


			ČÍSLO SOUPRAVY:
		Po připomínkovém řízení	
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	


**EXPROJEKT s.r.o.**  
**Heršpická 758/13**  
**619 00 Brno**

 tel. : +420 533 312 000  
 E-mail: info@exprojekt.cz  
 ID: dh84e85

OBJEDNATEL:		 Správa železniční dopravní cesty Stavební správa východ, Nerudova 1, 779 00 Olomouc	
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU Ing. David Rose Ing. Martina Bolješiková		ODPOVĚDNÝ PROJ. PS, SO Ing. Martina Bolješiková	VYPRACOVAL Ing. Martina Bolješiková
KRAJ: Vysočina		POVĚŘENÝ MÚ: Havlíčkův Brod / k.ú. Havlíčkův Brod	KONTROLOVAL Ing. David Rose
Rekonstrukce mostu v km 0,989 na trati Havlíčkův Brod - Pardubice-Rosice n/L Souhrnná část		ZAK. ČÍSLO 2019-025	
		MĚŘITKO	POČET FORMÁTŮ
		DATUM: 06/2020	
<b>Souhrnná technická zpráva</b>		ČÁST DOKUM. B	PŘÍLOHA 1

STAVBA: Rekonstrukce mostu v km 0,989 na trati Havlíčkův  
Brod – Pardubice – Rosice n/L

STUPEŇ: Dokumentace pro stavební povolení (DSP)

# Souhrnná část

## OBSAH:

SEZNAM ZKRATEK.....	3
B1. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA .....	7
B2. PRŮZKUMY A PODKLADY.....	7
B3. OCHRANNÁ PÁSMA.....	7
B4. KONCEPCE STAVBY .....	9
B5. ÚDAJE O SPLNĚNÍ STANOVENÝCH PODMÍNEK.....	16
B6. PŘÍPRAVA PRO VÝSTAVBU .....	16
B7. VÝKUP POZEMKŮ A STAVEB NEBO JEJICH ČÁSTÍ.....	18
B8. VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ.....	18
B9. PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE .....	18
B10. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	18
B11. ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY .....	18
B12. ENERGETICKÉ VÝPOČTY .....	19
B13. PROTIKOROZNÍ OCHRANA .....	19
B14. GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTÍ.....	19
B15. DOPRAVNÍ OPATŘENÍ.....	19
B16. TRVALÉ A DOČASNÉ ZÁBORY POZEMKŮ ZE ZEMĚDĚLSKÉHO PŮDNÍHO FONDU A POZEMKY URČENÉ PRO PLNĚNÍ FUNKCÍ LESA .....	20
B17. ÚSPORA ENERGIE A OCHRANA TEPLA .....	20
B18. OCHRANA STAVBY PŘED ŠKODLIVÝMI VLIVY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ .....	20
B19. OCHRANA OBYVATELSTVA.....	20
B20. BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ .....	20
B21. PŘÍLOHY .....	20
B.22.1. Inženýrskogeologický průzkum.....	20
B.22.2. Biologický průzkum .....	21
B.22.3. Dendrologický průzkum.....	21
B.22.4. Odpadové hospodářství .....	21
B.22.5. Povodňový plán .....	21
B.22.6. Havarijní plán.....	21

## Seznam zkratk

3XN	vyhledávací kabel
3ZBI	kategorie přejezdového zabezpečovacího zařízení
a.s.	akciová společnost
AB	automatický blok
ABE-1	typ automatického bloku
AGC	evropská dohoda o hlavních mezinárodních železničních tratích
AGTC	evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech
ASER	typ systému (zabezpečovací zařízení)
atd.	a tak dále
AŽD	typ přejezdového zabezpečovacího zařízení
Bc.	bakalář
BK	bezstyková kolej
BpV	Balt po vyrovnání
BTS	základnová převodní stanice v systému základnových stanic
CDP	centrálního dispečerského pracoviště
cm	centimetr
Cu	měď
č.	číslo
č.j.	číslo jednací
ČD	České dráhy, a. s.
ČD-T	ČD-Telematika
CDP	centrální dispečerské pracoviště
ČR	Česká republika
ČSN	Česká technická norma
DK	dálkový kabel
DOK	diagnostický optický kabel
DOÚO	dálkové ovládání úsekových odpojovačů
DOZ	dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
DP	dobývací prostor
DŘT	dispečerská řídicí technika
DSP	dokumentace pro stavební povolení
DÚ	definiční úsek
DÚ	Drážní úřad
DÚR	dokumentace pro územní rozhodnutí
EC	EuroCity
ED	elektrodispečink
ed.	Edice
EECONET	European Ecological Network
EN	evidence nemovitostí
ERTMS	European Rail Traffic Management Systém (Evropský systém řízení železničního provozu)
ETCS	European Train Control Systems
ev.	evidenční
event.	eventuálně
EVL	evropsky významná lokalita
EZE	typ traťového kabelu

GŘ	generální ředitelství
GSM-R	Global System for Mobile Communication for Railway
HDPE	polyethylen s vysokou hustotou
hl.n.	hlavní nádraží
HP	Hewlett Packard
HPV	hladina podzemní vody
Hz	hertz
HZS	Hasičská záchranná služba
ID	identifikátor
IEC	International Electrotechnical Commission
IHL	indikátor horkoběžnosti ložisek
Ing.	inženýr
JOP	jednotné obslužné pracoviště
JPO	jednotka požární ochrany
k. ú.	katastrální území
km	kilometr
km/h	kilometr za hodinu
KS	kabelová skříň
KÚ	konec úseku
kV	kilovolt
LDSŽ	lokální distribuční soustava železnice
LV	list vlastnictví
m	metr
m n. m.	metr nad mořem
m p.t.	metr pod terénem
m <sup>2</sup>	metr čtvereční
max.	maximálně
MD ČR	Ministerstvo dopravy České republiky
Mgr.	magistr
mm	milimetr
MÚ	Městský úřad
NAD	náhradní autobusová doprava
NK	nosná konstrukce
nn, NN	nízké napětí
odst.	Odstavec
OK	optický kabel
OŘ	oblastní ředitelství
OS	operační systém
OŽP	Odbor životního prostředí
p.	pan
PB	pražec betonový
PD	projektová dokumentace
písm.	písmeno
PK	pozemkový katastr
PNP	požárně nebezpečný prostor
PO	ptačí oblast
POV	plán organizace výstavby
PS	provozní soubor

