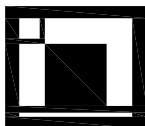


TÚ 0101 Praha-Bubny (mimo) - Chomutov-záp. zhlaví (mimo)
DÚ 18 Kamenné Žehrovice – Stochov

03		
02		
01		
ZMĚNA	POPIS	DATUM



ING. IVAN ŠÍR

PROJEKTOVÁNÍ DOPRAVNÍCH STAVEB a.s.

Haškova 1714/3, 500 02 Hradec Králové, tel: +420 603 181 473, sir@sirivan.cz, www.sirivan.cz

IČ: 287 86 793

investor: Správa železniční dopravní cesty, s.o.
OR Praha

Oprava mostu v km 38,292 trati Praha Bubny – Chomutov

■ kraj:
Středočeský kraj

■ MÚ/OU:
Kačice

■ stupeň utajení:
bez utajení

■ datum:
07 2017

■ zakázkové číslo:
17008

■ stupeň PD:
Projekt

■ odpovědný projektant stavby:
Ing. Ivan Šír

■ odpovědný projektant objektu:
Ing. Ivan Šír

■ vypracoval:
Ing. Tomáš Reimont

■ kontroloval:
Ing. Ivan Šír

■ změna číslo:
00

■ měřítko:

u
fu
fu
Reimont
fu

Souhrnná část

B.

B. SOUHRNNÁ ČÁST

Oprava mostu v km 38,292 trati Praha Bubny – Chomutov

Vypracoval: Ing. Tomáš Reimont



SOUHRNNÁ ČÁST

OBSAH:

B.1	SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA	2
B.1.1	<i>Průzkumy a podklady</i>	2
B.1.2	<i>Dotčená ochranná pásma a chráněná území</i>	2
B.1.3	<i>Koncepce stavby.....</i>	3
B.1.4	<i>Údaje o splnění stanovených podmínek.....</i>	6
B.1.5	<i>Přípravy pro výstavbu</i>	7
B.1.6	<i>Výkup pozemků a staveb.....</i>	7
B.1.7	<i>Výjimky z předpisů a norem</i>	8
B.2	PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE	8
B.3	VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	8
B.3.1	<i>Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí</i>	8
B.3.2	<i>Vliv stavby na životní prostředí v průběhu výstavby</i>	8
B.4	ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY	11
B.4.1	<i>Z hlediska požární ochrany.....</i>	11
B.4.2	<i>Z hlediska bezpečnosti práce.....</i>	11
B.4.3	<i>Z hlediska ochrany před trakčním vedením.....</i>	12
B.5	ENERGETICKÉ VÝPOČTY	12
B.6	PROTIKOROZNÍ OCHRANA PŘED ÚČINKY BLUDNÝCH PROUDŮ.....	12
B.7	GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTÍ.....	12
B.8	DOPRAVNÍ OPATŘENÍ.....	12
B.9	TRVALÉ A DOČASNÉ ZÁBORY POZEMKŮ ZE ZPF A PUPFL.....	12

B. SOUHRNNÁ ČÁST

Oprava mostu v km 38,292 trati Praha Bubny – Chomutov

Vypracoval: Ing. Tomáš Reimont



B.1 Souhrnná technická zpráva

Název akce:	Oprava mostu v km 38,292 trati Praha Bubny – Chomutov
Místo stavby:	traťový úsek: 0101 Praha-Bubny (mimo) - Chomutov-záp. zhlaví (mimo) definiční úsek: 18 Kamenné Žehrovice – Stochov staničení km 38,292 evidenční km 38,292
Charakter stavby:	oprava mostu
Přemostňovaná překážka:	řeka Loděnice
Katastrální území:	Kačice [661678]
Příslušný orgán pro vydání ÚR:	Kladno, stavební úřad
Stavební úřad:	Dražní úřad, sekce stavební

B.1.1 Průzkumy a podklady

Průzkumy:

- *Prohlídka mostního objektu*

Podklady:

- (1) Katastrální mapy a informace o parcelách katastru nemovitostí
- (2) Mapy 1:10000, 1:50000
- (3) Údaje poskytnuté Oblastní ředitelství Hradec Králové
- (4) Fotodokumentace objektu
- (5) Geodetické zaměření zpracované firmou GEODÉZIE CINDR s.r.o.. 02/2017

B.1.2 Dotčená ochranná pásma a chráněná území

B.1.2.1 Ochranná pásma

Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy.

