

Jiná ověření:

Paré:


Orientační schéma:

Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace		SPRÁVA ŽELEZNIC
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1		
Zástupce investora:	Oblastní ředitelství Ostrava		
Adresa:	Muglinovská 1038/5, 702 00 Ostrava		

Zhotovitel díla:	F-PROJEKT-DOPRAVNÍ STAVBY, s. r. o.	
Adresa:	Janáčkova 4642/5d, 796 01 Prostějov	
Kontakt:	T: +420 582 334 259 E: fprojekt@fprojekt.cz	
Zhotovitel části/objektu:	F-PROJEKT-DOPRAVNÍ STAVBY, s. r. o.	
Adresa:	Janáčkova 4642/5d, 796 01 Prostějov	
Kontakt:	T: +420 582 334 259 E: fprojekt@fprojekt.cz	
Hlavní projektant (HIP):	Ing. Martin Major	Specialista: Ing. Martin Major

Název stavby/akce:	Most v km 27,012	Označení investora: XXXXXXXXXX
		Zakázka: 224017
Název části:	Souhrnná technická zpráva	Označení části: B
Název objektu/díle části:	Souhrnná technická zpráva	Objekt/Skupina objektů: SO 02.3
Název přílohy:	-	Díle část: Typ: Číslo přílohy:
Název díle části přílohy:	-	- 1 -
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy: Ing. Martin Major	Měřítko: - Formáty: -
Kraj:	Katastrální území: Zlínský Horní Lideč [643351]	TUDU: 236306
		Stupeň dokumentace: PDPS
		Smluvní datum zpracování: 21.03.2025

Označení investora:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podoblast:	Typ:	Příloha:	Revize:
X X X X X X X X X X	- P D P S	- B X X X X	- S O O 2 3 X X X X	- X X	- 1	- X X X	- 0 0 0

Cyklická obnova trati v úseku Horní Lideč – Horní Lideč státní hranice

SO 02.3 Most v km 27,012

Projektová dokumentace pro provádění stavby

B Souhrnná technická zpráva

Obsah

B	Souhrnná technická zpráva	1
B.1	Celkový popis území a stavby	3
B.2	Urbanistické a základní architektonické řešení	7
B.3	Základní stavebně technické a technologické řešení	7
B.3.1	Celková koncepce stavebně technického a technologického řešení	7
B.3.2	Celkové řešení podmínek přístupnosti	7
B.3.3	Zásady bezpečnosti při užívání stavby	7
B.3.4	Základní technický popis stavebních objektů	8
B.3.5	Technologické řešení – základní popis technických a technologických objektů a zařízení	9
B.3.6	Zásady požární bezpečnosti	9
B.3.7	Úspora energie a tepelná ochrana budovy	10
B.3.8	Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí	10
B.3.9	Ochrana stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	10
B.4	Připojení na technickou infrastrukturu	10
B.5	Dopravní řešení a základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie	10
B.6	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	11
B.7	Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	11
B.8	Celkové vodohospodářské řešení	12
B.9	Ochrana obyvatelstva	12
B.10	Zásady organizace výstavby	13

Příloha č. 1 – Harmonogram výstavby

B.1 Celkový popis území a stavby

a) **základní popis stavby; u změny staveb údaje o jejich současném stavu, závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí, údaje o dotčené komunikaci, údaje o dotčené dráze nebo objektu – kategorie dráhy, traťový úsek, staničení apod.**

Stavba se nachází v širé trati mezi dopravními Horní Lideč a Horní Lideč státní hranice v evidenčním km 27,012. Účelem stavby je oprava drážního mostu. Most převádí dvoukolejnou elektrifikovanou trať přes občasný vodní tok.

Jedná se o most o 1 otvoru. Rok výstavby 1936. Rok opravy 2012. Most převádí železniční trať přes místní účelovou komunikaci v majetku obce Horní Lideč.

Název stavby:	Most v km 27,012
Kraj:	Zlínský
Okres:	Vsetín
Obec:	Horní Lideč [542725]
Katastrální území:	Horní Lideč [643351]
Parcelní čísla pozemků:	p. č. 2350/1 a p. č. 2374
Kat. dráhy podle zákona o drahách:	celostátní
Taťový úsek:	TÚ 2363 Púchov (ŽSR) (část) – Horní Lideč (mimo)
Definiční úsek:	DÚ 06 Horní Lideč státní hranice – Horní Lideč
Staničení:	evidenční km 27,012
Poloha na trati:	v širé trati
Přemostované překážky:	účelová komunikace

b) **charakteristika území a stavebního pozemku, dosavadní využití a zastavěnost území, v případě vodních děl popis povodí, stávající soustavy vodních děl a propojení s dalšími vodními díly, poloha vzhledem k poddolovanému území, charakteristika horninového prostředí včetně hydrogeologických poměrů, poloha vzhledem k záplavovému území, řešení ochrany před povodní, způsob zajištění bezpečnosti vodního díla při povodních apod.**

Charakteristika území a stavebního pozemku, dosavadní využití a zastavěnost území

Pozemky, na nichž se nachází konstrukce mostu, jsou uvedeny v tabulce níže. Samotná konstrukce mostu je umístěna na pozemcích určených pro provozování dráhy. Opravou mostu se charakter a užívání území nemění.

Umístění stavby					
Číslo parcely	Katastrální území	Vlastnické právo / právo hospodaření s majetkem státu	Číslo LV	Druh pozemku	Způsob využití
2350/1	Horní Lideč [643351]	Česká republika / Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	348	ostatní plocha	dráha
2374	Horní Lideč [643351]	Česká republika / Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	348	ostatní plocha	dráha

Poloha vzhledem k poddolovanému území, charakteristika horninového prostředí včetně hydrogeologických poměrů

Stavba není navržena na poddolovaném území, nevyskytují se zde agresivní podzemní vody, seizmické vlivy ani ložiska plynů. Další účinky na stavbu nejsou známy.

Poloha vzhledem k záplavovému území, řešení ochrany před povodní

Stavba se nenachází v záplavovém území.

c) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací a územními opatřeními nebo s cíli a úkoly územního plánování, a s požadavky na ochranu kulturně historických, architektonických, archeologických a urbanistických hodnot v území**Územně plánovací dokumentace**

Stávající konstrukce mostu je umístěna na pozemcích, které mají podle platného územního plánu obce Horní Lideč podmínky využití pro plochy dopravní infrastruktury – plocha pro drážní dopravu. Umístění stavby dráhy je tak v souladu s hlavním využitím pro stavby a zařízení pro drážní dopravu. Provedení opravy mostu nebrání hlavnímu využití pozemku a je v souladu s přípustným využitím pro veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu.

Ochrana kulturně historických, architektonických, archeologických a urbanistických hodnot v území

Stávající most není kulturní památkou ani není součástí souboru staveb, který by byl kulturní památkou podle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči. Objekt není uveden v Ústředním seznamu kulturních památek.

Stávající most se nenachází v území s archeologickými nálezy.

