

STAVBA:

Oprava mostu v km 21,266
na trati Světlá nad Sázavou - Čerčany

OBJEDNATEL:



Správa železnic, s.o.
Oblastní ředitelství Brno

Kounicova 26
611 43 Brno

 dipont DIPONT s.r.o., projektová a inženýrská činnost Klíšská 1432/18, 400 01 Ústí nad Labem, CZ E: dipont@dipont.cz T: 00420 475 201 724			Zakázka: D20027	Datum: 01/2021
ODP. PROJEKTANT STAVBY	VYPRACOVAL	TECHNICKÁ KONTROLA	Účel PD:	DSP
ING. MARTIN PLŠEK	KLÁRA GERNEŠOVÁ, DiS.	ING. PETR NOVÁK	Měřítko:	
			Formát:	11xA4
STAVBA: Oprava mostu v km 21,266 na trati Světlá nad Sázavou - Čerčany			Část: B.1	Paré:
PŘÍLOHA: SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA			Příloha:	

1	Zhodnocení staveniště.....	2
2	Průzkumy a podklady.....	2
2.1	Průzkumy	2
2.2	Geologické a hydrogeologické poměry	2
2.3	Geodetická data a mapové podklady.....	3
3	Ochranná pásma	3
4	Koncepce stavby.....	3
4.1	Celková koncepce, účel stavby, zdůvodnění navrženého řešení.....	3
4.2	Zásady technického řešení	4
4.2.1	SO 201 Most v km 21,266	4
4.3	Podmiňující předpoklady	5
4.4	Návrh řešení pro používání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.....	5
5	Údaje o splnění stanovených podmínek	5
6	Příprava pro výstavbu.....	5
6.1	Odpady	6
6.2	Výluky, uzavírky.....	7
6.3	Ochrana inženýrských sítí	7
7	Umístění stavby.....	7
8	Výjimky z předpisů a norem	7
9	Vliv stavby na životní prostředí.....	7
9.1	Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí	7
9.2	Vliv stavby na životní prostředí v průběhu výstavby.....	8
10	Odolnost a zabezpečení stavby	8
10.1	Požární ochrana	8
10.2	Ochrana bezpečnosti práce	9
10.3	Ostatní vlivy.....	9
11	Dopravní opatření.....	10
12	Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL	10

1 Zhodnocení staveniště

Stavba se nachází na stávající železniční trati Světlá nad Sázavou – Čerčany, TÚ 1733 Kácov (mimo) – Světlá nad Sázavou (mimo), DÚ 10 Vlastějovice – Ledec nad Sázavou a je členěna na jeden stavební objekt: **SO 201 Most v km 21,266**.

Most leží v širé neelektrifikované trati a převádí železniční trať přes účelovou nezpevněnou komunikaci a trvalý vodní tok – Vlastějovický potok. Stávající objekt se nachází na pozemku p.č. 929, k.ú. Vlastějovice a p.č. 928/1, k. ú. Vlastějovice.

Stavba se nachází v extravilánu obce Vlastějovice, v širé trati. Místo stavby se nachází v mírně svažitém terénu, ze kterého vystupuje železniční těleso.

Dotazem u jednotlivých správců byla ověřena přítomnost inženýrských sítí a zařízení v okolí stavby. Dle dodaných vyjádření se v místě stavby nachází kabelové vedení 10xn SSZT Jihlava - SŽ, s.o. – ve správě ČD – Telematika a.s.

V případě náhodného odkrytí jiných vedení budou kabely zabezpečeny proti poškození a ihned budou dohledáni a informováni jejich správci.

K objektu je přístup možný po koleji od zastávky Budčice vzdálené od objektu cca 430 m po směru staničení. Přístup, mechanizaci a manipulaci s materiálem bude nutné koordinovat s pracemi na železničním svršku („Oprava koleje v úseku Vlastějovice (mimo) - Ledec nad Sázavou (mimo) v km 20,470-31,502“). Případný jiný přístup si projedná zhotovitel s majiteli dotčených pozemků.

2 Průzkumy a podklady

Projekt stavby je zpracován dle zadávací dokumentace (Oprava mostu v km 21,266 na trati Světlá nad Sázavou - Čerčany, vypracování projektu) se zpracováním požadavků a podmínek určených objednavatelem při projednání stavby konaných v rámci zpracovávání dokumentace.