B.1.2.2 Chráněná území

Nejsou.

B.1.2.3 Zábory zemědělského a lesního fondu

Nejsou.

Pro zařízení staveniště budou využity pozemky stavby (popř. pozemky v nejbližším možném okolí stavby po dohodě s vlastníky, přednostně pozemky dráhy, státní pozemky a pozemky obcí).

B. SOUHRNNÁ ČÁST

Oprava mostu v km 38,292 trati Praha Bubny – Chomutov

Vypracoval: Ing. Tomáš Reimont



B.1.3 Koncepce stavby

B.1.3.1 Účel stavby

Opravou mostu dojde k zajištění bezpečnosti železničního provozu a zvýšení životnosti objektu. Dojde k odstranění nevyhovujícího technického stavu.

B.1.3.2 Přehled o dodržení OTP na výstavbu

Výjimky nejsou.

B.1.3.3 Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území

Opravou objektu nedojde ke změně architektonického začlenění v území, použité materiály budou nové, avšak funkčně a typově nejvhodnější, barevně bude most korespondovat s původním řešením.

Stávající urbanistické začlenění se nemění.

B.1.3.4 Stručný popis navrženého technického řešení jednotlivých SO

Stávající kamenný (cihelny) klenbový most bude sanován a zesílen železobetonovým ostěním. Oprava bude probíhat během nepřetržité výluky a částečně za provozu. Délku nepřetržité výluky projektant předpokládá 7 dní.

Výkopy a bourací práce:

Koryto:

Bude provedena demolice stávajících nábrežních zdí a odláždění koryta v místě objektu. Dále bude provedeno prohloubení koryta a výkop pro zřízení základů pro nábrežní zdi, stabilizačních prahů. Po provedení výkopových prací v korytě bude zřízeno provizorní převedení vodoteče.

Železniční spodek:

Oprava vlastního mostu bude probíhat před, za a po nepřetržité výluce železniční trati.

Před výlukou trati bude šterkové lože nad klenbou zapaženo a zřízeny výkopy v tělese pro provedení vrtů do vrcholu klenby.

Po zahájení výluky budou provedeny kolejnicové řezy. Po té bude snesen kolejový rošt v rozsahu dle výkresové dokumentace. Dále bude odstraněno šterkové kolejové lože.

V tělese železničního spodku budou provedeny výkopy pro SVI. Stávající kamenné římsy odbourány.

Bude proveden výkop pro přesahy a základy říms za křídla.

Rozsah výkopů a bouraných konstrukcí je zřejmý z výkresové části dokumentace. Vybouraný materiál bude odvezen na předem určenou řízenou skládku.

Základovou páru je nutno chránit proti zavodnění.

Přebytečná a nevyužitá zemina bude po dohodě se správcí uložena na svahy u objektu, nebo bude odvezena na řízenou skládku.

Křídla:

Pro zesílení opěr a čelních zdí budou křídla z části odbourána a po zřízení zesílení zpětně dozděna do požadovaného tvaru.

B. SOUHRNNÁ ČÁST

Oprava mostu v km 38,292 trati Praha Bubny – Chomutov

Vypracoval: Ing. Tomáš Reimont



Základy

Před betonáží nových říms budou provedeny základy za řídly pro jejich přesahy. V korytě budou provedeny základové konstrukce pro nábrežní zdi. Základy a nábrežní zdi budou vyztuženy svařovanými sítěmi.

Nosná konstrukce:

Bude provedeno zesílení klenby - ostění ze samozhutnitelného betonu. Opěry a čelní zdi budou také zesíleny samozhutnitelným betonem. Ostění a zesílení bude do stávajících konstrukcí kotveno pomocí vlepených kotev z betonářské výztuže do předvrtaných otvorů. Lepené kotvy na čelních zdí z bet. oceli R25 pomocí kotevního tmelu (chemické kotvy) do vyvrtaných otvoru \varnothing 35mm. Dále pak bodu kotvy z bet. oceli R12 pomocí kotevního tmelu (chemické kotvy) do vyvrtaných otvoru \varnothing 20mm v rastru 0,5m.

Povrch klenby, opěr a křídel bude očištěn tlakovou vodou. Bude provedeno hloubkové přespárování povrchu křídel do hl. 100mm. Uvolněné a rozpadlé kameny v místech s větším narušením než 50 mm budou odsekány nahrazeny novými kameny na maltu MC 15 a utaženy klíny.