Stávající most, postavený v roce 1936, představuje prvek technické infrastruktury k převedení účelové komunikace pod železničním tělesem. Jeho oprava je nezbytná vzhledem k nevyhovujícímu technickému stavu, který je důsledkem dlouhodobého působení klimatických vlivů a intenzity dopravního zatížení. Návrh opravy stávajícího mostu respektuje charakter železničního tělesa a okolní krajiny, přičemž využívá současné stavební technologie.

d) výčet a závěry průzkumů**Průzkum stávajících inženýrských sítí**

Údaje o vedení inženýrských sítí jsou převzaty od jednotlivých správců. V některých případech jsou podklady digitalizovány, v jiných vycházejí z listinné podoby archivních dokumentů. Trasy stávajících inženýrských sítí jsou informativně zakresleny v koordinační situaci stavby a půdorysech. Před zahájením stavebních prací je nutné zajistit přesné vytyčení polohy a hloubky jednotlivých tras příslušnými správci. Stavbou budou dotčeny následující trasy inženýrských sítí:

SEE – dálkové ovládání odpojovačů (VN) – vedení se nachází na pravé straně v souběhu s tratí. Hloubka uložení známa.

SSZT – zabezpečovací zařízení – vedení se nachází na pravé straně v souběhu s tratí. Hloubka uložení známa. V průběhu výstavby se předpokládá dočasné vyvěšení kabelů a následné uložení do tělesa násypu v HDPE chrániče.

SSZT – optická a závěsná kabelizace v HDPE chrániče – vedení se nachází na pravé straně v souběhu s tratí v místě zřízení otevřeného kaskádového skluzu z kamenného odláždění. Hloubka uložení známa. V případě že bude hloubka uložení vedení v kolizi se stavebními pracemi, bude v průběhu stavby provedeno dočasné vyvěšení kabelů a následné uložení v HDPE chrániče.

e) informace o nutnosti povolení výjimky z požadavků na výstavbu

Výjimky z požadavků na výstavbu se nenavrhují.

f) geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika území, včetně ložisek a prognózních zdrojů nerostů a zdrojů podzemních vod, údaje o odtokových poměrech, poloze vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.

Území obce Horní Lideč je z širšího hlediska součástí Západních Karpat. Z geomorfologického hlediska náleží k subprovincii Vnějších Západních Karpat, konkrétně do oblasti Slovensko-moravských Karpat, celku Javorníky a podcelku Pulčinská hornatina. Z hornin převažují kamenité až hlinito-kamenité sedimenty s pestrým minerálním složením.

Územím protéká říčka Senice, která přitéká do Vsetínské Bečvy.

Stavba se rovněž nachází v ochranném pásmu vodních zdrojů, konkrétně:

ID 00218514 - Ústí prameniště, vrt, stupeň ochranného pásma 2b;

ID 00220714 - Valašské Meziříčí povrchový zdroj Vsetínská Bečva, stupeň ochranného pásma 3.

Most se nenachází v záplavovém území.

Most se nenachází v poddolovaném území.

g) stávající ochrana území a stavby podle jiných právních předpisů, včetně rozsahu omezení a podmínek pro ochranu

–

h) vliv staveb na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv staveb na odtokové poměry v území, požadavky na asanace, odstraňování staveb a kácení dřevin

Navržená stavba nemá negativní vliv na okolní stavby ani na sousední pozemky, přičemž stávající charakter území zůstane zachován. Odvodnění tělesa dráhy se nemění, nadále bude využíván stávající systém odvádění vody drážním tělesem. Přirozené odvodnění svahů železničního násypu i okolního terénu zůstává nezměněno, odpovídá přirozenému sklonu území. Stavba neovlivní zásadním způsobem odtokové poměry v lokalitě ani režim podzemních vod. V rámci realizace nejsou plánovány žádné asanační zásahy, demolice staveb ani kácení dřevin.

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

Nové trvalé ani dočasné zábory pozemků zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkcí lesa se nenavrhují.

j) navrhovaná a vznikající ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů, včetně seznamu pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých ochranné nebo bezpečnostní pásmo vznikne, bezpečnostní vzdálenost muničního skladiště s rizikem střepinového účinku určená podle jiného právního předpisu

Nová ochranná ani bezpečnostní pásma se nenavrhují. Omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů nejsou známa. Také není známo, že by měla vzniknout nová ochranná nebo bezpečnostní pásma v budoucnu.

k) požadavky na monitoring a sledování přetvoření

Vzhledem k charakteru stavby nejsou nutné.

l) navrhované parametry záměru – u stavby dráhy celkový popis dopravní koncepce řešení staveb dráhy včetně základních parametrů s ohledem na její umístění a na účel (traťová, staniční technologie a rámcová dopravní technologie), navrhované kapacity, včetně základních technických parametrů staveb dráhy (navržené traťové rychlosti, označení polohy dopraven a zastávek, základní údaje o provozu a navrhovaných provozních a dopravních technologiích a zařízeních)

Účelem stavby je oprava mostu, který představuje stavbu bodového charakteru, proto nedojde k žádným změnám parametrů dráhy jako je např. traťová rychlost nebo traťové třídy.

m) informace o vydaných rozhodnutích o souhlasu s odchylným řešením oproti řešení vyplývajícím z právních předpisů a technických norem nebo technických dokumentů, případně souhlasu s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení

Odchylná řešení nebo neschválená a nezavedená zařízení se nenavrhují.

n) limitní bilance staveb – potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření se srážkovou vodou, celkové produkované množství, druhy a kategorie odpadů a emisí, bilance vodní nádrže, zajištění minimálního zůstatkového průtoku, definování neškodného odtoku, stanovení kapacity koryt, definování požadavků na zásobování vodou, množství odpadních vod apod.

Stavba není napojena na stávající síť a nemá žádné nové požadavky na spotřebu energií, tepla ani hmot.

Stavba neprodukuje žádné odpadní vody.

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

Veřejné sítě komunikačních vedení a elektronická komunikační zařízení veřejné komunikační sítě se v rámci stavby nenavrhují.

p) základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci staveb, členění na etapy, věcné a časové vazby staveb, podmiňující, vyvolané a související investice

Oprava mostu bude probíhat ve dvou etapách, přičemž v každé etapě dojde k vyloučení provozu na jedné z kolejí. Výluky jsou plánovány v souladu s ročním plánem výluk a proběhnou v následujících termínech:

Traťová kolej č. 1: 1. – 20. srpna 2025

Traťová kolej č. 2: 21. srpna – 19. října 2025

Předpokládaná doba výstavby je 50 dnů. V termínu výluky se předpokládá realizace souvisejících objektů a dalších staveb nebo akcí. Vzájemnou koordinaci souvisejících objektů, souběžných staveb a akcí zajišťuje investor nebo zadavatel.

