

STAVBA:

Rekonstrukce mostu v km 183,323 trati Chomutov - Cheb


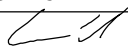
OBJEDNATEL:



Správa železniční dopravní cesty, s.o.

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1, Nové Město

 DIPONT s.r.o. projektová a inženýrská činnost U Cukrovaru 509/4, 400 07 Ústí nad Labem, CZ E: dipont@dipont.cz T: 00420 475 201 724			Zakázka: D13047	Datum: 04/2014
ODP. PROJEKTANT STAVBY	VYPRACOVAL	TECHNICKÁ KONTROLA	Účel PD:	PROJEKT
ING. MICHAL BERNÁT	ING. MICHAL BERNÁT	ING. MARTIN KLOMÍNSKÝ	Měřítko:	
			Formát:	
STAVBA: Rekonstrukce mostu v km 183,323 trati Chomutov - Cheb			Část: B.1	Paré:
PŘÍLOHA: SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA			Příloha:	

1	Zhodnocení staveniště.....	2
2	Průzkumy a podklady.....	2
2.1	Průzkumy	2
2.2	Geodetické a mapové podklady	3
3	Ochranná pásma	3
4	Koncepce stavby	3
4.1	Účel stavby.....	4
4.2	Technické řešení.....	4
4.2.1	SO 01 Železniční most	4
4.2.2	SO 02 Železniční svršek	5
4.2.3	SO 03 Přeložka kabelů	5
4.2.4	SO 04 Ochrana vodovodu	5
4.2.5	SO 05 Úprava TV	5
4.3	Postup výstavby, uvádění do provozu	6
5	Údaje o splnění stanovených podmínek	6
6	Příprava pro výstavbu	6
6.1	Kácení	7
6.2	Odpady	7
6.3	Přeložky.....	8
6.4	Výluky, uzavírky	8
7	Výkup pozemků a staveb	9
8	Výjimky z předpisů a norem	9
9	Vliv stavby na životní prostředí	9
9.1	Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí.....	10
9.2	Vliv stavby na životní prostředí v průběhu výstavby	10
10	Odolnost a zabezpečení stavby	10
10.1	Požární ochrana	10
10.2	Ochrana bezpečnosti práce	11
10.3	Ostatní vlivy.....	11
11	Dopravní opatření.....	12
12	Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL	12

1 Zhodnocení staveniště

Stavba se nachází na stávající železniční trati Chomutov – Cheb, TÚ 0112 Chomutov záp. zhlaví (mimo) – Cheb (klášterecké staničení), DÚ 22 Dalovice – Karlovy Vary. Most leží ve staničním obvodu. Stavba se nachází na pozemcích p. č. 475/2, 476/3, 475/1, 508/2 v k. ú. Dalovice (624 586) a na pozemku p. č. 758 v k. ú. Bohatice (663 581). Sousedními pozemky stavby jsou pozemky p. č. 519/1 a 474/3 v k. ú. Dalovice a pozemky p. č. 757 a 751 v k. ú. Bohatice. Sousední pozemek p. č. 751 je chráněn – zemědělský půdní fond. Ostatní pozemky stavby a sousední pozemky nejsou předmětem ochrany. V km 183,525 (kolej č. 1) a v km 183,529 (kolej č. 2) končí úprava železničního svršku v podobě trhání koleje a výměny železničního svršku. Dále následuje již jen úprava geometrické polohy koleje podbitím až do km 184,117 (kolej č. 1) a km 184,121 (kolej č. 2). V tomto prostoru prochází kolej přes pozemky p. č. 476/3 v k. ú. Dalovice a p. č. 585 v k. ú. Bohatice. K tomuto úseku stavby již nejsou vzhledem k povaze prací uvažovány žádné sousední pozemky.

Stavba se nachází v extravilánu západně od obce Dalovice, částečně v obvodu železniční stanice Dalovice, částečně v širé trati Chomutov - Cheb, most ve staničení 183,323 této trati, ve svažitém terénu, který klesá od západu k východu k obci Dalovice. Přístupová cesta je po železniční trati a po místní komunikaci z obcí Dalovice a Bohatice.

Po dobu stavby bude uzavřena místní komunikace procházející pod mostem pro veškerý provoz. Stavba bude přístupná po této komunikaci a po železniční trati. Průjezd vozidel pod mostem je omezen světlou výškou stávající konstrukce (viz výkres stávajícího stavu).

2 Průzkumy a podklady

Přípravná dokumentace stavby je zpracována dle zadávacích podmínek objednatele dokumentace se zpracováním požadavků a podmínek určených objednavatelem na výrobních poradách stavby konaných v rámci zpracovávání přípravné dokumentace.

