

STAVBA:

**Rekonstrukce mostu v km 30,130
trati Liberec - Harrachov**


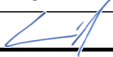

OBJEDNATEL:



Správa železniční dopravní cesty, s.o.

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1, Nové Město

 dipont 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: D16026	Datum: 07/2018
ODP. PROJEKTANT STAVBY	VYPRACOVAL	TECHNICKÁ KONTROLA	Účel PD:	DSP
ING. MICHAL BERNÁT	ING. MICHAL BERNÁT	ING. PETR NOVÁK	Měřítko:	
			Formát:	
STAVBA: Rekonstrukce mostu v km 30,130 trati Liberec - Harrachov			Část: B.1	Paré:
PŘÍLOHA: SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA			Příloha:	

1	Zhodnocení staveniště.....	3
2	Průzkumy a podklady.....	3
2.1	Průzkumy	3
2.1.1	Geotechnický a stavebně technický průzkum	3
2.2	Geodetické a mapové podklady	4
3	Ochranná pásma	4
4	Koncepce stavby.....	5
4.1	Celková koncepce, účel stavby, zdůvodnění navrženého řešení.....	5
4.2	Zásady technického řešení.....	6
4.2.1	SO 01 Most v km 29,973	6
4.2.2	SO 02 Most v km 30,130	6
4.2.3	SO 03 Železniční svršek	6
4.2.4	SO 04 Ochrana kabelů ČD – Telematika	7
4.3	Postup výstavby, uvádění do provozu.....	7
4.4	Podmiňující předpoklady, související stavby	8
4.5	Návrh řešení pro používání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.....	9
4.6	Bezpečnost práce	9
4.7	Statické posouzení	9
5	Údaje o splnění stanovených podmínek	9
6	Příprava pro výstavbu	10
6.1	Kácení	10
6.2	Odpady	10
6.3	Výluky, uzavírky.....	11
6.4	Ochrana inženýrských sítí.....	11
6.4.1	ČD – Telematika	12
6.4.2	CETIN a. s.....	12
6.4.3	ČEZ Distribuce, a. s.	12
6.4.4	Město Desná.....	12
6.4.5	GasNet, s. r. o.	13
6.4.6	Severočeské vodovody a kanalizace, a. s.	13
7	Výkup pozemků a staveb.....	13
8	Výjimky z předpisů a norem	13
9	Požadavky na další přípravu stavby	14

10	Vliv stavby na životní prostředí.....	14
10.1	Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí.....	14
10.2	Vliv stavby na životní prostředí v průběhu výstavby	15
11	Odolnost a zabezpečení stavby	16
11.1	Požární ochrana	16
11.2	Ochrana bezpečnosti práce.....	16
11.3	Ostatní vlivy	17
12	Dopravní opatření.....	17
13	Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL.....	17
14	Bezbariérové užívání.....	18

1 Zhodnocení staveniště

Stavba se nachází na stávající železniční trati Tanvald – Harrachov (dle „Prohlášení o dráze celostátní a regionální“), TÚ 1671 Liberec – Harrachov st. hr., DÚ 36 odb. vl. Preciosa – Dolní Polubný. Dle JŘ se jedná o trať č. 036 Liberec – Harrachov.

Stavba je součástí liniové stavby. Jedná se o stavbu dráhy.

Most SO 01 v km 29,973 převádí železniční trať přes řeku Desná a silnici I/10, most SO 02 v km 30,130 převádí železniční trať přes komunikaci pro pěší.

Stavba se nachází v intravilánu města Desná, v blízkosti železniční zastávky Desná – Riedlova vila. Příístupová cesta je po železniční trati a silnici I/10 (ulice Krkonošská) ve městě Desná.

V prostoru stavby se nachází množství inženýrských sítí. Před zahájením stavebních prací je nutné zajistit vytyčení podzemních vedení příslušnými správci, po dobu zemních prací v blízkosti trasy bude zajištěn dozor správců. V ochranných pásmech a v blízkosti zařízení pod napětím se musí učinit opatření proti dotyku nebo přiblížení k částem s nebezpečným napětím. 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.

Stavba se nachází ve vodním útvaru HSL_190 – Černá Desná od hráze nádrže Souš po ústí do Kamenice.

2 Průzkumy a podklady

Projektová dokumentace stavby ve stupni „DSP“ je zpracována dle podmínek ve smlouvě o dílo uzavřené mezi objednatelem a projektantem se zapracováním požadavků a podmínek určených objednatelem na výrobních poradách stavby konaných v rámci zpracovávání dokumentace (zápisy z jednání jsou součástí dokladové části dokumentace). Dokumentace plynule navazuje na schválenou přípravnou dokumentaci stavby.

2.1 Průzkumy

V rámci zpracovávání přípravné dokumentace byly provedeny tyto průzkumy:

- Geotechnický a stavebně technický průzkum, 01/2017.