2.1 Průzkumy

V rámci zpracovávání projektové dokumentace nebyl proveden stavebně-technický průzkum ani inženýrsko-geologický průzkum.

Dotazem u jednotlivých správců inženýrských sítí byl zjištěn výskyt sítí v místě stavby.

2.2 Geologické a hydrogeologické poměry

V rámci zpracovávání projektové dokumentace nebyl na objektu vzhledem k charakteru stavby proveden inženýrsko-geologický průzkum.

Stávající most se nachází v tělese náspu vysokém cca 4,93 m. Samotné těleso i podloží jsou zcela konsolidovány a nepředpokládá se zastižení nepříznivých geologických poměrů při opravě mostu. Charakter stavby zaručuje jen minimální zasažení a nepříznivé zatížení tělesa železničního náspu a základových zemin.

2.3 Geodetická data a mapové podklady

Zaměření zájmové oblasti provedla firma Ing. Jiří Mlejnecký, Ústí nad Labem. Podrobné zaměření bylo provedeno tachymetricky. Byly zaměřeny prvky polohopisu.

Souřadnicový systém: S-JTSK. Výškový systém: Bpv.

Polohové a výškové napojení bylo provedeno na body železničního bodového pole č. 596, 598 a 778 viz příslušné přílohy části I. Geodetická dokumentace.

Mapové podklady:

- geodetické zaměření 10/2020, firma Ing. Jiří Mlejnecký
- digitální snímek katastrální mapy 10/2020, firma Ing. Jiří Mlejnecký

3 Ochranná pásma

Stavba bude zasahovat do obvodu a do ochranného pásma dráhy - železniční tratě Studenec - Křižanov. Ochranné pásmo dráhy je vzdáleno 60 m od osy koleje po obou stranách.

Stavba se nenachází v žádném chráněném území, nedojde k dotčení chráněných ložiskových území a stavba se nenachází na poddolovaném území. Stavba nevyžaduje vyhlášení dalšího ochranného pásma.

4 Koncepce stavby

4.1 Celková koncepce, účel stavby, zdůvodnění navrženého řešení

V km 21,266 trati Světlá nad Sázavou - Čerčany se nachází v širé trati most, který převádí jednokolejnou trať přes nebezpečnou účelovou komunikaci a trvalý vodní tok – Vlastějovický potok.

Stávající trať je v poloze mostu v přechodnici pravostranného oblouku o $R=240$ m. Kolej je stykovaná a neelektrifikovaná.

V rámci návrhu prostorového uspořádání na mostě bylo uvažováno s hodnotami koleje dle akce „Oprava koleje v úseku Vlastějovice (mimo) - Ledec nad Sázavou (mimo) v km 20,470-31,502“. Upravená kolej je v poloze mostu v přechodnici pravostranného oblouku o $R = 234$ m, $D=120$ mm.

Nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba z hrubě opracovaného kvádrového zdiva tl. 580 mm, v patě pak 700 mm, která je opřena do kamenných opěr z hrubě opracovaných kamenných kvádrů. Světlost otvoru je 3,975 m. Rozpětí kamenné klenby je 4,55 m. Čelní zdi i kolmá svahová křídla jsou stejného typu zdiva jako opěry samotné. Objekt byl postaven v roce 1903, od té doby nebyl proveden žádný významný stavební zásah nad rámec běžné údržby. Zábradlí na mostě není.

Klenba má ojediněle popraskané spárování. Zdivem vlevo i vpravo prosakuje voda a pojivo.

Spárování opěr je slabě popraskané, ojediněle se vydroluje a ojediněle prosakuje voda. Na zdivu je graffiti. Spárování zdiva křídel je slabě popraskané, ojediněle slabě vydrolené až do hloubky 20 mm. Na zdivu roste mech a vegetace. Konec křídla vpravo u opěry O1 (směr Čerčany) je v délce až 0,5 m odpojený.

Čelní zdi mají slabě popraskané spárování. Čelní zeď vpravo je přesypaná štěrkem a zeminou na výšku až 200 mm.

Vpravo před čelní zdí se nachází chránička – ocelová roura $\varnothing 110$, v níž je uložen kabel SSZT Jihlava. Účelová komunikace je nezpevněná. U vodního toku se pod nánosem předpokládá odláždění.