2.1 Průzkumy

V rámci zpracování přípravné dokumentace byl proveden předběžný inženýrsko-geologický průzkum v 11/2012. V rámci „Projektu“ byl následně doplněn o stavebně-geologický průzkum, který vyhodnotil zeminy v přechodové oblasti mostu, zejména pro zajištění podkladů pro návrh pažení mezi kolejemi v průběhu výstavby mostu.

Z hlediska geomorfologického členění náleží zájmové území do oblasti „Podkrušnohorská podsestava“, podcelku „Chodovská pánev“. Z hlediska klimatické rajonizace leží zájmové území v klimatické oblasti MT 4, která je charakterizována krátkým, suchým až mírně suchým létem, s krátkým a mírným přechodným obdobím a běžně dlouhou, mírně teplou a suchou zimou s krátkým trváním sněhové pokrývky. Na základě studia archivních mapových podkladů je možné konstatovat, že v prostoru zájmového území se nenachází poddolovaná území, těžené dobývací prostory a průzkumná území, ani nebilancovaná ložiska nerostů, neschválené prognózy, ukončená ložiska, aktivní sesuvy ani potenciálně sesuvná území.

Širší okolí zájmového území náleží území, v němž se stýká okraj terciérní sokolovské pánve s hlubinnými vyvřelinami. V prostoru dotčeného území byly zastíženy terciérní sedimenty náležící cypřišovému souvrství. V nadloží neogenních sedimentů se pak nacházejí kvartérní uloženiny, tvořené deluviálními sedimenty a fluviálními sedimenty charakteru holocenních (písčitojílovitých až organických) náplavů. Svrchu je území překryto recentními navážkami.

Režim podzemí vody je v prostoru zájmového území výrazně ovlivněn jeho celkovou geologickou stavbou. Hydrogeologické poměry území jsou závislé především na propustnosti horninového prostředí, morfologii terénu, velikosti zdroje podzemní vody, srážkovém režimu území i případných antropogenních vlivech.

V prostoru zájmového území je třeba základové poměry charakterizovat jako složité. Při návrhu geotechnických konstrukcí ve smyslu ČSN EN 1997-1 i v závislosti na statickém hledisku stavební konstrukce je pak možné doporučit postupy alespoň podle zásad 2. geotechnické kategorie.

2.2 Geodetické a mapové podklady

- Geodetické zaměření 09/2012 a 11/2013, Ing. Jiří Mlejnecký.
- Digitální snímek katastrální mapy 10/2012, Ing. Jiří Mlejnecký.

3 Ochranná pásma

Stavba bude zasahovat do obvodu a do ochranného pásma dráhy:

- Železniční trať Ústí nad Labem – Cheb

Dále budou dotčena ochranná pásma všech inženýrských sítí, které se nacházejí v těsné blízkosti stavby:

- Vodovod LT 300, Vodárny a kanalizace Karlovy Vary, a.s.
- Společná trasa TK+DOK+HDPE+zab. zař., ČD – Telematika a OŘ UL SSZT

V místě stavby dále prochází nefunkční plynovod, RWE Distribuční služby, s.r.o.

Ostatní inženýrské sítě, u kterých je v dokladové části uvedeno „dojde ke střetu“, jsou v takové vzdálenosti od stavby, než nedojde k dotčení jejich ochranného pásma.

Stavba se nenachází v žádném chráněném území, umístění stavby je ve vzdálenosti delší než 50 m od hranice lesa, nedojde k dotčení chráněných ložiskových území a stavba se nenachází na poddolovaném území.

Stavba nevyžaduje vyhlášení ochranného pásma.

4 Koncepce stavby

Jedná se o rekonstrukci stávajícího železničního mostu v km 183,323 trati Chomutov - Cheb a železničního svršku v přilehlých úsecích. Součástí stavby nejsou žádné konstrukce, které by vyžadovaly speciální architektonické nebo výtvarné řešení.

Stavba není v rozporu s obecnými požadavky na výstavbu a není třeba ji posuzovat dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Údaje o bezpečnosti práce a požární odolnosti jsou součástí kap. „Odolnost a zabezpečení stavby“.

V rámci SO 01 budou odstraněny stávající nosné konstrukce v obou kolejích včetně opěr a křídel a nosné konstrukce sousedního vlečkového mostu. Tato konstrukce bude umístěna na těleso vlečky. Železobetonové krajní opěry sousedního vlečkového mostu budou ubourány do výšky 2 m nad přilehlý terén a následně sanovány.

