navrhovat protihluková opatření**.

Měření hluku z železniční dopravy bude provedeno v rámci vlastní realizace stavby před zahájením a následně po dokončení stavby a před uvedením do provozu v rámci **zkušebního provozu** ve vybraných referenčních bodech. Jedná se o zajištění měření ve shodných místech, shodnou autorizovanou resp. akreditovanou osobou (organizací). Předpokládány jsou **2 referenční body**, které budou stanoveny po dohodě s Krajskou hygienickou stanicí Jihočeského kraje se sídlem v Českých Budějovicích. Pro stavbu je **stanoven zkušební provoz min. 6 měsíců**.

6.7.2 HLUK Z PROVÁDĚNÍ STAVBY

V rámci postupů výstavby byly stavební práce uvažovány v časovém rozmezí mezi 7 až 21 hodinou. **Práce v nočních hodinách nejsou uvažovány**. Z výsledku modelového výpočtu hluku způsobeného procesem výstavby, kdy byly vyhodnoceny nejhluchnější možné práce probíhající při rekonstrukci mostu, nebude docházet k překračování platných hygienických limitů při dodržení délky provozu jednotlivých strojů viz příloha E.2.7 Akustická studie, měření hluku a vibrace.

Hlavními bodovými zdroji hluku po dobu výstavby záměru budou stavební mechanismy využívané v průběhu stavebních a zemních prací. Primárním liniovým zdrojem bude doprava spojená se stavební činností. Během výstavby se předpokládá s obvyklým nasazením běžných stavebních mechanismů - bagry, nakladače, nákladní auta, hutníci mechanismy apod. Hluk ze staveniště bude v čase proměnlivý a bude závislý na druhu, množství a místě prováděných prací, druhu a stavu stavebních strojů, počtu pracovníků a organizaci práce. Zhotovitel je povinen zajistit a dodržovat taková opatření, aby nebyly překračovány hlukové limity.

Měření hluku z výstavby bude prováděno průběžně v rámci vlastní realizace stavby a to v závislosti na probíhající stavební činnosti (provádění hlučných prací bourání, beranění štětovic, demontáž ocelových konstrukcí). Referenční body budou stanoveny po dohodě s Krajskou hygienickou stanicí Jihočeského kraje se sídlem v Českých Budějovicích.

Objednatel : Správa železnic, státní organizace	49.
Zhotovitel : SUDOP PRAHA a.s.	

AKCE : " Rekonstrukce mostu v km 1,279 trati Tábor - Bechyně "	
ČÁST : B - Souhrnná technická zpráva	STUPEŇ : DUSP

6.7.3 VIBRACE

Vibrace jsou mechanická chvění vznikající při průjezdu vozidla po dané trati. Vibrace se podloží přenášejí do obytné zástavby, kde způsobují nežádoucí účinky na lidský organismus. Přesné stanovení hodnot zrychlení mechanického chvění (vibrací) je velmi obtížné.

Na základě vyhodnocení podmínek v místě stavby a s ohledem na komplexní rekonstrukci trati a charakter železniční dopravy se nepředpokládá výskyt vyšších hodnot vibrací, než jsou max. přípustné hodnoty. Po realizaci rekonstrukce trati budou dodrženy hygienické limity.

6.8 Celkové vodohospodářské řešení

Zájmová lokalita je součástí povodí 3. řádu č. 1-07-04 Lužnice od Nežárky po ústí, náleží k úmoří Severního moře. Samotná stavba překlenuje řeku Lužnici mezi 41. a 42. říčním kilometrem. Vodní tok Lužnice je významným vodním tokem podle vyhlášky č. 178/2012 Sb., kterou se stanoví seznam významných vodních toků a způsob provádění činností související se správou vodních toků, v platném znění.

Záměr zasahuje do vymezené aktivní zóny záplavových území a záplavového území pro Q100. Havarijní a povodňový plán stavby je součástí projektové dokumentace. Stavební záměr leží mimo území chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV). V blízkosti stavby se nenachází ochranná pásma vodních zdrojů, ochranná pásma vodních nádrží ani ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů.

Stavba po realizaci svým rozsahem nemění stávající situaci v kapacitě otvorů.

6.8.1 Plochy zařízení staveniště umístěné v záplavovém území

V záplavovém území se nachází tyto plochy zařízení staveniště:

ZS 1 – pravý břeh Lužnice

Pozn:

ZS3 a ZS4 – montážní plošiny pro montáž a demontáž ocelových konstrukcí jsou navrženy nad hladinou Q100 s dostatečnou výškovou rezervou. Do prostoru ohroženého povodní zasahují pouze bárky montážní plošiny, které na tyto účinky musí být navrženy.

6.8.2 Riziková území při přívalových srážkách

Stavba neprochází rizikovým územím při přívalových srážkách (www.povis.cz)

6.9 Odpadové hospodářství

Nakládání s odpady se v České republice řídí ustanovením zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech (dále jen „zákon o odpadech“), který nabyl účinnosti 1. 1. 2021, a nahradil tak právní úpravu danou zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech, a o změně některých dalších zákonů. Zákon o odpadech upravuje nakládání s odpady po celou dobu životního cyklu odpadu, tedy od jeho vzniku až po jeho využití či odstranění.

Při realizaci jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů bude vznikat škála odpadů. Převážnou část odpadů, vznikajících v rámci realizace záměru, budou tvořit odpady patřící dle „Katalogu odpadů“ do skupiny č. 17- Stavební a demoliční odpady (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst). Pro určení množství jednotlivých druhů odpadů je zpracován seznam odpadů vycházející z plánovaných prací vztahujících se k jednotlivým stavebním objektům a provozním souborům.

Objednatel : Správa železnic, státní organizace	50.
Zhotovitel : SUDOP PRAHA a.s.	

AKCE : " Rekonstrukce mostu v km 1,279 trati Tábor - Bechyně "	
ČÁST : B - Souhrnná technická zpráva	STUPEŇ : DUSP

7. Ochrana obyvatelstva

7.1.1 Využití staveb k ochraně obyvatelstva

Stavba je součástí regionální železniční sítě a z hlediska zásobování regionu je pro případy krizového situace jeho strategickou součástí.

Na konci tratě se nachází vojenské letiště Armády České republiky, které je napojeno k trati vlečkou tzn., že trať je součástí dopravních cest sloužících k zajištění obrany státu.

7.1.2 Řešení zásad prevence závažných havárií

Stavba je navržena na mimořádný stav vykolejení drážních vozidel na mostním objektu dle požadavku dle požadavků ČSN EN 1991-2.

Objednatel : Správa železnic, státní organizace	51.
Zhotovitel : SUDOP PRAHA a.s.	

AKCE : " Rekonstrukce mostu v km 1,279 trati Tábor - Bechyně "	
ČÁST : B - Souhrnná technická zpráva	STUPEŇ : DUSP

8. Zásady organizace výstavby

8.1 Stručný popis stavby

Stavba zahrnuje rekonstrukci železničního mostu s navazující rekonstrukcí železničního svršku a spodku a souvisejících kabelových vedení. Rekonstrukce trakčního vedení je součástí souběžně připravované akce „Rekonstrukce trakčního vedení trati Tábor – Bechyně“ a s řešenou stavbou je vzájemně koordinována. V předmětném úseku bude trakční vedení pouze demontováno.

