




Zakázka:

**VYPRACOVÁNÍ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE
PRO ZAJIŠTĚNÍ OPRAV MOSTŮ A PROPUSTKŮ**

TÚ 2411 Rohatec (mimo) – Sudoměřice nad Moravou (mimo)
DÚ 04 SD FEROTECH, EUROKAPITAL – Sudoměřice nad Moravou

Zodp. projektant zakázky:	Ing. Juraj Figuli		<div>Zhotovitel PD:</div> <div> F-PROJEKT DOPRAVNÍ STAVBY</div> <div>F-PROJEKT-DOPRAVNÍ STAVBY s.r.o. Janáčkova 4642/5d 79601 Prostějov</div>		
Zodp. projektant objektu:	Ing. Juraj Figuli				
Vypracoval:	Ing. Juraj Figuli				
Kontroloval:	Ing. Martin Major				
Kraj: Jihomoravský	K.ú.: Sudoměřice				
Objednatel: Správa železnic, s. o., OŘ Brno, Kounicova 26, 611 43 Brno					
<div>Stavba:</div> <div>Oprava mostu v km 4,258 tratě Rohatec - Sudoměřice nad Moravou</div> <div>Objekt:</div> <div>SO 2411-17-15</div> <div>Název přílohy:</div> <div>TECHNICKÁ ZPRÁVA</div>			Datum:		červen 2020
			Stupeň:		DSP
			Číslo zakázky:		219009
			Měřítko:		-
			Část PD:		Číslo přílohy:
D.2.1		01			

**Oprava mostu v km 4,258 tratě Rohatec – Sudoměřice
nad Moravou**

Dokumentace pro stavební povolení

SO 2411-17-15 Železniční svršek

TECHNICKÁ ZPRÁVA

OBSAH:

1	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ	3
2	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTU	4
3	VSTUPNÍ PODKLADY	4
4	POPIS DOSAVADNÍHO STAVU SVRŠKU	4
5	ZDŮVODNĚNÍ STAVBY	5
6	TECHNICKÝ POPIS NOVÉHO STAVU SVRŠKU	5
6.1	Volba způsobu a rozsahu opravy koleje.....	5
6.2	Geometrické parametry koleje (GPK)	5
6.3	Železniční svršek	5
6.4	Železniční spodek.....	6
6.5	Vystrojení tratě	6
6.6	Odvodnění tělesa železničního spodku.....	6
6.7	Drážní stezky a dokončovací úpravy	6
7	POSTUP OPRAVY KOLEJE	6
7.1	Technologický postup opravy koleje.....	6
7.2	Omezení dopravy	7
7.3	Zařízení staveniště	7
7.4	Dotčené inženýrské sítě	7
8	SOUVISEJÍCÍ STAVEBNÍ OBJEKTY A STAVBY	7
8.1	Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty	7
8.2	Koordinace s jinými stavbami	7
9	POŽADAVKY NA MĚŘENÍ	8
10	VÝPOČTY	8
10.1	Statické výpočty	8
11	PŘEHLED POUŽITÝCH NOREM, TKP A DALŠÍCH PŘEDPISŮ	8
12	BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI	9
13	VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	10
14	ZÁVĚR	10

