

STAVBA:


**Rekonstrukce mostu v km 88,612  
trati Podlešín - Obrnice**

OBJEDNATEL:



**Správa železniční dopravní cesty, s.o.  
Stavební správa západ**

Dlážděná 1003/7  
110 00 Praha 1 - Nové Město

 <b>dipont</b> DIPONT s.r.o., projektová a inženýrská činnost Klíšská 1432/18, 400 01 Ústí nad Labem, CZ E: dipont@dipont.cz T: 00420 475 201 724			Zakázka: D18020	Datum: 03/2019
ODP. PROJEKTANT STAVBY	VYPRACOVAL	TECHNICKÁ KONTROLA	Účel PD:	DSP
ING. MARTIN PLŠEK	ING. MARTIN PLŠEK	ING. PETR NOVÁK	Měřítko:	-
			Formát:	11xA4
STAVBA: <b>Rekonstrukce mostu v km 88,612 trati Podlešín - Obrnice</b>			Část: <b>B</b>	Paré:
PŘÍLOHA: <b>SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA</b>			Příloha: <b>1</b>	



<b>1</b>	<b>Zhodnocení staveniště.....</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Průzkumy a podklady.....</b>	<b>2</b>
2.1	Průzkumy .....	2
2.2	Geodetické a mapové podklady .....	2
<b>3</b>	<b>Ochranná pásma .....</b>	<b>2</b>
<b>4</b>	<b>Koncepce stavby.....</b>	<b>3</b>
4.1	Celková koncepce, účel stavby, zdůvodnění navrženého řešení.....	3
4.2	Zásady technického řešení .....	3
4.2.1	SO 201 Most v km 88,612 .....	3
4.3	Postup výstavby, uvádění do provozu .....	4
4.4	Podmiňující předpoklady, související stavby.....	4
4.5	Návrh řešení pro používání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace .....	4
4.6	Bezpečnost práce.....	4
4.7	Statické posouzení.....	4
4.8	Hydrotechnické posouzení.....	4
<b>5</b>	<b>Údaje o splnění stanovených podmínek .....</b>	<b>5</b>
<b>6</b>	<b>Příprava pro výstavbu.....</b>	<b>5</b>
6.1	Kácení.....	5
6.2	Odpady.....	5
6.3	Výluky, uzavírky .....	6
6.4	Ochrana inženýrských sítí.....	6
<b>7</b>	<b>Výkup pozemků a staveb.....</b>	<b>6</b>
<b>8</b>	<b>Výjimky z předpisů a norem .....</b>	<b>7</b>
<b>9</b>	<b>Vliv stavby na životní prostředí.....</b>	<b>7</b>
9.1	Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí .....	7
9.2	Vliv stavby na životní prostředí v průběhu výstavby .....	7
<b>10</b>	<b>Odolnost a zabezpečení stavby .....</b>	<b>8</b>
10.1	Požární ochrana.....	8
10.2	Ochrana bezpečnosti práce .....	8
10.3	Ostatní vlivy.....	9
<b>11</b>	<b>Dopravní opatření.....</b>	<b>9</b>
<b>12</b>	<b>Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL .....</b>	<b>10</b>
<b>13</b>	<b>Bezbariérové užívání.....</b>	<b>10</b>

## 1 Zhodnocení staveniště

Stavba se nachází na stávající železniční trati Podlešín - Obrnice TÚ 0693 Podlešín (včetně) – Obrnice (mimo), DÚ 12 Vrbno nad Lesy – Chlumčany u Loun. Most leží v širé trati.

Stavba se nachází na pozemku SŽDC p. č. 261/1 v k. ú. Vlčí u Chlumčany a je součástí stávající liniové stavby. Jedná se o stavbu dráhy.

Obvod stavby bude zasahovat na sousední pozemky p. č. 177/1, 165/2 a 165/1 ve vlastnictví manželů Menzelových a p. č. 295/1 ve vlastnictví obce Chlumčany. Na výše zmíněných pozemcích bude provedena dočasná přístupová komunikace. Zásahy na cizí pozemky budou řešeny dočasnými zábory po dobu stavby. Souhlasy vlastníků viz dokladová část dokumentace.

Most SO 201 v km 88,612 převádí trať Podlešín – Obrnice přes cestu.

Stavba se nachází v extravilánu, na kraji obce Chlumčany. Přístupová cesta bude zřízena na pozemcích soukromého vlastníka. V místě mostu je trať vedena po násypovém tělese výšky asi 17,5 m. (měřeno od dlažby na vtoku po niveletu koleje).

V náspu železničního tělesa podél koleje vpravo se nachází inženýrské sítě ve správě SŽDC a ČD telematika a.s.