SO 02.3 Most v km 27,012 zahrnuje

- Opravu mostu – pažení, výkopy, vybourání původních konstrukcí, zřízení nových konstrukcí, zásypy, kamenné odláždění, pročištění.
- Snesení kolejnic a pražců v délce 20 m před a za objektem mostu (v koleji č.2).
- Zpětná montáž kolejnic a pražců ve výše uvedené délce, bude použitý původní materiál – původní kolejnice, původní upevňovací součásti železničního svršku (původní drobné drobné kolejivo a původní upevňovadla) a původní pražce. Kolejnice budou provizorně zaspojovány, bude provedena pouze ruční úprava GPK.
- Odstranění kolejového lože v délce 20 m před a za mostem v koleji č.2).
- Zřízení kolejového lože z nového materiálu v délce 20 m před a za mostem (v koleji č.2).
- Zřízení konstrukční vrstvy z nového materiálu (štěrkodrti) v délce 20 m před a za mostem (v koleji č.2).

SO 02.3 Most v km 27,012 nezahrnuje

- Montáž nových kolejnic a pražců v koleji č. 2 včetně nových upevňovacích součástí železničního svršku (nové drobné kolejivo a nová upevňovadla)
- Svaření kolejnic, obnovu bezстыkové koleje (bude provedeno až po strojním podbití)
- Strojní podbíjení a úpravu GPK

V době zpracování projektové dokumentace jsou známy následující souběžně připravované projekty odborných správ (ST, SEE, SSZT):

- a) Státní hranice Slovenská republika (Střelná) – Vsetín (mimo) – konverze

Fáze: Příprava projektové dokumentace a realizace

Investor: Správa železnic, státní organizace, SSV

- b) GSM-R + ETCS Hranice na Moravě – Horní Lideč – Střelná

Fáze: Příprava projektové dokumentace a realizace

Investor: Správa železnic, státní organizace, SSZ

- c) Oprava trati v úseku Horní Lideč státní hranice – Vsetín

Úsek: km 18,7 – 38,4

TUDU: 2363, 2362

q) základní požadavky na předčasné užívání staveb a zkušební provoz staveb, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby

V závěru výstavby a po následném úspěšném vykonání technickobezpečnostní zkoušky trati (ověřením prostorové průchodnosti a geometrické polohy koleje) a mostu (provedením hlavní prohlídky) v rozsahu podle vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, bude stavba uvedena do zkušebního provozu.

Před ukončením zkušebního provozu bude dokončená stavba zkolaudována.

- r) **seznam výsledků zeměměřičských činností podle jiného právního předpisu, které mají podle projektu výsledků zeměměřičských činností vzniknout při provádění stavby**
-

B.2 Urbanistické a základní architektonické řešení

Opravou stávajícího mostu se jeho urbanistické řešení nezmění.

B.3 Základní stavebně technické a technologické řešení

B.3.1 Celková koncepce stavebně technického a technologického řešení

- a) **popis celkové koncepce stavebně technického, technologického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech**

Účelem opravy mostu je odstranit nevyhovující stavebnětechnický stav. Oprava mostu zajistí plnou provozuschopnost mostu a zároveň zlepší jeho technické parametry.

Celková koncepce stavebně technického řešení se opravou mostu nemění.

- b) **celková bilance nároků všech druhů energií**

Stavba není napojena na stávající síť a nemá žádné nové požadavky na spotřebu energií, tepla, vody ani jiných hmot.

- c) **celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem**

Stavba neprodukuje žádné odpady ani emise.

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

Veřejné sítě komunikačních vedení a elektronická komunikační zařízení veřejné komunikační sítě se v rámci stavby nenavrhují.

- e) **parametry technologie**

Technologická zařízení (kabelové trasy sdělovacího a zabezpečovacího zařízení) vedené v místě mostu budou během stavby dočasně vyvěšeny a následně zpětně uloženy. Podmínky jednotlivých správců inženýrských sítí jsou uvedeny v dokladové části.

B.3.2 Celkové řešení podmínek přístupnosti

- a) **celkové řešení přístupnosti, se specifikací jednotlivých částí, které podléhají požadavkům na přístupnost, včetně dopadů předčasného užívání a zkušebního provozu a vlivu na okolí**

Požadavky na přístupnost pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace podle stavebního zákona a podle ČSN 73 4001 Přístupnost a bezbariérové užívání se při užívání mostu neuplatní. Most je součástí stavby dráhy a není veřejně přístupný.

- b) **popis navržených opatření – zejména přístup ke stavbě, prostory stavby a systémy určené pro užívání veřejností, zejména informační a orientační systém stavby**

Nová opatření pro zajištění přístupnosti se nenavrhují.

- c) **popis dopadů na přístupnost z hlediska uplatnění závažných územně technických nebo stavebně technických důvodů nebo jiných veřejných zájmů**
-

B.3.3 Zásady bezpečnosti při užívání stavby

Stavba a její součásti jsou navrženy v souladu s platnými právními předpisy, českými technickými normami a vnitřními předpisy provozovatele dráhy. Při užívání nebo provozu stavby nevznikne nepřijatelné nebezpečí. Stavba není určena pro veřejnost. Údržbu stavby musí zajišťovat kvalifikované a proškolené osoby provozovatele dráhy.

B.3.4 Základní technický popis stavebních objektů

Oprava mostu je členěna na následující stavební objekty:

SO 02.3 Most v km 27,012

- SO 02.3.1 Železniční most
- SO 02.3.2 Železniční svršek

a) popis stávajícího stavu

SO 02.3.1 Železniční most

Jedná se o most o 1 otvoru. Rok výstavby 1936. Rok opravy 2012. Most převádí železniční trať přes místní účelovou komunikaci v majetku obce Horní Lideč.

Nosnou konstrukci tvoří ŽB deska (2 desky: K01 a K02) s výztuží ze zabetonovaných ocelových nosníků. Konstrukce K01 pod kolejí č. 1 a konstrukce K02 pod kolejí č.2. Nosná konstrukce kolmá, rozpětí 4,5 m. Uložení konstrukce - na kluzné vrstvě. Vpravo a vlevo ŽB římsa vybavená zábradlím.

Spodní stavba tvořena 2 ŽB opěrami (O 01 a O 02). Povrch opatřen omítkou a sjednocujícím nátěrem. Křídla vlevo - šikmá, svahová, ŽB, bez římsy s omítkou a sjednocujícím nátěrem. Křídla vpravo - rovnoběžná, ŽB, s ŽB římsou, s omítkou a sjednocujícím nátěrem. Svahy vpravo kuželové, sypané, částečně odlážděné. Přechodové zdi ŽB, s římsou, omítkou a sjednocujícím nátěrem, osazeny zábradlím.

Na opěře O 01 i O 02 je 3x vyústěno odvodnění \varnothing 110 mm. Na levém i pravém křídle opěry O 01 i O 02 je 2x vyústěno odvodnění \varnothing 110 mm. Na straně K01 je na svahy drážního tělesa vyvedeno vyústění příčné drenáže - bez odláždění (drenáž za opěrami O01 a O02 - v rozsahu šířky K01).

Podél zábradlí na pravé straně mostu vede plechová chránička.