Zároveň SO 01 zahrnuje úpravu místní komunikace pod mostem v rozsahu potřebném pro snížení nivelety komunikace.

V rámci stavby se předpokládá pouze mýcení náletové zeleně.

Po dobu výstavby mostu bude místní komunikace uzavřena pro veškerý provoz.

4.1 Účel stavby

Dokumentace navazuje na schválenou přípravnou dokumentaci stavby.

Stávající mostní objekt tvoří dvě jednokolejné ocelové nosné konstrukce s uložením koleje na mostnicích. Nový mostní objekt je navržen jako dvoukolejná nosná konstrukce s kolejovým ložem. Kolejové lože na mostě umožní odstranění směrové deformace koleje a propadu rychlosti.

Je navržena celková rekonstrukce mostního objektu v km 183,323, která spočívá v kompletní demolici stávajících konstrukcí pod kolejemi č. 1 a 2 a stavbě nové konstrukce mostu s kolejovým ložem. K navrženému řešení bylo také přistoupeno na základě zhodnocení stavu jednotlivých konstrukčních částí objektu. V rámci přestavby mostu dojde také k mírné úpravě nivelety a směrového vedení komunikace pod mostem. Aby bylo dosaženo požadované podjezdové výšky, bude snesena nosná konstrukce sousedního vlečkového mostu a částečně ubourány železobetonové krajní opěry tohoto mostu.

Stavba nové konstrukce mostu zajistí bezpečný provoz dráhy na mostě a silniční dopravy pod mostem. Rekonstrukce železničního svršku na mostě spočívá v úpravě GPK, zdvihu nivelety koleje č. 1 a č. 2, odstranění směrových deformací v místě stávajícího mostního objektu, odstranění propadu rychlosti $v=70$ km/h v koleji č. 2. Celkově dojde ke zlepšení směrových poměrů v koleji na mostě a v přilehlém oblouku.

4.2 Technické řešení

4.2.1 SO 01 Železniční most

Stávající mostní objekt tvoří dvě jednokolejné ocelové nosné konstrukce s uložením koleje na mostnicích. Nový mostní objekt je navržen jako dvoukolejná nosná konstrukce s kolejovým ložem. Kolejové lože na mostě umožní odstranění směrové deformace koleje a propadu rychlosti. Na místě původního mostu bude zhotovena nová konstrukce tvořená prefabrikovaným železobetonovým polorámem o světlosti 8,0 m. Všechny železobetonové prvky nosné konstrukce rámu a křídel budou zhotoveny z betonu **C50/60 – XC4, XF3** a vyztuženy ocelí **B500B**. Geometrické uspořádání konstrukce vychází z použití VMP 3,0 ve směrovém oblouku o poloměru $R > 250$ m. Na nosnou konstrukci rámu navazují krátká rovnoběžná křídla, která zajistí plynulý přechod částečně otevřeného šterkového lože do širé trati. Přilehlý svah bude pažen novými šikmými prefabrikovanými železobetonovými křídly.

V rámci přestavby mostu dojde také k mírné úpravě nivelety a směrového vedení komunikace pod mostem.

4.2.2 SO 02 Železniční svršek

Rekonstrukce železničního svršku na mostě spočívá v úpravě GPK, zdvihu nivelety koleje č. 1 a č. 2, odstranění směrových deformací v místě stávajícího mostního objektu, odstranění propadu rychlosti v koleji č. 2. Celkově dojde ke zlepšení směrových poměrů v koleji na mostě v přilehlém oblouku. Vzhledem k podmínce dodržení podjezdné výšky min. na úrovni stávající bylo nutné přistoupit k úpravě železničního svršku – GPK - na přilehlých úsecích železniční trati v km 183,191 – 183,566. Stávající trať v dotčeném úseku je dvoukolejná. Stávající železniční svršek je tvořen kolejnicemi tvaru S49 na betonových pražcích B91S/2 s pružným bezpodkladnicovým upevněním W14. U obou kolejí bylo zřízeno pražcové podloží typu 3 s podkladní vrstvou ze štěrkodrti a geotextilií. Návrh směrového a výškového řešení obou kolejí byl převzat ze související stavby „Zvýšení traťové rychlosti Ústí n. L. – Cheb“. Novým návrhem směrových a výškových úprav jsou odstraněny směrové a výškové deformace, propad rychlosti a zároveň bylo dosaženo požadovaných zdvihů TK na mostě.