8.2 Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby

Základní etapy realizace stavby jsou předpokládána v termínu:

Realizace stavby bude prováděna v těchto krocích:

P.č.	Popis stavební činnosti	Období
1	<input type="checkbox"/> příprava zařízení staveniště (kácení, úpravy ploch apod.) <input type="checkbox"/> výstavba bárek v toku Lužnice a na březích <input type="checkbox"/> sanace základů spodní stavby (injektáž) <input type="checkbox"/> výstavba montážní plošiny pro NOK2 a SOK2 <input type="checkbox"/> výstavba montážní plošiny pro NOK1 a SOK1	02-03/2025 02-03/2025 02-03/2025 02-03/202- 03-04/2025
2	<input type="checkbox"/> předmontáž NOK2 (kompletace dílců - svařování) <input type="checkbox"/> předmontáž NOK1 (kompletace dílců - svařování)	04-07/2025
3	<input type="checkbox"/> zastavení provozu na trati = úplná výluka <input type="checkbox"/> postupná demontáž SOK1 a SOK2 na montážních plošinách	04-05/2025
4	<input type="checkbox"/> sanace spodní stavby a klenbových konstrukcí <input type="checkbox"/> výstavba nových železobetonových úložných prahů a roznášecích desek na klenbových konstrukcích	06-07/2025
5	<input type="checkbox"/> dokončení předmontáže NOK1 a NOK2 na montážních plošinách <input type="checkbox"/> protikoroze ochrana NOK1 a NOK2 (zakrytí konstrukce v místech aplikace nátěru)	07/2025
6	<input type="checkbox"/> osazení NOK1 a NOK2 do definitivní polohy <input type="checkbox"/> osazení železničního svršku <input type="checkbox"/> uvedení trati do provozu - konec výluky	08/2025
7	<input type="checkbox"/> dokončení sanace spodní stavby <input type="checkbox"/> demontáž montážních konstrukcí z břehu a řeky Lužnice <input type="checkbox"/> úprava území stavby (uvedení do původního stavu)	09-12/2025

Poznámka:

- výběr zhotovitele stavby je pro zajištění HMG předpokládán do **09/2024** z důvodu zajištění přípravy stavby (VTD, objednání materiálu oceli apod.),
- výroba nosných ocelových konstrukcí v mostárně zhotovitele bude probíhat v období **02-05/2025**,
- s ohledem na objem výroby ocelové konstrukce je nutné předpokládat průběžnou výrobu a montáž na předmontážní ploše v místě stavby. Toto bude předmětem výrobních a montážních možností konkrétního zhotovitele.
- stavební práce budou probíhat v **denní době mezi 7:00 až 21:00**.

Objednatel : Správa železnic, státní organizace	52.
Zhotovitel : SUDOP PRAHA a.s.	

ČÁST : B - Souhrnná technická zpráva

STUPEŇ : DUSP

SO/PS	Název stavebního objektu/provozního souboru	IX/2023				X/2024				XI/2024				I/2025				II/2025				III/2025				IV/2025				V/2025				VI/2025				VII/2025				VIII/2025				IX/2025				X/2025				XI/2025				XII/2025												
		36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51
Stavba:		Rekonstrukce mostu v km 1,279 trati Tábor - Bechyně																																																																				
Požadavky na omezení železničního provozu																																																																						
		Krátkodobé omezení - kácení podél trati (2 dny)																																																																				
		Výluka železničního provozu - dlouhodobá 122N (zajištěna NAD)																																																																				
Požadavky na přípravu realizace stavby																																																																						
		Výběrové řízení na zhotovitele - rozhodnutí																																																																				
		Příprava zhotovitele - VTD OK																																																																				
		Příprava zhotovitele - objednání materiálu v hutích																																																																				
		Příprava zhotovitele - montážní dokumentace OK																																																																				
		Predání staveniště zhotoviteli a zpět																																																																				
Ostatní inženýrské objekty																																																																						
SO 01-30-01		Přeložka NN vedení EG.D, a.s. v km 1,44																																																																				
SO 01-30-02		Přeložka NN vedení EG.D, a.s. v km 1,493																																																																				
SO 01-30-03		Přeložka sdělovacích vedení CETIN - provizorní																																																																				
Trakční a energetická zařízení																																																																						
SO 01-81-01		Trakčního vedení																																																																				
SO 01-87-01		Ukolejnění kovových konstrukcí																																																																				
SO 01-88-01		Vnější uzemnění																																																																				
Ostatní stavební objekty																																																																						
SO 01-91-01		Úprava území																																																																				
		Sejmutí/rozhnutí omíčky																																																																				
		Plochy ZS a provizorní komunikace																																																																				
		Úprava plotu p.č. 2998/15 kú Tábor																																																																				
		Úprava plotu p.č. 482 kú Čelkovce																																																																				
SO 01-92-01		Kácení a náhradní výsadba																																																																				
		Kácení																																																																				
		Náhradní výsadba																																																																				

 Zahájení prací

Ukončení prací

 Milník stavby (bod kritické cesty)

Objednatel : Správa železnic, státní organizace

Zhotovitel : SUDOP PRAHA a.s.

54.

8.4 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami

Se stavbou **Rekonstrukce mostu v km 1,279 trati Tábor - Bechyně** byly koordinovány tyto připravované příp. v současné době realizované stavby Správy železnic, státní organizace:

- stavba „**Rekonstrukce trakčního vedení trati Tábor – Bechyně**“, s plánovanou realizací v roce 2025 (současně se stavbou mostu přes řeku Lužnici)

Stavby ostatních investorů, které byly zjištěny v rámci projednání stavby:

Stavba pěšího propojení břehů Lužnice v místě železničního mostu. Investorem stavby je město Tábor a příprava je v úvodní fázi zpracování záměru projektu. Plánovaná realizace je současně se stavbou rekonstrukce železničního mostu v roce 2025. Stavba je připravována samostatně. Železniční most je navržen na umístění lávky pro chodce o **světlé šířce 2,0 m** na pravé straně mostu.

Stavba železničního mostu v km 4,494 trati Tábor - Bechyně v rámci přeložky silnice II/137 (jižní obchvat města Tábor). Investorem stavby je Jihočeský kraj. Projektant stavby je Sagasta s.r.o. Realizace železničního mostu je koordinována do shodné výluky pro rekonstrukci mostu přes řeku Lužnici v roce 2025. Vazba je pouze časová. Prostorově se stavby vzájemně neovlivňují.

Současně s výstavbou nového mostu v km 4,494 bude provedena demolice starého mostu v km 3,222 na přeložce silnice II/137.

AKCE : "Rekonstrukce mostu v km 1,279 trati Tábor - Bechyně"	
ČÁST : B - Souhrnná technická zpráva	STUPEŇ : DUSP

8.5 Omezení provozu

8.5.1 Požadavky na omezení provozu na trati (výluky)

Pro kácení mimolesní zeleně podél trati je nutné předpokládat krátkodobou výlukou v rozsahu **10 dnů**. Pro tyto práce jsou naplánovány krátkodobé výluky výluk **od 4.3. do 13.3.2025** v délce trvání **9 h**.

Pro výměnu nosné konstrukce mostu je uvažováno s nepřetržitou výlukou železničního provozu v délce trvání 140 dní (**140N**) v termínu **12.4.2025 - 29.8.2025**.