SO 02.3.2 Železniční svršek

Železniční svršek v místě objektu mostu tvoří uzavřené kolejové lože podle ČSN 73 6201. Přibližně v roce 2010 probíhala rekonstrukce železničního svršku a spodku koleje č. 1. Informace o opravách a údržbě koleje č. 2 nejsou známy. Stav svršku odpovídá jeho stáří a průběžně prováděné opravě nebo údržbě.

Na levé straně, podél koleje č. 1, je zřízena drážní stezka. Na pravé straně není drážní stezka zřízena nebo je přesypaná štěrkem a porostlá nízkou vegetací. Přechody trati na levé straně řešeny pomocí ŽB přechodových zídek, na pravé straně neřešeny.

Kolej č. 1 – železniční svršek tvoří kolejnice tvaru 60 E2 (UIC 60) na betonových pražcích B91 S/1 (rozdělení – u) s bezpodkladnicovým pružným upevněním typu Vossloh.

Kolej č. 2 – železniční svršek tvoří kolejnice tvaru 49 E1 (S 49) na betonových pražcích SB6 (rozdělení – e) s žebrovými podkladnicemi S 4pl upevněním K se svěrkami ŽS 4.

b) popis navrženého stavebně technického a konstrukčního řešení

SO 02.3.1 Železniční most

Na nosné konstrukci pod kol.č. 2 bude provedena nová vodotěsná izolace z natavovaných asfaltových pásů. Příčné odvodnění bude napojeno do odvodnění provedeného na konstrukci pod kol.č. 1.

Bude provedeno rozšíření deskového mostu novou ŽB římsou v kol.č. 2 (K02) tak, aby tvar štěrkového lože v kol.č.2 byl dle předpisu SŽ S3 část. XII. Přechody z objektu do trati budou provedeny pomocí nových římsových přechodových zídek.

Na nové ŽB římsě a nových přechodových zídkách bude osazeno nové ocelové úhelníkové zábradlí dle MVL 720. Zábradlí bude provedeno na ocelových konzolách s pochozím pororoštěm. Na zábradlí bude osazena výplň proti odletujícímu štěrku.

Stávající ocelové zábradlí na levé římsě (K01) bude opatřeno novou výplní proti odletujícímu štěrku.

Bude provedena sanace a reprofilace stávajících betonových ploch sanačními maltami s vrchním sjednocujícím ná-

těrem. Rozsah sanací bude na straně konstrukce K01 v rozsahu všech pohledových ploch, vč. opěrných křídel. Na straně K02 budou takto sanovány pohledové plochy opěr a boční (pohledová) strana nosné konstrukce. Stejným způsobem proběhne sanace na pohledových plochách pod mostem (pohledové plochy opěr a podhled nosných konstrukcí K01 a K02).

Stávající vyústění odvodnění na křídlech a na opěrách jsou vadně osazená, voda protéká okolo trubek a podmáčí opěry či křídla. Kolem stávajících vyústění bude provedeno jádrovým vrtáním mezikruží. Stávající beton v mezikruží bude do hloubky cca 0,3 - 0,5 m odsekán. Do prostoru mezikruží budou vtačeny tzv. „injektážní packery“, které budou následně injektovány pružnou PUR pryskyřicí. Vzniklý otvor po injektáži bude následně zasanován.

Svahové kužely vpravo porostlé vegetací a mechem budou očištěny tlakovou vodou. Bude zjištěn rozsah stávajícího odláždění. Degradované, rozpadlé, popř. chybějící plochy budou předlážděny. Stávající odláždění bude přespárováno.

Stávající vyústění příčné drenáže na svazích (levá strana) bude odlážděno. Kolej č.2 nad mostem bude během stavby dočasně snesena a následně bude vrácena do původní polohy. Návrhová životnost nového mostu činí 100 let.

Opravou se nemění základní parametry, umístění ani účel stavby.

SO 02.3.1 Železniční svršek

Kolejový svršek se vyjme a zpětně vrátí pouze nad objektem mostu v koleji č.2.

Projektová dokumentace opravy mostu zahrnuje pouze obnovu železničního svršku formou zpětné montáže, a to bez podbíjení. Pro zpětnou montáž bude použitý původní materiál a původní pražce.

Souběžně s opravou mostu nebo následně po jejím dokončení bude probíhat realizace projektu Oprava trati v úseku Horní Lideč státní hranice – Vsetín, který mimo jiné řeší i novou konstrukci koleje č. 2.

Stávající výstroj tratě nebude opravou dotčena.

c) popis navrženého řešení vodního díla s ohledem na jeho charakter a účel, návrhová kapacita, kategorizace vodního díla pro potřeby technickobezpečnostního dohledu apod.

Stavba není vodním dílem.

B.3.5 Technologické řešení – základní popis technických a technologických objektů a zařízení

Technologické objekty a zařízení se nenavrhují.

a) popis stávajícího stavu

–

b) popis navrženého řešení

–

c) energetické výpočty

–

d) u staveb technické infrastruktury – popis navrženého řešení zařízení, potřeby a spotřeby rozhodujících médií

–

B.3.6 Zásady požární bezpečnosti

Jedná se o stavbu kategorie 0 podle § 6 odst. 1 písm. g) vyhlášky č. 460/2021 Sb., o kategorizaci staveb z hlediska požární bezpečnosti a ochrany obyvatelstva, tj. o stavbu dráhy s výjimkou budovy nebo tunelu, která z hlediska požární bezpečnosti a ochrany obyvatelstva nepředstavuje zvláštní nebezpečí. Podle § 40 zákona č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů, se pro stavby kategorie 0, nepředstavující zvláštní nebezpečí, nezpracovává požárně bezpečnostní řešení a nevykonává se státní požární dozor posuzováním dokumentace a ověřováním splnění podmínek požární bezpečnosti.

a) výška stavby, zastavěná plocha, počet podlaží, počet osob, pro který je stavba určena, nebo jiný parametr stavby, zejména světlá výška podlaží nebo délka tunelu apod.

–

b) kritéria – třída využití, přítomnost nebezpečných látek nebo jiných rizikových faktorů, prohlášení stavby za kulturní památku

–

B.3.7 Úspora energie a tepelná ochrana budovy

Pro danou stavbu se nevyžaduje.

B.3.8 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí

Pro danou stavbu se nevyžaduje.

B.3.9 Ochrana stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

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

Most je určen pro elektrizovanou trať se stejnosměrnou proudovou soustavou 3kV. Pro most nebyl proveden korozní průzkum, předpokládá se však nejvýše 4. stupeň základních ochranných opatření pro omezení vlivu bludných proudů.

Navržené řešení klade důraz na důsledné dodržování tlouštěk krycích vrstev betonu, minimalizaci vzniku trhlin správnou volbou kameniva a nižším vodním součinitelem betonové směsi. Dále zahrnuje použití portlandských cementů, omezení obsahu chloridových iontů v záměsové vodě a přísadách zlepšujících zpracovatelnost směsi a zajištění minimální dávky 300 kg cementu na 1 m³ hotového betonu. Konstrukce mostu je přirozeně uzemněna.

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

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

B.4 Připojení na technickou infrastrukturu

Opravovaný most je součástí stavby dráhy. Napojení stavby na technickou infrastrukturu se nenavrhuje.