PVC	polyvinylchlorid
PZS 3 SBI	kategorie přejezdového zabezpečovacího zařízení
PZZ	přejezdové zabezpečovací zařízení
R	běžná kolejnice na celostátních tratích
R6kV	rozvodna 6kV
RBC	radioblokové centrály
RD	reléový domek
resp.	respektive
RTU	telemechanické zařízení
Sb.	Sbírkový
SDH	synchronní digitální hierarchie
SEE	Správa elektrotechniky a energetiky
SO	stavební objekt
s.o.	státní organizace
SP	stavební postup
s.p.	státní podnik
SQL	Structured Query Language
SR	Slovenská republika
s.r.o.	společnost s ručením omezeným
SSV	Stavební správa východ
SSZ	Stavební správa západ
SSZT	Správa sdělovací a zabezpečovací techniky
st.	státní
st. hr.	státní hranice
STM	synchronní transportní modul
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
t.ú.	traťový úsek
TD	technologický domek
tel.	telefon
tj.	to je
TK	traťová kolej
TKP	technické kvalitativní podmínky
TNS	trakční napájecí stanice
TP	technické podmínky
tr.	traťový
TTP	tabulky traťových poměrů
TTS	traťová trafostanice
TV	trakční vedení
tzn.	to znamená
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
UAB	typ automatického bloku
UIC GC	Referenční profil GC Mezinárodní železniční unie
UNZ	napájecí systém
ÚTP ÚSES ČR	Územně technický podklad územního systému ekologické stability České republiky
UTZ	určená technická zařízení
VB	výpravní budova
vč.	včetně
vl.	vlákno

VMP	volný mostní průřez
VN	vysoké napětí
VVT	významný vodní tok
VZ	kód (zabezpečovací zařízení)
ZE	zjednodušená evidence
ZKPP	zesílená konstrukce pražcového podloží
ZOK	závěsný optický kabel
ZOV	zásady organizace výstavby
ZÚ	začátek úseku
ŽB	železobeton
žel.	železniční

## B1. Souhrnná technická zpráva

Železniční most (mostní provizoria) se nachází na okraji zastavěného území intravilánu města Havlíčkův Brod, v katastrálním území Havlíčkův Brod, převádí železniční trať nad řekou Sázavou a účelovou komunikací. Jedná se o jednokolejnou neelektrifikovanou celostátní trať Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem. Předmětný most v km 0,989 se nachází v obvodu ŽST Havlíčkův Brod. Trať je vedena na náspu.

Rekonstrukce proběhne převážně na stávajícím drážním pozemku, který je v dnešní době stavbou dotčen. Drážním pozemkem se pro tento účel rozumí pozemek ve vlastnictví Českých drah, a.s., dále se pak částečně dotkne dalších pozemků uvedených v bodě m) této kapitoly. Dosavadní využití „Dráha“ i zastavěnost území zůstanou zachovány.

Jedná se o odstranění provizorních mostních konstrukcí, které byly osazeny v rámci I. etapy rekonstrukce mostu v roce 1986. II. etapa rekonstrukce mostu, která zde měla být provedena v roce 1990, však neproběhla a provizorní stav tak trvá dodnes. V rámci stavby dojde k vybourání stávající konstrukce včetně spodní stavby, vybudování nové spodní stavby a osazení nové mostní konstrukce včetně souvisejících prací na dotčené technické infrastruktuře. Navrhovaná stavba je tak v souladu s charakterem území.

## B2. Průzkumy a podklady

a) údaje o provedených průzkumech, měření a závěry z nich vyplývající pro zpracování projektu a realizace stavby

- Místní šetření lokality – fotodokumentace 2018 – 2019
- Inženýrskogeologický průzkum (Projekce iGEO s.r.o., 04/2018)
- Doplnkový inženýrskogeologický průzkum (Projekce iGEO s.r.o., 06/2019)
- Dendrologický průzkum (Mgr. Radim Kočvara, 06/2018)
- Biologický průzkum (Mgr. Radim Kočvara, 2018)
- Aktualizace dendrologického průzkumu (EXprojekt s.r.o. 2019)
- Aktualizace biologického průzkumu (EXprojekt s.r.o. 2019)

b) vhodnost geologických a hydrogeologických poměrů v území

Viz. samostatná příloha B.22.1 Inženýrskogeologický průzkum.

c) použité geodetické a mapové podklady a podmínky založení vytyčovací sítě polohové a výškové (primárního systému)

Geodetické a mapové podklady byly převzaty z předešlého stupně dokumentace. Jako vytyčovací síť bude využito stávající železniční bodové pole. Detailněji viz část „I Geodetická dokumentace“.

## B3. Ochranná pásma

a) údaje o dosavadních dotčených ochranných pásmech a chráněných územích

Stavba se nenachází v oblasti NATURA 2000.

Stavba se nenachází na území zvláště chráněného území.

Stavba se nenachází na území nadregionálního biokoridoru – ÚTP ÚSES ČR (1996).

Stavba se nachází na území regionálního biokoridoru.

Stavba se nenachází v migračně významném území.

Stavba se nenachází v dobývacím prostoru.

Stavba se nenachází v památkové rezervaci.

Stavba se nenachází v ochranném pásmu vodních zdrojů.

Stavba se nenachází na území CHOPAV.



**Dotčená pásma jiných vlastníků a správců:**

Ochranné pásmo lesa (zákon č. 289/1995 Sb. – lesní zákon)

Stavba se nenachází v ochranném pásmu lesa (do 50 m od hranice lesních pozemků).

Silniční ochranné pásmo (zákon č. 13/1997 Sb.)

Stavba se nachází v ochranném silničním pásmu – účelová komunikace, která je spolu s řekou Sázavou řešeným mostem přemostňována.

V rámci navrhovaných prací bude do konstrukce zmíněné komunikace zasaženo v co možná nejmenším rozsahu. Po dokončení prací bude provedena obnova konstrukčních vrstev komunikace pod mostem v celé ploše a v celé délce zásahu do komunikace.

Ochranné pásmo elektrického vedení (zákon č. 458/2000 Sb. – energetický zákon)

Stavba kříží nadzemní vedení VN kmenová linka č. VN 2119, 22 kV ve vlastnictví společnosti ČEZ Distribuce, a. s.. ČEZ Distribuce, a.s. vydal vyjádření ze dne 24.8.2018 pod č.j. 8120066503, ve kterém je popsán způsob provedení přeložky. Přeložka spočívá ve výměně stávajících příhradových stožárů č. 73 a 74 za vyšší a natažení nových vodičů AIFe 110/22 mezi těmito stožáry. Tím dojde ke zvětšení vzdálenosti vedení VN od rekonstruovaného mostu.

Stavbu pod mostem spolu s vodovodem kříží kabel napájení čerpadla (patřící k vodovodu). Kabel k čerpadlu bude před stavbou dočasně odpojen v rozvaděči a v nutném rozsahu přerušen. Po instalaci nového mostu bude toto kabelové vedení obnoveno naspojkováním. Dimenze i typ kabelu budou zachovány.