Veškeré povrchy kamenných či betonových konstrukcí vystavených povětrnosti budou opatřeny transparentním hydrofobním nátěrem popř. ochranným nátěrem.

Římsy:

Stávající římsy (parapety) na obou stranách mostu budou částečně odstraněny. Mimo čelní zdi budou římsy uloženy na nové základové patky. Následně budou zřízeny nové železobetonové římsy z betonu vyztuženy betonářskou výztuží.

Na horní plochu říms budou kotveny sloupky zábradlí, na vnitřní straně říms budou vytvořeny ozuby pro ukončení izolací.

Na křídlech budou stávající kamenné římsy hloubkově přespárovány a z části přezděny.

Římsy budou přikotveny s kamenným zdivem čel pomocí lepených kotev. Před vlastní betonáží budou předvrtány otvory v kamenném zdivu čelních zdí. Následně budou do těchto otvorů vlepeny kotvy z betonářské výztuže.

Veškeré povrchy kamenných či betonových konstrukcí vystavených povětrnosti budou opatřeny transparentním hydrofobním nátěrem popř. ochranným nátěrem.

Zábradlí:

Bude zhotoveno nové ocelové zábradlí. Zábradlí bude mít tři madla. Zábradlí bude kotveno na římsy pomocí kotevních plechů a vlepených kotev do předvrtaných otvorů.

Nové části konstrukce zábradlí budou vyráběny dílensky. Zábradlí bude opatřeno novou PKO.

Dále bude zhotoveno trubkové ocelové zábradlí na nábrežní zdi. Zábradlí bude kotveno svislými kotevními plechy do koruny zdi pomocí vlepených kotev do předvrtaných otvorů.

Řešení vodotěsných izolací:

Konstrukce bude izolována schváleným systémem vodotěsné izolace proti stékající vodě dle osvědčení SŽDC. Na mostě bude použit mezilehlý hydroizolační systém, a to v horní úrovni, pod plání tělesa železničního spodku a rovněž ve svahu tělesa železničního spodku v oblasti za rubem nových

B. SOUHRNNÁ ČÁST

Oprava mostu v km 38,292 trati Praha Bubny – Chomutov

Vypracoval: Ing. Tomáš Reimont



železobetonových říms. Izolace bude volně položena na upravený vyspádovaný a zhutněný podklad ze štěrkodrti tl. 100 mm. Podklad bude vyspádován střechovitě v podélném směru.

Na tento podklad bude zřízena izolace proti stékající vodě. Do říms bude izolace kotvena pomocí nerez profilu PLO 50x5 kotveným nerez šrouby na hmoždinkách. Hydroizolace bude odvodněna příčnými drenážemi DN 150 se sklonem 3,0 % jednostraně k levé straně mostu. Dále budou položeny podélné drenáže za římsami. Drenáže budou vyústěné ve svazích drážního těles. Drenážní potrubí budou ukončena nerezovými vyústkami s odlážděním a vyústky budou na jedné straně zavíčkované. Flexibilní drenážní potrubí DN 150 bude obsypáno štěrkem frakce 16 – 32.

Veškeré povrchy kamenných či betonových konstrukcí vystavených povětrnosti budou opatřeny transparentním hydrofobním nátěrem popř. ochranným nátěrem. Konstrukce ve styku se zemínou budou natřeny asfaltovým nátěrem ALP +2x ALN.

Železniční spodek

Po provedení prací uvedených výše bude nově zhotovena odtěžená část tělesa v náspu dle podkladů výkresové dokumentace. Svahy před a za konstrukcí mostu budou do vzdálenosti dle výkresové dokumentace upraveny do sklonu max 1:1,5 s možností napojení na stávající stav.

Veškeré násypy musí být hutněny dle předpisu S4 v souladu s TKP. Zemní těleso musí být provedeno tak, aby výsledný tvar působil jako homogenní zemní konstrukce a splňovala požadavky na celkovou únosnost a stabilitu konstrukce.

Úprava železničního svršku:

Při opravě budou demontovány kolejnice v délce cca 30 m. Při demontáži budou provedeny řezy kolejnic (4ks).