B.5 Dopravní řešení a základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie

- a) popis dopravního řešení, u staveb drah včetně traťové a staniční dopravní technologie počátečního a cílového stavu, orientační návrh organizačních a dočasných provizorních stavebních opatření pro zajištění železniční dopravy po dobu stavby, požadavky na náhradní dopravu, dosažené zásadní dopravní parametry stavby (dynamický průběh rychlosti, propustnosti, linkové vedení, systémové jízdní doby apod.)

Dopravní řešení

Trať 820 00 Horní Lideč státní hranice – Hranice na Moravě je celostátní dvoukolejná dráha. Traťová rychlost je 70 km/h. Rychlost na mostě je 70 km/hod. Provozovatelem dráhy je Správa železnic, s. o.

Konvenční trať je využívána pro osobní i nákladní dopravu. Na trati je vedena linka dálkové dopravy Praha – Horní Lideč (– Slovensko) a regionální linky (spěšné a osobní vlaky) objednávané Zlínským krajem.

Opravou mostu se nezmění stávající jízdní doby na daném úseku tratě a není tak nutné modelovat přínosy nově navrženého stavu. Porovnání dynamiky jízdy (graf dynamického průběhu rychlosti) v současném a navrhovaném stavu tak není potřebné zpracovávat. Dopravní řešení a dopravní a provozní technologie zůstanou stejné jako před opravou mostu. Stavba se uskuteční za výluky železničního provozu. Výluky se využijí i pro další souvisící stavby.

Dočasná dopravní opatření

Oprava mostu bude probíhat ve dvou etapách, přičemž v každé etapě dojde k vyloučení provozu na jedné z kolejí. Na traťové koleji, kde zůstane železniční provoz zachován, bude minimálně v úseku dotčeném opravou mostu dočasně snížena traťová rychlost.

Výluky jsou plánovány v souladu s ročním plánem výluk a proběhnou v následujících termínech:

Traťová kolej č. 1: 1. – 20. srpna 2025

Traťová kolej č. 2: 21. srpna – 19. října 2025

Pro zřízení a odstranění záporového pažení se předpokládá noční výluka v obou kolejích v délce 4× 5 hodin.

K omezení silniční dopravy kvůli opravě mostu nedojde.

b) napojení na stávající dopravní infrastrukturu, přeložky, včetně pěších a cyklistických stezek a doprava v klidu

Opravovaný most je součástí stavby dráhy. Napojení na stávající dopravní drážní infrastrukturu se opravou nemění. Na trati je stávající trakční vedení, opravou mostu se výkonová kapacita nemění.

c) řešení přístupnosti a bezbariérového užívání

Požadavky na přístupnost pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace podle stavebního zákona a podle ČSN 73 4001 Přístupnost a bezbariérové užívání se při užívání mostu neuplatní. Most je součástí stavby dráhy a není veřejně přístupný.

B.6 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

V místech výkopových prací bude obnovené násypové těleso ohumusováno a oseto vegetací. Po dokončení stavby zůstane stávající násypové těleso zachováno ve svém původním tvaru, včetně pokrytí vegetací.

B.7 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

a) vliv na životní prostředí a opatření vedoucí k minimalizaci negativních vlivů – zejména příroda a krajina, Natura 2000, omezení nežádoucích účinků venkovního osvětlení, přítomnost azbestu, hluk, vibrace, voda, odpady, půda, vliv na klima a ovzduší, včetně zařazení stacionárních zdrojů a zhodnocení souladu s opatřeními uvedenými v příslušném programu zlepšování kvality ovzduší podle jiného právního předpisu

Vliv na přírodu a krajinu

Stavbou se provoz na dráze nemění – nemění se parametry trati. Proto se po dokončení stavby nepředpokládá zvýšení negativních vlivů na životní prostředí. Stavba nebude mít negativní vliv na okolní přírodu a krajinu. V oblasti se nenachází žádné významné ani ohrožené druhy rostlin a živočichů. Po dokončení bude místo stavby uvedeno do původního stavu.

Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Stavba se nachází v těsné blízkosti chráněného území soustavy Natura 2000 – evropsky významné lokality. Hranice této oblasti probíhají podél trasy železnice ze severní strany.

Zvláště chráněná území, významné krajinné prvky, prvky územního systému ekologické stability a další

Stavba se nachází v těsné blízkosti III. zóny Chráněné krajinné oblasti (CHKO) Beskydy a Chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) Beskydy. Hranice těchto chráněných oblastí probíhají podél trasy železnice ze severní strany.

Na jižní straně železnice se nachází hranice Chráněné oblasti přirozené akumulace vod Vsetínské vrchy.

Přítomnost azbestu

Podle všech dostupných podkladů a dochované archivní dokumentace stavba neobsahuje azbest ani výrobky z něj.

Vliv na klima, ovzduší, hluk, vodu, odpady a půdu

Stavba nemá vliv na klima, ovzduší, vodu, nebo půdu a nevytváří vibrace, hluk ani odpady.

b) způsob plnění podmínek závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí, je-li podkladem

Změna dokončené stavby (stavební úprava) nevyžaduje posouzení vlivu na životní prostředí.

- c) **popis souladu záměru s oznámením záměru podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, bylo-li zjišťovací řízení ukončeno se závěrem, že záměr nepodléhá dalšímu posuzování podle tohoto zákona**

Změna dokončené stavby (stavební úprava) nevyžaduje posouzení vlivu na životní prostředí.

- d) **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**

Stavba dráhy svým provozem neznečišťuje životní prostředí činnostmi uvedenými v zákoně č. 76/2002 Sb., o integrované prevenci a o omezování znečištění, o integrovaném registru znečišťování a o změně některých zákonů (zákon o integrované prevenci) a nevyžaduje tak integrované povolení nebo jiné dokumenty podle tohoto zákona.

B.8 Celkové vodohospodářské řešení

Změna dokončené stavby – oprava železničního mostu – neovlivní vodní poměry v území.

Stavba není vodním dílem ani vodohospodářskou úpravou podle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon).

Dešťové vody

Stavbou se odvodnění oblasti nemění. Bude využit stávající systém odvodnění drážním tělesem. Odvodnění svahů drážního tělesa a okolního terénu zůstane zachováno přirozené – stávajícím sklonem území a vsakováním.

Zásobování vodou

Stavba nemá nároky na zásobování vodou. Při výstavbě není potřebné napojení stavby na zdroj vody a voda bude na stavbu dovážena podle potřeby z vlastních zdrojů zhotovitele stavby. Odpadní vody nevznikají.

Splaškové vody

Stavba neprodukuje splaškové vody.

B.9 Ochrana obyvatelstva

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

- a) **způsob zajištění varování a informování obyvatelstva před hrozcí nebo nastalou mimořádnou událostí**

–

- b) **způsob zajištění ukrytí obyvatelstva**

–

- c) **způsob zajištění ochrany před nebezpečnými účinky nebezpečných látek u staveb v zónách havarijního plánování**

–

- d) **způsob zajištění ochrany před povodněmi**

Nejedná se o stavbu v záplavovém území.