Poznámka: o definitivních termínech výluky bude rozhodnuto až po výběru hlavního zhotovitele stavby a dále v návaznosti výluky navazující stavby „Výměna trakčního vedení na trati Tábor-Bechyně“.

8.5.2 Požadavky na omezení provozu na trati (mimo výluky)

Při provádění stavebních prací mimo výluky trati je nutné dodržet obecné podmínky správce trati. zejména se jedná:

- zahájení stavby bude nahlášeno min. 14 dní předem vedoucímu provozu,
- nesmí docházet k ohrožení stability drážního tělesa, bezpečnosti provozu na železnici, ani k narušení jakékoliv činnosti provozovatele drážní dopravy a k poškození zařízení Správy železnic, státní organizace,
- zaměstnanci zhotovitele pracující v obvodu dráhy musí mít veškerá osvědčení o způsobilosti Správy železnic, státní organizace,
- při umístění veškerých zařízení, které lze považovat za překážku, musí být dodržena podmínka zachování tzv. „volného, schůdného a manipulačního prostoru

8.5.3 Omezení provozu pod mostem – místní komunikace

Po dobu stavby bude omezen volný průchod nepovolaných osob pod mostem v úseku ve volném terénu. V úseku místní komunikace ul. Na Bydžově a ul. Údolní bude po dobu stavby nutné zajistit možnost průjezdu (zejména pro vozidla IZS).

Po dobu manipulací s nosnou konstrukcí mostu v druhém mostním otvoru nebo pomocných konstrukcí bude omezen průjezd na místní komunikaci z důvodu zajištění bezpečnosti při manipulaci zavěšeného břemene na jeřábu. K částečnému omezení komunikace bude docházet v průběhu provádění sanace spodní stavby, kdy bude prováděna injektáž. O provádění těchto prací je nutné včas informovat složky IZS tak, aby v případě potřeby zásahu měly informace o omezení průjezdu.

8.5.4 Omezení provozu pod mostem - řeka Lužnice

Po dobu stavby bude omezen volný průjezd po řece pro sportovní vodní cestu. V době zřizování jímek a manipulací s konstrukcí nad tokem a při použití pontonů nebude možné volné proplutí.

V rámci zajištění bezpečnosti je v rámci stavby nezbytné dočasné vyznačení omezení plavby např. pomocí bójí nebo jiným vhodným způsobem zajistit informování vodáků o omezení plavby v místě železničního mostu nad jezem Přibík. O přípravě stavby byla v obecné rovině informována Asociace vodní turistiky a sportu z.s. V průběhu stavby je vhodné, aby byla zajištěna aktuální informovanost vodáků, což by mohla zajišťovat **Asociace vodní turistiky a sportu z.s.** na svých webových stránkách.

Po dobu stavby bude stavbou zajištěn výstup vodáků na pravý břeh pro dle potřeby součinnost při přenášení lodí. Zpětné nalodění na řeku Lužnici je možné pod jezem Přibík.

8.5.5 Narušení cizích zájmů

Před zahájením stavebních prací musí být provedeno vytyčení podzemních vedení a provedena opatření na jejich ochranu. Podmínky pro provádění v ochranných pásmech jednotlivých IS jsou uvedeny v části E - Dokladová část, příloha E.4 - Stanoviska vlastníků veřejné dopravní a technické infrastruktury.

Při provádění konstrukcí přejezdů je nutné informovat o uzavírcce pomocí dopravního značení.

Objednatel : Správa železnic, státní organizace	56.
Zhotovitel : SUDOP PRAHA a.s.	

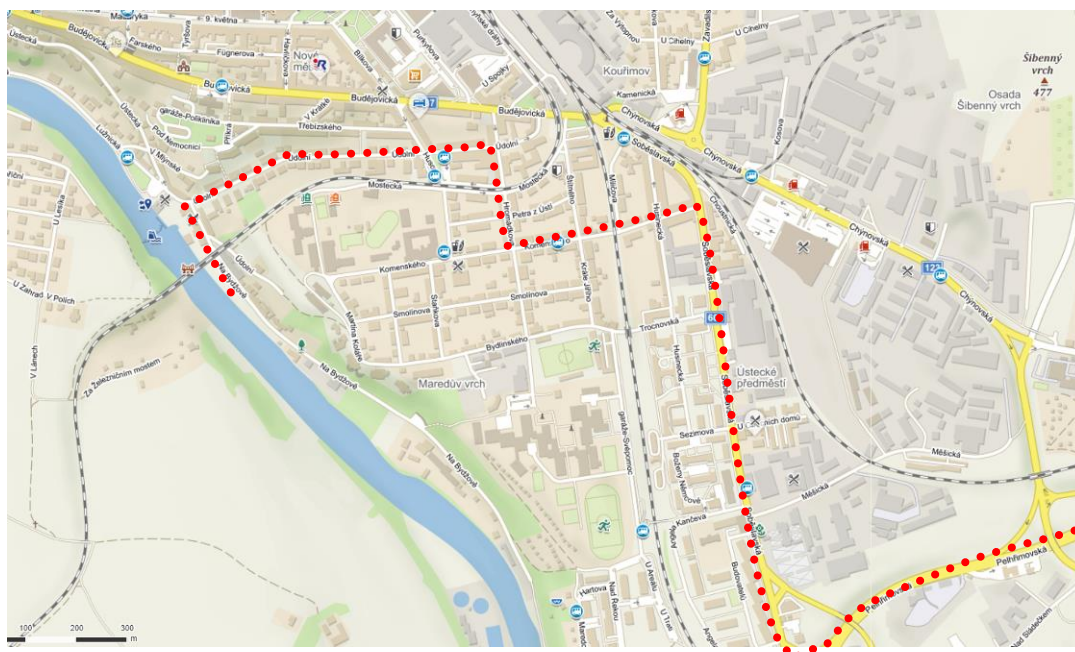
8.6 Zhodnocení staveniště

8.6.1 Umístění staveniště

Stavba je umístěna v intravilánu města Tábor na jejím jihozápadní okraji.

8.6.2 Přístupy na staveniště

Prostor pravého břehu je přístupný po místních komunikacích (Komenského, Hromádkova, Údolní), které navazují na silnici III/603 a dále I/3, která je napojena na dálnici D3 (Exit 79).