Stávající pražce a kolejové lože na mostě bude v rozsahu výkopu pro SVI odstraněno (dl. 28m) a bude odvezeno na řízenou skládku. Po provedení opravy bude použito nové kolejové lože a bude upraveno na normový tvar. Kolejové lože bude napojeno na stávající stav před a za úpravou. Směrové osazení koleje zůstává nezměněno, dojde pouze k lokálnímu vyrovnání. Bude provedena částečná výměna drobného kolejiva.

Současně s opravou bude provedena úprava banketů.

Letopočet

Na obou stranách do nové římsy bude osazen letopočet opravy.

Ostatní:

Svahy na pravé i levé straně budou očištěny od porostů křovin.

Bude provedeno odláždění kamenem do betonového lože kolem vyústění drenáží.

Nově upravené svahy se ohumusují a osejí travním semenem.

B.1.3.5 Požadavky na postupné provádění stavby

Předpokládá se provádění za provozu na trati.

Viz. samostatná část F. 1 – Technická zpráva Zásady organizace výstavby

B. SOUHRNNÁ ČÁST

Oprava mostu v km 38,292 trati Praha Bubny – Chomutov

Vypracoval: Ing. Tomáš Reimont



B.1.3.6 Požadavky na postupné uvádění stavby do provozu

Nejsou.

B.1.3.7 Požadavky stavby na zdroje.

Nejsou.

B.1.3.8 Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci

Odvedení vod bude zachováno. Objekt nebude napojen na kanalizaci.

B.1.3.9 Požadavky na dopravní systém

Nejsou.

B.1.3.10 Rozsah náhradní výsadby a ozelenění

Místa zemních prací bez opevnění budou ohumusovány a osety travním semenem – okolí mostu bude uvedeno do původního stavu.

V okolí mostu nebude kácena vzrostlá zeleň, budou odstraněny případné keřové porosty.

B.1.3.11 Bezpečnost práce

Pro zajištění bezpečnosti práce je nutno v plném rozsahu respektovat následující předpisy:

- vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích č.601/2006 Sb.
- TKP státních drah, kap.1 a dotčené speciální kapitoly
- SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci

Zhotovitel stavebního díla rozpracuje uvedené předpisy a upraví je pro podmínky daného mostního objektu, se zvláštním přihlédnutím k manipulaci s břemeny a k práci ve výškách.

Všichni pracovníci zhotovitele budou s předpisy prokazatelně seznámeni.

B.1.3.12 Posouzení stavby z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Stavba nebude využívána osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

B.1.3.13 Podmiňující, vyvolané a související investice

Nejsou

B.1.4 Údaje o splnění stanovených podmínek

- z rozhodnutí o umístění stavby
 - Vzhledem k tomu, že se jedná o úpravy na stávajícím stavebním objektu, stavba je v souladu s § 15 odst. 2 zákona 183 / 2006 Sb. ve znění změn a doplňků a nevyžaduje územní rozhodnutí.
- podmínky schvalovacího a posuzovacího protokolu k přípravné dokumentaci
 - nejsou
- podmínky EIA
 - nejsou

B. SOUHRNNÁ ČÁST

Oprava mostu v km 38,292 trati Praha Bubny – Chomutov

Vypracoval: Ing. Tomáš Reimont



- zdůvodnění změn proti předcházejícímu stupni dokumentace
 - o nejsou

B.1.5 Přípravy pro výstavbu

- *Uvolnění staveniště*
Nejsou nutné žádné speciální zásahy v území pro uvolnění staveniště.
- *Dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby*
Nebude
- *Způsob provedení demolic*
Část stávajících křídel objektu (kámen) a cihelné římsy budou z části odbourány. Žádné speciální bourací technologie se nepředpokládají. Bourání konstrukcí bude prováděno běžnými metodami a běžnou stavební technikou. Vybouraný materiál bude odvezen na předem určenou skládku.
- *Likvidace porostů*
V okolí mostu budou odstraněny pouze porosty keřů. Ke kácení vzrostlých stromů vlivem stavby nedojde.
- *Likvidace škodlivých odpadů*
Viz Vliv stavby na ŽP
- *Zabezpečení ochranných pásem, porostů*
Poloha sítí a jejich ochranná pásma budou vyznačena. Pracovníci na stavbě s nimi budou prokazatelně seznámeni. Před započítím prací budou případná poloha sítí vytyčena a vyznačena.
- *Přeložky podzemních a nadzemních vedení, dopravních tras, vodních toků*
V místě stavby se nepředpokládají přeložky případně se nacházejících inženýrských sítí. Poloha sítí a jejich ochranná pásma budou vyznačena. Pracovníci na stavbě s nimi budou prokazatelně seznámeni. Průběh sítí je nutno koordinovat s dokladovou částí.
- *Omezující nebo bezpečnostní opatření při přípravě staveniště a průběhu stavby*
Nejsou, staveniště bude viditelně označeno.
- *Výluka dopravy a jiná omezení dopravy*
Stavba bude probíhat v nepřetržité výluce trati a mimo ní. Doba odhadované úplné výluky tratě je 7N. Stavbou bude omezen provoz pouze na převáděné trati.
- *Omezení v dodávce energií*
Nebudou

