

STAVBA:

Rekonstrukce mostu v km 226,393 a 226,575 trati Chomutov - Cheb


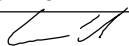
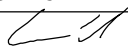

OBJEDNATEL:



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: D14005	Datum: 06/2014
ODP. PROJEKTANT STAVBY	VYPRACOVAL	TECHNICKÁ KONTROLA	Účel PD:	PROJEKT
ING. MICHAL BERNÁT	ING. MICHAL BERNÁT	ING. PETR NOVÁK	Měřítko:	
			Formát:	
STAVBA: Rekonstrukce mostu v km 226,393 a 226,575 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	4
4.1	Účel stavby	4
4.2	Technické řešení	5
4.2.1	SO 01 Most v km 226,393	5
4.2.2	SO 02 Most v km 226,575	5
4.2.3	SO 03 Železniční svršek	6
4.2.4	SO 04 Úprava TV	6
4.3	Postup výstavby, uvádění do provozu.....	7
5	Údaje o splnění stanovených podmínek	7
6	Příprava pro výstavbu	8
6.1	Kácení	8
6.2	Odpady	8
6.3	Výluky, uzavírky.....	9
6.4	Ochrana inženýrských sítí.....	9
7	Výkup pozemků a staveb.....	10
8	Výjimky z předpisů a norem	10
9	Vliv stavby na životní prostředí.....	10
9.1	Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí	11
9.2	Vliv stavby na životní prostředí v průběhu výstavby	11
10	Odolnost a zabezpečení stavby	11
10.1	Požární ochrana.....	11
10.2	Ochrana bezpečnosti práce.....	12
10.3	Ostatní vlivy	12
11	Dopravní opatření.....	13
12	Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL.....	13

1 Zhodnocení staveniště

Stavba se nachází na stávající železniční trati Chomutov – Cheb, TÚ 0112 Chomutov záp. zhlaví (mimo) – Cheb (klášterecké staničení), DÚ 46 Nebanice – Tršnice. Most leží mimo staniční obvod.

Stavba se nachází na pozemku SŽDC p. č. 164 v k. ú. Nebanice a je součástí liniové stavby. Jedná se o stavbu dráhy a stavbu na dráze.

Obvod stavby bude zasahovat na sousední pozemky SÚS KK p. č. 11/1, 47/1, 118/1 obce Nebanice p. č. 20 v k. ú. Nebanice v rámci umístění zařízení staveniště. Bude řešeno dočasným záborem.

Seznam pozemků je uveden v příloze I.2 Majetkoprávní část.

Stavba se nachází v intravilánu obce Nebanice, v širé trati Chomutov - Cheb, mosty ve staničení 226,393 a 226,575 této trati, v mírně svažitém terénu, který klesá od severu k jihu. Přístupová cesta je po železniční trati a komunikacích v obci Nebanice.

Po dobu stavby bude uzavřena silnice III. třídy procházející pod mostem v km 226,575 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.

Širší okolí zájmového území se svažuje generelně směrem k jihu k erozní bázi tvořené korytem Ohře. Podle regionálního geomorfologického členění reliéfu ČR náleží zájmové území k celku Chebská pánev. Zájmové území je řazeno do povodí Ohře po Teplou. Chráněné oblasti přirozené akumulace podzemních vod se v blízkosti zájmového území nenachází. Podle informací zveřejněných na Portálu veřejné správy ČR není zájmová lokalita součástí žádných ochranných pásem, zvláště chráněných území a ostatních území chráněných zvláštními předpisy o ochraně přírody a krajiny, ani chráněných ložiskových území. V zájmovém území se nenachází poddolovaná území ani území ložiskově chráněná. V zájmovém území je nutné počítat se seizmickým ohrožením až 7° MSK-64. Pro danou oblast jsou charakteristické relativně časté, ale nepravidelné, výskyty zemětřesných rojů, které jsou vázány na mladou ssz-jjv. a s-j. tektoniku s vyššími účinky na zvodněných nezpevněných sedimentech.