2.1.1 Geotechnický a stavebně technický průzkum

Pro potřeby zpracování projektové dokumentace mostu v km 30,130 v traťovém úseku TÚ 1671 byl v lednu 2017 firmou 4G consite s.r.o. proveden geotechnický a stavebně technický průzkum.

Zájmové území se nachází na úbočí svahu Hutní hory. Povrch zájmového území v širším okolí se pohybuje v rozmezí cca 515 – 520 m n. m. Podle regionálního geomorfologického členění reliéfu ČR náleží zájmové území k okrsku Tanvaldská vrchovina. Zájmové území patří k povodí 1-05-01 Jizera po Kamenici. Zájmová lokalita je součástí CHKO Jizerské hory. Dále není zájmové území součástí žádných dalších území chráněných zvláštními předpisy o ochraně přírody a krajiny, ani chráněných ložiskových území. Z regionálně geologického hlediska náleží zájmové území Krkonoško-jizerskému krystaliniku,

kteřé je součástí lužické oblasti Českého masivu. Petrograficky je celé těleso poměrně monotónní, převládajícím typem je porfyrická, středně zrnitá, biotitická žula až granodiorit. Skalní podloží zájmového mostu je tvořeno středně zrnitými granity krkonošsko-jizerského masivu.

V zájmovém území byly provedeny 4 diagnostické vrtý označené V-1, Š-1, V-2, Š-2. Do každé opěry byla vedena vždy dvojice vrtů, jeden šikmý a jeden vodorovný vrt. Šikmé vrtý byly vedeny pod úhlem 17 ° a 22 ° k základové spáře k ověření mocnosti základů a materiálu základové spáry. Vodorovné vrtý ověřily tloušťky a materiál opěr. Dále byla provedena kopaná sonda ve vzdálenosti cca 5,5 m od čela opěry směr Tanvald. Při popisu sondy byl kladen důraz na přesné zaznamenání rozhraní jednotlivých stávajících konstrukčních vrstev pražcového podloží a popis charakteru zemin v zemní pláni.

Vzorek podzemní vody nebyl odebrán, protože podzemní voda nebyla zastižena. Je však možné, že po vydatných deštích či po jarním tání dojde k infiltraci srážkové vody, která bude proudit mělce pod povrchem terénu a bude ve styku se základovou konstrukcí.

Obě mostní opěry jsou z tzv. čistého řádkového zdiva se svislým provázáním. Granitové kvádry jsou kladeny na maltu. Na líci obou opěr je malta ve svislých i ložných spárách silně až zcela degradovaná povětrnostními vlivy. Na opěrách je patrné, že v minulosti při údržbě mostu byly spáry opěr opravovány (znovu vymazány maltou). Tato oprava silně kontrastuje s křídly opěr, kde malta již zcela chybí. Tloušťka opěr byla ověřena vodorovnými vrtý V-1 a V-2. Vrtem V-1 v opěře směr Harrachov bylo ověřeno žulové zdivo o mocnosti 2 m. Mocnost opěry směr Tanvald ověřená vrtem V-2 byla 1,9 m. Základová spára obou opěr byla ověřena šikmými vrtý Š-1 a Š-2. Úroveň založení mostní opěry směr Tanvald byla ověřena vrtem Š-2 v úrovni 506,86 m n. m. Opěra ve směru Harrachov má základovou spáru v úrovni 506,56 m n. m. Základová spára obou mostních opěr je tvořena silně zvětralým granitem. Na základě výsledků laboratorních zkoušek pevnosti v tlaku můžeme konstatovat, že stavební kámen obou opěr je v dobrém stavu, ale malta je značně degradovaná. Ze čtyř provedených průzkumných vrtů se podařilo odebrat pouze dva celistvé vzorky malty.

Provedenou kopanou sondou byla ověřena mocnost kolejového lože 30 cm. Pod štěrkovým ložem byla zastižena konstrukční vrstva o mocnosti 20 cm z drceného kameniva frakce 0/125 mm tvořící pláš tělesa železničního spodku. Zemní pláš je součástí železničního náspu, který je z výkopku místních zemin (ze štěrků jílovitých). Těleso náspu, resp. zemní pláš je tedy v dobrém stavu.

2.2 Geodetické a mapové podklady

- Geodetické zaměření 02/2017, SŽG Praha.
- Digitální snímek katastrální mapy 02/2017, SŽG Praha.

3 Ochranná pásma

Stavba bude zasahovat do obvodu a do ochranného pásma dráhy:

- Železniční trať Tanvald – Harrachov (dle prohlášení o dráze celostátní a regionální).

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

- Podzemní vedení ve správě ČD - Telematika (SO 04).

- Nadzemní a podzemní vedení – CETIN a. s.
- Podzemní vedení a stanice – ČEZ Distribuce, a. s.
- Podzemní vedení – město Desná.
- Podzemní vedení – GasNet, s. r. o.
- Podzemní vedení – Severočeské vodovody a kanalizace, a. s.