V km 183,525 (kolej č. 1) a v km 183,529 (kolej č. 2) končí úprava železničního svršku v podobě trhání koleje a výměny železničního svršku. Dále následuje již jen úprava geometrické polohy koleje podbitím až do km 184,117 (kolej č. 1) a km 184,121 (kolej č. 2).

4.2.3 SO 03 Přeložka kabelů

Na stávajícím mostě prochází společná trasa TK + DOK + HDPE + zab. zař. ve správě ČD – Telematika a OR UL SSZT. Vedení je upevněno na zábradlí stávajícího mostu.

V rámci stavby je navržena přeložka těchto kabelů, nově bude vedení umístěno do prostoru štěrkového lože u římsy podél koleje č. 2 nového mostu.

4.2.4 SO 04 Ochrana vodovodu

Rekonstrukce železničního mostu vyvolá přeložku vodovodu, který prochází pod místní komunikací pod mostem. Vzhledem k tomu, že je navržena úprava nivelety komunikace pod mostem (snížení o cca 20 – 30 cm), je nutné upravit polohu vodovodu tak, aby bylo dodrženo předepsané krytí vedení.

4.2.5 SO 05 Úprava TV

V tomto stavebním objektu jsou řešeny nutné drobné technické úpravy trakčního vedení v dotčeném úseku. Nad vlastním mostem se nachází elektrické dělení. Pro umožnění vlastní rekonstrukce mostu s vypnutím trolejového vedení bude třeba do TV ve směru do stanice vložit izolace tak, aby nebylo třeba současně s kolejí traťového úseku vypínat i staniční kolej. Dále bude provizorně přikotven st. č. 58, a to lanem s izolací nad stávajícími konzolami ke st. č. 57, aby při zemních pracích v jeho blízkosti nedošlo k jeho vyklonění. Po provedení rekonstrukce mostu a železničního svršku budou izolace a zakotvení odstraněny a TV výškově vyregulováno posunem stávajících konzol po trakčních podpěrách.

4.3 Postup výstavby, uvádění do provozu

Výstavba mostu je rozdělena na dvě etapy tak, aby po celou dobu stavby byla provozována min. 1 kolej procházející stavbou. Před započítím výluk budou provedeny přípravné práce, které budou zahrnovat zejména uzavření místní komunikace procházející pod mostem, zřízení zařízení staveniště, vytyčení inženýrských sítí v prostoru stavby a snesení nosné konstrukce sousedního vlečkového mostu. Po snesení NK vlečkového mostu však nesmí dojít k omezení sousední provozované koleje č. 1. První etapa výstavby bude zahrnovat práce v koleji č. 2. Ve výluce bude snesen železniční svršek koleje č. 2 a stávající konstrukce mostu pod touto kolejí. Následně bude postavena nová část mostu a železniční svršek koleje č. 2, převeden provoz na tuto kolej a zahájena výluka v koleji č. 1, kde proběhnou obdobné práce jako v první etapě výstavby. Po dobu výluky budou platit také opatření na trakčním vedení, které řeší samostatný stavební objekt. Pro úpravy na trakčním vedení je zapotřebí jedna noční výluka před zahájením samotných nepřetržitých výluk.

Dle zpracovaného harmonogramu se předpokládají výluky 40 N pro každou etapu výstavby, navíc 1 noční výluka pro úpravy TV. Na konci výstavby budou úpravy TV provedeny v zákrytu výluky 40 N. Přesný termín výluky bude odpovídat ročnímu plánu výluk.

Předpokládaný termín zahájení stavby je 09/2014, předpokládaný termín dokončení stavby je 11/2015. Samotné výluky kolejí jsou předpokládány 40 + 40 dní nepřetržitě.

5 Údaje o splnění stanovených podmínek

Dle vyjádření Magistrátu města Karlovy Vary, úřadu územního plánování a stavebního úřadu je navržená stavba v souladu se záměry územního plánování v dotčeném území (viz dokladová část dokumentace).

Stavba je navržena v souladu s požadavky všech dotčených orgánů státní správy a správců inženýrských sítí.

Oproti přípravné dokumentaci stavby nedošlo po jednání s objednatelem dokumentace k žádným změnám v koncepci řešení.

Záměr byl podroben zjišťovacímu řízení dle § 7 zákona č. 100/2001 Sb. Dle závěru zjišťovacího řízení nemá záměr významný vliv na životní prostředí a nebude posuzován podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Závěr zjišťovacího řízení je součástí dokladové části dokumentace).

6 Příprava pro výstavbu

Stavba bude probíhat na pozemcích p. č. 475/2, 476/3, 475/1, 508/2 v k. ú. Dalovice (624 586) a na pozemcích p. č. 758 a 585 v k. ú. Bohatice (663 581).