Zkoumané území se nachází na rovinatém terénu údolí Ohře a jejích přítoků. Území je součástí chebské pánve, budované neogenními písčitými a jílovitými sedimenty. Sedimentární zeminy byly uloženy splachováním produktů lateritického a kaolinického zvětrávání skalních hornin. V nadloží neogenních

sedimentů se pak nacházejí kvartérní uloženiny, tvořené fluvialními sedimenty, a to převážně písčitoštěrkovitého charakteru, ve svrchní části pak až charakteru holocenních (tj. písčitojílovitých resp. jílovitopísčitých) náplavů.

Hydrogeologické poměry a režim podzemních vod je v prostoru zájmového území výrazně ovlivněn geologickou stavbou. Hydrogeologické poměry území jsou závislé především na propustnosti horninového prostředí (resp. na vhodnosti horninového prostředí k infiltraci a akumulaci podzemních vod), morfologii terénu (resp. morfologii předkvartérního podloží), velikosti infiltrační oblasti, srážkovém režimu území i případných antropogenních vlivech.

V blízkosti vodních toků resp. v prostředí fluvialních sedimentů bývá zpravidla vyvinut mělký kvartérní horizont, zpravidla úzce korespondující s hladinou v místních vodotečích. V suchém období horizont zaklesává hlouběji pod povrch terénu (případně úplně mizí). Naopak při vyšších stavech vody ve vodotečích dochází k výstupu hladiny podzemní vody blíže k povrchu terénu.

Zjištěné zeminy ověřené za rubem opěry hodnotíme jako podmíněčně vhodné do přechodové oblasti. Vlivem pravděpodobně nefunkčního odvodnění však mají vysokou vlhkost způsobenou infiltrací a zadržováním vod v tělese násypu, která snižuje konzistenci jílovitých zemin a současně se snižují i jejich geotechnické vlastnosti. Na základě průzkumu bude vhodné stávající zeminy z důvodu jejich převlhčení z přechodové oblasti odstranit a nahradit vhodnými podle platných norem a předpisů. V případě úvah o jejich použití je nutno snížit jejich vlhkost např. úpravou hydraulickým pojivem apod.

Zároveň konstrukční řešení přechodové oblasti musí zajistit dokonalé odvodnění rubu opěry podle MVL 102. Geotechnické parametry zemin ověřených v zájmovém území jsou uvedeny v tabulce výše v textu.

Geotechnické parametry podloží násypu a vlastního mostního objektu jsou doporučeny a shrnuty v předcházejícím průzkumu (Podpěra, 2012). Zeminy, které budou zastiženy výkopovými pracemi při hloubení výkopů, patří do třídy těžitelnosti I podle ČSN 73 6133. Plán tělesa železničního spodku bude v celém úseku tvořena sanací štěrkopískem G2 GP s dostatečně vysokými hodnotami E_{or} resp. E_{pl} .

2.2 Geodetické a mapové podklady

- Geodetické zaměření 09/2012 a 02/2014, Ing. Jiří Mlejnecký.
- Digitální snímek katastrální mapy 04/2014, 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:

- Podzemní vedení metalických a optických kabelů, O2 Czech Republic, a.s.
- STL plynovod PE D50, RWE Distribuční služby, s.r.o.
- STL plynovodní řad, RWE Distribuční služby, s.r.o.
- Podzemní kabelová trasa 6 kV, SŽDC, s.o., SEE Ústí nad Labem.

- Podzemní kabelová trasa SŽDC, s.o., SSZ Ústí nad Labem.
- Trakční vedení, SŽDC, s.o., SEE Ústí nad Labem.
- Vodovodní řad LT 100, CHEVAK Cheb, a.s.
- Kanalizace KT 300, CHEVAK Cheb, a.s.
- Podzemní vedení NN, ČEZ Distribuce, a.s.

Ostatní inženýrské sítě, u kterých je v dokladové části uvedeno „dojde ke střetu“, jsou v takové vzdálenosti od stavby, že 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 226,393 a 226,575 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 a SO 02 budou odstraněny stávající nosné konstrukce v obou kolejích včetně opěr a křídel.

Zároveň SO 02 zahrnuje úpravu silnice III/21223 pod mostem v rozsahu potřebném pro snížení nivelety komunikace.

V rámci stavby se předpokládá pouze mýcení náletové zeleně.

Po dobu výstavby mostu bude komunikace pod mostem uzavřena pro veškerý provoz.

4.1 Účel stavby

Dokumentace navazuje na schválenou přípravnou dokumentaci stavby.