Souběžně s tratí vede kabelová trasa zabezpečovacího zařízení, která je před mostem svedena z náspu do protlaku pod řekou Sázavou. Během stavebních prací musí být dbáno na ochranu této trasy.

Ochranné pásmo plynovodů (zákon č. 458/2000 Sb.)

Stavba se nenachází v ochranném pásmu plynovodu.

Ochranná pásma parovodů (zákon č. 458/2000 Sb.)

Stavba se nenachází v ochranném pásmu parovodu.

Ochranná pásma vodovodů a kanalizací (zákon č. 274/2001 Sb.)

Stavba se nachází v ochranném pásmu vodovodu společnosti B: PARK Strojírenská a.s. Tento vodovod není v současné době využíván, avšak jeho majitel požaduje jeho zachování. Vodovod bude před stavbou v nutném rozsahu přerušen a po ukončení stavebních prací opět obnoven.

Stavba se nenachází v ochranném pásmu kanalizace.

Ochranné pásmo rádiového zařízení a rádiového směrového spoje (zákon č. 127/2005 Sb.)

Stavba se nenachází v ochranném pásmu rádiového zařízení či rádiového směrového spoje.

Ochranné pásmo komunikačního vedení (zákon č. 127/2005 Sb. – o elektronických komunikacích)

Stavba se nachází v prostoru podzemních komunikačních vedení, jejichž ochranné pásmo je dle zákona č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích, 1,5 m po stranách krajního vedení. Jedná se o kabely v majetku Správy železnic, s.o. (vpravo na mostě) a ČD-Telematika a.s. (vpravo na mostě, kříží pod mostem). V rámci stavby budou drážní kabely z mostu definitivně přeloženy do protlaku pod řekou Sázavou. Před začátkem

stavebních prací dojde k vytyčení kabelů ČD-Telematiky a.s. vedoucích pod mostem pro zajištění jejich maximální ochrany.

Ochranná pásma vodních děl (zákon č. 254/2001 Sb. – vodní zákon)

Stavba se nenachází v ochranném pásmu vodního díla.

Ochranná pásma vodních zdrojů (zákon č. 254/2001 Sb. – vodní zákon):

Stavba se nenachází v ochranném pásmu žádného vodního zdroje, ani na území CHOPAV.

b) stanovení nových ochranných pásem

Stavbou nevznikají nová ochranná pásma.

c) údaje o chráněných ložiskových územích a specifikace báňských podmínek pro zpracování návrhu zajištění stavby proti účinkům poddolování

Stavba se nenachází v chráněném ložiskovém území.

Stavba se nenachází v oblasti ovlivněné účinky poddolování.

d) údaje o zeleni

Stavba se nachází v nivě řeky Sázavy. Železniční trať je zde vedena na poměrně vysokém náspu, na němž nebo při jeho patě roste celá řada dřevin rostoucích mimo les. Další dřeviny doprovází břehy Sázavy v blízkosti mostního objektu. V rámci stavby budou káceny dřeviny rostoucí mimo les, které jsou ve střetu se stavbou a rostou na drážních pozemcích. Celkově bude pokáceno 52 dřevin, z nichž 40 dosahuje obvodu nad 80 cm ve výšce 130 cm nad zemí, a zapojený porost dřevin o rozloze 150 m<sup>2</sup>. Pro tyto dřeviny bude nutné získat povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les od příslušného orgánu ochrany přírody. V rámci inventarizace dřevin byl zpracován dendrologický průzkum, viz samostatná příloha dokumentace pro stavební povolení.

e) údaje o záborech zemědělského a lesního fondu

Stavba proběhne převážně na pozemku dráhy. Snahou bylo minimalizovat jak dočasné, tak i trvalé zábory. K záboru ZPF a ani PUPFL nedojde.

## B4. Koncepce stavby

a) účel stavby

Předmětný most je součástí celostátní trati 238 Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice n/L, jež v km 0,989 převádí železniční trať přes řeku Sázavu a účelovou komunikaci. V současné době je most tvořen dvěma mostními provizorií ŽM-62 a KNO155. Tato provizoria zde byla umístěna v r. 1986 v rámci I. etapy rekonstrukce mostu. II. etapa však nebyla realizována a provizorní stav tak trvá již 32 let.

Realizací projektu dojde k odstranění provizorní, již nedostatečně uložené konstrukce a jejímu nahrazení novou mostní konstrukcí o jednom poli, zaručující bezpečné převedení železniční dopravy přes řeku Sázavu a účelovou komunikaci. Dále pak stavba zajistí stavební připravenost pro navazující stavbu „Modernizace průjezdu uzlem Havlíčkův Brod“ a umožní tak v rámci navazující stavby zvýšení traťové rychlosti. Projekt také počítá s možnou budoucí elektrifikací trati - most bude stavebně připraven i na tuto variantu.

Stavba slouží pro provoz železniční dopravy. Stávající účel nebude změněn.

b) **přehled o dodržení obecných technických požadavků na výstavbu, včetně bezbariérového užívání stavby**

Vyhl. č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb – netýká se stavby (stavba není přístupná veřejnosti).

Vyhl. č. 268/2009 Sb. o technických požadavcích na stavby ve znění vyhlášky č. 20/2012 Sb. – navržené řešení stavby je v podrobnostech dokumentace pro stavební řízení v souladu se všemi paragrafy vyhlášky, které se na tento charakter stavby a stupeň přípravy stavby vztahují.

Vyhl. č. 501/2006 Sb. o obecných požadavcích na využívání území ve znění vyhlášek č. 269/2009 Sb., č. 22/2010 Sb., č. 20/2011 Sb. a č. 431/2012 Sb. – navržené řešení stavby je v souladu se všemi paragrafy vyhlášky, které se vztahují k umístění stavby.

c) **architektonické a urbanistické začlenění stavby do území, její vzhled a výtvarné řešení**

Jedná se o náhradu stávajícího provizorního přemostění z roku 1986 trvalým mostem včetně nové spodní stavby a související práce na stávající technické a dopravní infrastruktuře. Z urbanistického hlediska a z hlediska kompozice prostorového řešení nedojde k zásadním změnám.

Zpracovaná dokumentace pro stavební povolení respektuje v maximální možné míře (při akceptaci technických a technologických požadavků investora) stávající drážní pozemek.

Nová nosná konstrukce mostu bude jednopolová ocelová celosvařovaná konstrukce typu Langerův trám (tuhý trám vyztužený netuhým obloukem) s normovým kolejovým ložem. Zvolený typ mostní konstrukce je dán rozpětím a statickým působením v závislosti na řešení nového uspořádání, především na vhodnosti nového prostorového uspořádání přes vodní tok (řeka Sázava) a výšce průjezdního prostoru účelové komunikace. Dále je zohledněn požadavek na prověření možnosti zřízení mostu o jednom otvoru a požadavek na řešení konstrukce s kolejovým ložem.