Situace přístupu ke stavbě na pravém břehu řeky Lužnice

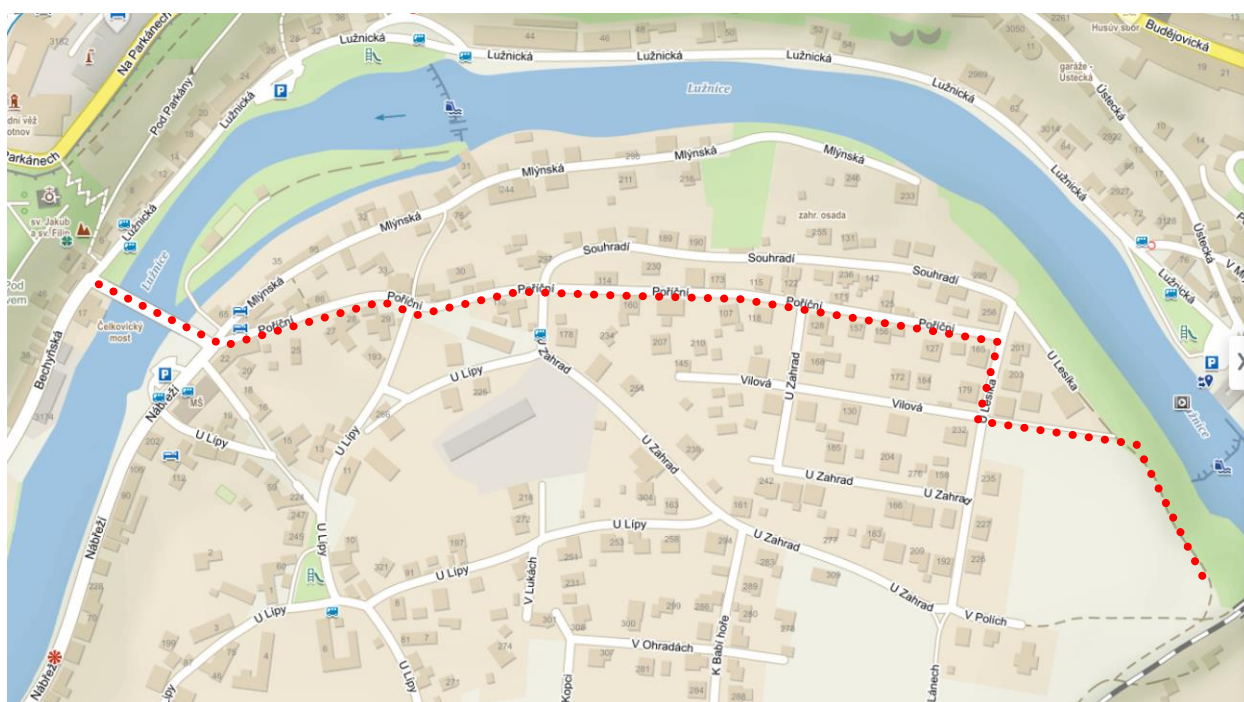
Přístup po II/137 od exitu 76 dálnice D3 pro silnici I/19 a dále II/137 je s omezenou podjezdnou výškou pod Černými mosty na 3,9 m.



snížená podjezdná výška na 3,9 m (Černé mosty)

Možnost kompletace a demontáže mostní konstrukce je v prostoru stavby velmi omezená. Z tohoto důvodu byla navržena montáž a demontáž ocelových konstrukcí pomocí montážních plošin v definitivní úrovni. Prostor naproti budově bývalé elektrárny Františka Křížka na pravém břehu je využit pro zázemí stavby (plocha ZS1).

Prostor levého břehu je přístupný od silnice II/137 po místních komunikacích vedených v zástavbě rodinných domků v části Čelkovice. Přemostění Lužnice (Čelkovický most ev. č. 1371.001) má omezenou normální zatížitelnost na 22 t a výhradní pro jediné vozidlo na 47 t. Pro přístup k bechyňské opěře OP2 bude dále třeba dobudovat přístupovou staveništní komunikaci od konce zpevněné plochy místní komunikace U Lesíka. Charakter oblasti je zástavba rodinných domů (viz kap 8.6.2 na následující straně).



Situace přístupu ke stavbě na levém břehu řeky Lužnice

Levý břeh Lužnice není přístupný pro stavební mechanizaci. Zajištění dostupnosti bude třeba zajistit pomocí speciální technologie tzn. např. po řece pontonovým přívozem a z od opěry OP2 spouštěným na laně apod. Na řece Lužnici se pod mostem nachází jez Přibík, což znamená, že výška hladiny řeky je v daném místě stabilizovaná a regulovaná, což pro manipulace s pontonovými plavidly je základním předpokladem.

Prostor stavby je pro stavební techniku se ztíženým přístupem. Z hlediska ohrožení povodní leží břehy Lužnice v aktivní zóně záplavového území.

(<https://voda.gov.cz/?page=zaplavova-uzemi-mapa&views=Legenda>)

8.6.3 Přístup ke stavbě - levý břeh řeky Lužnice



Čelkovický most přes řeku Lužnici (omezená zatížitelnost)



vjezd do ul. Poříčí od mostu přes Lužnici



průjezd podél zástavby RD v ul. Poříční



odbočení z ulice Poříčí do ulice U Lesíka



odbočení z ulice U Lesíka směrem k provizorní komunikaci (štěrková cesta)



odbočení směr zařízení staveniště ZS2 (pěšina)

AKCE : "Rekonstrukce mostu v km 1,279 trati Tábor - Bechyně"	
ČÁST : B - Souhrnná technická zpráva	STUPEŇ : DUSP

8.6.4 Plochy zařízení staveniště, přístupy na staveniště, k zemníkům, deponiím

V prostoru stavby budou umístěna zařízení staveniště pro zajištění potřeb stavby.

- ZS1** - zázemí pro montáž ocelové konstrukce a sanaci kamenných klenbových částí a spodní stavby. Kanceláře stavby, mobilní sociální zařízení. Plocha je napojena na ul. Na Bydžově na pravém břehu řeky Lužnice. Plocha je situována podél hranice AZZÚ tzn., že je třeba zajistit opatření pro možnost zaplavení při vyšších průtocích.
- ZS2** - zázemí pro stavby pro realizace železničního spodku a svršku. Kanceláře stavby, mobilní sociální zařízení. Plocha je napojena provizorní komunikací podél lesa na levém břehu řeky Lužnice (v části města Čelkovice). Na ploše bude dále zřízena deponie ornice, která bude sejmuta z prostoru plochy ZS2
- ZS3** - montážní plocha pro sestavení nové nosné konstrukce NOK1 a montážní plocha pro rozebírání stávající ocelové konstrukce SOK1
- ZS4** - montážní plocha pro sestavení nové nosné konstrukce NOK2 a montážní plocha pro rozebírání stávající ocelové konstrukce SOK2

Vybourané hmoty, které nebudou zpětně osazované, budou odváženy na příslušné skládky. Skrývka humózních vrstev bude deponována při okraji plocha zařízení staveniště ZS2 a dále podél provizorní komunikace.

8.6.5 Obecný popis zázemí stavby na plochách ZS

V rámci povolení stavby bylo definováno toto umístění stavebních kontejnerů na plochách zařízení staveniště :

ZS1 – PLOCHA ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ - LUŽNICE PRAVÝ BŘEH

5 x typ KA (kanceláře, šatny, zasedací místnosti)
2 x typ SA (sanita)
2 x typ SK (sklady operativní zásoby – vazba na oblast AZZÚ)

ZS2 – PLOCHA ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ - ČELKOVICE

4 x typ KA (kanceláře, šatny)
2 x typ SA (sanita)
4 x typ SK (sklady stále zásoby – mimo oblast AZZÚ)

ZS3 – PLOCHA ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ – MONTÁŽNÍ PLOŠINA

Bez vybavení

ZS4 – PLOCHA ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ – MONTÁŽNÍ PLOŠINA

Bez vybavení

POZNÁMKA:

Upřesnění počtu stavebních kontejnerů bude upřesněn po výběru zhotovitele stavby. Výše uvedené počty jsou příkladem obvyklého zázemí pro stavby obdobného charakteru. Změna předpokladu vyžaduje příslušnou obnovu příslušného závazného stanoviska, které bylo vydáno podle § 94j odst. 2 stavebního zákona pro umístění stavby

Objednatel : Správa železnic, státní organizace	61.
Zhotovitel : SUDOP PRAHA a.s.	