Před zahájením stavebních prací je nutné zajistit vytyčení podzemních vedení příslušnými správci, po dobu zemních prací v blízkosti trasy bude zajištěn dozor správců. V ochranných pásmech a v blízkosti zařízení pod napětím se musí učinit opatření proti dotyku nebo přiblížení k částem s nebezpečným napětím. 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.

Zájmová lokalita je součástí CHKO Jizerské hory.

Umístění stavby je ve vzdálenosti menší než 50 m od hranice lesa. Zájmová lokalita není součástí žádných dalších ochranných pásem, ani chráněných ložiskových území.

Stavba se nachází ve vodním útvaru HSL_190 – Černá Desná od hráze nádrže Souš po ústí do Kamenice.

Stavba nevyžaduje vyhlášení ochranného pásma.

4 Koncepce stavby

4.1 Celková koncepce, účel stavby, zdůvodnění navrženého řešení

Stavba řeší rekonstrukci železničních mostů v km 29,973 a 30,130 trati Liberec – Harrachov. Cílem stavby je odstranění nevyhovující prostorové úpravy na mostě v km 29,973, která je překážkou v bezpečnosti železničního provozu, a odstranění havarijního stavu mostu v km 30,130, který je způsoben velmi špatným stavebně-technickým stavem zejména nosné konstrukce mostu. Rekonstrukcí bude na mostních objektech zajištěna přechodnost traťové třídy min. C3. GPK koleje na mostních objektech je značně zdeformovaná a excentricky vybočená oproti ose mostu. Součástí stavby jsou pak související úpravy na železničním svršku dotčené úseku a ochrana kabelů uložených na mostě v km 29,973.

Mostní objekty jsou součástí kulturní památky „Soubor železniční ozubnicové trati s provozními objekty Tanvald – Kořenov“, zapsané v seznamu KP dne 17. 3. 1992 pod číslem 13137/5-5455. Technické řešení rekonstrukce obou mostů bylo projednáno se zástupci NPÚ.

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 bude provedena sanace nosné konstrukce a spodní stavby, v rámci SO 02 bude provedena sanace spodní stavby, odstraněna stávající nosná konstrukce a nahrazena novou.

4.2 Zásady technického řešení

4.2.1 SO 01 Most v km 29,973

Stávající objekt v km 29,973 tvoří kamenný klenutý most o 5 polích. Dvě krajní pole jsou zasypaná, pod klenbou K2 protéká řeka Desná, ve třetím poli se nachází cesta pro pěší a pod klenbou K4 prochází silnice I/10 s chodníky po obou stranách. Rozpětí kleneb se pohybuje v rozmezí 9 – 12 m, blíže viz výkres stávajícího stavu. Je navržena rekonstrukce mostního objektu, která spočívá v sanaci nosné konstrukce, obnově izolace a osazení nového zábradlí pro zajištění vzdálenosti zábradlí na mostě 2200 mm od osy koleje a ve vzdálenostech do 20 m budou zřízeny ochranné výstupky o min. šířce 1000 mm ve smyslu směrnice SŽDC č. 32 Zásady rekonstrukce regionálních drah. Stávající výklenky budou zachovány. Nové výklenky budou navrženy kamenné s novými kamennými podpěrami, výklenky nebudou kotveny. Stávající zábradlí bude odvráceno a vzniklé otvory budou vyplněny a utěsněny. Na římsy navazují kamenné přechodové zídky, které zajistí plynulý přechod uzavřeného štěrkového lože do širé trati. Nosná konstrukce bude sanována – očištění líce, přespárování, nízkotlaká injektáž, úprava odvodnění, izolace. Odvodnění v novém stavu nebude ústít v otvoru nad komunikací I/10, nýbrž bude svedeno novým potrubím do sousedních otvorů. Pod poslední klenbou směr Harrachov bude pod vyústěním odvodňovače navržen žlab, který odvede vodu mimo prostor klenby. V krajních polích budou provedeny odkopávky pro zajištění prostoru k dostatečné sanaci kleneb. ZKPP bude s drenážní trubkou umístěnou za rubem krajní opěry, trubka bude vyústěna na svahový kužel s odlážděním. Délka ZKPP bude odpovídat požadavkům S4.