B.1.6 Výkup pozemků a staveb

Nebude.

B. SOUHRNNÁ ČÁST

Oprava mostu v km 38,292 trati Praha Bubny – Chomutov

Vypracoval: Ing. Tomáš Reimont



B.1.7 Výjimky z předpisů a norem

Nejsou.

B.2 Provozní a dopravní technologie

Vzhledem k tomu, že se jedná o opravu objektu, zůstávají provozní i dopravní technologie zachovány beze změn.

Dopravní opatření realizovaná během stavby viz Organizace výstavby.

B.3 Vliv stavby na životní prostředí

B.3.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí

Vzhledem k rozsahu a charakteru stavby nedojde k výraznému zásahu do životního prostředí.

Stavba se nenachází v blízkosti chráněných území. Objekt se nachází v trase regionálního biokoridoru 1111 Loděnice – Záplavy. Uvedený regionální koridor zahrnuje vodní tok Loděnice a přilehlou část jeho břehů. Orgán ochrany přírody požaduje, aby oprava mostu byla realizována způsobem, který zachová nebo zlepší migrační propustnost regionálního biokorydoru v tomto místě. Koryto bude v místě objektu prohloubeno a pročištěno. Stezka po koruně nové nábrežní zdi bude zachována. Vzhledem na stávající charakter břehů v místě objektu (odláždění kamenem do betonu) musí být obnovovaná část koryta pod mostem provedena stejným způsobem a opevnění břehů budou zvolna napojeny na stávající stav.

Po realizaci se vliv stavby na životní prostředí proti dosavadnímu stavu nezmění.

B.3.2 Vliv stavby na životní prostředí v průběhu výstavby

Ochrana přírody – (chráněná území, významný krajinný prvek, krajinný ráz)

Zásah do přírody bude minimalizován harmonogramem prací a vlastní technologií provádění stavby.

Dendrologický průzkum

V okolí mostu se lokálně nacházejí porosty keřů, které budou v blízkém okolí mostu odstraněny. Zejména se jedná o keře situované v korytě vodoteče. S ohledem na charakter porostu není dendrologický průzkum vyžadován.

Vliv stavby na vodoteče a vodní zdroje

Most se nachází nad vodním tokem. V tomto smyslu bude objekt sloužit původnímu účelu jako doposud. Na stavbě a ploše ZS je nutno dodržovat bezpečnostní opatření při nakládání s ropnými produkty. Stavbou nedojde k negativnímu ovlivnění vodoteče. V tomto smyslu bude objekt sloužit původnímu účelu jako doposud.

Program odpadového hospodářství

B. SOUHRNNÁ ČÁST

Oprava mostu v km 38,292 trati Praha Bubny – Chomutov

Vypracoval: Ing. Tomáš Reimont



S odpady bude naloženo v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. O odpadech ve znění změn a doplňků

DRUH MATERIÁLU	SKUPINA ODPADU (O)	MNOŽSTVÍ	ZPŮSOB LIKVIDACE
výkop zeminy	17 05 04	272 t	odvezení na řízenou skládku určenou dodavatelem v rámci plánu organizace výstavby
vybourané konstrukce (beton, kámen)	17 01 01	299 t	odvoz a recyklace firmou vybranou dodavatelem v rámci plánu organizace výstavby
obaly nátěrových materiálů, obaly maziv, obaly spotřebního materiálu	20 01 28	0,05 t	likvidace firmou s patřičným oprávněním vybranou dodavatelem v rámci plánu organizace výstavby