Popis kontejnerů :

KANCELÁŘSKÝ KONTEJNER (OZNAČENÍ TYP KA)

Základní technické údaje:

Kontejnerový modul 6055x2435x2820mm	
Délka:	6055 mm venkovní / 5835 mm vnitřní
Šířka:	2435 mm venkovní / 2215 mm vnitřní
Výška:	2820 mm venkovní / 2500 mm vnitřní, standardní
Hmotnost:	cca do 2500 kg

Vnitřní rozměry obytného kontejneru jsou uváděny pro standardní tloušťky použité tepelné izolace stropu / stěny / podlahy - 100 / 80 / 100 mm.

Nosná ocelová konstrukce kancelářského kontejneru: je tvořena ocelovým rámem svařeným z profilů

Elektroinstalace: 3x400/240V, 50 Hz, s nástěnným rozvaděčem

Vytápění: závěsný stěnový elektrický konvektor 750 – 2000 W

Odvětrávání: Standardně jsou kontejnery odvětrávány okny

SKLADOVÝ KONTEJNER (OZNAČENÍ TYP SK)

Základní modul skladového kontejneru: vnější rozměry D x Š x V mm **6055 x 2435 x 2600 mm**

Konstrukce: skladové kontejnery jsou svařeny z ohýbaných ocelových profilů tloušťky

Elektroinstalace: standardně jsou skladové ocelové kontejnery **bez elektroinstalace**.

SANITÁRNÍ KONTEJNERY (OZNAČENÍ TYP SA)

Konstrukce vycházejí z konstrukce kancelářských kontejnerů.

Rozměry /dxšxv/: **3000 x 2435 x 2800mm**

Popis : základní výbava

1x sprchovací kout 1x WC

1x pisoár 1x umyvadlo

1x bojler 120l

1x elektroinstalace, vč. vytápění

POZNÁMKA:

Předpokladem je, že přívod elektrické energie bude řešen pomocí elektrogenerátoru 3x400/240V. Odpadní vody ze sanity budou svedeny do vodotěsných jímek umístěných vedle sanitárního kontejneru. WC je předpokládán chemický. Veškeré odpadní vody a obsah nádoby WC budou průběžně odváženy a likvidovány v ČOV. Předpoklad odvozu 1 x den.

Konkrétní typ stavebního kontejneru bude stanoven na po výběru zhotovitele stavby. Výše uvedené rozměry jsou příkladem běžně používaných stavebních kontejnerů.

Technical drawing of a railway bridge and its surroundings. The drawing shows a bridge structure with tracks, surrounded by various buildings and areas. Key labels include:

- PROSTOR PRO POHIB PONTONŮ** (Space for ponton movement)
- PROSTOR PRO PŘEDMONTÁŽ NOŽÍ** (Space for pre-assembly of girders)
- PROSTOR PRO PŘEDMONTÁŽ NOKI** (Space for pre-assembly of beams)
- Most evid. km 1,279** (Bridge at station 1.279)
- k.ú. Čelkovice k.ú. Tábor** (cadastral area Čelkovice to Tábor)
- Lužnice** (Luznice river)
- Živ.** (Living area)
- di.** (Ditch)
- s.** (Street)
- km 1,182** (Station 1.182)
- evid. km 1,220** (Station 1.220)
- 2993/1**, **2993/2**, **2993/3**, **2994/1**, **2994/2**, **2994/3**, **2995**, **2996/1**, **2996/2**, **2996/3**, **2997**, **2998/1**, **2998/2**, **2998/3**, **2998/4**, **2998/5**, **2998/6**, **2998/7**, **2998/8**, **2998/9**, **2998/10**, **2998/11**, **2998/12**, **2998/13**, **2998/14**, **2998/15**, **2998/16**, **2998/17**, **2998/18**, **2998/19**, **2998/20**, **2998/21**, **2998/22**, **2998/23**, **2998/24**, **2998/25**, **2998/26**, **2998/27**, **2998/28**, **2998/29**, **2998/30**, **2998/31**, **2998/32**, **2998/33**, **2998/34**, **2998/35**, **2998/36**, **2998/37**, **2998/38**, **2998/39**, **2998/40**, **2998/41**, **2998/42**, **2998/43**, **2998/44**, **2998/45**, **2998/46**, **2998/47**, **2998/48**, **2998/49**, **2998/50**, **2998/51**, **2998/52**, **2998/53**, **2998/54**, **2998/55**, **2998/56**, **2998/57**, **2998/58**, **2998/59**, **2998/60**, **2998/61**, **2998/62**, **2998/63**, **2998/64**, **2998/65**, **2998/66**, **2998/67**, **2998/68**, **2998/69**, **2998/70**, **2998/71**, **2998/72**, **2998/73**, **2998/74**, **2998/75**, **2998/76**, **2998/77**, **2998/78**, **2998/79**, **2998/80**, **2998/81**, **2998/82**, **2998/83**, **2998/84**, **2998/85**, **2998/86**, **2998/87**, **2998/88**, **2998/89**, **2998/90**, **2998/91**, **2998/92**, **2998/93**, **2998/94**, **2998/95**, **2998/96**, **2998/97**, **2998/98**, **2998/99**, **2999/1**, **2999/2**, **2999/3**, **2999/4**, **2999/5**, **2999/6**, **2999/7**, **2999/8**, **2999/9**, **2999/10**, **2999/11**, **2999/12**, **2999/13**, **2999/14**, **2999/15**, **2999/16**, **2999/17**, **2999/18**, **2999/19**, **2999/20**, **2999/21**, **2999/22**, **2999/23**, **2999/24**, **2999/25**, **2999/26**, **2999/27**, **2999/28**, **2999/29**, **2999/30**, **2999/31**, **2999/32**, **2999/33**, **2999/34**, **2999/35**, **2999/36**, **2999/37**, **2999/38**, **2999/39**, **2999/40**, **2999/41**, **2999/42**, **2999/43**, **2999/44**, **2999/45**, **2999/46**, **2999/47**, **2999/48**, **2999/49**, **2999/50**, **2999/51**, **2999/52**, **2999/53**, **2999/54**, **2999/55**, **2999/56**, **2999/57**, **2999/58**, **2999/59**, **2999/60**, **2999/61**, **2999/62**, **2999/63**, **2999/64**, **2999/65**, **2999/66**, **2999/67**, **2999/68**, **2999/69**, **2999/70**, **2999/71**, **2999/72**, **2999/73**, **2999/74**, **2999/75**, **2999/76**, **2999/77**, **2999/78**, **2999/79**, **2999/80**, **2999/81**, **2999/82**, **2999/83**, **2999/84**, **2999/85**, **2999/86**, **2999/87**, **2999/88**, **2999/89**, **2999/90**, **2999/91**, **2999/92**, **2999/93**, **2999/94**, **2999/95**, **2999/96**, **2999/97**, **2999/98**, **2999/99**, **3000/1**, **3000/2**, **3000/3**, **3000/4**, **3000/5**, **3000/6**, **3000/7**, **3000/8**, **3000/9**, **3000/10**, **3000/11**, **3000/12**, **3000/13**, **3000/14**, **3000/15**, **3000/16**, **3000/17**, **3000/18**, **3000/19**, **3000/20**, **3000/21**, **3000/22**, **3000/23**, **3000/24**, **3000/25**, **3000/26**, **3000/27**, **3000/28**, **3000/29**, **3000/30**, **3000/31**, **3000/32**, **3000/33**, **3000/34**, **3000/35**, **3000/36**, **3000/37**, **3000/38**, **3000/39**, **3000/40**, **3000/41**, **3000/42**, **3000/43**, **3000/44**, **3000/45**, **3000/46**, **3000/47**, **3000/48**, **3000/49**, **3000/50**, **3000/51**, **3000/52**, **3000/53**, **3000/54**, **3000/55**, **3000/56**, **3000/57**, **3000/58**, **3000/59**, **3000/60**, **3000/61**, **3000/62**, **3000/63**, **3000/64**, **3000/65**, **3000/66**, **3000/67**, **3000/68**, **3000/69**, **3000/70**, **3000/71**