Most se nachází v intravilánu města Havlíčkův Brod. Klene se přes řeku Sázavu v místě soutoku s říčkou Šlapankou. Jedná se o klidnou lokalitu, částečně zastavěnou a částečně tvořenou přírodními útvary. Pod mostem též vede cyklostezka, a proto je důležité dbát na estetickou stránku.

Z architektonického hlediska je Langerův trám vhodné řešení. Obloukový most nenásilně doplňuje krajinný ráz, kdy tenká linie kolejí postupně nabývá na tloušťce a přechází v most a opět plynule elegantně odchází.

Vzhledem k charakteru stavby nebyly – v rámci navrhovaných řešení – definovány speciální požadavky na architektonická ztvárnění technického řešení jednotlivých stavebních objektů. To platí i pro tvarové, materiálové a barevné řešení.

d) **stručný popis navrženého technického řešení po jednotlivých provozních souborech a stavebních objektech**

## **ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ**

### **Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)**

#### PS 01 Úprava zabezpečovacího zařízení

##### *Stávající stav*

V žst. Havlíčkův Brod je v činnosti staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620 typu RZZ AŽD 71. Vazba odbočné výhybky a výkolejky je zprostředkována pomocí výměnový zámku a elektromagnetického zámku, který je umístěn na ovládacím pracovišti venkovního výpravčího. Výsledný klíč v elektromagnetickém zámku je uvolňován výpravčím.

### *Nový stav*

Stavbou se nemění staniční ani traťové zabezpečovací zařízení. V místě odbočující výhybky vlečky se demontuje stávající výhybka P1 a výměnové zámky z obou výhybek P1 a P2. V zapojení SZZ se zruší elektromagnetický zámek a jeho závislosti do navazujících zařízení. Podrobněji budou úpravy popsány v dalším stupni dokumentace. V základní dokumentaci se provede zrušení vlečky.

Dále je potřeba v odbočné větvi výhybky č. P1 zrušit počítací bod PB 244 stávajícího počítacího úseku koleje 90S. V rámci jeho demontáže se provede úprava zapojení počítacího úseku v jeho vnitřní části výstroje. Zapracování vazeb tohoto úseku do souvisejících zařízení se tímto nemění.

## INŽENÝRSKÉ OBJEKTY

### Železniční svršek a spodek

#### SO 02 Železniční svršek a spodek

##### *Stávající stav*

Řešený úsek začíná v km 0,870 000 a končí v km 1,120 000. Jedná se o spojovací kolej 90S v ŽST Havlíčkův Brod. Železniční svršek před mostem je tvořen mj. kolejnicemi tvaru S49 z roku 1983 a betonovými pražci SB8 z roku 1983, rozdělení „c“; pod úhelníky jsou pražce dřevěné.

V km 0,933 je umístěno malé dilatační zařízení. Na mostě jsou použity kolejnice tvaru S49, přímé uložení koleje. Bezprostředně za mostem navazuje v km 1,024 výměnovým stykem výhybka P1 (JT6°Lld), odbočující na vlečku ZETOR Havlíčkův Brod, vložená do koleje 90S přímou větví. Tato výhybka je ve vlastnictví vlečkaře. Je ručně stavěná, zabezpečená výměnovými zámky. Za koncem její přímé větve navazuje svršek podobného složení jako před mostem.

Kolej je stykovaná. Traťová rychlost v oblasti mostu je 40 km/h, za mostem se v km 1,060 zvyšuje na 70 km/h. Z hlediska železničního spodku navazuje na oba konce mostu násep. V oblasti mostu je kolej v přímé a vodorovné, klesá z obou stran k mostu.

### *Nový stav*

Stavební objekt bude koordinován se stavbou „Modernizace průjezdu uzlem Havlíčkův Brod“, která zahrnuje i kolej 90S. Stavební objekt je vymezen rozsahem kolejových úprav, začátek je v km 0,870 000 a konec v km 1,120 000. Směrově se celý úsek nachází v přímé. Stejně jako ve stávajícím stavu niveleta z obou stran směrem k mostu klesá a přes most je vodorovná. Navržené řešení bylo přijato zpracovateli výše zmíněné navazující stavby.

V rozsahu km 0,920 000 – km 1,070 000 bude položen nový železniční svršek tvaru 49 E1 na betonových pražcích délky 2,6 m s pružným upevněním W14 a rozdělením „d“. Celková délka nového svršku bude 150 m. Kolej bude zřízena jako bezstyková, svařeny budou i montované styky v km 0,874 162 a km 0,899 155 z důvodu splnění předpisu SŽDC S3/2 Bezstyková kolej.

V přechodové oblasti mostu bude zřízena ZKPP typu 5 v délkách 16,275 m včetně výběhu.

Celé řešení bude připraveno na zvýšení rychlosti, které proběhne po realizaci navazující stavby. Dle dostupných informací se předpokládá rychlost 70/75 km/h, námi navržené směrové i výškové řešení je však možné použít pro rychlost až 80 km/h.

V rámci tohoto stavebního objektu bude vyjmuta výhybka P1 (JT6°Lld), která je umístěná v km 1,024 bezprostředně za mostem a dvě kolejová pole ve spojení P1/P2. Pro zajištění dostatečného prostoru pro nově

vzniklý svah u opěry O 02 bude na konci kusé koleje demontováno betonové zarážedlo a s ním i kolejový rošt v rozsahu cca 10 m. Výzisk bude předán majiteli vlečky.

Dále bude odstraněno kolejnicové dilatační zařízení v km 0,933. Nové nebude zřízeno díky nepřekročení největší přípustné dilatující délky LT nosných konstrukcí mostů pro zařízení průběžné bezстыkové koleje.

Za mostem bude po levé straně na délce cca 55 m zřízen rigol nulové hloubky. Vzhledem k malé ploše, kterou bude odvodňovat, nebude rigol nikam zaústěn, protože předpokládaná kumulace vody v tomto místě je zanedbatelná.

## Mosty, propustky, zdi

### SO 01 Most v km 0,989

#### *Stávající stav*

Ve stávajícím stavu je přemostění řešeno dvěma železničními mostními provizorii, osazenými v r. 1986, která zde měla být pouze do r. 1990, kdy se měla realizovat II. etapa rekonstrukce mostu. Mostní provizoria jsou uložena nezávisle na spodní stavbě původního mostu (jednalo se o most s ocelovou nosnou konstrukcí o třech prostých polích).