Z výše zmíněných důvodů bude realizována oprava mostu. Před výlukou bude provedena sanace stávající kamenné spodní stavby, která bude zahrnovat očištění zdiva, hloubkové přespárování a přezdění konce jednoho křídla. Ve výluce bude provedeno rozebrání stávajících kamenných čel a křídel a zhotovení nové železobetonové nasazené desky, která zároveň bude tvořit podklad pro novou izolaci. Na přechodové konce nasazené desky budou navazovat odvodňovací žebra. Na závěr bude osazeno nové ocelové třímadlové úhelníkové zábradlí a provedeny dlažby do betonového lože na vyústění drenáží.

Vedení bude po dobu stavby vyvěšeno a zabezpečeno. Následně bude společně uloženo do betonových kabelových žlabů. Ocelová chránička může být ve štěrku položena jako případná rezerva.

Zemní těleso bude upraveno do předpisových rozměrů a tvarů, s plynulým přechodem do navazujících úseků, snesená část koleje bude uvedena do stavu dle akce „Oprava koleje v úseku Vlastějovice (mimo) - Ledec nad Sázavou (mimo) v km 20,470-31,502“.

Pokud by akce „Oprava koleje v úseku Vlastějovice (mimo) - Ledec nad Sázavou (mimo) v km 20,470-31,502“ neproběhla ve společné výluce s opravou mostu, bude kolej vrácena do zajištěných původních hodnot geometrické polohy, obnovena kolej a upravena podbitím dle pokynů ST Jihlava.

4.2 Zásady technického řešení

4.2.1 SO 201 Most v km 21,266

Stávající nosná konstrukce a spodní stavba budou ponechány. Pro zajištění požadovaného VMP 2,5 a jako podklad pro obnovu izolace bude zhotovena nasazená betonová deska z betonu **C30/37- XC4 , XF3** , vyztuženého prutovou výztuží z betonářské oceli **B500B**. Nasazená deska bude opatřena penetračně adhezním nátěrem na bázi nízkoviskózních pryskyřic a modifikovanou asfaltovou izolací plnoplošně spojenou s podkladem, a tvrdou ochrannou izolací. Tvrdou ochranu tvoří betonová deska **C25/30- XC2 , XF1** tl. 50 mm, vyztužena svařovanou sítí $\varnothing 4$ -100/100 mm.

Odvodňovací betonová žebra **C25/30- XC4 , XF3** budou opatřeny penetračně adhezním nátěrem na bázi nízkoviskózních pryskyřic a modifikovanou asfaltovou izolací plnoplošně spojenou s podkladem s měkkou ochranou izolace. Měkkou ochranu tvoří geotextilie min. 800 g/m².

Stávající kamenné konstrukce (nosná konstrukce – klenba, spodní stavba – opěry a křídla) budou očištěny vysokotlakým vodním paprskem, hloubkově přespárovány a konec jednoho křídla přezděn. Po dokončení nasazené desky včetně říms, drenážních žebor, izolací a zásypů bude přikotvené nové ocelové třímadlové zábradlí na římsy.

Vyústění drenážního potrubí bude odlážděno. Dlažba bude provedena z lomového kamene tl. 200 mm do betonového lože **C25/30n- XF3** vyztuženého svařovanou sítí $\varnothing 6$ -100/100.

Těleso dráhy se upraví v přiměřeném rozsahu do předepsaného tvaru. Traťové poměry (směrové a sklonové) se přitom uvedou do stavu dle akce „Oprava koleje v úseku Vlastějovice (mimo) - Ledec nad Sázavou (mimo) v km 20,470-31,502“. Pokud by akce na opravu koleje neprobíhala ve stejné výluce jako oprava mostního objektu, tak se kolej uvede do původního zajištěného stavu.

Demontáž koleje bude provedena ve stycích za souhlasu správce ST Jihlava.

Stavbou nedojde k výrazné změně dotčeného území. Stávající vegetační porost se v nezbytném rozsahu odstraní. Veškeré plochy zasažené zemními pracemi se zatravnovacími a protierozními rohožemi.

Vzhledem k charakteru stavby není řešené napojení na dopravní a technickou infrastrukturu. Po opravě bude objekt plnit stejnou funkci jako před opravou.

4.3 Podmiňující předpoklady

Nebyly vzneseny žádné zvláštní podmínky pro provádění stavby.

Žádné další speciální technologie pro stavbu nejsou předpokládány.