Je navržena rekonstrukce mostního objektu v km 226,393 a 226,575, která spočívá v kompletní demolici stávajících konstrukcí pod kolejiemi 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. Na místě původního mostu v km 226,393 bude zhotovena nová konstrukce tvořená prefabrikovaným železobetonovým polorámem o světlosti 3,5 m. Geometrické uspořádání konstrukce vychází z použití VMP 2,5 ve směrovém oblouku o poloměru $R > 250$ m. V rámci přestavby mostu dojde také k mírné úpravě nivelety a směrového vedení komunikace pod mostem. Na místě původního mostu v km 226,575 bude zhotovena nová konstrukce tvořená monolitickým železobetonovým polorámem o kolmé světlosti 7,25 m. Geometrické uspořádání konstrukce vychází z použití VMP 2,5

v přímé. V rámci přestavby mostu dojde také k mírné úpravě nivelety a směrového vedení komunikace pod mostem a v jeho blízkém okolí.

Stavba nových konstrukcí mostů zajistí bezpečný provoz dráhy na mostech a silniční dopravy pod mostem v km 226,575. Na mostech je navrženo částečně otevřené průběžné kolejové lože. Vzhledem k podmínce dodržení určené světlé výšky u obou mostů bylo nutné přistoupit k úpravě železničního svršku – GPK - na přilehlých úsecích železniční trati v km 226,270 – 226,734. Stávající trať v dotčeném úseku je dvoukolejná. Rekonstrukce železničního svršku na mostě spočívá v úpravě GPK, zdvihu nivelety koleje č. 1 a č. 2. Celkově dojde ke zlepšení směrových poměrů v koleji na mostech a v přilehlém oblouku.

4.2 Technické řešení

4.2.1 SO 01 Most v km 226,393

Mostní objekt je navržen jako dvoukolejná nosná konstrukce s průběžným kolejovým ložem. Návrhové zatížení LM-71 dle ČSN EN 1991-2, součinitel zatížení $\alpha = 1,21$. Prostorová úprava na každém mostě VMP 2,5 R dle ČSN 73 6201/2008. Most SO 01 je navržen jako nová dvoukolejná železobetonová prefabrikovaná polorámová konstrukce s kolejovým ložem o světlosti 3,5 m. Na mostě je navrženo částečně otevřené šterkové lože. Nosná konstrukce se skládá ze 6 prstenců, každý prstenec z rámového dílu a dvou stojek. Tloušťka stěny je 0,3 m, horní povrch NK klesá od osy mostu ve sklonu 1 %. Nosná konstrukce je z betonu **C50/60-XC4, XF4**. Součástí patek je monolitická železobetonová část délky 1,0 m z betonu **C35/45-XC4, XF2**. Na NK navazují rovnoběžná monolitická železobetonová křídla z betonu **C35/45-XC4, XF3**, dilatační spáry mezi křídly jsou 20 mm. Křídla jsou tvaru úhlových zdí, první délky 0,98 m je nasazeno na monolitickou část základu NK, další navazující je s vykonzolovanou částí a založené ve stejné úrovni jako NK. Úhel křížení je 90 °, celková délka mostu je 12,92 m. Na NK a křídlech je osazena monolitická železobetonová římsa z betonu **C30/37-XC4, XF3**. Všechny zasypané části NK jsou izolovány izolací z modifikovaného asfaltu proti stékající vodě a zemní vlhkosti, plnoplošně spojenou s podkladem. Tato izolace je také umístěna na zasypanou část křídel. Pod šterkovým ložem je izolace na NK opatřena tvrdou ochranou betonem C30/37-XF3 tl. 50 mm vyztuženou kari sítí Ø 4 mm s velikostí oka 100x100 mm. Na římsách je osazeno třímadlové ocelové zábradlí s vloženou výplní z tahokovu do spodní části nad komunikací. Odvodnění rubu konstrukce je zajištěno drenážní trubicí HDPE DN 150 v podélném jednostranném spádu 3 %, zásyp přechodové oblasti ze šterkodrti 0-32, do zásypu pod šterkové lože budou vloženy antivibrační rohože, které budou osazeny také na tvrdou ochranu izolace horní plochy nosné konstrukce. Součástí objektu je úprava komunikace pod mostem. V místech, kde je nutné provést svah tělesa strmější než 1:1,5, bude svah opatřen kotvenou kokosovou rohoží. Výstavba mostu se předpokládá ve dvou etapách, v první etapě bude zřízena konstrukce pod koleji č. 2. Pro zajištění provozu na druhé koleji bude použito záporové kotvené pažení, zápory budou využity také pro druhou etapu výstavby.