## 2 Průzkumy a podklady

Projektová dokumentace stavby ve stupni „Projektová dokumentace pro stavební povolení“, je zpracována dle podmínek ve smlouvě o dílo uzavřené mezi objednatelem a projektantem se zpracováním požadavků a podmínek určených objednatelem (a dalšími složkami SŽDC) na výrobních poradách stavby konaných v rámci zpracování dokumentace (zápisy z jednání jsou součástí dokladové části dokumentace a jako příloha průvodní zprávy).

### 2.1 Průzkumy

V rámci zpracování projektové dokumentace byly provedeny tyto průzkumy:

- Inženýrsko-geologický průzkum
- Korozní průzkum

Průzkumy jsou přílohou B.2.

### 2.2 Geodetické a mapové podklady

Pro zpracování dokumentace bylo použito:

- Geodetické zaměření, 09/2018, SŽG Praha
- Digitální snímek katastrální mapy, 09/2018, SŽG Praha

## 3 Ochranná pásma

Stavba bude zasahovat do obvodu a do ochranného pásma dráhy:

- Železniční trať Podlešín - Obrnice (dle „Prohlášení o dráze celostátní a regionální“).

V náspu podél koleje se nacházejí stávající inženýrské sítě:

- podzemní dálkový kabel Louny – Klobouky ve správě ČD Telematika, a.s.

- podzemní dálkový optický kabel ve správě ČD Telematika, a.s.
- podzemní zabezpečovací kabel ve správě SŽDC, s.o.-SSZT Ústí nad Labem
- podzemní sdělovací kabel ve správě SŽDC, s.o.-SSZT Ústí nad Labem

Během rekonstrukce mostu nedojde k zásahu do ochranného pásma jednotlivých inženýrských sítí. V ochranných pásmech nesmí být skládky a deponie zemin a nebudou budovány objekty zařízení stavenišť a výrobní zařízení a plochy se nebudou používat pro parkování vozidel a mechanismů.

Stavba se nenachází v chráněném území, ale nachází se v blízkosti lokálního biocentra (LBC 25) a lokálního biokoridoru (LBK 41). Samotný biokoridor nebude stavbou dotčený. Umístění stavby je ve vzdálenosti delší než 50 m od hranice lesa. Stavba nevyžaduje vyhlášení ochranného pásma.

## 4 Koncepce stavby

### 4.1 Celková koncepce, účel stavby, zdůvodnění navrženého řešení

Stavba řeší na trati Podlešín – Obrnice rekonstrukci mostu v km 88,612, který je v havarijním stavu. Hodnocení stavebního stavu dle předpisu SŽDC S5 je K3/S3. Zdíci materiál spodní stavby je značně degradován a to až do hloubky 240 mm. Ložné spáry pod nosnou konstrukcí – klenbou jsou též povrchově degradovány.

Rekonstrukce mostu bude řešena zachováním stávajících mostních konstrukcí. Do stávajícího mostního otvoru bude vložena ocelová flexibilní nosná konstrukce z vlnitého plechu. Zakončení nosné konstrukce je navrženo šikmo do svahu. Stávající křídla budou zasypána. Stávající konstrukce budou zasypána tak, aby byla minimální tloušťka zásypu 0,5m. V případě potřeby budou konstrukce říms, čelních zdí či křídel ubourána.

### 4.2 Zásady technického řešení

#### 4.2.1 SO 201 Most v km 88,612

Stávající objekt je tvořen kamennou půlkruhovou klenbou o světlosti 2,8 m, výška přesypávky nad římsami vpravo je cca 12,0 m a vlevo cca 10,0 m. Trať nad mostem je jednokolejná v přímé.

V rámci opravy železničního mostu budou stávající kamenné konstrukce ponechány a v otvoru stávající konstrukce bude zhotovena nová flexibilní ocelová konstrukce. Po opravě bude objekt plnit stejnou funkci jako před opravou.

Stávající nosná konstrukce a spodní stavba mostu zůstanou ponechány. Kamenné římsy na čelních zdech a křídlech budou rozebrány. Čelní zdi budou rozebrány v tl. cca 0,25m. Stávající kamenná křídla budou ponechána. V případě potřeby bude rozebrána horní část tak, aby došlo ke správnému napojení přisypávky nového materiálu se stávajícím svahem. V rozsahu 10 m od osy mostu na každou stranu se provede odstranění náletového vegetačního porostu ze svahu.

V otvoru stávající konstrukce bude vybudována nová konstrukce mostu tvořená flexibilní ocelovou konstrukcí o světlých rozměrech 2,625 x 3,235 m. Délka ocelové konstrukce je 53,85 m a je navržena ve spádu 3 % (zleva doprava). Prostor mezi novou a stávající nosnou konstrukcí bude řádně vyplněn popílkobetonem s následným řádným doinjektováním. Nová konstrukce bude ukončena šikmo do svahu. Svah kolem otvoru bude odlážděn lomovým kamenem tl. 150 mm do betonu tl. 150 mm v prstenci šířky 2,0 m.