Před zahájením prací je nutné provést vytyčení všech inženýrských sítí, které se v oblasti stavby nacházejí. Po vytyčení je nutné provést jejich odhalení a po celou dobu výstavby dbát zvýšené opatrnosti při provádění prací v blízkosti těchto sítí. Po dobu stavby budou provizorně přes výkop převedeny kabely ve správě ČD – Telematika a SŽDC OŘ UNL SSZT (viz objekt SO 03). Veškeré práce musejí být prováděny tak, aby nedošlo k poškození žádné inženýrské sítě procházející v oblasti stavby a její blízkosti.

Při budování nové části mostu a železničního svršku v koleji č. 2 bude trať provozována po koleji č. 1 přes část stávající mostní konstrukce. Pro oddělení bourané části od dočasně používané bude použito řezání diamantovým lanem.

6.1 Kácení

V rámci stavby se nepředpokládá kácení stromů, které by vyžadovalo zvláštní povolení. Mýcení bude provedeno v ploše menší než 40 m².

6.2 Odpady

Dle zákona č. 106/2005Sb., Úplné znění zákona č. 185/2001Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, jak vyplývá z pozdějších změn, a prováděcích vyhlášek Ministerstva životního prostředí č. 381/2001Sb., katalog odpadů, ve znění vyhlášky č. 503/2004Sb.; č. 383/2001Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění vyhlášky č. 41/2005Sb. a vyhlášky č. 294/2005Sb., a ostatních prováděcích předpisů je nutné provádět zatřídění odpadů, které vzniknou při realizaci stavby a určit, jak budou takto vzniklé odpady likvidovány.

Původcem odpadu ve smyslu zákona je po dobu rekonstrukce dodavatel stavby. Dle §3 výše uvedeného zákona je základní povinností každého stavebníka (původce vzniku odpadu) v průběhu své činnosti předcházet vzniku odpadu a vlastní vznik odpadu co nejvíce omezovat. Společně s omezováním vlastního vzniku je nutné vytvářet předpoklady pro jeho opětovné využití, omezovat nebezpečné vlastnosti, popř. zajistit odpovídající zneškodnění.

Původce odpadu (§4 odstavec „p“ zákona) je povinen odpady zařazovat dle „Katalogu odpadů“ (vyhláška č. 381/2001Sb. ve znění vyhlášky č. 503/2004Sb.) a odpady, které nemůže sám využít, trvale nabízet k využití jiné právnické nebo fyzické osobě. Nelze-li odpady využít, potom zajistit zneškodnění odpadů. Zákon přitom zdůrazňuje povinnost zajistit přednostně využití odpadů (recyklace, kompostování apod.) před jejich odstraněním (uložení na skládku, spalení). Dále je původce odpadu povinen odpad třídit a kontrolovat, zda odpad nemá některou z nebezpečných vlastností. Během výstavby i po uvedení do provozu je povinen vést evidenci o množství odpadu a způsobu nakládání s ním.

Způsob vedení evidence je stanoven vyhláškou MŽP č. 383/2001Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění vyhlášky č. 41/2005Sb. a vyhlášky č. 294/2005Sb. Pro nakládání s nebezpečnými odpady je dle zákona č. 106/2005Sb., o odpadech, §16, odst. 3 nutný souhlas územně příslušného správního úřadu (dle zákona č. 320/2002Sb.), který musí být vydán před zahájením stavebních prací. Náležitosti žádosti o tento souhlas stanovuje rovněž vyhláška č. 383/2001Sb., ve znění vyhlášky č. 41/2005Sb. a vyhlášky č. 294/2005Sb. Původce odpadu je zodpovědný za nakládání s odpady do doby, než jsou předány oprávněné osobě.

Odpady budou v průběhu stavby přímo nakládány a odváženy. Krátkodobé skladování je dovoleno výhradně v prostoru záboru staveniště. Převážní prostředky při přepravě stavebního odpadu musí být zcela uzavřeny nebo musí mít ložnou plochu zakrytou plachtou, bránící úniku tohoto odpadu. Pokud dojde v průběhu přepravy k úniku stavebního odpadu, je přepravce povinen neprodleně znečištění odstranit. **Z materiálu dotčeného kolejového lože bude zpětně použita jen jeho neznečištěná část.**

Zhotovitel díla bude povinen během stavebních prací zajistit kontrolu práce a údržby stavebních mechanismů, aby bylo zabráněno úniku ropných produktů do okolí. Pokud dojde k úniku ropných látek

do zeminy, je nutné kontaminovanou zeminu ihned vytěžit a uložit do nepropustné nádoby příp. kontejneru, vyvést na příslušnou skládku nebezpečného odpadu nebo do spalovny. V případě úniku ropných látek je zhotovitel povinen neprodleně informovat dotčené orgány stání správy.