8.7 Zhodnocení možnosti požárního zásahu

Plochy zařízení staveniště jsou přístupné po veřejně přístupných komunikacích. Vždy je nutné zajistit prostor pro průjezd požárních vozidel. V dané oblasti se mohou nejčastěji pohybovat vozidla jednotek PO s rozměry cca š: 2,6 m, v: 3,4 m, d: 9,2 m a hmotností 25 t. Požadovaný průjezdní profil pro průjezd je 4,0 x 4,0 m.

V případě potřeby krátkodobé uzavírky komunikace ul. Na Bydžově nebo ul. Údolní při manipulaci s dílci pomocí jeřábové techniky je nutné o této situaci informovat složky IZS. Jedná se o zajištění přístupu z druhé strany komunikace. U ulice Údolní je přístup pro záchrannou službu komplikovaný (bez přímého přístupu) a byla by nutná spolupráce HZS.

Hodnocení požárního rizika objektu se neprovádí, avšak zvýšené požární nebezpečí představuje během demontáže mostu použitím řezacích prací plamene a následné montáže při použití svářečských prací. Během prací je nutno zajistit odstraňování suché trávy a porostů v místech, kam budou při řezání a sváření dopadat žhavé okuje.

Při práci a po jejím skončení je nutno zajistit asistenční hlídky a postupovat v souladu s požadavky vyhlášky č. 87/2000 Sb. (o požární bezpečnosti při svařování a nahřívání živců v tavných nádobách).

8.8 Způsob provádění stavby, postup výstavby

Obsahem této kapitoly je popis návrhu na snesení a demontáž starých nosných mostních konstrukcí a montáž a vložení konstrukcí nových včetně sanace spodní stavby.

Přesný technologický postup demontáže a montáže mostních konstrukcí bude obsažen ve výrobní dokumentaci zhotovitele. Postup bude stanoven zhotovitelem v souladu s jeho technologickými možnostmi. Dokumentace je zpracovávána bez znalosti konkrétního zhotovitele, který bude až vybrán na základě nabídkového řízení.

Dokumentován je jeden z reálných efektivních technologických postupů pro daný typ stavby, který byl kladně projednán s dotčenými orgány státní správy a investorem.

Zároveň stavební postup využívá standardních stavebních technologií a postupů.

8.8.1 Podmínky pro stavbu

V rámci projednání stavby s dotčenými orgány státní správy a samosprávy a dále v rámci vlastního povolenáčního procesu stavby řízení byly stanoveny podmínky pro její realizaci. Zhotovitel je povinen tyto podmínky respektovat a v průběhu stavby dodržovat. Jednotlivá stanoviska jsou uvedena v části dokumentace E - Dokladová část pro správní řízení, E.1 Doklady z projednání s dotčenými orgány.

Dále obecně je nutné po dobu stavby zajistit přístup vozidel IZS v ul. Údolní a Na Bydžově. V případě potřeby krátkodobé uzavírky komunikace ul. Na Bydžově nebo ul. Údolní při manipulaci s dílci pomocí jeřábové techniky je nutné o této situaci informovat složky IZS. Jedná se o zajištění přístupu z druhé strany komunikace v době uzavírky. U ulice Údolní je přístup pro záchrannou službu z druhé strany komplikovaný (bez přímého přístupu) a byla by nutná spolupráce HZS pro odnos pacienta.

Při omezení sportovní plavby na řece je nutné zajistit možnost výstupu na pravý břeh a následně i přepravu plavidel pod jez Přibík, kde se dá opětovně nastoupit na vodu. Před zahájením stavby je nutné o plánovaných omezeních sportovní plavby informovat zástupce vodáckého sportu.

AKCE : "Rekonstrukce mostu v km 1,279 trati Tábor - Bechyně"	
ČÁST : B - Souhrnná technická zpráva	STUPEŇ : DUSP

8.8.2 Vytýčení objektu

Souřadnicový systém je JTSK. Výškový systém je Bpv. Polohopisně a výškopisně je nutné vytyčení stavby vztáhnout k bodům použitých při zaměření situace prostoru stavby. Polohopis a výškopis těchto bodů je uveden v části E - Dokladová část pro správní řízení, Příloha E.5 Geodetický podklad pro projektovou činnost

8.8.3 Předání staveniště

Před zahájením prací na staveništi bude provedeno jeho protokolární předání včetně zřízení fotodokumentace. Rozsah dočasného záboru je specifikován v E - Dokladová část pro správní řízení, Příloha E.5 Geodetický podklad pro projektovou činnost.

8.8.4 Přípravné práce

8.8.4.1 Ochrana IS

Před zahájením stavebních prací musí být provedeno vytyčení podzemních vedení a provedena opatření na jejich ochranu dle požadavků správců IS

8.8.4.2 Ochrana lesní a mimolesní zeleně

V prostou staveniště bude u vyznačených stromů provedeno kácení mimolesní zeleně. Lesní zeleň není stavbou dotčena.

8.8.5 Předpokládaná technologie sanace spodní stavby

8.8.5.1 Sanace založení opěr a pilířů

Zesílení podzákladí každé podpěry bude provedeno pomocí injektáž podzákladí tzn. aktivováním základové spáry pomocí tlakové injektáže (vyplnění případných větších mezerovitostí nebo kaveren). Injektážní vrtý budou zasahovat 0,5 m do prostředí horninového podloží tak, aby bylo zajištěno proinjektování svrchních kontaktních vrstev horninového masivu.

8.8.5.2 Sanace základů opěr a pilířů

Základy pilířů budou zasílány tlakovou injektáží současně s injektáží podzákladí.

8.8.5.3 Sanace dříků opěr a pilířů

Dříky podpěr budou zesíleny tlakovou injektáží a mikropilotami. Povrch podpěr bude očištěn a bude provedena oprava spárování. Spáry budou tlakově injektovány na tloušťku kamenného zdiva. Sanace bude probíhat z pracovního lešení, které bude vystavěno podél každé z podpěr. Pro zajištění dostatečné únosnosti pilířů bude dříky zesíleny pomocí mikropilot, které budou vedeny až pod úroveň základové spáry.

8.8.5.4 Úložné prahy

Po demontáži stávajících SOK budou ubourány vrchní části pilířů a po provedení sanačních prací v horní hlavové části pilířů. Následně budou zřizovány železobetonové úložné prahy.

8.8.5.5 Roznášecí desky

Po demontáži stávajících OK a sнесení žel. svršku budou ubourány římsy a vrchní části kamenného zdiva poprsných zdí kamenných kleneb v poli 1, 4 a 5. Po provedení sanačních prací v horní části poprsných zdí budou zřízeny železobetonové roznášecí desky.