4.2.2 SO 02 Most v km 30,130

Stávající nosnou konstrukci mostu v km 30,130 tvoří 5 zabetonovaných ocelových nosníků I320 s betonovými žlabinami. Ocelové nosníky jsou vetknuty (zazděny) do masivních kamenných opěr z žulového řádkového zdiva. Světlost mostu je 3,0 m. Nosná konstrukce je provizorně podskružena dřevěným pažením. Na opěry navazují na obou stranách šikmá kamenná křídla. Stávající nosná konstrukce bude kompletně odstraněna a budou částečně rozebrány kamenné opěry. Z důvodů památkové ochrany celého traťového úseku Tanvald - Kořenov je nutno zachovat tvar mostu po rekonstrukci ve stávajícím vzhledu. Na ubourané opěry budou zhotoveny nové železobetonové úložné prahy. Nová nosná konstrukce tvarově vychází z původní konstrukce. Uložení na spodní stavbu bude provedeno přes ozub. Na nosnou konstrukci navazují kamenné přechodové zídky, které zajistí plynulý přechod uzavřeného štěrkového lože do širé trati. Geometrické uspořádání konstrukce vychází z použití VMP 2,5 v oblouku $R = 200$ m.

4.2.3 SO 03 Železniční svršek

Na úseku trati km 29,908 006 – 30,375 060 dojde k úpravě GPK, která je vyvolána rekonstrukcí mostů v km 29,973 a 30,130. Zásadním omezujícím parametrem pro návrh nové GPK je stávající hrana nástupiště zastávky Desná – Riedlova vila. Úprava GPK bude v takovém rozsahu, aby nebylo nutné provádět zásahy do nástupiště a do železničního spodku.

V novém stavu stavba z hlediska směrových a sklonových poměrů zachovává současný stav, dochází pouze k vyrovnání a úpravě GPK z důvodu rekonstrukce mostních objektů. Traťová rychlost je $V = 40$ km/h. Stávající železniční svršek sestává z kolejnic tvaru „A“ a S49 s tuhým upevněním svěrkami T na ocelových prážkách T3 s rozdělením „b“. V rámci SO 03 budou osazeny nové kolejnice S49 (49 E1) na stávající ocelové prážce s rozdělením „b“.

Minimální použitý poloměr v rekonstruovaném úseku je $R = 200$ m s převýšením pro $v = 40$ km/h $D = 20$ mm. Parametry GPK vyhovují pro stanovenou traťovou rychlost a dle předpisu SŽDC S3, díl VIII. Návrh sklonových poměrů vychází z požadavku na minimalizaci výškových posunů oproti stávajícímu stavu s přihlédnutím k lokálním propadům nivelety koleje.

4.2.4 SO 04 Ochrana kabelů ČD – Telematika

Na mostě SO 01 v km 29,973 prochází ve šterkovém loži vedení ve správě ČD – Telematika. Toto vedení bude po dobu nutnou pro rekonstrukci mostu odhaleno a vhodným způsobem zajištěno, aby nedošlo k jeho poškození. Po dokončení rekonstrukce mostu v km 29,973 bude vedení uloženo do šterkového lože do žlabu. Navrhuje se tedy prostá obnova na úrovni stávajícího technického řešení.

4.3 Postup výstavby, uvádění do provozu

Před započítím výluk budou provedeny přípravné práce, které budou zahrnovat zejména úpravu provozu na komunikaci procházející pod mostem v km 29,973, zřízení zařízení staveniště, vytyčení inženýrských sítí v prostoru stavby. Během zpracování projektu stavby nebyla k dispozici archivní dokumentace objektu, skryté tvary spodní stavby stávajícího mostu se mohou lišit od předpokladů projektu.

Umístění zařízení staveniště vybere zhotovitel dle svých potřeb po dohodě s investorem. Pro umístění zařízení staveniště se předpokládají plochy na pozemcích SŽDC, které se předpokládají pro provedení stavby. Pokud to z hlediska harmonogramu prací nebude možné, vybere zhotovitel jiné vhodné místo a zařízení staveniště umístí po dohodě s vlastníkem pozemku.

Před zahájením výkopových a demoličních prací bude provedeno vytyčení všech inženýrských sítí v prostoru stavby a ověření jejich prostorového uložení pomocí kopaných sond.

Práce na rekonstrukci železničních mostů budou probíhat za úplné výluky koleje vedené prostorem stavby. Možné dodatkové a pomocné práce budou v případě možnosti prováděny za provozu na železniční trati. **Jelikož je most v km 30,130 přístupný pouze po železnici a pro většinu techniky pouze ze směru Liberec, je třeba dbát zvýšené pozornosti při plánování jednotlivých etap výstavby.**

Na předepsané délce v oblasti rekonstruovaných mostů bude snesen stávající železniční svršek – kolejnice s ozubnicí jsou uloženy na ocelových pražcích, je proto nutné provádět snášení svršku s maximální opatrností po párech tak, aby nedošlo k jeho poškození. Následně bude snesena nosná konstrukce mostu v km 30,130 a ubourány opěry do předepsané úrovně. Tyto práce je možné provádět také před snesením svršku – rozhodne zhotovitel po dohodě s investorem na základě svých zkušeností a možností, bude-li volit přístup k mostu v km 30,130 dopravou po kolejích. Po odtěžení zásypu klenbové konstrukce mostu v km 29,973 již nebude možný přístup přes tento most. Provedou se práce na mostě v km 29,973, budou vybetonovány úložné prahy a nosná konstrukce mostu v km 30,130, zásypy obou mostů, římsy, zábradlí, svahové kužely a šikmá křídla. Nakonec se provede úprava GPK do projektované polohy dle SO 03.