1 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

Název stavby	Oprava mostu v km 215,561 Brno hl. n. - Česká Třebová
Stavební objekt	SO 2411-17-15 Železniční svršek
Druh stavby	nový most
Evidenční km	4,258
Katastrální území	Sudoměřice
Parcelní čísla pozemků	240/1
Obec	Sudoměřice
Okres	Hodonín
Kraj	Jihomoravský
Stavebník (investor stavby)	Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město Korespondenční adresa: Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Brno Kounicova 26, 611 43 Brno
Správce mostu	Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Brno, Správa mostů a tunelů Kounicova 26, 611 43 Brno
Zhotovitel projektu	F-PROJEKT-DOPRAVNÍ STAVBY, s. r. o. Janáčkova 4642/5d, 796 01 Prostějov
Traťový úsek	2411 Rohatec (mimo) – Sudoměřice nad Moravou (mimo)
Definiční úsek	04 SD FEROTECH, EUROKAPITAL – Sudoměřice nad Moravou
TUDU	241104
Staničení mostního objektu	evidenční km 4,258
Poloha na trati	v širé trati mezi dopravními Rohatec a Sudoměřice nad Moravou
Kategorie dráhy	dráha regionální
Provozovatel dráhy	Správa železnic, státní organizace
Číslo tratě podle KJŘ	343 Hodonín – Vrbovce
Číslo tratě podle prohlášení o dráze (úředního povolení)	802 00 Rohatec – Veselí nad Moravou
Číslo tratě podle TTP	317E Rohatec – Veselí nad Moravou
Dovolené zatížení tratě	B2/50 (18 t / 6,4 t) maximální traťová třída zatížení (TTZ) s přidruženou rychlostí
Skupina přechodnosti	1
Počet kolejí	jednokolejná trať
Traťové zabezpeč. zař. (TZZ)	automatické hradlo
Základní traťové rádiové spojení	TRS
Trakce	-
Traťová rychlost	50 km/h
Prostorová průchodnost	průjezdný průřez ZGC
Překonávané překážky	Sudoměřický potok
Stupeň projektové dokumentace	dokumentace pro stavební povolení

2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTU

Stávající most je situován na trati Rohatec – Sudoměřice na Moravě v km 4,258 mimo obydleného území obce Sudoměřice, kde se v okolí tratě nachází malé plochy s výskytem lesního porostu a slouží k převedení jednokolejné tratě přes koryto Sudoměřického potoka. Výstavba mostu proběhla v roce 1889 a obnova (provedení PKO) se datuje do roku 1970.

Stavba je umístěna v místě dosavadního mostu pouze na stávajících pozemcích dráhy ve vlastnictví České republiky s právem hospodaření pro Správu železnic, s. o.

Evidenční km 4,258

Poloha mostu v širé trati mezi dopravami Rohatec a Sudoměřice nad Moravou

Převáděná železniční trať

Most převádí jednokolejnou neelektrifikovanou železniční celostátní trať. Trať přechází územím v násypu a vede ze stanice Rohatec přes Sudoměřice nad Moravou do Veselí nad Moravou. Trať byla vybudována ve dvou etapách od 10. října 1887 do 1. října 1889. Provoz na trati na úseku Rohatec - Sudoměřice n. M. byl zahájen 1. října 1889 a na úseku Sudoměřice n. M. - Veselí n. M. již 10. října 1887. Trať je kategorizována jako regionální dráha. Při převzetí funkce provozovatele Správou železniční dopravní cesty v roce 2008 byla ještě úsekem celostátní dráhy.

Překážka – polní cesta

Sudoměřický potok pramení na západním úbočí Tlště hory v CHKO Bílé Karpaty. Od svého pramene vytváří potok přirozenou hranici mezi Slovenskem a Českou republikou téměř po obec Sudoměřice, kde se od hranice vzdaluje. Před soutokem s potokem Radějovkou přechází opět hranici. Tok potoka je v úseku, kde se nachází most ohrazován. Koryto potoka je pod mostem zpevněno kamenem do betonu. Dno zpevněného koryta je vyvýšeno nad přilehlými nezpevněnými částmi koryta a má podle zaměření negativní sklon – vytváří překážku přirozenému proudění vody. Sklon přirozeného koryta je velmi malý a klesá z levé strany mostu ve sklonu cca 5-10 ‰.

3 VSTUPNÍ PODKLADY

Podklady pro vypracování projektu opravy:

- *Podklady pro zadávací dokumentaci pro zpracování projektu na opravu mostu v km 215,561 trati Brno hl. n. (mimo) – Česká Třebová (mimo).* Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Oblastní ředitelství Brno, Správa mostů a tunelů. Duben 2019.
- *Projekt Brno hl. n. – Č. Třebová km 215,561 rekonstrukce mostu,* ČSD-SD projektové středisko. Říjen 1981.
- *Zaměření stávajícího mostu, železniční tratě a okolí.* HiGeo s. r. o., Brno. Listopad 2019.
- *Vlastní měření a fotodokumentace zpracovatele projektu.* Prosinec 2019.