Objednatel : Správa železnic, státní organizace	65.
Zhotovitel : SUDOP PRAHA a.s.	

Po ubourání v prostoru kamenných kleneb v poli 1, 4 a 5 bude po vyhodnocení skutečného při místním šetření rozhodnuto o případné úpravě v rozsahu výměny kamenné rovnániny za rubem kleneb.

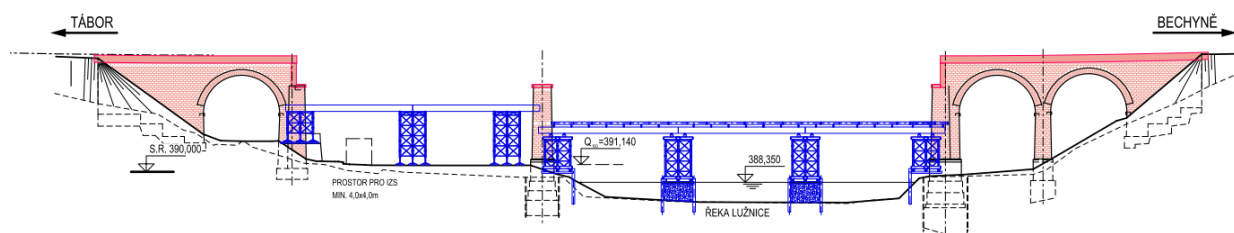


Schéma rozsahu sanace spodní stavby (červeně)

8.8.6 Předpokládaná technologie sanace kamenných nosných konstrukcí

Kamenné zdivo klenby v otvoru 1, 4 a 5 bude očištěno a v místě spár tlakově injektováno.

Sanace bude probíhat z pracovního lešení, které bude vystavěno v klenbových otvorech. Lešení v otvoru 1 v ul. Údolní musí být uzpůsobeno pro zajištění průjezdu vč. vozidel IZS.

8.8.7 Předpokládaná technologie rekonstrukce ocelové nosné konstrukce

Obsahem této kapitoly je popis návrhu pracovních postupů při rekonstrukci nosné ocelové konstrukce mostu. Přesný technologický postup bude stanoven zhotovitelem v souladu s jeho technologickými možnostmi.

Předpokládá se nepřetržitý dvousměnný provoz stavby.

Pro popis technologie jsou zde použity následující zkratky:

SOK – stávající ocelová konstrukce

NOK – nová ocelová konstrukce

V rámci technologických postupů je třeba zohlednit omezení pro manipulace vč. jeřábových při rychlostech větru větší jak $8,0 \text{ m.s}^{-1}$.

8.8.7.1 Výroba nosných konstrukcí

Nosné ocelové konstrukce budou vyrobeny v mostárně, kde jednotlivé dílce budou protikorozně ošetřeny první a druhou vrstvou ochranného nátěrového systému (ONS). Po dílenské přejímce budou montážní dílce ocelové konstrukce mostu dopravovány na staveniště. Velikost montážních dílců je délka cca 28,0 m, šířka 2,0 m a výška 1,5 m. Hmotnost montážních dílců bude cca do 25 t. Přeprava bude v každém případě vyžadovat zvláštní dopravní opatření. Velikost dílců bude specifikována ve dokumentaci zhotovitele.

8.8.7.2 Manipulační prostor pro kompletaci NOK

V místě stavby není dostatečný prostor pro kompletaci a následné osazení ocelových konstrukcí. Maximální mobilní jeřáb, který může v daném prostoru manipulovat s břemeny je o nosnosti 300 t, což pro montáž a demontáž ocelových konstrukcí není dostatečné. Z tohoto důvodu byla navržena předmontáž na montážní plošině v definitivní úrovni souběžně s provozovaným mostem.

Montážní plošina je navržena v prostoru stavby v úrovni cca 1,0 m až 1,5 m pod spodní úrovní mostní konstrukce pro možnost kompletace a osazení zavážecích drah a výsuvných stolic.

Montážní plošiny jsou situovány na návodní straně souběžně se stávajícím mostem, a to jak pro NOK1, tak pro NOK2 nad řekou Lužnicí. Plošina je tvořena z inventárních nosníků (např. IP 1000 dl. 20 m), které jsou uloženy na montážní bárky z inventárního materiálu např. PIŽMO. V místech vodního toku jsou bárky založeny v jámkách ze štětovic.

V poloze NOK1 a NOK2 na montážní plošině je ponechána rezerva pro lávku pro chodce (investor město Tábor). Předpoklad je souběžná výstavba obou připravovaných staveb.

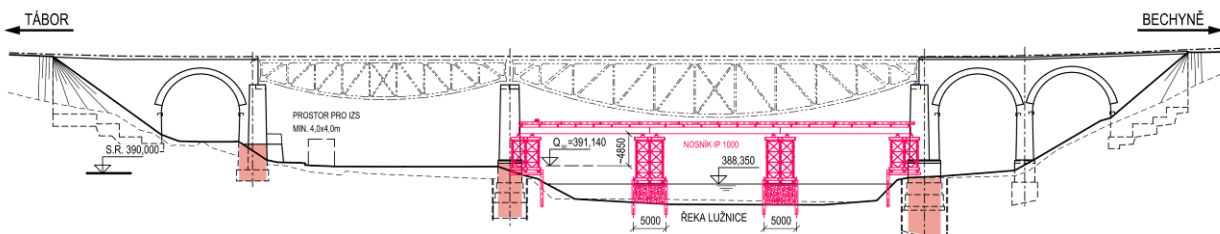


Schéma situování montážní plošiny (zobrazeno pro NOK2)

8.8.7.3 Snesení a odvoz SOK

V předstihu před demontáží SOK1 a SOK2 bude provedena prohlídka stavu OK. Případná místa poruch, která by omezovala podepření v místech styčníků budu zesílena. Ocelové konstrukce SOK1 a SOK2 budou v místech všech styčníků podepřeny o montážní plošinu. SOK2 bude podepřena přes výsuvné stolice o zavázací dráhu tak, aby bylo možné oddělení dílce posunout směrem k pravému břehu, kde je prostor pro mobilní jeřáb a odvoz do šrotu (ul. Na Bydžově)

Po demontáži žel. svršku budou jednotlivé příhrady ocelové konstrukce rozpalovány na části, se kterými bude možná manipulace mobilním jeřábem. Postup bude opakován do úplného rozebrání celé SOK1 a SOK2. Části budou průběžně odváženy smluvním partnerem zadavatele do šrotu následně k recyklaci.

Pro demontáž SOK2 bude nutné použití vyvážecí dráhy k přiblížení vzdálenějších částí k pilíři P2 resp. k prostoru mobilního jeřábu na pravém břehu. Důvodem je předpoklad nedostatečné únosnosti jeřábu na požadované vyložení ramene. Jako vyvážecí dráhu lze použít např. ŽM pásy a dvuosých vysouvacích stolic s nosností 60t.