Všechny nebezpečné odpady je třeba skladovat a likvidovat v souladu s vyhláškou MŽP č. 383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění vyhlášky č. 41/2005 Sb. a vyhlášky č. 294/2005 Sb. Odpad charakteru „N“ bude v průběhu stavby shromažďován odděleně do zvlášť k tomu určených uzavřených nádob z nepropustných materiálů, které budou chráněny proti odcizení, neodborné manipulaci a úniku nebezpečné látky do okolního prostředí. Nebezpečné odpady budou likvidovány osobami oprávněnými k nakládání s těmito látkami. Ropné látky mohou být likvidovány biodegradací, znečištěné čisticí tkaniny apod. mohou být spáleny.

6.3 Přeložky

V rámci stavby dojde k přeložkám a ochranám některých inženýrských sítí procházejících prostorem stavby. Tyto úpravy jsou součástí stavebních objektů SO 03 a SO 04.

V místě stavby se nachází také odstavený nefunkční VTL plynovod DN 150 (krytí plynovodu cca 1 m), na který již v současné době neuplatňuje správce ochranné ani bezpečnostní pásmo a pro nově stavby nestanovuje žádné odstupové vzdálenosti. Při provádění prací v blízkosti odstaveného VTL plynovodu požaduje správce dbát zvýšené opatrnosti, neboť v odstaveném VTL plynovodu je při mechanickém poškození plynovodu možnost vzniku výbušné směsi. V případě nutnosti odstranění odstavených VTL plynovodů souhlasí správce s vyříznutím potřebné části tohoto nefunkčního VTL plynovodu. Před odstraněním je nutno provést ověření koncentrace ovzduší v potrubí. Tyto práce smí provést výhradně společnost RWE Distribuční služby, s.r.o. Více také viz stanovisko správce v dokladové části dokumentace.

6.4 Výluky, uzavírky

Po celou dobu stavby bude uzavřena místní komunikace procházející stavbou pro veškerou dopravu. Tuto komunikaci je možné využít pro dopravu na stavbu. Dopravní opatření související s uzavírkou jsou podrobně popsána v příloze F.2 dokumentace.

Postup výstavby je navržen tak, aby byl zajištěn provoz vždy alespoň na jedné koleji trati. Dle harmonogramu se předpokládají výluky v délce 40 N pro první etapu výstavby v koleji č. 2 a 40 N pro druhou etapu výstavby v koleji č. 1. V navrhované délce výluky je zahrnuta také nutná doba na provedení pažení a zajištění sousední provozované koleje. Před zahájením první výluky bude navíc jedna noční výluka pro úpravy TV (viz SO 05). Na konci výstavby budou úpravy TV provedeny v zákrytu výluky 40 N. V technické zprávě POV je uveden podrobný časový rozpis jednotlivých prací, jak jej předpokládá projektant. Vzhledem k omezené době pro výluku je nutné počítat s pracovním režimem 24 hod. Je možné přerozdělit časové intervaly pro jednotlivé úkony podle možností a zkušeností zhotovitele, celková délka pro výluku je neměnná.

V průběhu prací nesmí dojít k porušení kabelového vedení, které je provizorně převáděno v rámci objektu SO 03. Kabelové vedení bude po zahájení stavby uloženo na provizorní lávku, na které setrvá před uložením do šterkového lože na mostě. V dotčených kabelových trasách jsou uloženy všechny hlavní napájecí, řídicí a komunikační trasy pro celou trať DOZ Kadaň (mimo) – Karlovy Vary, včetně navazující regionální tratě D3 Dalovice – Merklín. Všechny nežádoucí stavy, vyvolané

přerušením kabelů, by měly velký vliv na řízení provozu ve zmiňovaných úsecích a dopady na provoz by byly rozsáhlé. Proto bude zhotovitelem při předání staveniště určen co nejpřesněji termín prací na přeložce a souvisejících pracích a v tomto termínu budou případně (po dohodě zhotovitele s investorem) stanice Klášterec nad Ohří, Ostrov nad Ohří (obě pro úsekové ovládání z JOP) a stanice Dalovice (pro nouzové ovládání z DNO) obsazeny pohotovostními výpravčími (z JOP v ŽST Klášterec nad Ohří lze nezávisle ovládat úsek trati Klášterec – Stráž nad Ohří; z JOP v ŽST Ostrov nad Ohří lze nezávisle ovládat úsek trati Vojkovice nad Ohří – Hájek). Termín obsazení je nutné oznámit v dostatečném předstihu.