4 POPIS DOSAVADNÍHO STAVU SVRŠKU

Železniční svršek na mostě tvoří kolej uložena na dřevěných mostnicích. Mostnice jsou v celkem dobrém stavu. Mimo most je kolejový svršek v dobrém stavu a kolejnice jsou uloženy na dřevěných pražcích 10 ks před a za mostem. Kolejové lože je od nosné konstrukce odděleno závěrnou zídou s dřevěnou pozednicí. Stav svršku odpovídá jeho stáří a průběžně prováděné údržbě. Trať je bez drážních stezek, šterkové lože navazuje přímo na svahy železničního tělesa. Šířka pláň tělesa železničního spodku odpovídá normové hodnotě 3,0 m od osy koleje na obě strany. Svahy jsou přesypané šterkem a porostlé nízkou vegetací. Svahy násypu drážního tělesa mají sklon 1:1,5 – 2,0.

Kolejnice jsou typu 49E1. Kolej je v úseku mostu bezstyková. Pražce jsou před a za mostem v délce cca 5 m dřevěné, dále jsou nové betonové typu SB8 P a jsou v dobrém stavu. Rozdělení pražců „d.“ Upevnění je typu K. Podkladnice žebrové R4pl (nové označení U60), vrtule R1 (S1). Polyetylenové podložky pod podkladnice 380/160/2. Svěrky ŽS4, svěrkové šrouby RS2M24 s maticí M24, ocelové pružné dvojité kroužky Fe6. Pryžové podložky S49 183/126/5 pod patami kolejnic.

V úseku mostu je trasa vedena směrově v přímé a niveleta stoupá cca +0,5 ‰. Podle původní dokumentace opravy mostu z roku byla niveleta v úseku mostu navržena vodorovná v délce 20,0 m.

5 ZDŮVODNĚNÍ STAVBY

Podrobné zdůvodnění stavby je uvedeno v technické zprávě k objektu 2411-19-15 Železniční most. Stavební objekt 2411-17-15 Železniční svršek je pouze vyvolanou investicí kvůli opravě mostu. Z důvodu zajištění přístupu k přestavovanému mostu se musí částečně snést železniční svršek v nejnutnějším rozsahu. V závěru opravy mostu se svršek zase osadí do stejné polohy s upravenou niveletou.

6 TECHNICKÝ POPIS NOVÉHO STAVU SVRŠKU

6.1 Volba způsobu a rozsahu opravy koleje

Svršek v předmostí a na mostě bude rekonstruován do stejného složení, jako svršek v navazující trati. Svršek se odstraňuje jen v nutném rozsahu z důvodu přestavby mostu. Z kolejového pole se vyjme část v délce 41,3 m odříznutím kolejnic a demontáží pražců. Při vkládání části kolejového pole se stávající kolejnice opět svaří do původní polohy v kolejovém poli. Část nových betonových pražců rekonstruované koleje se snese a zpětně vrátí. Dřevěné pražce a mostnice v koleji se nahradí novými nebo vyzískanými betonovými pražci. Dokončená přestavba mostu nebude mít vliv na případnou pozdější rekonstrukci koleje na trati.

6.2 Geometrické parametry koleje (GPK)

Parametry trati zůstanou zachovány, jelikož účelem opravy není zlepšení parametrů dráhy. Úprava GPK (tj. konstrukčního a geometrického uspořádání koleje) je navržena pouze v nezbytně nutném rozsahu po opětovné montáži kolejového roštu a vyrovnaní menších deformací koleje, které byly zjištěny při zaměření. Délka demontáže roštů je 41,3 m. Začátek demontáže je v km 4,239 a konec v km 4,280 300. Délka úpravy GPK není stejná jako délka demontáže kolejnic. Rozsah úpravy GPK je od km 4,229 048 do km 4,290 621. Demontáž pražců bude pouze nad stavební jámou zřízenou pro stavbu nového mostu a v místě výběhu ZKPP.