V průběhu výstavby musí zhotovitel dodržovat zejména ustanovení uvedených zákonů a zákonných opatření:

- Zákon č. 185/2001 Sb. o odpadech
- Vyhláška MŽP ČR a MZD ČR č. 502/2004 Sb. o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů
- Vyhláška MŽP ČR č. 503/2004 Sb., stanovující katalog odpadů, seznam nebezpečných odpadů a seznamy odpadů a států pro účely vývozu, dovozu a tranzitu odpadů a postup k udělování souhlasu k vývozu, dovozu a tranzitu odpadů (Katalog odpadů)
- 383/2001 Sb. nařízení vlády o podrobnostech nakládání s odpady

Výpočet odvodů za odnětí půdy ze ZPF

Nebudou provedeny žádné trvalé zábory ZPF

Výpočet odvodů za odnětí půdy ze PUPFL

Nebudou provedeny žádné trvalé zábory PUPFL

Vliv stavby na kulturní památky

Objekt není vyhlášen kulturním či technicky památkově chráněným objektem.

Hluková zátěž

Nejvyšší přípustné hladiny hluku stanoví zákon 258/2000 Sb. O ochraně veřejného zdraví, ve znění zák. 392/2005 Sb. Problematiku hluku v něm řeší §30, §32, §34 odst. 1, §108 odst. 3.

Problematiku hluku dále řeší nařízení vlády 272/2011 Sb. O ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací a Zákon 155/2000 Sb. Zákoník práce.

Nejvyšší přípustné hladiny hluku zákon č. 258/2000Sb. o ochraně veřejného zdraví a jeho další následné prováděcí předpisy např. nařízení vlády č. 148/2006 Sb. (ochrana proti hluku), nařízení vlády č. 361/2007 Sb. ve znění pozdějších změn (pracovní podmínky), vyhláška 252/2004 Sb.(pitná voda), vyhláška č. 409/2005 Sb. Předpisy a nařízení stanoví, že organizace a občané jsou povinni činit potřebná opatření ke snížení hluku a dbát o to, aby pracovníci i ostatní občané byli jen v nejmenší možné

B. SOUHRNNÁ ČÁST

Oprava mostu v km 38,292 trati Praha Bubny – Chomutov

Vypracoval: Ing. Tomáš Reimont



míře vystavení hluku, zejména musí dbát, aby nebyly překračovány nejvyšší přípustné hladiny hluku stanovené těmito předpisy.

Z dlouhodobého hlediska se vliv stavby jejím vyvolaný provozem neposuzuje s ohledem na skutečnost, že se jedná o opravu stávajícího objektu. Stavba se nachází na stávajícím místě a její účel je totožný.

V uvedeném smyslu se uvažuje vliv stavby pouze v průběhu výstavby – z důvodu provádění stavebních prací. Během výstavby se předpokládá zhoršení vlivu stavby se zvýšením hlučnosti. Při výstavbě je nutné dodržet nařízení vlády 272/2011 Sb. O ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Z tohoto nařízení vyplývají hygienické limity hluku v chráněném venkovním prostoru staveb a chráněném venkovním prostoru.

Podle uvedeného nařízení vlády č. 148/2006 Sb., část třetí, §11, odstavec 4. a části B se v průběhu výstavby tento hygienický limit v ekvivalentní hladině akustického tlaku A stanoví (s výjimkou hluku z leteckého provozu a vysokoenerget. impulzního hluku) součtem základní hladiny akustického tlaku A $L_{Aeq,T}$ se rovná 50dB a korekcí přihlížející ke druhu chráněného prostoru a denní a noční době podle následující tabulky.

Korekce pro stanovení hygienických limitů hluku v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru pro hluk ze stavební činnosti	
Posuzovaná doba (hod.)	Korekce (dB)
Od 6:00 do 7:00	+10
Od 7:00 do 21:00	+15
Od 21:00 do 22:00	+10
Od 22:00 do 6:00	+5

S ohledem na výše uvedenou skutečnost bude nutné provádět stavební práce v daných časech tak, aby byl dodržen celkový hygienický limit $L_{Aeq,T}$ v daných chráněných prostorách.

Vliv vibrací

Maximální přípustné hodnoty vibrací stanoví nařízení vlády 272/2011 Sb. O ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, které rovněž stanoví povinnosti stavebních organizací.