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

Stavba není v rozporu s obecnými požadavky na výstavbu a není potřeba ji posuzovat dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

5 Údaje o splnění stanovených podmínek

Stavba je navržena v souladu s požadavky všech dotčených orgánů státní správy a správců inženýrských sítí, jednotlivá vyjádření jsou v dokladové části projektové dokumentace.

Řešení opravy mostu v km 21,266 je navrženo v souladu s požadavky objednatele. Koncepce řešení byla projednána a odsouhlasena objednatelem dokumentace.

Záměr svou realizací nemůže závažně ovlivnit životní prostředí, a proto dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění nepodléhá zjišťovacímu řízení dle §7 citovaného zákona, jehož cílem je zjištění, zda bude dále posuzován.

6 Příprava pro výstavbu

K objektu je přístup možný po koleji od zastávky Budčice vzdálené od objektu cca 430 m po směru staničení. Přístup, mechanizaci a manipulaci s materiálem bude nutné koordinovat s pracemi na železničním svršku („Oprava koleje v úseku Vlastějovice (mimo) - Ledeč nad Sázavou (mimo) v km 20,470-31,502“). Případný jiný přístup si projedná zhotovitel s majiteli dotčených pozemků.

Vzhledem k charakteru stavebních prací bude nutné vyloučení železničního provozu. Hlavní stavební práce budou probíhat během výluky, přípravné práce před výlukou a dokončovací práce po výluce. Předpokládaná délka výluky pro tento objekt je 20 dnů. Výluka pro tento objekt bude zkoordinována s plánovanou výlukou ST Jihlava pro akci: „Oprava koleje v úseku Vlastějovice (mimo) - Ledeč nad Sázavou (mimo) v km 20,470-31,502“.

6.1 Odpady

Dle zákona č. 106/2005Sb., Úplné znění zákona č. 185/2001Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, jak vyplývá z pozdějších změn, a prováděcích vyhlášek Ministerstva životního prostředí č. 383/2001Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění vyhlášky č. 41/2005Sb. a vyhlášky č. 294/2005Sb., a ostatních prováděcích předpisů je nutné provádět zařazení odpadů, které vzniknou při realizaci stavby a určit, jak budou takto vzniklé odpady likvidovány.

Původcem odpadu ve smyslu zákona je po dobu opravy dodavatel stavby. Dle §3 výše uvedeného zákona je základní povinností každého stavebníka (původce vzniku odpadu) v průběhu své činnosti předcházet vzniku odpadu a vlastní vznik odpadu co nejvíce omezovat. Společně s omezováním vlastního vzniku, je nutné vytvářet předpoklady pro jeho opětovné využití, omezovat nebezpečné vlastnosti, popř. zajistit odpovídající zneškodnění.

Původce odpadu je povinen odpady, které nemůže sám využít, trvale nabízet k využití jiné právnické nebo fyzické osobě. Nelze-li odpady využít, potom zajistit zneškodnění odpadů. Zákon přitom zdůrazňuje povinnost zajistit přednostně využití odpadů (recyklace, kompostování apod.) před jejich odstraněním (uložení na skládku, spalení). Dále je původce odpadu povinen odpad třídit a kontrolovat, zda odpad nemá některou z nebezpečných vlastností. Během výstavby i po uvedení do provozu je povinen vést evidenci o množství odpadu a způsobu nakládání s ním.

Způsob vedení evidence je stanoven vyhláškou MŽP č. 383/2001Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění vyhlášky č. 41/2005Sb. a vyhlášky č. 294/2005Sb. Pro nakládání s nebezpečnými odpady je dle zákona č. 106/2005Sb., o odpadech, §16, odst. 3 nutný souhlas územně příslušného správního úřadu (dle zákona č. 320/2002Sb.), který musí být vydán před zahájením stavebních prací. Náležitosti žádosti o tento souhlas stanovuje rovněž vyhláška č. 383/2001Sb., ve znění vyhlášky č. 41/2005Sb. a vyhlášky č. 294/2005Sb. Původce odpadu je zodpovědný za nakládání s odpady do doby, než jsou předány oprávněné osobě.

Odpady budou v průběhu stavby přímo nakládány a odváženy. Krátkodobé skladování je dovoleno výhradně v prostoru záboru staveniště. Převážní prostředky při přepravě stavebního odpadu musí být zcela uzavřeny nebo musí mít ložnou plochu zakrytou plachtou, bránící úniku tohoto odpadu. Pokud dojde v průběhu přepravy k úniku stavebního odpadu, je přepravce povinen neprodleně znečištění odstranit.