Následná úprava GPK s ohledem na novostavbu je navržena a bude se provádět po časové odluce min. 6 měsíců. Správce trati může rozhodnout o upuštění od následné úpravy, jestli to nebude potřebné.

Směrové poměry

Celý krátký stavební úsek je v přímé.

Sklonové poměry

V místě vyjímané a vkládané části koleje je nově v km 4,275 863 za mostem navržen lom sklonu o poloměru $\rho = 3000$ m. Niveleta se mění ze sklonu +0,53 ‰ na mostě na sklon -5,33 ‰.

6.3 Železniční svršek

Svršek v předmostí a na mostě bude rekonstruován do stejného složení, jako svršek v navazující trati. Použijí se původní kolejnice 49E1, kolejnicové podpory budou betonové SB8 P uložené ve štěrkovém loži. Nové betonové pražce budou doplněny za vyměňované dřevěné pražce a mostnice – upevnění bude použito stávající. Štěrkové lože bude nové – část kolejového lože v dobrém stavu se může po odsouhlasení investorem zpětně použít.

Upravovaná část koleje má délku 41,3 m. Na této délce se vyříznou kolejnice a následně se zase svaří do původního stavu (celkem 4 řezy a 4 svary kolejnic pro každou kolej). Použijí se aluminotermické svary. Před svarem se upraví velikost spáry na předepsanou hodnotu, povolí se kolej na jednu a na druhou stranu a před svařením se kolej nahřeje do požadované upínací teploty pro BK kolej.

Rozdělení pražců v koleji

Pro kolejnice 49E1 se použijí stávající i nové/vyzískané pražce SB8 P s pryžovými podložkami S49 a vrtulemi S1 s žebrovými podkladnicemi S4pl. V rozpočtu se nepředpokládá výměna částí koleje. Rozdělení pražců v bezстыkové koleji „d“.

- 68 × 611 mm

celkem 41 548 mm a 68 pražců v rozebírané části kolejového pole.

Konstrukce koleje

- Stávající kolejnice 49E1 délky 41,3 m,
- Stávající betonové pražce SB8 P, (10+10 ks demontáž a montáž v předmostí v navazující rekonstruované trati),
- Nové/vyzískané betonové pražce SB8 P, (48 ks montáž v předmostí a na mostě),
- Stávající pryžové podložky pod kolejnice S49,
- Stávající svěrky ŽS4,

Kolejové lože

Současný stav kolejového lože v předmostí tvoří přírodní drcené kamenivo (štěrk), které je v dobrém stavu. Při prohlídce nebylo pozorováno zanesení jemnozrnnými zeminami nebo jiné znečištění. V projektu je uvažováno s novým kolejovým ložem i v navazujících částech koleje na most – po odsouhlasení investorem může být zpětně použito.

Úprava GPK

Po montáži koleje se provede pomocí automatické strojní podbíječky úprava geometrických parametrů koleje podle navržených hodnot.

Vzhledem k malé délce snášené koleje se nepředpokládá osazování nových zajišťovacích značek.

6.4 Železniční spodek

Součástí objektu je pouze obnovený železniční svršek v délce 41,3 m. Zásahy do železničního spodku se omezí jen na úpravu a zhutnění odkryté zemní pláně, zřízení konstrukční vrstvy železničního spodku. Šířka nové pláně železničního spodku vyhovuje normové hodnotě 3,0 m od osy koleje na obě strany, výškově se napojí na stávající úroveň pláně. Minimální hodnota modulu přetvárnosti na pláni železničního spodku je podle předpisu SŽDC S4 30 MPa a v místě přechodových oblastí 50 MPa.

6.5 Vystrojení tratě

Při výměně krátkého úseku koleje nedojde k dotčení výstroje tratě.