- e) **způsob zajištění soběstačnosti stavby pro případ výpadku elektrické energie u staveb občanského vybavení**

Nejedná se o stavbu občanského vybavení.

- f) **způsob zajištění ochrany stávajících staveb civilní ochrany v území dotčeném stavbou nebo staveništěm, jejich výčet, umístění a popis možného dotčení jejich funkce a provozuschopnosti**

V území dotčeném stavbou nebo staveništěm nejsou stavby civilní ochrany.

B.10 Zásady organizace výstavby

a) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, včetně zhodnocení potřeby návrhu dopravně inženýrských opatření

Napojení staveniště na dopravní infrastrukturu bude z účelové komunikace vedené po pozemku p.č. 2315/2, p. č. 2362/2 a p.č. 2321/1. Přístup ke stavbě je možný také po trati z železniční stanice Horní Lideč, ale pouze po vyloučené koleji.

Napojení staveniště na technickou infrastrukturu není potřebné.

b) ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, odstraňování staveb a kácení dřevin atd.

Ochrana okolí staveniště

Při výstavbě se nebude zasahovat do okolí staveniště kromě pozemků dočasného záboru. Zařízení staveniště bude po dobu výstavby zabezpečeno oplocením výšky minimálně 1,8 m. Samotná stavba mostu nebude oplocena.

Asanace

Oprava mostu nevyvolává požadavky na asanace jiných staveb a objektů.

Kácení dřevin

Navržená oprava mostu nevyžaduje kácení dřevin.

c) vstup a vjezd na stavbu, přístup na stavbu po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy, včetně požadavků na obchozí trasy pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace a způsob zajištění bezpečnosti provozu

Vjezd na stavbu je navržen z účelové komunikace vedené po pozemku p. č. 2321/1. Před zahájením stavby bude u všech komunikací využívaných pro staveništní dopravu zdokumentován jejich aktuální stav (pasport komunikací) a po ukončení jejich využívání bude vyhodnoceno případné poškození.

Přístup na stavbu bude po dobu výstavby zajištěn rovněž z účelové komunikace na pozemku p. č. 2321/1. Další možný přístup je z tělesa dráhy, který bude ale značně omezen souběžnými stavebními pracemi.

V okolí stavby se nenacházejí komunikace ani chodníky, které by vyžadovaly návrh obchozích či objízdných tras pro chodce, osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace a cyklisty.

Bezpečnost provozu na přilehlých komunikacích v okolí mostu se zajistí dočasným dopravním značením a jeho údržbou po celou dobu stavby.

d) popis zásad odvodnění staveniště

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

e) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Trvalé zábory pozemků oprava mostu nevyvolá. Dočasné zábory pro provedení opravy mostu (přístup ke stavbě a pro umístění zařízení staveniště) jsou navrženy podél dotčené tratě. Seznam parcel potřebných pro dočasný přístup k mostu po dobu jeho opravy je uveden v následující tabulce a graficky v situaci stavby (část C).

PŘÍSTUP KE STAVBĚ					
ČÍSLO PARCELY	KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ	VLASTNICKÉ PRÁVO	LV	DRUH POZEMK U	ZPŮSOB VYUŽITÍ
2374	Horní Lideč [643351]	Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	348	ostatní plocha	dráha
2350/1	Horní Lideč [643351]	Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	348	ostatní plocha	dráha
2315/2	Horní Lideč [643351]	Obec Horní Lideč, č. p. 292, 75612 Horní Lideč	1000 1	ostatní plocha	ostatní komunikace

2321/1	Horní Lideč [643351]	AGROFYTO, spol. s r. o.; Mana Josef Bc.; Trčka Daniel Bc.	1037	ostatní plocha	ostatní komunikace
2362/2	Horní Lideč [643351]	Obec Horní Lideč, č. p. 292, 75612 Horní Lideč	1000 1	ostatní plocha	ostatní komunikace

f) požadavky na ochranu životního prostředí při výstavbě – zejména opatření k minimalizaci dopadů při provádění stavby na životní prostředí, předcházení vzniku odpadů, třídění materiálů pro recyklaci za účelem materiálového využití včetně popisu opatření proti kontaminaci těchto materiálů, opatření při nakládání s azbestem, opatření na snížení hluku ze stavební činnosti a opatření proti prašnosti a nežádoucím účinkům venkovního osvětlení v noční době

Při výstavbě musí zhotovitel dodržovat požadavky všech předpisů týkajících se životního prostředí. Ustanovení příslušných předpisů se musí uplatnit při skladování materiálů, jejich manipulaci, provádění všech stavebních i montážních prací a zneškodňování odpadů.

Stavba se nachází nedaleko obytné zóny obce Horní Lideč se zástavbou rodinných domů. Nejbližší obydlí (rodinný dům) je vzdáleno od stavby 50 m.

Nakládání s odpady

Odpad je každá movitá věc, které se osoba zbavuje, má úmysl nebo povinnost se jí zbavit. Každý je povinen při své činnosti předcházet vzniku odpadu, omezovat jeho množství a nebezpečné vlastnosti.

Odpad se zařazuje do kategorie odpadu, a to jako nebezpečný odpad nebo jako ostatní odpad, a druhu odpadu vymezeného v Katalogu odpadů.

Způsoby nakládání s odpadem – přílohy č. 5 a č. 6 k zákonu o odpadech.

- Způsoby využití odpadu a úpravy a skladování odpadu před jeho využitím – příloha č. 2 k zákonu o odpadech.
- Způsoby odstranění odpadu a úpravy a skladování odpadu před jeho odstraněním – příloha č. 2 k zákonu o odpadech.

Za odpad se nepovažuje nekontaminovaná zemina a jiný přírodní materiál vytěžený při stavební činnosti, pokud je zajištěno, že materiál bude použit ve svém přirozeném stavu pro účely stavby na místě, na kterém byl vytěžen.

Původce odpadu je povinen při odstraňování stavby, provádění stavby nebo údržbě stavby dodržet postup pro nakládání s vybouranými stavebními materiály určenými pro opětovné použití, vedlejšími produkty a stavebními a demoličními odpady tak, aby byla zajištěna nejvyšší možná míra jejich opětovného použití a recyklace.

Nakládání s odpadem musí být v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů, vyhláškou č. 8/2021 Sb., o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů (Katalog odpadů), ve znění pozdějších předpisů, vyhláškou č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění pozdějších předpisů a plány odpadových hospodářství.

Při odstraňování stavby, provádění stavby nebo údržbě stavby se musí jednotlivé druhy vybouraných stavebních materiálů, výrobků, vedlejších produktů a stavebních a demoličních odpadů soustřeďovat odděleně – nejméně však materiály a odpady uvedené v příloze č. 24 k vyhlášce č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění pozdějších předpisů.

Při odstraňování stavby, provádění stavby nebo údržbě stavby se musí se stavebními a demoličními odpady obsahujícími nebezpečné látky nakládat takovým způsobem, aby nedošlo ke znečištění ostatních vybouraných stavebních materiálů, vedlejších produktů nebo stavebních a demoličních odpadů určených k recyklaci nebo opětovnému použití.