Provozní a dopravní technologie jsou součástí přílohy „B.2 Provozní a dopravní technologie“ projektové dokumentace.

7 Výkup pozemků a staveb

Stavba je umístěna na stejných pozemcích jako ve stávajícím stavu:

- k. ú. Dalovice, p. p. č. 476/3, České dráhy, a.s.,
- k. ú. Dalovice, p. p. č. 475/2, ČR – SŽDC,
- k. ú. Dalovice, p. p. č. 474/3, ČR – SŽDC,
- k. ú. Bohatice, p. p. č. 585, ČR – SŽDC.

Dále jsou navrženy dočasné zábory pro provedení stavby:

- k. ú. Dalovice, p. p. č. 475/1, Karlovarská teplotárenská, a.s.,
- k. ú. Dalovice, p. p. č. 508/2, Obec Dalovice,
- k. ú. Bohatice, p. p. č. 758, Statutární město Karlovy Vary.

8 Výjimky z předpisů a norem

Navrhované technické řešení není podmíněno žádnými zásadními výjimkami z předpisů a norem ani jinými úlevovými řešeními.

Po dohodě s dotčenými vlastníky a správci je v návrhu dodržena podmínka na zachování min. stávající podjezdové výšky pod mostem.

Zástupci SŽDC odsouhlasili použití částečně otevřeného štěrkového lože za podmínky, že bude v dolní části zábradlí navržena zábrana z tahokovu proti vypadávání štěrku.

9 Vliv stavby na životní prostředí

Oproti přípravné dokumentaci nedochází v rámci zpracování „Projektu“ k žádným významným změnám v technickém řešení jednotlivých částí stavby.

9.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí

Záměr byl podroben zjišťovacímu řízení dle § 7 zákona č. 100/2001 Sb. Dle závěru zjišťovacího řízení nemá záměr významný vliv na životní prostředí a nebude posuzován podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Závěr zjišťovacího řízení je součástí dokladové části dokumentace).

9.2 Vliv stavby na životní prostředí v průběhu výstavby

Stavba nebude mít zásadní negativní vliv na zájmy obecné ochrany přírody.

Během výstavby a v důsledku potřebných terénních úprav bude nutno provést vykácení náletové a keřové zeleně.

Při provádění stavby musí zhotovitel dodržovat požadavky všech předpisů týkajících se ochrany životního prostředí. Zásady ochrany životního prostředí se řídí obecnými právními předpisy, ustanoveními stavebního povolení a rozhodnutími ostatních orgánů státní správy.

Provoz stavby nesmí nepříznivě ovlivnit životní prostředí. Během stavebních prací zhotovitel účinně zamezí průniku ropných a chemických látek do půdy a do vody toku a zajistí likvidaci odpadu vzniklého užíváním stavby.

Zhotovitel musí zejména dbát na to, aby stroje a vozidla pracující na staveništi byly v řádném technickém stavu a nedocházelo k úniku olejů a pohonných hmot, produkci nadměrného množství výfukových zplodin, hluku a prachu. Dojde-li k úniku ropných látek, zajistí zhotovitel bezodkladně nápravu na vlastní náklady. Při manipulaci se zdraví škodlivými látkami musejí být způsob nakládání, bezpečnostní a ochranná opatření včetně havarijních opatření stanoveny pravidly, která je povinen vypracovat, dodržovat a kontrolovat zhotovitel. V případě havárie je povinen zhotovitel provést bezodkladně nápravu na vlastní náklady.

Při realizaci stavby bude řešeno nakládání s odpady původcem odpadu v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. o odpadech. Po dobu výstavby bude původcem odpadu ve smyslu zákona zhotovitel stavby, po jejím uvedení do provozu to bude její správce.

Při provádění veškerých stavebních prací musí zhotovitel zvolit takovou techniku, aby nedošlo k překročení nejvyšších přípustných hodnot hluku a vibrací.

Po skončení stavby zhotovitel uvede staveniště do původního stavu. Po uvedení stavby do provozu budou emisní a hlukové poměry srovnatelné se stávajícím stavem, není proto nutno provádět žádná speciální opatření.

10 Odolnost a zabezpečení stavby

10.1 Požární ochrana

Jedná se o stavbu dopravního významu bez požárního rizika. Při stavbě bude uzavřena místní komunikace pod mostem pro veškerý provoz.