6.6 Odvodnění tělesa železničního spodku

Železniční spodek je tvořen v místě opravované koleje násypovým tělesem a do jeho odvodnění se nebude zasahovat.

6.7 Drážní stezky a dokončovací úpravy

V úseku obnovované koleje nad mostem se zřídí drážní stezky. Použije se hutněný drcený štěrk 8/16 tloušťky 0,10 m. Na začátku a na konci úpravy se nové stezky navážou na stávající svahy.

V místě okraje stezky u svahu násypu železničního tělesa se opraví částí svahu doplněním ornice a zatravněním. Ohumusování se provede v tloušťce min. 0,15 m. Úpravy terénu budou realizovány v jednotlivých fázích rekonstrukce mostu.

7 POSTUP OPRAVY KOLEJE

7.1 Technologický postup opravy koleje

Oprava mostu s odstraněním a zpětným vložením koleje proběhne v jedné časově omezené etapě s výlukou na železniční trati 60 dní. Během výluk budou probíhat bourací práce a práce na novém mostě včetně osazení zábradlí a příslušenství. Ostatní práce nejsou vázány na výluku. Odstranění a zpětná montáž koleje je samostatný objekt stavby.

Popis postupu stavby:

- vybudování zařízení staveniště;
- vytyčení inženýrských sítí;

- demontáž kolejového svršku;
- provedení nového mostu – podrobněji viz SO 2411-19-15;
- montáž kolejového svršku;
- drobné terénní úpravy;
- odstranění zařízení staveniště;
- rekultivace ploch zařízení staveniště a přístupové cesty.

Předpokládaná doba výstavby je 2 měsíce. Zahájení stavby se předpokládá ve 2. čtvrtletí 2021 a ukončení ve 3. čtvrtletí 2021.

Přístup na staveniště

Staveniště je dostupné od ulice Hradecká, která vede v souběhu s tratí. Odbočuje se ze silnice I/43 v obci Březová nad Svitavou na ulici Dlouhá. K místu stavby vede zpevněná přístupová cesta. Staveniště je navrženo v blízkosti mostu na zemědělských pozemcích.

7.2 Omezení dopravy

Stavba musí být provedena za výluky železničního provozu na převáděné trati. Výluka bude v délce 60 dní.

Přístup k pozemkům a průjezd polními cestami bude krátkodobě omezen při dovozu a odvozu materiálu. Náhradní objízdne trasy nebude potřeba zřizovat. Průchod chodců bude po dobu stavby umožněn – pouze při některých stavebních pracích bude průchod z bezpečnostních důvodů zakázán a nebudou zřízeny náhradní trasy pro chodce.

7.3 Zařízení staveniště

Plocha zařízení staveniště je navržena na sousedním pozemku po pravé straně tratě za železničním přejezdem. Předpokládá se plocha o rozměrech uvedených v příloze – koordinační situaci stavby. Zhotovitel však může vybudovat zařízení staveniště na jiném pro něj vhodném místě nebo od výstavby zařízení staveniště upustit. Je však třeba ponechat plochu pro přístup k mostu. Pokud bude plocha zařízení staveniště a přístupové cesty zpevněny šterkopískem nebo jiným materiálem kromě panelů, je potřeba na stávající urovňaný terén položit oddělující vrstvu např. z geotextilie.

Jako zdroj elektrické energie při provádění stavby se využije naftová nebo benzinová elektrocentrála.

7.4 Dotčené inženýrské sítě

Stavba bude realizována v ochranném pásmu dráhy a podzemního kabelu zabezpečujícího železniční provoz. Kabelová trasa ČD-Telematiky se nachází po pravé straně trati u paty svahu a stoupá směrem k mostu, kde je vedena v ocelové chráničce. Nad kabelovou trasou nesmí být skladován a ukládán těžký staveništní materiál, který by mohl poškodit kabely – nebo musí být zřízena ochranná vrstva z betonových panelů. Další podrobnosti jsou uvedeny ve vyjádřeních správců kabelů.