V současném 1. otvoru (konstrukce SOK1) je vloženo provizorium ŽM 60. Jedná se o ocelovou příhradovou konstrukci ze svařovaných prvků se šroubovými a čepovými montážními spoji, s dolní mostovkou a horním ztužením (uzavřené uspořádání). Teoretické rozpětí konstrukce je 60,0 m; délka 61,0 m; šířka 6,0 m. Konstrukce je uložena na opěře O 01 na ocelová vahadlová pohyblivá dvouválcová ložiska (špatně nastavená), na roštových nosnících systému PIŽMO na monolitickém základě z prostého betonu, s podélným i příčným vypodložením dvěma řadami dřevěných fošen. Na pilíři P 01 je uložení na pevném ocelovém vahadlovém ložisku uloženém na roštovém nosníku systému PIŽMO.

Ve 2. otvoru je vloženo komorové mostní provizorium KNO 155 (konstrukce SOK2), s teoretickým rozpětím 15,0 m. Mostovka je přímo pojižděná. Konstrukce je uložena na pilíři P 01 (systém PIŽMO) na tangenciálních pevných ložiskách, na opěře O 02 na tangenciálních podélně pohyblivých ložiskách, vypodložených dřevěnými fošami. Ložiska jsou uložena na prefabrikovaném úložném práhu na jednovrstvé pražcové rovině.

Stavební stav mostu je dle předpisu SŽDC S5 hodnocen stupněm K2/S3. Nevyhovující je především stav spodní stavby, respektive provizorního uložení. Na mostě byla po osazení provizorií zavedena traťová rychlost 40 km/h.

#### *Nový stav*

V rámci rekonstrukce budou obě mostní provizoria demontována, obě původní kamenné opěry kompletně vybourány a oba původní kamenné pilíře se výškově odbourají pod úroveň terénu. V novém stavu jsou navrženy nové tížné železobetonové mostní opěry O 01 a O 02, se zavěšenými rovnoběžnými křídly. Nebude zmenšován průtočný profil, ale naopak dojde k jeho zvětšení vlivem odstranění obou původních pilířů. V novém stavu bude nová mostní konstrukce tvořena jednopoloovou ocelovou celosvařovanou konstrukcí Langerovým trámem (tuhý trám vyztužený netuhým obloukem). Teoretické rozpětí hlavních nosníků bude činit 58,0 m. Kolej bude na mostním objektu uložena v kolejovém loži. Most bude stavebně připraven na budoucí zvýšení traťové rychlosti a též na případné zavedení traktu.

Ostatní inženýrské objekty (inženýrské sítě a hydrotechnické objekty)

### SO 03 Ochrana drážních sdělovacích sítí

### SO 04 Ochrana sítí ČD-Telematika a.s.

#### *Stávající stav*

V současnosti se v kabelovém žlabu na mostě vpravo ve směru staničení nachází kabelová trasa. Jedná se o drážní kabely DOK 36vl. (pro účely G-SMR) v majetku Správy železnic, s.o. a DOK 72vl. (žst. Pohled – žst. H. Brod) v majetku ČD-Telematika a.s. (dále jen ČD-T), rezervní HDPE trubku a vyhledávací kabel 3XN. Kabely disponují dostatečnou délkovou rezervou.

Pod mostem se nachází sdělovací kabely DK 44 a DK 47 společnosti ČD-T.

#### *Nový stav*

V případě metalických kabelů pod mostem dojde v nezbytné míře k jejich náhradě novými kabelovými délkami. Nové kabelové délky odpovídající dimenze a konstrukce budou připraveny do definitivní trasy pod mostem nejblíže ke stávajícím opěrám a v příhodných místech mimo stavbu budou naspojkovány na stávající kabely. Nová kabelová trasa pod mostem bude ochráněna silničními panely, aby nedošlo k porušení kabelů při pojezdu stavební technikou. U kabelu DK 44 byla sondami ověřena hloubka uložení kabelu 2,2- 3,0 m. V tomto místě nedojde k rozsáhlým pracem na železničním spodku, a proto se kabel nebude překládat.

V případě optických kabelů bude nejprve vytvořena nová trasa z HDPE trubek v nekolidující trase, která bude provedena protlakem pod řekou Sázavou. Zde budou připraveny 4x HDPE trubky (2x rezervní) v jednom protlaku. Následně dojde k zafouknutí nové kabelové délky mezi nejbližšími spojkami, nebo nejbližším ukončením optického kabelu, do nové trasy v protlaku a přepojení provozu. Vedle této trasy bude proveden druhý protlak jako rezervní.

### SO 05 Ochrana vedení vysokého napětí ČEZ Distribuce a.s.

#### *Stávající stav*

V současné době kříží železniční trať v místě mostu nadzemní vedení VN 22kV společnosti ČEZ Distribuce, a.s.

#### *Nový stav*

ČEZ Distribuce, a.s. vydal vyjádření ze dne 24.8.2018 pod č.j. 8120066503, ve kterém je popsán způsob provedení přeložky. Přeložka spočívá ve výměně stávajících příhradových stožárů č. 73 a 74 za vyšší a natažení nových vodičů AlFe 110/22 mezi těmito stožáry. Tím dojde ke zvětšení vzdálenosti vedení VN od rekonstruovaného mostu. Podrobné technické řešení této přeložky již není součástí tohoto SO, ale je předmětem samostatné stavby společnosti ČEZ Distribuce a.s., pro kterou projektovou dokumentaci přeložky zpracovává firma PEN – projekty energetiky s.r.o.

### SO 06 Ochrana mimodrážních sítí

#### *Stávající stav*

Trasa stávajících kabelů pro napájení a ovládání čerpadel stávajícího vodovodu soukromé společnosti B:PARK Strojírenská a.s. z úpravny vody do čerpací stanice u řeky Sázavy je vedena pod stávajícím mostem v km 0,989 na trati Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem.

#### *Nový stav*

Dle sdělení zástupce společnosti B:PARK Strojírenská a.s. se jedná o napájecí kabel AYKY-J 3x120+70 mm<sup>2</sup> a ovládací kabel CYKY-O 12x2,5 mm<sup>2</sup>. Tyto kabely budou před zahájením stavby v příslušném stávajícím napájecím rozvaděči v úpravně vody a ve stávajícím rozvaděči čerpadel v čerpací stanici odpojeny a poté v potřebném rozsahu od čerpací stanice až po hranici drážního pozemku přerušeny. Po vybudování nového mostu v km 0,989 budou tyto kabely na vhodném místě u hranice drážního pozemku odkopány a pomocí kabelových spojek naspojkovány na nové kabely téhož typu a průřezu v délce cca 60 m, které pak budou znovu zaústěny a připojeny do stávajícího rozvaděče čerpadel v čerpací stanici. Následně budou v příslušném



stávajícím napájecím rozvaděči v úpravně vody zpět připojeny rovněž stávající kabely na opačné straně, čímž bude napájení a ovládání čerpadel opět obnoveno.