### 4.3 Postup výstavby, uvádění do provozu

Před započítím stavebních prací bude zřízeno zařízení staveniště, jeho umístění vybere zhotovitel po dohodě s investorem či majitelem dotčeného pozemku. Pro umístění zařízení staveniště se předpokládají plochy na pozemku p. č. 177/1.

Během zpracování dokumentace byla k dispozici částečná archivní dokumentace objektu. Skryté tvary spodní stavby stávajícího mostu se mohou lišit od předpokladů projektu.

Stávající nosná konstrukce a spodní stavba dotčeného mostu zůstane zachována. Vybourá se kamenná dlažba v mostním otvoru včetně vrstvy zeminy v tloušťce cca 0,7 m. Poté na zavázeční dřevěnou dráhu bude sestavena nová nosná konstrukce z flexibilního ocelového profilu. Prostor mezi novou a stávající konstrukcí bude vyplněn cementopopílkovou suspenzí. Poté bude proveden zásyp krajních částí a vybetonován ztužující límec. Kolem čel bude provedena dlažba z lomového kamene do betonového lože v prstenci šířky 2,0 m. V novém mostním otvoru bude provedena dlažba z lomového kamene tl. 200 mm do vrstvy betonu. Kraje dlažby budou zvednuty o 300 mm v šířce 115 mm.

Všechny vybourané materiály budou odvezeny na skládku, případné úpravy či změny určí nebo schválí TDS. U vykopané zeminy bude provedena zkouška na zjištění koncentrace škodlivin.

Předpokládaný termín zahájení realizace stavby je v roce 2020. Stavba je bez nároků na výluky ze železničního provozu.

Doba výstavby je uvažována 6 měsíců (přípravné práce, realizace stavby, ukončení stavby – DSPS, notifikace stavby, GDSP).

### 4.4 Podmiňující předpoklady, související stavby

Stavba bude přístupná po provizorní komunikace – cestě.

V rámci stavby se předpokládá pouze mycení náletové zeleně v okolí stavby a na tělese dráhy.

Dle informací SŽDC nejsou aktuálně žádné související investiční a neinvestiční stavby.

### 4.5 Návrh řešení pro používání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Vzhledem k charakteru stavby nejsou přijímána zvláštní opatření pro používání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

### 4.6 Bezpečnost práce

Viz kap. 10.

### 4.7 Statické posouzení

Součástí přílohy E.1.4.01 Technická zpráva je statické posouzení ocelového profilu.

### 4.8 Hydrotechnické posouzení

Hydrotechnické posouzení je součástí technické zprávy SO 201 Most v km 88,612 viz příloha E.1.4.01 Technická zpráva.

Kapacita navrženého mostu byla posouzena pomocí průtoku  $Q_{100}$ , dále byl proveden propočet pro kontrolní návrhový průtok  $1,25 \times Q_{100}$ . Kategorie mostního objektu dle tab. 12.1 ČSN 73 6201 je

kategorie č. 1. Pro vtokový i výtokový profil vychází bezpečnostní rezerva mezi hladinou a dolní hranou mostovky větší, než připouští norma ČSN 73 6201.

## 5 Údaje o splnění stanovených podmínek

Bude doplněno na základě vyjádření dotčených orgánů státní správy.

Návrh řešení rekonstrukce mostu je v souladu se zadáním objednatele.

## 6 Příprava pro výstavbu

Stavba se nachází na pozemku SŽDC p. č. 261/1 v k. ú. Vlčí u Chlumčan a je součástí liniové stavby. Jedná se o stavbu dráhy.

Obvod stavby bude zasahovat na sousední pozemky p. č. 177/1, 165/2 ve vlastnictví manželů Menzelových. Jedná se o zřízení přístupové cesty k opravovanému objektu. Veškeré náležitosti budou vyřešeny před zahájením stavby. Souhlasy vlastníků – viz dokladová část dokumentace.

Znamé inženýrské sítě vedou v násypu železničního svršku, a jelikož stavbou nebudou dotčena, není potřeba nechávat je vytyčit. Pouze pracovníci stavby budou o jejich existenci seznámeni.

### 6.1 Kácení

Uvažuje se o mýcení náletové zeleně v prostoru stavby a na tělese dráhy nad mostem. Dle vyjádření Krajského úřadu Ústeckého kraje dle zákona č. 114/1992 je nezbytné kácení provádět mimo období 15.3-15.8 příslušného kalendářního roku.

### 6.2 Odpady

Dle úplného znění zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech ve znění pozdějších předpisů a prováděcí vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 383/2001Sb., ve znění pozdějších 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 písm. odstavec „p“ zákona) je povinen odpady zařazovat dle „Katalogu odpadů“ (vyhláška č. 93/2016 Sb.) 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. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, v platném znění. 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. 320/2002 Sb.), který musí být vydán před zahájením stavebních prací. Náležitosti žádosti o tento souhlas stanovuje rovněž vyhláška č. 383/2001 Sb., v platném znění. 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 shromažďování 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.