Vybourané stavební a demoliční odpady obsahující azbest musí být neprodleně po vzniku zabaleny do neprodyšných obalů nebo uloženy do utěsněných nádob či kontejnerů a označeny a předány do zařízení pro nakládání s odpady, které je určeno k jejich sběru nebo odstranění.

Přehled předpokládaných odpadů vznikajících při výstavbě

Kód odpadu	Druh odpadu	Předpokládané množství	Způsob nakládání s odpadem
17 01 01	Beton (železový)	10 t	XR12, XR5
17 01 01	Železo a ocel	0,2 t	XR12, XR5
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	2,5 t	XR5
17 05 08	Štěrka ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07	80 t	XR5
17 09 04	Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	1 t	XR5

Kategorie odpadu: * nebezpečný odpad, bez označení ostatní odpad

Vliv stavby na ovzduší

Při výstavbě lze krátkodobě očekávat zvýšené emise prашných částic. Množství vyšší prašnosti bude závislé na klimatických podmínkách a na použitých technologiích výstavby. Při prašných pracích se musí zvolit vhodné postupy pro zamezení rozptýlu prachu do okolí, např. skrápění vodou.

Hluk a vibrace

Podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací je nutné provést potřebná opatření ke snížení hlukové zátěže tak, aby nebyly překročeny limitní hodnoty. Orgán hygienické služby může stanovit podmínky pro provádění stavby s ohledem na hluk. Předpokládá se krátkodobé zvýšení hlukové zátěže vlivem stavebních prací pro nejbližší obydlí. Hlučné práce se smí provádět pouze ve vhodné denní době.

Vliv stavby na vody

Stavba se nachází v ochranném pásmu vodních zdrojů, konkrétně:

ID 00218514 - Ústí prameniště, vrt, stupeň ochranného pásma 2b;

ID 00220714 - Valašské Meziříčí povrchový zdroj Vsetínská Bečva, stupeň ochranného pásma 3

Při výstavbě se musí provést všechna potřebná organizační a technická opatření, aby se zabránilo nepříznivému znečištění povrchových a podzemních vod, způsobených stavební činností v souladu se zákonem č. 254/2001 Sb. Zejména se musí dbát na zabránění úkapů a úniků ropných produktů, asfaltů, různých chemikálií a dalších ekologicky nebezpečných látek při jejich přepravě, skladování i použití. Ekologicky nebezpečné odpady musí být bezpečně ukládány ve skladech, jejichž konstrukce to umožňuje podle příslušných předpisů, a co nejdříve ze staveniště odstraněny odvezením na skládku nebo zneškodněny jiným způsobem. Hygienické vybavení zařízení staveniště musí být zřízeno ve shodě se stavebním povolením a řádně provozováno a udržováno.

Provádění stavby nesmí ovlivnit odtokové poměry v území. Stavba je navržena tak, že neovlivní odtokové poměry v území.

Vliv stavby na půdu

Stavbou nedojde k záborům zemědělského půdního fondu ani pozemků určených k plnění funkce lesa. Pro ochranu půdy platí podobné zásady jako pro ochranu vod, které jsou uvedeny v předchozím odstavci.

Vliv stavby na mimolesní zeleň

Zásahy do zeleně nejsou při výstavbě potřebné.

Další vlivy

Vliv stavby na nerostné zdroje, vliv stavby na chráněné přírodní objekty a vliv stavby na archeologické nálezy a památky se u této stavby neuplatní.

g) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Po dobu výstavby bude pomocí informačních tabulí zakázán vstup cizích osob na staveniště. Zařízení staveniště bude ohrazeno mobilním zábradlím příp. mobilním oplocením. Oplocení celého staveniště opravy mostu se nenavrhuje.

Pro přípravné a dokončovací práce mimo výluku železničního provozu bude po obou stranách koleje umístěna

výstražná páska ve výšce 1,2 m nad terénem na sloupcích v délce 30 m a bezpečnostní tabulky zakazující vstup do provozované koleje. Stavba mostu se bude provádět pod trakčním vedením nebo v jeho blízkosti. Pracovníci mohou vstupovat do kolejí pouze po nahlášení prací a dodržování ustanovení pro práce v provozované dopravní cestě podle předpisu provozovatele dráhy Bp1. Pro práce v blízkosti trakčního vedení je nutné dodržovat normu TNŽ 34 3109 Bezpečnostní předpisy pro činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti na železničních dráhách celostátních, regionálních a vlečkách. Další podmínky z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví při práci se pro provádění stavby v projektu nestanovují. Je potřebné dodržovat obecně platné právní předpisy upravující bezpečnost a ochranu zdraví při práci, tj. zejména:

- zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci), ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 251/2005 Sb., o inspekci práce, ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů;
- nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích, ve znění pozdějších předpisů;
- nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci, ve znění pozdějších předpisů;
- nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky;
- nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů;
- nařízení vlády č. 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí;
- nařízení vlády č. 375/2017 Sb., o vzhledu, umístění a provedení bezpečnostních značek a značení a zavedení signálů;
- nařízení vlády č. 390/2021 Sb., o bližších podmínkách poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a dezinfekčních prostředků;
- nařízení vlády č. 201/2010 Sb., o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 432/2003 Sb., kterou se stanoví podmínky pro zařazování prací do kategorií, limitní hodnoty ukazatelů biologických expozičních testů, podmínky odběru biologického materiálu pro provádění biologických expozičních testů a náležitosti hlášení prací s azbestem a biologickými činiteli, ve znění pozdějších předpisů;
- SŽ Bp1. Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací. Praha: Správa železnic, státní organizace, 2020.
- SŽ Bp3. Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace. Praha: Správa železnic, státní organizace, 2020.
- zákon ČNR č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 246/2001 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (vyhláška o požární prevenci), ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 460/2021 Sb., o kategorizaci staveb z hlediska požární bezpečnosti a ochrany obyvatelstva.
- vyhláška č. 87/2000 Sb., kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování a nahřívání živců v tavných nádobách;
- SŽ R14. Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic. Praha: Správa železnic, státní organizace, 2020.

h) bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin, využitelnost zemin a hornin, plán na přemístění ornice a podornicových vrstev a plán rekultivace

V rámci stavby nebude přesouvána zemina mezi jednotlivými objekty. Vytěžená zemina bude uložena na mezideponii na staveništi a zpětně využita.

i) limity pro užití výškové mechanizace

Využití výškové mechanizace je omezeno trakčním vedením na železniční trati. Vedení nebude demontováno, ale po dobu stavby bude v beznapětovém stavu a bude řádně uzemněna. Trolejový drát bude ochráněn navlečenými plastovými chráničkami s výraznou barvou.

j) u stavby drah návrh optimálního postupu výstavby (časový plán, harmonogramy, zdůvodnění počtu etap, výluky apod.)

Oprava mostu bude probíhat ve dvou etapách, přičemž v každé etapě dojde k vyloučení provozu na jedné z kolejí. Na traťové koleji, kde zůstane železniční provoz zachován, bude minimálně v úseku dotčeném opravou mostu dočasně snížena traťová rychlost.