#### SO 07 Ochrana vodovodu B:PARK Strojírenská

Stavba se nachází v ochranném pásmu vodovodu společnosti B:PARK Strojírenská a.s. Vodovod kříží stavbu v km 1,001 300 pod mostem, který je navržen k rekonstrukci. Do doby zpracování této projektové dokumentace nebylo možné zjistit údaje o profilu a materiálu trubní části předmětného vodovodu. Je pouze známo, že vodovod není v současné době využíván a ve výhledu je jeho rekonstrukce.

Majitel vodovodu požaduje jeho zachování. To znamená, že vodovod bude před stavbou v nutném rozsahu přerušen a po ukončení stavebních prací opět obnoven. Délka přerušeného vodovodu bude minimálně 13 m. Délka může být při stavbě upravena dle skutečného průběhu sítě.

#### e) návrh požadavků na postupné provádění stavby a na postupné uvádění stavby do provozu (užívání) a předpokládané lhůty výstavby

Před začátkem demoličních prací budou všechny dotčené stávající inženýrské sítě vytyčeny. Přeložka nadzemního vedení VN společnosti ČEZ Distribuce, a. s. bude znamenat vyměnění stávajících sloupů vedení za vyšší, a tedy trasa vedení bude vést nad mostem. Vpravo na mostě v kabelovém žlabu se nachází kabely v majetku Správy železnic, s.o. a ČD-Telematika a.s., tato kabelová trasa bude v rámci stavby definitivně přeložena do protlaku pod řekou Sázavou. Pod mostem vede vodovod a kabel napájení čerpadla společnosti B:PARK Strojírenská a.s. Tento vodovod a napájecí kabel nejsou v současné době využívány, avšak jeho majitel požaduje jejich zachování, proto budou před stavbou v nutném rozsahu přerušeny a po ukončení stavebních prací opět obnoveny. Na koleji připojené vlečky se nachází zabezpečovací zařízení – počítadlo náprav. Toto zařízení bude upraveno a demontováno, tak aby další dvě připojená počítadla na trati byly funkční.

Souběžně s tratí vede kabelová trasa zabezpečovacího zařízení, která je před mostem svedena z náspu do protlaku pod řekou Sázavou. Během stavebních prací musí být dbáno na ochranu těchto sítí.

Nosná konstrukce mostu bude vyrobena již před započítáním výluky stavby.

Po ukončení stavby bude zahájen zkušební provoz, který bude trvat cca 6 měsíců.

Stavba nesmí probíhat zároveň se stavbou „Modernizace průjezdu uzlem Havlíčkův Brod“.

#### f) požadavky stavby na zdroje

Stavba nevytváří nové požadavky na trvalé zdroje.

Z hlediska dočasných zdrojů – napojení staveniště na elektrickou energii a vodovodní přípojku viz část „F Zásady organizace výstavby“.

#### g) odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci

Odvedení srážkové vody ze zemní pláň bude realizováno jejím příčným spádem v celé délce.

Mostní objekt převádí trať přes řeku Sázavu. Rekonstrukcí nedojde ke zhoršení odtokových poměrů území. Vlastní odvodnění most je standardně řešeno odvodněním nosné konstrukce pomocí odvodňovačů pod most. V místě nad cyklostezkou bude voda z odvodňovačů pomocí sběrné trubky vyvedena až nad volný terén. V oblastech mimo řeku budou pod odvodňovači zřízeny šterkové drážky pro odvedení dešťové vody do říčního toku. Rubová strana opěr všech mostů bude odvodněna drenážní trubkou vyvedením na svahy náspu.

Stavba nemá žádné další nároky na odvedení povrchových vod nebo trvalé napojení na kanalizaci.

h) napojení na dopravní systém

Stavba nevyžaduje žádné nové napojení na dopravní systém. Přístupy na staveniště jsou uvedeny v části „F Zásady organizace výstavby“.

i) rozsah náhradní výsadby a ozelenění

Požadavky na realizaci náhradní výsadby, resp. její rozsah bude součástí uděleného povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les.

j) bezpečnost práce

Pro zajištění bezpečnosti práce je nutno respektovat zejména následující předpisy (v aktuálním znění):

- Vyhláška o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích č.363/2005 Sb.
- TKP staveb státních drah, kap. 1 a dotčené speciální kapitoly
- SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci.
- SŽDC D1 Dopravní a návěsní předpis
- SŽDC D7/2 Organizování výlukových činností
- SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy
- SŽDC Ob1 Vydávání povolení ke vstupu do prostor Správy železniční dopravní cesty, státní organizace
- SŽDC Ob14 Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace
- SŽDC (ČD) Z1 Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení
- SŽDC (ČD) Z2 Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení
- SŽDC Ob1 díl II Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných. Průkaz pro cizí subjekt
- SŽDC (ČSD) T100 Provoz zabezpečovacích zařízení
- SŽDC T 200 Předpis pro vyzkoušení a uvádění železničních zabezpečovacích zařízení do provozu
- SŽDC SR 70 Služební rukověť Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst
- Předpis SŽDC D17 Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí
- Předpis SŽDC T7 Rádiový provoz

Plán BOZP bude součástí přílohy „F Zásady organizace výstavby“.

k) posouzení stavby z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, údaje o splnění požadavků na bezbariérové řešení stavby

Je řešeno v kapitole B20.

l) podmiňující, vyvolané a jiné související investice a předpoklady, resp. nároky na jejich zabezpečení

Na stavbu navazuje stavba „Modernizace průjezdu uzlem Havlíčkův Brod“. Rekonstrukce mostu zajišťuje stavební připravenost pro navazující stavbu a též je přípravou pro zvýšení traťové rychlosti.

Stavbou je vyvolána přeložka VN společnosti ČEZ. Tato přeložka spočívá ve výměně stávajících nejbližších stožárů za nové – vyšší. Tato přeložka musí být provedena před rekonstrukcí mostu.

Se stavbou souvisí odstranění vlečky ZETOR, jež se do trati připojuje v km 1,024 výhybkou P1. Výhybka a část koleje vlečky bude odstraněna v rámci této stavby, zbylá část bude odstraněna jejím vlastníkem nezávisle na této stavbě.



- m) uvedou se statické výpočty prokazující, že stavba je navržena tak, aby zatížení na ní působící v průběhu výstavby a užívání nemělo za následek poškození (zřícení) stavby nebo její části, větší stupeň nepřijatelného přetvoření

Statické výpočty jsou obsaženy v příslušných částech dokumentace.