Je nutno dodržovat veškeré předpisy týkající se protipožární ochrany, zejména Zákon č. 133/85 Sb. – o požární ochraně ve znění pozdějších předpisů a Vyhlášku č. 246/2001 Sb. – o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru.

Přípravnou dokumentaci stavby posoudil Hasičský záchranný sbor Karlovarského kraje v souladu se zákonem č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů a na základě posouzení vydal souhlasné stanovisko.

10.2 Ochrana bezpečnosti práce

Při provádění stavebních prací je třeba dodržovat předpisy BOZP, Zákon č. 262/2006 Sb. – Zákoník práce, Nařízení vlády č. 591/2006 – o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky a zákon č. 309/2006 Sb., který upravuje další požadavky BOZP v pracovněprávních vztazích a o zajištění BOZP při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy.

Pracoviště musí být vybavena lékárníčkami první pomoci, na vývěškách musí být uvedeny základní bezpečnostní předpisy a dále nezbytná telefonní čísla na záchrannou službu, policii, inspektorát bezpečnosti práce, požárníky.

Zhotovitel zodpovídá za to, že všechny právnické a fyzické osoby, které se účastní realizace díla a budou při tom provádět pohyb drážních vozidel a mechanismů po provozované koleji SŽDC, musí mít uzavřenou smlouvu se SŽDC o provozování drážní dopravy na tratích provozovaných SŽDC. Zhotovitel musí před započítím díla zajistit předepsanou odbornou a zdravotní způsobilost zaměstnanců podílejících se na provozování a organizování drážní dopravy podle zákona č. 266/1994 Sb. v platném znění, vyhlášky 101/95 Sb., předpisu Zam1 a Technických podmínek pro realizaci staveb, týkajících se odborné a zdravotní způsobilosti zhotovitelů.

Je nutné spolupracovat s příslušnými složkami správců vedení a inženýrských sítí a se všemi subdodavateli tak, aby prvořadou otázkou související s výstavbou bylo dodržování bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Před zahájením prací v blízkosti vedení je nutné si vyžádat vyjádření a dozor správců těchto vedení k pohybu mechanismů a činnosti stavby.

Poučení pracovníků – před a při zahájení stavby musí vedení stavby zajistit poučení všech zúčastněných pracovníků o zásadách a opatřeních k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci dle příslušných zákonných bezpečnostních předpisů a technologických pravidel zpracovaných pro jednotlivé technologie výstavby.

Školení pracovníků – pracovníci stavby musí být o bezpečnosti práce pravidelně školeni a o tomto musí být pořízen záznam potvrzený jejich vlastnoručním podpisem. Vedení stavby zajistí účinný dohled nad dodržováním zásad bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a stanoví i sankce za jejich nedodržování. Na stavbě musí být jmenován koordinátor BOZP. Obvod staveniště bude vymezen výstražnou páskou oplocením.

10.3 Ostatní vlivy

Stavba neleží v blízkosti žádného záplavového území.

Umístění a charakter stavby po uvedení do provozu nevyžaduje posouzení z hlediska negativních dopadů hluku. V období výstavby dojde v důsledku vyvolané dopravy u obytné zástavby k nárůstu imisního hlukového zatížení jen o 0,1 dB. Tento minimální nárůst nepředstavuje postřehnutelné zvýšení imisního zatížení venkovního prostoru v okolí komunikace.

Charakter stavby nevyžaduje řešení opatření vyplývající z požadavků civilní ochrany na využití staveb k ochraně obyvatelstva, vytváření zón havarijního plánování apod.

Mostní objekt se nachází na elektrifikované železniční trati se střídavou trakční soustavou. Nepředpokládá se významné nebezpečí účinků bludných proudů. Bude provedena primární ochrana dle TP 124. Ta spočívá v provedení dostatečné tloušťky krycí vrstvy výztuže, vhodného složení betonové směsi a dalších požadavků dle TP 124.

Po dobu rekonstrukce mostu bude v místě mostu pod vyloučenou kolejí vytvořeno nulové pole trakčního vedení, které řeší SO 05.

11 Dopravní opatření

Dopravní opatření související s uzavírkou místní komunikace pod mostem a s výlukami na železniční trati jsou součástí přílohy F Projekt organizace výstavby.

12 Trvalé a dočasné záborů pozemků ze ZPF a PUPFL

V rámci stavby nedochází k trvalým záborům pozemků ze ZPF a PUPFL ani dočasným záborům z PUPFL.

V Ústí nad Labem, duben 2014

Ing. Michal Bernát
DIPONT s.r.o.