Výluky jsou plánovány v souladu s ročním plánem výluk a proběhnou v následujících termínech:

Traťová kolej č. 1: 1. – 20. srpna 2025

Traťová kolej č. 2: 21. srpna – 19. října 2025

Pro zřízení a odstranění záporového pažení se předpokládá noční výluka v obou kolejích v délce 4×5 hodin.

K omezení silniční dopravy kvůli opravě mostu nedojde.

Přípravné práce

- vytyčení inženýrských sítí;
- vybudování zařízení staveniště;

Začátek výluky koleje č. 1 – zahájení I. etapy výstavby

- Odstranění stávajícího stožáru TV (ozn. 33), vč. základové konstrukce (v rámci koordinované akce: Oprava trati v úseku Horní Lideč st.hr. - Vsetín (TUDU: 2363, 2362, km 18,7 - 38,4);
- Oprava stávající sesednuté spáry mezi římsovou zídou a římsovým nosníkem;
- Sanace stávajících pohledových ploch, vč. ploch pod mostem;
- Sanace vyústění stávajícího drenážního potrubí - pod mostem;
- Odláždění stávající drenáže na svazích drážního tělesa;
- Osazení nové výplně zábradlí proti odletujícímu šterku;
- Nátěr sanovaných pohledových ploch;

Konec výluky koleje č. 1 – ukončení I. etapy výstavby**Práce mezi etapami výstavby**

- Zřízení záporového pažení pro II. etapu výstavby;

Začátek výluky koleje č. 2 – zahájení II. etapy výstavby

- Demontáž kolejového svršku v koleji č. 2;
- Výkopové práce;
- Odstranění stávající ŽB římsy, vč. ocelového zábradlí;
- Odstranění stávajícího stožáru TV (ozn. 44), vč. základové konstrukce (v rámci koordinované akce: Oprava trati v úseku Horní Lideč st.hr. - Vsetín (TUDU: 2363, 2362, km 18,7 - 38,4);
- Odstranění stávající hydroizolace, vč. krycí vrstvy;
- Nové drenážní potrubí v koleji č. 2, vč. betonové podkladní konstrukce;
- Nová ŽB římsa, vč. přechodových římsových zídek (+ bednění/odbednění);
- Sanace stávajících pohledových ploch;
- Provedení nové hydroizolace, vč. krycí vrstvy;
- Hydroizolace lícových ploch nových konstrukcí (Np + 2xNa);
- Zpětný (hutněný) zásep;

- Osazení nového ocelového zábradlí;
- Nátěr sanovaných pohledových ploch;
- Zřízení nové konstrukční vrstvy ze šterkodrti;
- Zpětná montáž kolejového svršku v koleji č. 2; Odstranění pažení pro II. etapu (noční výluka 5h na obou kolejích);

Konec výluky koleje č. 2 – ukončení II. etapy výstavby

Dokončovací práce

- Přespárování/ předláždění dlažby na pravé straně mostu - svahové kužely (kol. č. 2)
- Terénní úpravy, ohumusování a zatravnění nových svahů zemního tělesa (kol. č. 2);
- Odstranění zařízení staveniště, rekultivace ploch zařízení staveniště.

k) požadavky na postupné uvádění staveb do provozu (užívání), požadavky na průběh a způsob přípravy a realizace výstavby a další specifické požadavky

Stavba bude po dokončení uvedena do zkušebního provozu a před jeho ukončením bude zkolaudována. Před uvedením do zkušebního provozu se provede mimořádná (příp. hlavní) prohlídka mostu podle vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC S5 Správa mostních objektů a podle vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah.

l) stanovení podmínek pro provádění staveb z hlediska bezpečnosti leteckého provozu, provozních opatření na letišti, provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.

Pro stavbu se nevyžaduje.

m) návrh fází výstavby za účelem provedení kontrolních prohlídek

Kontrolní prohlídky stavby provádí stavební úřad způsobem uvedeným v zákoně č. 283/2021 Sb., stavební zákon, zejména podle § 227. K provádění kontrolních prohlídek stavby je příslušný stavební úřad, který vydal stavební povolení.

Stavebník je povinen ohlašovat stavebnímu úřadu fáze výstavby podle plánu kontrolních prohlídek stavby. Další povinnosti stavebníka jsou uvedeny v § 160 stavebního zákona.

Vlastník stavby a zařízení je povinen umožnit prohlídku stavby a zařízení. Další povinnosti vlastníka jsou uvedeny např. v § 167 stavebního zákona.

K účasti na kontrolní prohlídce stavby mohou být stavebním úřadem vyzváni také projektant, stavbyvedoucí a stavební dozor. Výsledky kontrolních prohlídek se zapisují do stavebního deníku nebo do jednoduchého záznamu o stavbě. Osoba provádějící kontrolní prohlídku stavby je oprávněná zapisovat do stavebního deníku nebo do jednoduchého záznamu o stavbě.

Stavba bude provedena v jedné etapě. Jednotlivé fáze výstavby (postup stavby) jsou uvedeny v části projektové dokumentace B. 8 Zásady organizace výstavby. S ohledem na malý rozsah stavby navrhujeme kontrolní prohlídky stavby v následujících fázích stavby:

Kontrolní prohlídka stavby před ukončením výluky

Po dokončení technickobezpečnostní zkoušky trati (ověřením prostorové průchodnosti a měřením geometrické polohy koleje, a ověřením geometrické polohy koleje) a mostu (provedením hlavní prohlídky) v rozsahu podle vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, se před zahájením zkušebního provozu provede kontrolní prohlídka stavby.

Závěrečná kontrolní prohlídka stavby

Před ukončením zkušebního provozu se provede závěrečná kontrolní prohlídka stavby jako součást kolaudace stavby. K závěrečné prohlídce stavby se přizvou také osoby, jejichž práva mohou být dotčena.

Uvedeným návrhem není dotčeno provádění dalších kontrolních prohlídek stavebním úřadem podle ustanovení stavebního zákona.

n) dočasné objekty – jejich popis, včetně uvedení doby jejich trvání

Dočasné objekty nebudou zřizovány.

o) objízdné a náhradní trasy – požadavky a provedení

V okolí stavby se nenacházejí komunikace, které by vyžadovaly návrh objízdných či náhradních tras.

p) zvláštní podmínky a požadavky na provádění stavby, organizaci staveniště a provádění prací na něm, vyplývající zejména z druhu stavebních prací, z ochranných nebo bezpečnostních pásem, vlastností staveniště, provádění za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.

Jiné podmínky pro výstavbu se nestanovují.

V Prostějově, leden 2025

Zdeněk Prázdňý

HARMONOGRAM VÝSTAVBY
SO 02.4 P1: Propustek v km 26,820

LEGENDA	Zřízení / Odstranění pažení	I. Etapa výstavby	II. Etapa výstavby	Přípravné a dokončovací práce
---------	-----------------------------	-------------------	--------------------	-------------------------------