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.

Tabulka odpadů uvažovaných při stavbě je v příloze F.3 Projekt odpadového hospodářství.

## 6.3 Výluky, uzavírky

Stavba je bez nároků na výluky či uzavírky.

Předpokládaný termín zahájení realizace stavby je v roce 2020.

## 6.4 Ochrana inženýrských sítí

V náspu podél koleje se nacházejí stávající inženýrské sítě:

- podzemní dálkový kabel Louny – Klobouky ve správě ČD Telematika, a.s.
- podzemní dálkový optický kabel ve správě ČD Telematika, a.s.
- podzemní zabezpečovací kabel ve správě SŽDC, s.o.-SSZT Ústí nad Labem
- podzemní sdělovací kabel ve správě SŽDC, s.o.-SSZT Ústí nad Labem

Během stavebních prací nebudou výše zmíněné inženýrské sítě dotčeny. V ochranných pásmech nesmí být skládky a deponie zemin a nebudou budovány objekty zařízení staveniště a výrobní zařízení a plochy se nebudou používat pro parkování vozidel a mechanismů.

## 7 Výkup pozemků a staveb

Pozemky pro umístění stavby:

- k. ú. Vlčí u Chlumčan, p. č. 261/1, ČR – SŽDC, s. o.

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



## 8 Výjimky z předpisů a norem

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

## 9 Vliv stavby na životní prostředí

Stavba se nachází v Hercynské podprovincii v Řipském bioregionu. Bioregion je charakteristický shodnou vegetační stupňovitostí. Biocenózy bioregionu jsou ovlivněny jeho polohou a mají své chorologické rysy, dané zvláštnostmi postglaciálního vývoje flóry a fauny.

### 9.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí

Dle koordinovaného závazného stanoviska Krajského úřadu pro Ústecký kraj vydaného dne 3.1.2019 pod jid. 480/2019/KUUK/Miš nebude mít po dokončení významný vliv na životní prostředí.

### 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. Toto kácení je však možné provádět pouze mimo období hnízdění ptáků, které je od 15.3. – 15.8. příslušného kalendářního roku.

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.

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.

Při havárii je nutné se řídit schváleným havarijním plánem, který je součástí přílohy F.2 dokumentace DSP.

Při realizaci stavby bude řešeno nakládání s odpady původcem odpadu v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. o odpadech v platném znění. Po dobu výstavby bude původcem odpadu ve smyslu zákona zhotovitel stavby.

Původce odpadu je povinen odpady zařazovat podle Katalogu odpadů (vyhláška č. 93/2016 Sb.) a odpady, které nemůže sám využít, trvale nabízet k využití jiné právnické nebo fyzické osobě. Nelze-li odpady využít, potom je povinen 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. 383/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Pro nakládání s nebezpečnými odpady je nutný souhlas příslušného obecního úřadu (zákon č. 185/2001 Sb. o odpadech, §16, odst. 3), který musí být vydán před zahájením stavebních prací. Původce odpadu je zodpovědný za nakládání s odpady do doby, než jsou předány oprávněné osobě.

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

Při přívalových deštích se předpokládá čerpání vody ze stavební jámy.

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.

V náspu železničního tělesa vpravo od koleje vedou kabelové trasy ČD Telematiky, a.s. a SŽDC, s.o. Tato vedení nebudou stavebními pracemi dotčena.

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.

Dokumentaci stavby posoudil Hasičský záchranný sbor Ústeckého kraje v souladu se zákonem č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů – viz dokladová část.

Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č. 246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti.

Zhotovitel zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru zejména s ohledem na okolní vegetaci a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky č. 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů“.

### 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

Umístění a charakter stavby po uvedení do provozu nevyžaduje posouzení z hlediska negativních dopadů hluku viz souhlasné závazné stanovisko Krajské hygienické stanice Ústeckého kraje ze dne 16.11.2018 vydaného pod j.č. KHSUL 59278/2018.

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 neelektrifikované železniční trati. 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.

## 11 Dopravní opatření

Stavba bude prováděna bez nároků na výluky z traťového provozu. V rámci výstavby nejsou uvažována žádná zvláštní dopravní opatření.

## 12 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL

V rámci stavby nedochází k trvalým záborům pozemků ze ZPF a PUPFL. Dojde pouze k dočasným záborům pozemků ZPF pro zařízení staveniště a přístup na stavbu. Délka záboru těchto pozemků bude do jednoho roku.

## 13 Bezbariérové užívání

Viz kap. 4.5.

V Ústí nad Labem, březen 2019

Ing. Martin Plšek  
DIPONT s.r.o.