Stavba je v rámci přípravy koordinována se stavbami:

- Trať 035 a 036 v úseku Železný Brod – Tanvald – Harrachov st. hr. Stavba je nyní (04/2017) ve fázi „před zadáním Záměru projektu“.
- Oprava sdělovacího kabelu SŽDC v úseku Tanvald – Harrachov.

Předpokládaný termín zahájení realizace stavby je v roce 2019, bude odpovídat RPV. Samotná výluka na trati je navržena 60 dní nepřetržitě. 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.

Doba výstavby je uvažována 8 měsíců (přípravné práce, realizace stavby, ukončení stavby – DSPS, notifikace stavby, GDSP).

4.4 Podmiňující předpoklady, související stavby

Stavba bude přístupná po železnici a po silnici I/10, která prochází pod mostem v km 29,973.

V rámci stavby se předpokládá pouze mycení náletové zeleně do plochy menší než 40 m² – nálety na svahových kuželích obou mostů.

Při stavbě bude částečně omezen provoz na silnici I/10 pod mostem při provádění sanace nosné konstrukce (klenby K4) – dočasná úprava provozu usměrněním do jednoho jízdního pruhu. Vzhledem k potřebnému průjezdnému prostoru na silnici I/10 v době provádění stavby je nutné zvolit vhodné technologie pro přístup k sanovaným a opravovaným částem konstrukce mostu a pro samotné provádění prací.

Po dobu výstavby mostu bude omezen provoz na komunikaci pro pěší pod mostem v km 30,130 (prostor pod mostem nebude po dobu výstavby objektu přístupný).

Zároveň v průběhu výstavby bude nepřetržitá výluka železniční trati v trvání 60 N.

Stavba bude koordinována se stavbami:

- Trať 035 a 036 v úseku Železný Brod – Tanvald – Harrachov st. hr. Stavba je nyní (04/2017) ve fázi „před zadáním Záměru projektu“.
- Oprava sdělovacího kabelu SŽDC v úseku Tanvald – Harrachov.

Stavba se nachází ve vodním útvaru HSL_190 – Černá Desná od hráze nádrže Souš po ústí do Kamenice. Zhotovitel dodrží podmínky stanovené správcem toku (Povodí Labe – podrobně viz vyjádření v dokladové části):

- Podél vodního toku požadujeme zachovat volný nezastavěný pruh šíře 8 m pro jeho správu a údržbu (případná zde umístěná zařízení musí být přejezdná mechanizací). Případné zásahy požadujeme projednat se zástupcem Povodí Labe, s. p., provozní středisko Turnov.
- V tomto pruhu požadujeme neumísťovat žádné stavby (např. zařízení stavenišť) či skladovat stavební materiál popř. výkopek ze zemních prací.
- Požadujeme, aby při čištění a spárování klenby mostu bylo koryto toku zajištěno před pádem materiálu a nečistot do vodního toku, popřípadě musí být neprodleně odstraněn – zajistí zhotovitel.
- Pokud z důvodu realizace bude nutné postavit lešení pod jednotlivými oblouky, požadujeme vstup do průtočného profilu koryta toku minimalizovat. Požadujeme případné řešení projednat se zástupcem Povodí Labe, s. p.
- Případný vstup či činnosti v korytě vodního toku na výše uvedeném pozemku požadujeme projednat se zástupcem Povodí Labe, s. p.

Zhotovitel zpracuje Havarijní a Povodňový plán.

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

Vzhledem k charakteru stavby není třeba posuzovat technické řešení dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

4.6 Bezpečnost práce

Viz kap. 10.

4.7 Statické posouzení

Součástí jednotlivých stavebních objektů jsou statické výpočty uvažující vlivy v průběhu výstavby a po jejím dokončení. Navržené konstrukce vyhovují ve všech stádiích výstavby a provozu příslušným zatížením.

5 Údaje o splnění stanovených podmínek

Dle vyjádření Městského úřadu v Desné č. j. MUDESNA/1540/2017/174/SU není navržená stavba podle ustanovení § 15 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů, v rozporu se záměry územního plánování města Desná.

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 zásadním změnám v koncepci řešení.

Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky udělila souhlas dle ust. § 4 odst. (2) zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů k zásahu do významného krajinného prvku vodního toku Černé Desné, který spočívá v realizaci stavby na území CHKO Jizerské hory. Souhlas je součástí stanoviska č. j. SR/1159/LI/2017-2 ze dne 22. 6. 2017, podmínky viz stanovisko v dokladové části. Všechny podmínky jsou zahrnuty do projektové dokumentace.