4.2.2 SO 02 Most v km 226,575

Mostní objekt je navržen jako dvoukolejná nosná konstrukce s průběžným kolejovým ložem. Návrhové zatížení LM-71 dle ČSN EN 1991-2, součinitel zatížení $\alpha = 1,21$. Prostorová úprava na každém mostě VMP 2,5 R dle ČSN 73 6201/2008. Most SO 02 je navržen jako nová dvoukolejná železobetonová monolitická polorámová konstrukce s kolejovým ložem o kolmé světlosti 7,25 m. Na mostě je navrženo částečně otevřené šterkové lože. Nosná konstrukce se skládá ze 2 dilatační celků, šífka

je v závislosti na postupu výstavby. Horní povrch NK klesá od osy mostu ve sklonu 1 %. Nosná konstrukce je z betonu **C40/50-~~XC4~~, XF4**, součástí NK jsou také krátká monolitická rovnoběžná křídla na délku základového pasu. Na NK navazují rovnoběžná monolitická železobetonová křídla z betonu **C40/50-~~XC4~~, XF4**, na každé straně se jedná o jeden dilatační celek. Křídla jsou tvaru úhlových zdí, s vykonzolovanou částí. Založení NK je hlubinné na mikropilotách, založení křídel je plošné. Úhel křížení je 75 °. Na NK a křídlech je osazena monolitická železobetonová římsa z betonu **C30/37-~~XC4~~, XF3**. Všechny zasypané části NK jsou izolovány izolací z modifikovaného asfaltu proti stékající vodě a zemní vlhkosti, plnoplošně spojenou s podkladem. Tato izolace je také umístěna na zasypanou část křídel. Pod štěrkovým ložem je izolace na NK opatřena tvrdou ochranou betonem C30/37-~~XF3~~ tl. 50 mm vyztuženou kari sítí Ø 4 mm s velikostí oka 100x100 mm. Na římsách je osazeno třímadlové ocelové zábradlí s vloženou výplní z tahokovu do spodní části v prostoru nad silnicí. Odvodnění rubu konstrukce je zajištěno drenážní trubkou HDPE DN 150 v podélném jednostranném spádu 3 %, zásyp přechodové oblasti z mezerovitého betonu, do zásypu pod štěrkové lože budou vloženy antivibrační rohože, které budou osazeny také na tvrdou ochranu izolace horní plochy nosné konstrukce. Součástí objektu je úprava komunikace pod mostem, podjezdná výška pod mostem je min. 3,5 m, šířka jízdního pruhu 2,75 m, bezpečnostní odstup min. 0,5 m. Délka úpravy komunikace cca 140 m. Odvodnění komunikace je zajištěno odvodňovacím žlabem, který z prostoru pod mostem odvádí vodu do sousedního propustku v km 226,606. V místech, kde je nutné provést svah tělesa strmější než 1:1,5, bude svah opatřen kotvenou kokosovou rohoží. Výstavba mostu se předpokládá ve dvou etapách, v první etapě bude zřízena konstrukce pod kolejí č. 2. Pro zajištění provozu na druhé koleji bude použito záporové kotvení pažení. Pro druhou etapu výstavby bude použito jako pažení mezerovitého betonu v přechodové oblasti mostu.