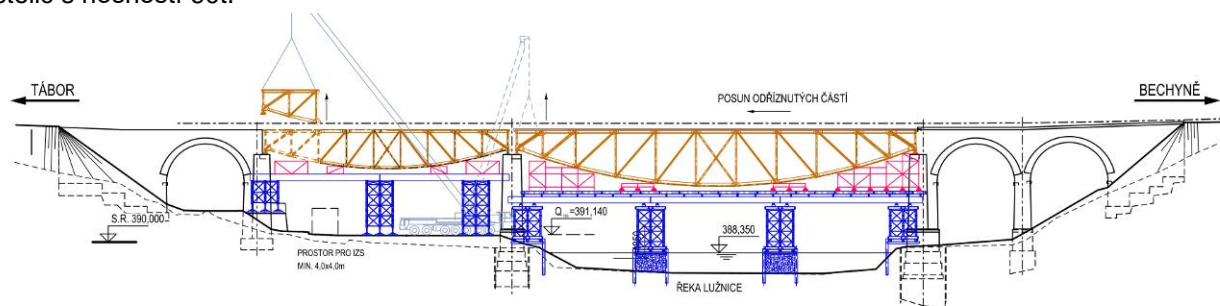


Schéma postupu demontáže SOK1 a SOK2

Navržený způsob demontáže SOK respektuje prostorové možnosti v místě stavby. Prostor pod mostem ani přístupová cesta nebude demontáží SOK zatížena. Při rozpalování SOK musí být zajištěna součinnost HZS.

Poznámka:

S ohledem na památkovou hodnotu stávající ocelové konstrukce bude její část uchována. Předpokladem je zachování 1. a 2. příhrady vč. ložisek a uložení u pilíře P1 u areálu bývalé elektrárny.

8.8.7.4 Přemontáž a osazení nových mostních konstrukcí

Dílce NOK1 a NOK2 budou po výrobě v mostárně naváženy do prostoru stavby na pravém břehu. Nejprve bude kompletována NOK2. S ohledem na omezenou nosnost mobilního jeřábu je předpokládán podélný výsuv směrem k levému břehu pomocí zavážecích drah a vysouvacích stolic umístěných na montážní plošině. Po podélném výsuvu části NOK2 bude osazena další část. Postupně tedy bude NOK2 zkompletována.

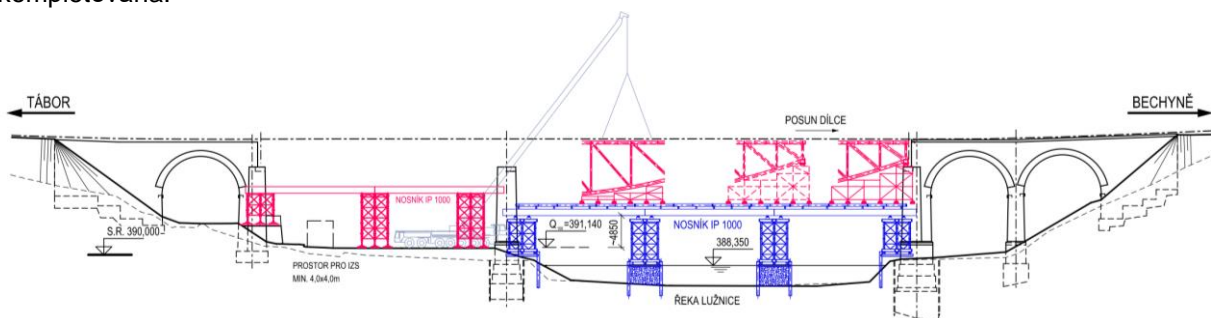


Schéma postupné kompletace NOK2

NOK1 bude montována přímo na montážní plošině. U NOK1 bude potřeba podélného výsuvu dána velikostí navážených dílců. Konkrétní postup bude stanoven v MTD zhotovitele.

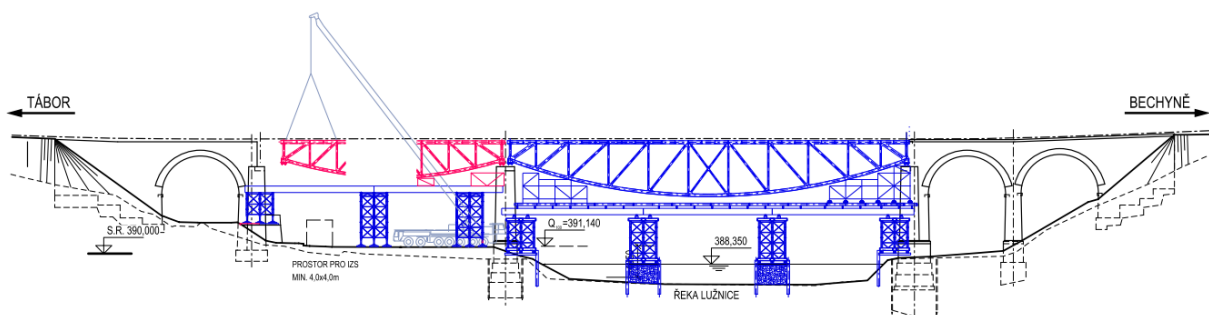


Schéma postupné kompletace NOK1

Po kompletaci NOK1 a NOK2 bude proveden ochranný nátěrový systém (místa spojů a vrchní nátěr). S ohledem na situování nad vodním tokem a v intravilánu města je nutné konstrukce v částech, kde bude aplikován nátěr zakrýt plachtami.

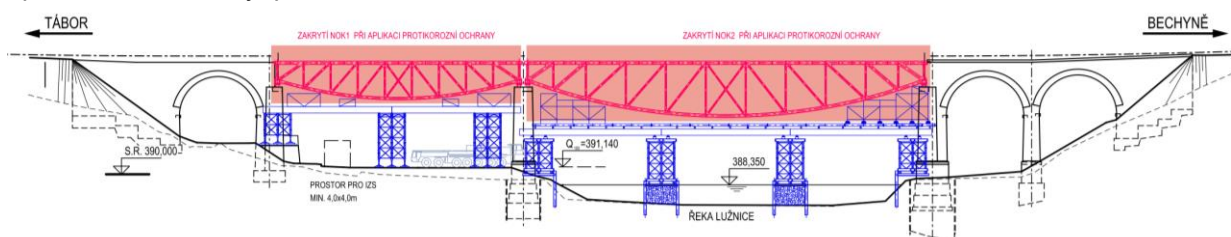


Schéma provádění ochranného nátěrového systému

Po dokončení úprav spodní stavby bude pomocí příčného výsuvu konstrukce NOK1 a NOK2 přesunuta do definitivní polohy a uložena na ložiska. V místech dilatačních spár budou osazeny příčné mostní závěry.

8.8.8 Dokončovací práce

Po dokončení nosných konstrukcí bude provedeno ukolejnění a uzemnění ocelových částí. V rámci úprav terénu pod mostem bude provedeno odláždění okolo pilířů z kamenné dlažby.

AKCE : "Rekonstrukce mostu v km 1,279 trati Tábor - Bechyně"	
ČÁST : B - Souhrnná technická zpráva	STUPEŇ : DUSP

9. Přílohy ke kapitole B

9.1 B.4 - Dopravní technologie

9.2 B.8 - Zásady organizace výstavby - Přílohy

9.2.1 B.8.1 - Situace staveniště

9.2.2 B.8.2 - Bezpečnost a ochrana zdraví při práci

9.2.3 B.8.3 - Dopravně inženýrská opatření

Poznámka:

Přílohy jsou uvedeny v samostatných deskách mimo základní text této souhrnné technické zprávy

Objednatel : Správa železnic, státní organizace	69.
Zhotovitel : SUDOP PRAHA a.s.	