Zhotovitel díla bude povinen během stavebních prací zajistit kontrolu práce a údržby stavebních mechanismů, aby bylo zabráněno úniku ropných produktů do okolí. Pokud dojde k úniku ropných látek do zeminy, je nutné kontaminovanou zeminu ihned vytěžit a uložit do nepropustné nádoby příp. kontejneru, vyvést na příslušnou skládku nebezpečného odpadu nebo do spalovny. V případě úniku ropných látek je zhotovitel povinen neprodleně informovat dotčené orgány stání správy.

Všechny nebezpečné odpady je třeba skladovat a likvidovat v souladu s vyhláškou MŽP č. 383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění vyhlášky č. 41/2005 Sb. a vyhlášky č. 294/2005 Sb. Odpad charakteru „N“ bude v průběhu stavby shromažďován odděleně do zvlášť k tomu určených uzavřených nádob z nepropustných materiálů, které budou chráněny proti odcizení, neodborné manipulaci a úniku nebezpečné látky do okolního prostředí. Nebezpečné odpady budou likvidovány osobami oprávněnými k nakládání s těmito látkami. Ropné látky mohou být likvidovány biodegradací, znečištěné čisticí tkaniny apod. mohou být spáleny.

6.2 Výluky, uzavírky

Lhůta pro výstavbu se předpokládá v délce 5-6 týdnů. Výluka pro tento objekt je odhadována na 20 dní a bude zkoordinována s plánovanou výlukou ST Jihlava pro akci „Oprava koleje v úseku Vlastějovice (mimo) - Ledeč nad Sázavou (mimo) v km 20,470-31,502“. Přesný termín stavby určí stavebník dle výlukového plánu.

6.3 Ochrana inženýrských sítí

Dle platných došlých vyjádření se v místě stavby nacházejí tyto inženýrské sítě:

- kabelové vedení 10xn SSZT Jihlava - SŽ, s.o. – ve správě ČD – Telematika a.s.

V případě náhodného odkrytí jiných vedení budou kabely zabezpečeny proti poškození a ihned budou dohledáni a informováni jejich správci.

V ochranných pásmech sítí nesmí být skládky a deponie zemin a nebudou budovány objekty zařízení staveniště a výrobní zařízení a plochy se nebudou používat pro parkování vozidel a mechanismů.

Vedení bude po dobu stavby vyvěšeno a zabezpečeno. Následně bude společně uloženo do betonových kabelových žlabů. Ocelová chránička může být ve šterku položena jako případná rezerva.

7 Umístění stavby

Stavba je součástí stávající liniové stavby, jedná se o stavbu dráhy a stavbu na dráze dle zákona č.266/1994 Sb. o drahách. Stavba je umístěna na pozemku dráhy a nachází se na následujících pozemcích:

- p. č. 929 v k.ú. Vlastějovice, ve vlastnictví České republiky, právo hospodařit s majetkem státu – Správa železnic, s.o.
- p. č. 928/1 v k.ú. Vlastějovice, ve vlastnictví České republiky, právo hospodařit s majetkem státu – Správa železnic, s.o.

8 Výjimky z předpisů a norem

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

9 Vliv stavby na životní prostředí

9.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí

Záměr svou realizací nemůže závažně ovlivnit životní prostředí, a proto dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění nepodléhá zjišťovacímu řízení dle §7 citovaného zákona, jehož cílem je zjištění, zda bude dále posuzován.

9.2 Vliv stavby na životní prostředí v průběhu výstavby

Stavba nebude mít zásadní negativní vliv na zájmy obecné ochrany přírody.

Při provádění stavby musí zhotovitel dodržovat požadavky všech předpisů týkajících se ochrany životního prostředí. Zásady ochrany životního prostředí se řídí obecnými právními předpisy, ustanoveními TKP staveb státních drah, ustanoveními stavebního povolení a rozhodnutími ostatních orgánů státní správy.

Provoz stavby nesmí nepříznivě ovlivnit životní prostředí. Během stavebních prací zhotovitel účinně zamezí průniku ropných a chemických látek do půdy a do vody toku a zajistí likvidaci odpadu vzniklého užíváním stavby.