4.2.3 SO 03 Železniční svršek

Technické řešení objektu plynule navazuje na stavbu „Zvýšení traťové rychlosti Ústí nad Labem – Cheb“. Začátek stavby se nachází v km 226,270 000 (začátek směrového a výškového vyrovnání koleje), konec v km 226,734 747 (konec směrového a výškového vyrovnání koleje). V rámci SO dojde k úpravě geometrické polohy koleje č. 1 mezi km 226,270 000 a km 226,734 747 a koleje č. 2 mezi km 226,262 000 a km 226,734 673. Začátek stavebního objektu je shodně v obou kolejích umístěn do oblouku o poloměru R=371m s převýšením D=130mm a přechodnicí tvaru klotoidy. Dále následuje přímá bez převýšení. Kolejový rošt je ve stávajícím stavu tvořen převážně z kolejnic 49 E1 na betonových pražcích, v krátkých úsecích z kolejnic 49 E1 na dřevěných pražcích. Rošt bude po provedení rekonstrukce kolejového lože použit zpět. Dřevěné pražce budou vyměněny za betonové pražce B91S, jedná se o cca 65ks pražců. Na mostech **s přímým upevněním koleje** ~~kde jsou kolejnice připevněny~~ a v úsecích s dřevěnými pražci v přechodových polích k mostům budou použity nové betonové pražce B91S. Jedná se celkem o 76,8 m koleje. Rekonstrukce žel. svršku je uvažována včetně štěrkového lože v celé délce rekonstruovaného úseku, se zřízením a doplněním nového štěrku tl. 0,35 m z kameniva hrubého drceného frakce 32-63 mm (železniční štěrk). Tloušťka kolejového lože bude minimálně 0,35 m pod ložnou plochou pražců.

4.2.4 SO 04 Úprava TV

V tomto stavebním objektu je řešena demontáž stávajícího a výstavba nového trakčního vedení v rozsahu stavby. Po posouzení využitelnosti stávajících stožárů TV z hlediska úprav železničního svršku a spodku a z hlediska jejich technického stavu je navrženo vybudovat celkem 14 nových trakčních podpěr

jako náhradu za stávající demontované stožáry. Na základě rozsáhlosti úprav bude v rámci stavby nejprve zdemontováno vlastní TV ve vyloučené koleji od kotevních stožárů č. 81, 82 ke kotvení pevného bodu za st. č. 101, 102 včetně stabilizace kotvení a demontáží všech proudových propojek a spojek TV. Tím dojde i k uvolnění prostoru nad rekonstruovanými železničními nadjezdy pro snadnější provádění vlastní rekonstrukce. Následně se vybudují nové podpěry a demontují stávající stožáry č. 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97 a 98. Po provedení rekonstrukce mostních objektů a železničního svršku a spodku dojde k novému závěsu TV na nové konzoly včetně regulací. Konzole budou nové od st. č. 83, 88 až ke st. č. 97A, 98A. Troleje, nosná lana a věšáky budou ve sneseném úseku rovněž použity nové. Nové stožáry jsou navrženy tak jako stávající – typu BP pro kotvení a typu PS jako nosné. Základní výška troleje v celém úseku stavby bude 5500 mm nad TK. Součástí dokumentace je i upravené „Koordinační schéma ukolejnění a trakčních propojení“ zpracované dle TNŽ 34 2603 s ohledem na výstavbu nových trakčních podpěr a dalších vodivých konstrukcí v dotčeném úseku (zábradlí).

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 započatím výluk budou provedeny přípravné práce, které budou zahrnovat zejména uzavření komunikace procházející pod mostem, zřízení zařízení staveniště, vytyčení inženýrských sítí v prostoru stavby. Před zahájením prací na mostech a železničním svršku v rámci výluky bude provedena také úprava plynovodu v rámci SO 02. 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. V rámci výluky je nutné provést také práce na úpravě TV a zároveň zajistit průchodnost pro výstavbu TV mezi oběma mosty.

Dle zpracovaného harmonogramu se předpokládají výluky 60 N pro každou etapu výstavby. Přesný termín stavby bude odpovídat ročnímu plánu výluk, předpokládaný termín stavby je v roce 2015.

Předpokládaný termín stavby je v roce 2015. Samotné výluky kolejí jsou předpokládány 60 + 60 dní nepřetržitě.

5 Údaje o splnění stanovených podmínek

Dne 22. 8. 2013 vydal Městský úřad Cheb, odbor stavební a životního prostředí **územní rozhodnutí o umístění stavby**. Podmínky pro umístění stavby jsou zpracovány do projektu stavby.

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 svou realizací neovlivní nepříznivě životní prostředí, a proto dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění nepodléhá zjišťovacímu řízení dle §7 citovaného zákona, jehož cílem je zjištění, zda bude dále posuzován.

6 Příprava pro výstavbu

Stavba se nachází na pozemku SŽDC p. č. 164 v k. ú. Nebanice a je součástí liniové stavby. Jedná se o stavbu dráhy a stavbu na dráze.