## B5. Údaje o splnění stanovených podmínek

- a) podmínky rozhodnutí o umístění stavby

S ohledem na charakter stavby (rekonstrukce stávajícího objektu) bylo místně příslušným stavebním úřadem rozhodnuto (dopis MHB\_ORM/267/2018/Čej-5 JID 49267/2018/muhb), že stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací a se záměry územního plánování a nevyžaduje územní rozhodnutí s tím, že dále bude řešena speciálním stavebním úřadem v rámci stavebního povolení v souladu s §15 zákona č. 183/2006 Sb.

- b) podmínky posuzování vlivů na životní prostředí

Dne 20. 7. 2018 vydal Odbor životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu kraje Vysočina stanovisko podle § 45i odstavce 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, že hodnocený záměr nemůže mít významný vliv na EVL Šlapanka a Zlatý potok (CZ0613332), ani na jinou lokalitu soustavy Natura 2000.

Dne 20. 7. 2018 vydal Odbor životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu kraje Vysočina vyjádření, že stavba „Rekonstrukce mostu v km 0,989 na trati Havlíčkův Brod – Pardubice – Rosice n. L.“ není předmětem posuzování dle § 4 zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění, a tudíž nepodléhá zjišťovacímu řízení.

- c) dodržení kapacitních a dalších stanovených údajů a zdůvodnění případných navržených změn oproti předcházejícímu stupni dokumentace

Oproti předchozímu stupni dokumentace došlo k těmto změnám:

- Způsob založení konstrukce na základě doplňkového inženýrskogeologického průzkumu a s ohledem na hydrologické podmínky bude je změněn z plošného založení na založení pomocí vrtaných širokoprofilových pilotách.
- Posun termínu realizace stavby (v DÚR uvažována realizace stavby v roce 2020).

## B6. Příprava pro výstavbu

- a) uvolnění staveniště

Před začátkem stavby je třeba provést kácení mimolesní zeleně – rozsah kácení viz dendrologický průzkum a doplnění dendrologického průzkumu, které jsou součástí samostatné přílohy této souhrnné části dokumentace. Potřebné úpravy staveniště se provedou v rámci zahájení stavby.

- b) využití stávajících nebo budovaných objektů

Využití stávajících objektů není uvažováno, zhotovitel si zajišťuje sociální zázemí dle svých potřeb v rámci přípravy a realizace stavby.

- c) dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby

Využití stávajících objektů není v projekční přípravě uvažováno.

d) **způsob provedení demolic a místa skládek**

Demolice budou provedeny v rámci SO mostní konstrukce a SO železničního spodku. Jedná se o demolici stávajících a původních spodních staveb mostu a demolice části vlečky včetně zarážedla. Pro demolici budou použity stroje a další zabezpečení vyhovující požadavkům příslušného OŽP.

Pro stavbu budou využity skládky dle druhů jednotlivých odpadů – viz samostatná část dokumentace „Odpadové hospodářství“.

e) **likvidace porostů**

V rámci stavby proběhne kácení dřevin rostoucích mimo les na drážních pozemcích – viz dendrologický průzkum a doplnění dendrologického průzkumu, které jsou součástí samostatné přílohy této souhrnné části dokumentace.

f) **likvidace škodlivých odpadů**

Odpady budou zpracovány v souladu s platnou legislativou. Během stavby nesmí docházet k únikům látek a nečistot. Pracoviště bude po dokončení prací vyklizeno a v případě závad na životním prostředí budou tyto závady odstraněny zhotovitelem na jeho vlastní náklady.

Seznam skládek i předpokládané objemy odpadů jsou uvedeny v samostatné části „Odpadové hospodářství“.

g) **zabezpečení ochranných pásem, chráněných objektů i porostů po dobu výstavby**

V části „F Zásady organizace výstavby“ jsou zpracovány ustanovení a pokyny pro dodavatele, které musí v průběhu stavby dodržovat z hlediska ochrany přírody a ochranných pásem.

Při rekonstrukci budou dodržena opatření na ochranu dřevin vycházející z normy ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

Během provádění stavby je nutné respektování ochranných pásem inženýrských sítí, které jsou definovány v části B.3 této části dokumentace.

V okolí stavby se nenacházejí obytné objekty.

h) **přeložky podzemních a nadzemních vedení, dopravních tras, vodních toků**

Před začátkem demoličních prací budou všechny dotčené stávající inženýrské sítě vytyčeny. Přeložka nadzemního vedení VN společnosti ČEZ Distribuce, a. s. bude znamenat vyměnění stávajících sloupů vedení za vyšší, a tedy trasa vedení bude vést nad mostem. Vpravo na mostě v kabelovém žlabu se nachází kabely v majetku Správy železnic, s.o. a ČD-Telematika a.s., tato kabelová trasa bude v rámci stavby definitivně přeložena do protlaku pod řekou Sázavou. Pod mostem vede vodovod a kabel napájení čerpadla společnosti B: PARK Strojírenská a.s. Tento vodovod a napájecí kabel nejsou v současné době využívány, avšak jeho majitel požaduje jejich zachování, proto budou před stavbou v nutném rozsahu přerušeny a po ukončení stavebních prací opět obnoveny. Na koleji připojené vlečky se nachází zabezpečovací zařízení – počítadlo náprav. Toto zařízení bude upraveno a demontováno, tak aby další dvě připojená počítadla na trati byly funkční. Souběžně s tratí vede kabelová trasa zabezpečovacího zařízení, která je před mostem svedena z náspu do protlaku pod řekou Sázavou. Během stavebních prací musí být dbáno na ochranu těchto sítí.

Koryto vodního toku bude během stavby dočasně zúženo v souvislosti s realizací podpěrného pilíře.

i) **omezující nebo bezpečnostní opatření při přípravě staveniště a v průběhu výstavby**

Bezpečnostní opatření jsou uvedena v části ZOV a BOZP. Zhotovitel před zahájením stavby provede aktualizaci havarijního a povodňového plánu, který nechá odsouhlasit na příslušných úřadech a investorem stavby.

j) výluky dopravy a jiná dopravní omezení

Výstavba se předpokládá v roce 2021, koordinovaná stavba „Modernizace průjezdu uzlem Havlíčkův Brod“ by měla být realizována cca od roku 2022 (přesný termín realizace není doposud znám) – z důvodu výluk je nelze provádět souběžně. Realizace stavby bude probíhat za plné výluky trati (jednokolejná trať – kolej 90S). Vlaky budou odkloněny po koleji 90N (přes tunel) a nedojde tak k významnému narušení provozu trati.