Dle závazného stanoviska Městského úřadu Tanvald č. j. MěÚT/ORKV/12098/2017 je záměr ve smyslu ustanovení § 14 odst. 3 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, z hlediska zájmů státní památkové péče přípustný za podmínek uvedených ve stanovisku (viz dokladová část). Všechny podmínky jsou zahrnuty do projektové dokumentace.

Městský úřad Tanvald jako součást koordinovaného závazného stanoviska č. j. MěÚT/11149/2017/SÚaŽP udělil ke stavbě souhlas dle § 17 odst. 1 písm. (a) zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, při splnění podmínek uvedených ve stanovisku (viz dokladová část). Všechny podmínky jsou zahrnuty do projektové dokumentace.

Městský úřad Tanvald jako součást koordinovaného závazného stanoviska č. j. MěÚT/11149/2017/SÚaŽP udělil ke stavbě souhlas dle § 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů, k umístění stavby a ke stavbě ve vzdálenosti do 50 m od kraje lesa.

6 Příprava pro výstavbu

Stavba je součástí stávající liniové stavby. Jedná se o stavbu dráhy.

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.

6.1 Kácení

Uvažuje se mýcení náletové zeleně v prostoru stavby na tělese dráhy.

6.2 Odpady

Dle zákona č. 106/2005 Sb., Úplné znění zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, jak vyplývá z pozdějších změn, a prováděcích vyhlášek Ministerstva životního prostředí č. 93/2016 Sb., katalog odpadů; č. 383/2001Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, v platném znění, 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. 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 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 omezen provoz na silnici I/10 procházející pod mostem (konkrétní rozsah určí zhotovitel na základě podrobného harmonogramu prací vypracovaného před zahájením stavby). V případě potřeby krátkodobého uzavření komunikace za účelem provedení určitých prací vyznačí zhotovitel tyto práce v harmonogramu a projedná všechny změny v omezení provozu s příslušnými DOSS. Tuto komunikaci je možné využít pro dopravu na stavbu, na obou stranách mostu však musí být po celou dobu stavby přístupné okolní nemovitosti. Této podmínce přizpůsobí zhotovitel koordinaci prací. Dopravní opatření související s omezením provozu jsou podrobně popsána v příloze F.2 dokumentace.

Dle harmonogramu se předpokládají výluky v délce 60 N.

V technické zprávě POV je uveden podrobný časový rozpis jednotlivých prací, jak jej předpokládá projektant. Vzhledem k omezené době pro výluky je nutné počítat s pracovním režimem 24 hod. Je možné přerozdělit časové intervaly pro jednotlivé úkony podle možností a zkušeností zhotovitele, celková délka pro výluky je neměnná. Předpokládaný termín zahájení realizace stavby je v roce 2019, bude odpovídat RPV. Postup prací bude rozdělen na práce ve výluce a mimo výluky trati, jednotlivé práce se mohou po dobu výstavby prolínat.

6.4 Ochrana inženýrských sítí

Před zahájením stavebních prací je nutné zajistit vytyčení podzemních vedení příslušnými správci, po dobu zemních prací v blízkosti trasy bude zajištěn dozor správců. V ochranných pásmech a v blízkosti zařízení pod napětím se musí učinit opatření proti dotyku nebo přiblížení k částem s nebezpečným napětím. 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.

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

- Podzemní vedení ve správě ČD - Telematika (SO 04).
- Nadzemní a podzemní vedení – CETIN a. s.
- Podzemní vedení a stanice – ČEZ Distribuce, a. s.
- Podzemní vedení – město Desná.
- Podzemní vedení – GasNet, s. r. o.

- Podzemní vedení – Severočeské vodovody a kanalizace, a. s.

6.4.1 ČD – Telematika

Podél trati v železničním tělese prochází podzemní vedení – dálkový metalický kabel. V rámci stavby dojde k odkrytí, zajištění a následnému uložení vedení zpět do tělesa na mostě v km 29,973. Úpravy a ochranu vedení řeší samostatný stavební objekt – SO 04. Během stavby nesmí dojít k porušení vedení, které bude po odkopání podepřeno a dostatečně zajištěno a následně po provedení prací na SO 01 uloženo při realizaci zásypů zpět do tělesa.

Podzemní vedení prochází v patě náspu vlevo trati u mostu v km 30,130. Vedení bude vytyčeno, bude určena hloubka uložení a během výstavby budou dodržovány podmínky pro ochranu podzemního vedení.

V roce 2017 je předpokládána realizace stavby „Oprava sdělovacího kabelu SŽDC v úseku Tanvald – Harrachov“, v rámci které bude stávající poruchový kabel, který zároveň nevyhovuje současnému telekomunikačnímu provozu, nahrazen novým traťovým kabelem od žkm 28,430 po žkm 36,110. Zároveň bude realizován nový optický kabel.

Pokud dojde k realizaci výše uvedené stavby, bude ochrana nového vedení zahrnuta do objektu SO 04.