8 SOUVISEJÍCÍ STAVEBNÍ OBJEKTY A STAVBY

8.1 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty

Jednoduchá stavba je rozdělena na dva stavební objekty:

SO 2411-17-15 Železniční svršek

SO 2411-19-15 Železniční most

8.2 Koordinace s jinými stavbami

Stavba bude zhotovena ve stejném termínu společně s dalšími stavbami na trati Rohatec – Myjava s vyloučením provozu v úseku Rohatec – Veselí nad Moravou. Seznam plánovaných staveb:

- Oprava propustku v km 2,276 Veselí nad Moravou – Skalica na Slovensku

- Oprava propustku v km 2,872 tratě Veselí nad Moravou – Skalica na Slovensku (ŽSR)
- Oprava propustku v km 3,009 tratě Veselí nad Moravou – Skalica na Slovensku (ŽSR)
- Oprava propustku v km 3,195 tratě Veselí nad Moravou – Skalica na Slovensku (ŽSR)
- Oprava mostu v km 11,665 tratě Veselí nad Moravou – Skalica na Slovensku (ŽSR)

9 POŽADAVKY NA MĚŘENÍ

Pro potřebu zpracování projektu opravy mostu byl stávající most s okolím zaměřen. Výsledky zaměření jsou uvedeny v části projektu Geodetická dokumentace. Vzhledem k charakteru stavby nejsou žádné požadavky na měření.

Geodetická sledování v průběhu stavby a po dokončení stavby

V průběhu stavby se geodetické sledování nepožaduje – objekt nebude po dokončení zaměřen. S prováděním úpravy GPK bude spojený výstupní protokol, který bude předán investorovi.

10 VÝPOČTY

10.1 Statické výpočty

Statický výpočet týkající se konstrukcí železničního svršku nebyl prováděn.

11 PŘEHLED POUŽITÝCH NOREM, TKP A DALŠÍCH PŘEDPISŮ

- ČSN 73 6200. *Mosty – Terminologie a třídění*. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, říjen 2011;
- ČSN 73 6201. *Projektování mostních objektů*. Praha: Český normalizační institut, říjen 2008;
- ČSN 73 6201. *Projektování mostních objektů*. Změna Z1. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, leden 2012;
- ČSN 73 2603. *Ocelové mostní konstrukce – Doplnující specifikace pro provádění, kontrolu kvality a prohlídky*. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, červen 2011.
- TNŽ 73 6280. *Navrhování a provádění vodotěsných izolací železničních mostních objektů*. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, únor 2015.
- SŽDC S3. *Železniční svršek*. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2008. Změna 1, 2014. Změna 2, 2014. Změna 3, 2019.
- SŽDC S4. *Železniční spodek*. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2008. Změna 1, 2014.
- SŽDC S5. *Správa mostních objektů*. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2012.
- SŽDC S5/4. *Protikorozi ochrana ocelových konstrukcí*. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2019.
- *Obecné technické podmínky SŽDC (ČD) pro ochranné nátěrové systémy ocelových konstrukcí mostních objektů*. Praha: České dráhy, s. o., 2000.
- Směrnice SŽDC č. 67. *Systém péče o kvalitu v oblasti traťového hospodářství*. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2011.
- MVL 511. *Mostní vzorový list. Nosné konstrukce železničních mostů se zabetonovanými ocelovými nosníky*. Praha: České dráhy, a. s. a Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2005.
- SŽDC (ČD) SR5/7 (S). *Služební rukověť. Ochrana železničních mostních objektů proti účinkům bludných proudů*. Praha: České dráhy, s. o., 1997.
- TP 124. *Základní ochranná opatření pro omezení vlivu bludných proudů na mostní objekty a ostatní betonové konstrukce pozemních komunikací*. Praha: Ministerstvo dopravy ČR, 2008.

- *Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah.* Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (České dráhy, s. o.), 2000-2019.
- KASAL, Pavel, Rudolf HELA, Petr FINKOUS, Václav LORENC. *TP 03. Pohledový beton.* Praha: Česká betonářská společnost, 2018. Technická pravidla ČBS.
- Směrnice generálního ředitele č. 11/2006. *Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních.* Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2006, ve znění pokynu SŽDC PO-07/2019-GŘ. *Aplikace novel vyhlášek o dokumentacích staveb.* Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2019.
- Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů.
- Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů.