Vliv na čistotu ovzduší, rozptylová studie

Tuto problematiku řeší zákon č. 86/2002 Sb., kterým se mění a doplňuje zákon, o ochraně ovzduší před znečišťujícími látkami.

K dočasnému zhoršení kvality ovzduší dojde pouze lokálně v průběhu realizace stavby, a to především použitím mechanizace při stavbě.

Studie zdravotních rizik

Vzhledem k lokalitě stavby nebude docházet k dlouhodobému přímému ovlivnění obyvatel (prašnost, vlivy hluku, vibrace a další).

Biologické hodnocení

Vzhledem k charakteru objektu není řešeno

Průzkum radonových rizik

Vzhledem k charakteru objektu není řešeno

B. SOUHRNNÁ ČÁST

Oprava mostu v km 38,292 trati Praha Bubny – Chomutov

Vypracoval: Ing. Tomáš Reimont



B.4 Odolnost a zabezpečení stavby

Z hlediska požární ochrany, hygieny a civilní obrany se stavbou (opravou mostu) dosavadní podmínky nezmění.

B.4.1 Z hlediska požární ochrany

- **seznam použitých podkladů**

ČSN 73 08 02

Nedochází ke změně užívání objektu, hodnoceno podle požadavků na změny staveb skupiny I, ČSN 73 0834.

- **rozdělení stavby do požárních úseků**

Řešený objekt není dělen do požárních úseků.

- **stanovení požárního rizika**

Požární riziko stavby se nestanoví.

Most nezahrnuje žádné nahodilé požární zatížení.

- **zhodnocení stavebních konstrukcí**

Jedná se o masivní kamenný klenbový most s betonovým zesílením.

- **zhodnocení stavebních hmot**

Zvláštní požadavky na stupeň hořlavosti stavebních hmot ani povrchových úprav nejsou stanoveny.

- **evakuace osob**

Most není určen pro pobyt osob, požadavky na únikové cesty se nestanoví.

- **odstupové vzdálenosti**

Odstupové vzdálenosti mostu se nestanoví.

- **Potřeba požární vody**

Potřeba požární vody se nestanoví.

- **zásahové cesty, příjezdové komunikace**

Požadavky na zásahové cesty ani únikové komunikace se nestanoví.

Most není součástí únikových ani zásahových cest.

- **hasicí přístroje**

Stavba nebude vybavena PHP.

- **závěr**

Změna stavby skupiny I nevyžaduje při splnění výše uvedených podmínek žádná další opatření.

B.4.2 Z hlediska bezpečnosti práce

Pro zajištění bezpečnosti práce je nutno v plném rozsahu respektovat následující předpisy:

- vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích č.601/2006 Sb.
- TKP státních drah, kap. 1 a dotčené speciální kapitoly
- SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci

B. SOUHRNNÁ ČÁST

Oprava mostu v km 38,292 trati Praha Bubny – Chomutov

Vypracoval: Ing. Tomáš Reimont



Zhotovitel stavebního díla rozpracuje uvedené předpisy a upraví je pro podmínky daného mostního objektu, se zvláštním přihlédnutím k manipulaci s břemeny a k práci ve výškách.

Všichni pracovníci zhotovitele budou s předpisy prokazatelně seznámeni.

B.4.3 Z hlediska ochrany před trakčním vedením

Stavba bude probíhat na mostním objektu bez trakce.

B.5 Energetické výpočty

Není řešeno.

B.6 Protikorozní ochrana před účinky bludných proudů

V souladu s požadavky vyplývajícími ze služební rukověti SR 5/7 (S) „Ochrana železničních mostních objektů proti účinkům bludných proudů“ (ČD, s.o., 6.1997) byl most zařazen do 3. stupně základních ochranných opatření.

B.7 Graf dynamického průběhu rychlostí

Není řešeno

B.8 Dopravní opatření

Vzhledem k umístění mostu není předpokládáno omezení dopravní obslužnosti v okolí mostu. Dojde pouze k omezení provozu na převáděné trati dle délky výluky.

Stavba bude probíhat za nepřetržité výluky žel. tratě v předpokládané délce 7N. Opatření po dobu výstavby jsou uvedena v ZOV.

B.9 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL

Vzhledem k zvolenému technickému řešení se budou nacházet minimální trvalé zábory sousedních pozemků.

V Hradci Králové 10 2017

Ing. Tomáš Reimont