6.4.2 CETIN a. s.

Prostorem stavby prochází pod mostem v km 29,973 ve třetím poli (pod klenbou K3) nadzemní vedení a zároveň podzemní vedení metalického kabelu. Vpravo mostu je vedení umístěno na dřevěném sloupu ve vzdálenosti cca 7 m od mostu, vpravo mostu na dřevěném sloupu ve vzdálenosti cca 25 m od mostu.

Pod mostem v km 30,130 je umístěn podzemní optický kabel společně se sítí NN, vedení jsou umístěna v chrániče.

Při pracích na obou mostech by nemělo dojít k nepříznivému ovlivnění podzemních vedení, u mostu SO 02 však bude provedeno vytyčení kabelů včetně kopaných sond pro určení hloubky a práce budou prováděny s maximální opatrností s ohledem na přítomnost podzemního vedení.

6.4.3 ČEZ Distribuce, a. s.

Pod mostem v km 29,973 ve třetím poli (pod klenbou K3) prochází podzemní vedení VN do 35 kV, vlevo od mostu pod svahovým kuželem ve směru na Harrachov je umístěna stanice (TS).

Během stavby nedojde k přímému styku prací s vedením – bude však provedeno vytyčení a určení hloubky uložení. Většina prací na SO 01 (most v km 29,973) bude probíhat z koleje na mostě, z prostoru pod mostem budou nosná konstrukce a spodní stavba sanovány.

6.4.4 Město Desná

Pod mostem v km 29,973 ve čtvrtém poli (pod klenbou K4) je umístěno v tělese chodníku podzemní vedení veřejného osvětlení. Vlevo mostu v místě pilíře P4 se ve vzdálenosti cca 6 m od mostu nachází lampa veřejného osvětlení.

Během stavby nedojde k přímému styku prací s vedením – bude však provedeno vytyčení a určení hloubky uložení. Většina prací na SO 01 (most v km 29,973) bude probíhat z koleje na mostě, z prostoru pod mostem budou nosná konstrukce a spodní stavba sanovány.

6.4.5 GasNet, s. r. o.

Podzemní STL plynovod křížuje trať pod mostem v km 29,973 ve třetím poli (pod klenbou K3). Plynovod je umístěn v ochranném zařízení.

Během stavby nedojde k přímému styku prací s vedením – bude však provedeno vytyčení a určení hloubky uložení. Většina prací na SO 01 (most v km 29,973) bude probíhat z koleje na mostě, z prostoru pod mostem budou nosná konstrukce a spodní stavba sanovány.

6.4.6 Severočeské vodovody a kanalizace, a. s.

Pod mostem v km 29,973 ve třetím poli (pod klenbou K3) prochází podzemní vodovod LT 150, vpravo od mostu je ve vzdálenosti cca 7,5 m umístěn hydrant. Ve čtvrtém poli (pod klenbou K4) se pod chodníkem podél silnice I/10 (blíže k pilíři P4) nachází neprovozovaný podzemní vodovod.

Během stavby nedojde k přímému styku prací s vedením – bude však provedeno vytyčení a určení hloubky uložení. Většina prací na SO 01 (most v km 29,973) bude probíhat z koleje na mostě, z prostoru pod mostem budou nosná konstrukce a spodní stavba sanovány.

7 Výkup pozemků a staveb

Pozemky pro umístění stavby:

- k. ú. Desná I, p. p. č. 789, ČR – SŽDC, s. o.,
- k. ú. Desná I, p. p. č. 183/6, ČR – Povodí Labe, s. o.,
- k. ú. Desná II, p. p. č. 106, ČR – SŽDC, s. o.,
- k. ú. Desná II, p. p. č. 60/1, ČR – ŘSD ČR,
- k. ú. Desná II, p. p. č. 110, ČR – SŽDC, s. o.,
- k. ú. Desná II, p. p. č. 155, Město Desná.

U pozemku p. č. 155 probíhají úkony, které by měly vést k rozdělení této pozemkové parcely. Po rozdělení již nebude pozemek p. č. 155 určený k umístění stavby.

8 Výjimky z předpisů a norem

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

Po dohodě se zástupci SŽDC a NPÚ byly zapracovány následující úpravy:

SO 01 Most v km 29,973

- V rámci rekonstrukce mostu bude upravena vzdálenost zábradlí na mostě 2200 mm od osy koleje a ve vzdálenostech do 20 m budou zřízeny ochranné výstupky o min. šířce 1000 mm

ve smyslu směrnice SŽDC č. 32 Zásady rekonstrukce regionálních drah. Stávající výklenky budou zachovány.

- Budou ponechány stávající kamenné římsy. Dojde k lokální výměně porušených kamenných kvádrů stávajících říms.