12 BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI

Po dobu stavby bude pomocí informačních tabulí zakázán vstup cizích osob na staveniště. Staveniště bude ohrazeno mobilním zábradlím příp. mobilním oplocením.

Při přípravných a dokončovacích stavebních pracích, kdy nebude zavedena výluka železničního provozu, nebudou pracovníci vstupovat do kolejí. Po obou stranách koleje bude umístěna výstražná páska ve výšce 1,2 m nad terénem na sloupcích v délce 30 m a bezpečnostní tabulky zakazující vstup do provozované koleje. Další podmínky z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví při práci se pro provádění stavby v projektu nestanovují. Je potřebné dodržovat obecně platné právní předpisy upravující bezpečnost a ochranu zdraví při práci, tj. zejména:

- zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci), ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 251/2005 Sb., o inspekci práce, ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů;
- nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích, ve znění pozdějších předpisů;
- nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci, ve znění pozdějších předpisů;
- nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky;
- nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů;
- nařízení vlády č. 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí;
- nařízení vlády č. 375/2017 Sb., o vzhledu, umístění a provedení bezpečnostních značek a značení a zavedení signálů;
- nařízení vlády č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a dezinfekčních prostředků;
- nařízení vlády č. 201/2010 Sb., o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu, ve znění pozdějších předpisů;

- vyhláška č. 432/2003 Sb., kterou se stanoví podmínky pro zařazování prací do kategorií, limitní hodnoty ukazatelů biologických expozičních testů, podmínky odběru biologického materiálu pro provádění biologických expozičních testů a náležitosti hlášení prací s azbestem a biologickými činiteli, ve znění pozdějších předpisů;
- SŽDC Bp1. Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci.
- Právní předpisy upravující požární ochranu:
- zákon ČNR č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 246/2001 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (vyhláška o požární prevenci), ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 87/2000 Sb., kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování a nahřívání živců v tavných nádobách;
- SŽDC Ob14. Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace.

13 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Ochrana proti úniku závadných látek do okolí

Při stavebních pracích může dojít k úniku motorové nafty a hydraulického oleje z dopravních a mechanizačních prostředků. Při úniku ropných látek musí být ihned přerušeny stavební práce a podniknuty kroky k zamezení rozšíření uniklých závadných látek do okolí a následně provedena jejich likvidace. Likvidaci zachycených ropných a dalších závadných látek je nutno zajistit u odborné autorizované firmy.

Nároky na likvidaci odpadů

Nakládání s odpady vzniklými při stavebních pracích se řídí zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech. Vytěžený přebytečný materiál a vybourané stavební hmoty budou odvezeny na nejbližší skládku pro daný druh odpadu dle zvážení dodavatele. Předpokládá se vzdálenost do 20 km. Podrobnosti jsou uvedeny v části B.8 Souhrnné technické zprávy.

Odtok povodňových vod

Území stavby se nenachází v oblasti ohrožené povodněmi.

14 ZÁVĚR

Před zahájením stavebních prací je nutné nechat vytyčit a viditelně označit všechny inženýrské sítě jejich majiteli příp. správci nebo uživateli – v okolí mostu se jedná o sítě

- podzemní kabelová trasa v majetku ČD-Telematika Olomouc.

Práce v blízkosti vedení musí probíhat dle podmínek vyjádření majitelů nebo správců sítí.

Zhotovitel před zahájením prací předloží technologické postupy pro jednotlivé speciální stavební činnosti.

Tato dokumentace slouží k realizaci přestavby mostu. Případné změny během výstavby vůči této dokumentaci podléhají souhlasu investora stavby. V rozhodujících fázích výstavby mostu bude na vyžádání prováděn autorský dozor projektanta.

V Brně, červen 2020