Obvod stavby bude zasahovat na sousední pozemky SÚS KK p. č. 11/1, 47/1, 118/1 obce Nebanice p. č. 20 v k. ú. Nebanice v rámci umístění zařízení staveniště. Bude řešeno dočasným záborem.

Seznam pozemků je uveden v příloze I.2 Majetkoprávní část.

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.

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, spálení). Dále je původce odpadu povinen odpad třídít 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 státní 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 Výluky, uzavírky

Po celou dobu stavby bude uzavřena silnice III/21223 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 60 N pro první etapu výstavby v koleji č. 2 a 60 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.

6.4 Ochrana inženýrských sítí

Před započítím prací na bourání a výkopech je nutné provést vytyčení všech inženýrských sítí procházejících prostorem stavby a případně provést jejich zajištění (ochrana inženýrských sítí viz dále). V blízkosti inženýrských sítí budou práce prováděny ručně s maximální opatrností. Po dobu prací nesmí dojít k narušení nebo poškození stávajících inženýrských sítí, které procházejí prostorem stavby.

U mostu SO 01 se jedná o kanalizaci KT 300 CHEVAK Cheb, STL plynovod RWE Distribuční služby a podzemní vedení NN ČEZ Distribuce. Poloha podzemního vedení NN byla v rámci přípravných prací „Projektu“ vytyčena a geodeticky zaměřena. Zároveň správce určil hloubku uložení kabelu. Tento kabel částečně zasáhne do výkopové jámy a bude nutné provést podepření kabelu a práce provádět tak, aby nedošlo k poškození kabelu. Za chomutovskou opěrou prochází pod tělesem dráhy optický kabel společnosti Telefonica Czech Republic. Tento kabel byl v rámci přípravných prací na „Projektu“ vytyčen a geodeticky zaměřen (viz dokladová část dokumentace). Správce určil při vytyčení také hloubku uložení

kabelu. Při provádění pažicí stěny nesmí dojít k porušení kabelu. Poloha kabelu bude upřesněna vytyčením a dvěma kopanými sondami před zahájením stavby.

U mostu SO 02 se jedná o podzemní vedení metalického kabelu společnosti O2 Czech Republic, STL plynovod RWE Distribuční služby a podzemní vedení SŽDC SEE a SSZT. Poloha podzemního vedení O2 a SŽDC byla v rámci přípravných prací „Projektu“ vytyčena a geodeticky zaměřena. Zároveň správce určil hloubku uložení vedení. Tato vedení částečně zasáhnou do výkopové jámy a bude nutné provést jejich podepření a práce provádět tak, aby nedošlo k poškození kabelů. Po provedení prací budou kabely uloženy do takové hloubky, aby bylo dodrženo jejich předepsané krytí. Před zahájením prací na mostech a železničním svršku bude provedena úprava plynovodu v rámci objektu SO 02.

7 Výkup pozemků a staveb

Stavba je umístěna na stejných pozemcích jako ve stávajícím stavu:

- k. ú. Nebanice, p. p. č. 44, ČR – SŽDC,
- k. ú. Nebanice, p. p. č. 45, ČR – SŽDC,
- k. ú. Nebanice, p. p. č. 164, ČR – SŽDC.

Dále jsou navrženy dočasné zábory pro provedení stavby:

- k. ú. Nebanice, p. p. č. 47/1, Karlovarský kraj,
- k. ú. Nebanice, p. p. č. 20, obec Nebanice,
- k. ú. Nebanice, p. p. č. 11/1, Karlovarský kraj,
- k. ú. Nebanice, p. p. č. 118/1, Karlovarský kraj.

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 svou realizací nemůže závažně ovlivnit životní prostředí, a proto dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění nepodléhá zjišťovacímu řízení dle §7 citovaného zákona, jehož cílem je zjištění, zda bude dále posuzován.

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 vývěskách 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 započatím 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. Podrobně viz jednotlivé stavební objekty.

11 Dopravní opatření

Dopravní opatření související s uzavírkou silnice III/21223 pod mostem a s vylukami na železniční trati jsou součástí přílohy F POV.

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, červen 2014

Ing. Michal Bernát
DIPONT s.r.o.