SO 02 Most v km 30,130

- Kamenné římsy z původních kvádrů. Na římsy navazují nové kamenné přechodové zídky.
- Spodní stavba bude sanována, opěry budou na pravé straně dozděny do potřebné šířky, šikmá křídla vpravo budou nově vyzděna (přednostně bude využito původních kamenů).
- Zábradlí bude osazeno pouze na římsách.

9 Požadavky na další přípravu stavby

Není zapotřebí ukládat žádné zvláštní požadavky na zpracování dalšího stupně dokumentace (PSŘ), dále se bude pokračovat dle běžných zvyklostí s dodržением příslušných předpisů a norem.

Zhotovitel před zahájením prací vypracuje Dokumentaci dodavatele, příp. VTD.

10 Vliv stavby na životní prostředí

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

10.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí

Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky udělila souhlas dle ust. § 4 odst. (2) zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů k zásahu do významného krajinného prvku vodního toku Černé Desné, který spočívá v realizaci stavby na území CHKO Jizerské hory. Souhlas je součástí stanoviska č. j. SR/1159/LI/2017-2 ze dne 22. 6. 2017, podmínky viz stanovisko v dokladové části. Všechny podmínky jsou zahrnuty do projektové dokumentace.

Dle závazného stanoviska Městského úřadu Tanvald č. j. MěÚT/ORKV/12098/2017 je záměr ve smyslu ustanovení § 14 odst. 3 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, z hlediska zájmů státní památkové péče přípustný za podmínek uvedených ve stanovisku (viz dokladová část). Všechny podmínky jsou zahrnuty do projektové dokumentace.

Městský úřad Tanvald jako součást koordinovaného závazného stanoviska č. j. MěÚT/11149/2017/SÚaŽP udělil ke stavbě souhlas dle § 17 odst. 1 písm. (a) zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, při splnění podmínek uvedených ve stanovisku (viz dokladová část). Všechny podmínky jsou zahrnuty do projektové dokumentace.

Městský úřad Tanvald jako součást koordinovaného závazného stanoviska č. j. MěÚT/11149/2017/SÚaŽP udělil ke stavbě souhlas dle § 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů, k umístění stavby a ke stavbě ve vzdálenosti do 50 m od kraje lesa.

10.2 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.

Původce odpadu je povinen odpady zařazovat podle Katalogu odpadů (vyhláška č. 381/2001 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. o podrobnostech nakládání s odpady. 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.

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.

11 Odolnost a zabezpečení stavby

11.1 Požární ochrana

Jedná se o stavbu dopravního významu bez požárního rizika. Při stavbě bude částečně omezen provoz na silnici I/10 pod mostem při provádění sanace nosné konstrukce (klenby K4) – dočasná úprava provozu usměrněním do jednoho jízdního pruhu, průjezd však bude zachován po celou dobu výstavby. Při výstavbě nedojde k omezení vnějších odběrných míst.

Stavbou prochází množství inženýrských sítí (viz kap. 2). Některé zasáhnou částečně do výkopové jámy a budou předepsaným způsobem ochráněny před poškozením a následně uloženy do tělesa v původní trase. Ostatní sítě nebudou stavbou dotčeny, budou však prováděny práce v jejich ochranném pásmu. Při stavebních pracích je nutné dodržet podmínky uvedené ve vyjádřeních jednotlivých správců (viz dokladová část).

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 Libereckého kraje v souladu se zákonem č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů – viz dokladová část.

11.2 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 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.

11.3 Ostatní vlivy

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 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.

12 Dopravní opatření

Dopravní opatření související s omezením provozu na silnici I/10 pod mostem v km 29,973 (SO 01) a s výlukami na železniční trati jsou součástí přílohy F POV.

13 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL

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

Ve vzdálenosti menší než 50 m od stavby jsou:

- k. ú. Desná II, p. p. č. 116, ČR – Lesy ČR, s. p.,
- k. ú. Desná II, p. p. č. 117/1, ČR – Lesy ČR, s. p.,
- k. ú. Desná II, p. p. č. 117/2, neznámý vlastník,
- k. ú. Desná II, p. p. č. 118, ČR – Lesy ČR, s. p.,
- k. ú. Desná II, p. p. č. 164, ČR – Lesy ČR, s. p.,
- k. ú. Desná II, p. p. č. 165, ČR – Lesy ČR, s. p.,
- k. ú. Desná II, p. p. č. 202, ČR – Lesy ČR, s. p.,
- k. ú. Desná II, p. p. č. 206, ČR – Lesy ČR, s. p.

Městský úřad Tanvald jako součást koordinovaného závazného stanoviska č. j. MěÚT/11149/2017/SÚaŽP udělil ke stavbě souhlas dle § 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů, k umístění stavby a ke stavbě ve vzdálenosti do 50 m od kraje lesa.

14 Bezbariérové užívání

Viz kap. 4.5.

V Mostě, červenec 2018

Ing. Michal Bernát
DIPONT s.r.o.