Výluka trati je naplánovaná v délce 6 měsíců. Detailněji viz část „F Zásady organizace výstavby“.

k) omezení v dodávce energií

Stavba nevyvolá žádné omezení ve veřejné dodávce energií.

## B7. Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí

Stavba je navržena převážně na pozemku Českých drah, a.s. Snahou bylo minimalizovat jak dočasné, tak i trvalé zábory. Kromě pozemku Českých drah, a.s. vyžaduje stavba dočasné zábory na několika pozemcích z důvodu zřízení protlaku a z důvodu zřízení příjezdové cesty. Co se týče trvalých záborů, jedná se o zábor části pozemku Českých drah, a.s., a to dle ÚMVŽST.

## B8. Výjimky z předpisů

Nejsou uplatňovány.

## B9. Provozní a dopravní technologie

Viz samostatná část dokumentace.

## B10. Vliv stavby na životní prostředí

Viz samostatná část dokumentace.

## B11. Odolnost a zabezpečení stavby

### a) odolnost a zabezpečení stavby z hlediska požární ochrany

Obecně:

Z hlediska požární ochrany se jedná o stavbu, která nezvyšuje požární nebezpečí dotčeného území. U stávajících objektů nedotčených stavbou zůstává systém zásahu požární techniky dle dosavadního stavu. Všechny areály zařízení staveniště jsou přístupny silničními vozidly a stejné přístupové cesty jsou i pro zásahovou hasičskou techniku.

Zahájení a ukončení prací na stavbě je nutno ohlásit na místně příslušné operační středisko HZS Správy železnic v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření k vytvoření podmínek pro zásah a záchranné práce.

Evakuace osob při vzniku požáru v místě stavby bude možná po provizorních staveništních cestách veřejných cestách v závislosti na místě případného požáru vzhledem k železniční trati.

Přístup požární techniky je možný po veřejných cestách a dále pak po provizorních staveništních cestách (v závislosti na místě případného požáru během stavby). Během výstavby bude provoz hasičské techniky umožněn.

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 a budou dodržována hygienická a 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.

b) Odolnost a zabezpečení před vlivy trakčních a energetických vedení

Stávající stav zůstane zachován.

c) Bezpečnost a ochrana zdraví při práci

Viz samostatná část dokumentace.

## B12. Energetické výpočty

a) spotřeba elektrické energie pro elektrickou trakci

Stávající stav zůstane zachován.

b) zpětné vlivy trakčního vedení

Stávající stav zůstane zachován.

c) bilance výkonů, zajištění předepsaného účinku

Stávající stav zůstane zachován.

## B13. Protikorozní ochrana

Protikorozní ochrana je na rekonstruovaném mostě navržena v souladu s předpisem ČD S 5/4. Ochrana proti bludným proudům je navržena v souladu s předpisem ČD SR 5/7 (S) Detailněji je řešeno v rámci SO 01.

a) Ochrana pro stejnosměrné soustavy TV 3kV

Stavby se netýká, tato soustava není použita.

b) Ochrana v místě styku stejnosměrné a nezávislé trakce

Stavby se netýká, tento styk se v dané oblasti nevyskytuje.

c) Ochrana v místě styku stejnosměrné a střídavé trakce

Stavby se netýká, tento styk se v dané oblasti nevyskytuje.

d) Ochrana v místě silných stejnosměrných zdrojů

Stavby se netýká, tento styk se v dané oblasti nevyskytuje.

## B14. Graf dynamického průběhu rychlostí

Viz samostatná část dokumentace.

## B15. Dopravní opatření

Stavba si vyžádá dopravní opatření v železniční dopravě, podrobně viz část „F Zásady organizace výstavby“ a část „B.9 Provozní a dopravní technologie“.

**B16. Trvalé a dočasné zábory pozemků ze zemědělského půdního fondu a pozemky určené pro plnění funkcí lesa**

K záboru ZPF a ani PUPFL nedojde.

**B17. Úspora energie a ochrana tepla**

a) energetická náročnost budov

Stavby se netýká.

b) celková energetická náročnost stavby

Stavby se netýká.

**B18. Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí**

Z hlediska záplav stavba zasahuje do vymezeného záplavového území Q<sub>5</sub> řeky Sázavy.

Z hlediska tektoniky nehrozí žádná aktivita mající vliv na stavbu.

Z hlediska seismicity nehrozí žádná aktivita mající vliv na stavbu.

Z hlediska sesuvů nejsou v zájmovém území registrovány žádné deformace.

Stavba se nenachází v chráněném ložiskovém území.

Stavba se nenachází v oblasti ovlivněné účinky poddolování.

Z hlediska výskytu radonu nehrozí nebezpečí, součástí stavby nejsou uzavřené prostory.

**B19. Ochrana obyvatelstva**

Projektové řešení nepředpokládá žádné mimořádné řešení ani opatření k ochraně obyvatelstva ve smyslu civilní ochrany.

**B20. Bezbariérové užívání**

a) zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu

Netýká se. Jedná se o neveřejnou stavbu.

b) zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením

Netýká se. Jedná se o neveřejnou stavbu.

c) zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením

Netýká se. Jedná se o neveřejnou stavbu.

d) seznam použitých zvláštních a vybraných stavebních výrobků pro tyto osoby, včetně řešení užívání informačních systémů

Netýká se.

**B21. Přílohy**

**B.22.1. Inženýrskogeologický průzkum**

Viz samostatné části dokumentace:

- Inženýrskogeologický průzkum (Projekce iGEO s.r.o., 04/2018)
- Doplnkový inženýrskogeologický průzkum (Projekce iGEO s.r.o., 06/2019)

#### B.22.2. Biologický průzkum

Viz samostatná část dokumentace:

- Biologický průzkum zaměřený na jarní a letní aspekt (Mgr. Radim Kočvara, 2018)
- Aktualizace biologického průzkumu (EXprojekt s.r.o. 2019)

#### B.22.3. Dendrologický průzkum

Viz samostatná část dokumentace:

- Dendrologický průzkum (Mgr. Radim Kočvara, 06/2018)
- Aktualizace dendrologického průzkumu (EXprojekt s.r.o. 2019)

#### B.22.4. Odpadové hospodářství

Viz samostatná část dokumentace:

- Odpadové hospodářství (EXprojekt s.r.o. 2019)

#### B.22.5. Povodňový plán

Viz samostatná část dokumentace:

- Povodňový plán (EXprojekt s.r.o. 2019)

#### B.22.6. Havarijní plán

Viz samostatná část dokumentace:

- Havarijní plán (EXprojekt s.r.o. 2019)

Zpracovala:

Ing. Martina Bolješiková, EXprojekt s.r.o., tel. 601 133 161, [boljesikova@exprojekt.cz](mailto:boljesikova@exprojekt.cz)

Brno, listopad 2019