Zhotovitel musí zejména dbát na to, aby stroje a vozidla pracující na staveništi byly v řádném technickém stavu a nedocházelo k úniku olejů a pohonných hmot, produkci nadměrného množství výfukových zplodin, hluku a prachu. Dojde-li k úniku ropných látek, zajistí zhotovitel bezodkladně nápravu na vlastní náklady. Při manipulaci se zdraví škodlivými látkami musejí být způsob nakládání, bezpečnostní a ochranná opatření včetně havarijních opatření stanoveny pravidly, která je povinen vypracovat, dodržovat a kontrolovat zhotovitel. V případě havárie je povinen zhotovitel provést bezodkladně nápravu na vlastní náklady.

Zhotovitel díla bude povinen během stavebních prací zajistit kontrolu práce a údržby stavebních mechanismů, aby bylo zabráněno úniku ropných produktů do okolí. Pokud dojde k úniku ropných látek do zeminy, je nutné kontaminovanou zeminu ihned vytěžit a uložit do nepropustné nádoby příp. kontejneru, vyvést na příslušnou skládku nebezpečného odpadu nebo do spalovny. V případě úniku ropných látek je zhotovitel povinen neprodleně informovat dotčené orgány státní správy.

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

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

Po skončení stavby zhotovitel uvede staveniště do původního stavu. Po uvedení stavby do provozu budou emisní a hlukové poměry srovnatelné se stávajícím stavem, není proto nutno provádět žádná speciální opatření.

10 Odolnost a zabezpečení stavby

10.1 Požární ochrana

Jedná se o stavbu dopravního významu bez požárního rizika.

Je nutno dodržovat veškeré předpisy týkající se protipožární ochrany, zejména Zákon č. 133/85 Sb. – o požární ochraně ve znění pozdějších předpisů a Vyhlášku č. 246/2001 Sb. – o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru.

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

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

10.2 Ochrana bezpečnosti práce

Při provádění stavebních prací je třeba dodržovat předpisy BOZP, Zákon č. 262/2006 Sb. – Zákoník práce, Nařízení vlády č. 591/2006 – o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky a zákon č. 309/2006 Sb., který upravuje další požadavky BOZP v pracovněprávních vztazích a o zajištění BOZP při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy.

Pracoviště musí být vybavena lékárníčkami první pomoci, na vývěskách musí být uvedeny základní bezpečnostní předpisy a dále nezbytná telefonní čísla na záchrannou službu, policii, inspektorát bezpečnosti práce, požárníky.

Zhotovitel zodpovídá za to, že všechny právnické a fyzické osoby, které se účastní realizace díla a budou při tom provádět pohyb drážních vozidel a mechanismů po provozované koleji Správy železnic, musí mít uzavřenou smlouvu se Správou železnic o provozování drážní dopravy na tratích provozovaných Správou železnic. Zhotovitel musí před započítím díla zajistit předepsanou odbornou a zdravotní způsobilost zaměstnanců podílejících se na provozování a organizování drážní dopravy podle zákona č. 266/1994 Sb. v platném znění, vyhlášky 101/95 Sb. v platném znění, předpisu SŽDC Zam1 a Technických podmínek pro realizaci staveb, týkajících se odborné a zdravotní způsobilosti zhotovitelů.

Je nutné spolupracovat s příslušnými složkami správců vedení a inženýrských sítí a se všemi subdodavateli tak, aby prvořadou otázkou související s výstavbou bylo dodržování bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Před zahájením prací v blízkosti vedení je nutné si vyžádat vyjádření a dozor správců těchto vedení k pohybu mechanismů a činnosti stavby.

Poučení pracovníků – před a při zahájení stavby musí vedení stavby zajistit poučení všech zúčastněných pracovníků o zásadách a opatřeních k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci dle příslušných zákonných bezpečnostních předpisů a technologických pravidel zpracovaných pro jednotlivé technologie výstavby.

Školení pracovníků – pracovníci stavby musí být o bezpečnosti práce pravidelně školeni a o tomto musí být pořízen záznam potvrzený jejich vlastnoručním podpisem. Vedení stavby zajistí účinný dohled nad dodržováním zásad bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a stanoví i sankce za jejich nedodržování. Na stavbě musí být jmenován koordinátor BOZP. Obvod staveniště bude vymezen výstražnou páskou oplocením.

10.3 Ostatní vlivy

Umístění a charakter stavby po uvedení do provozu nevyžaduje posouzení z hlediska negativních dopadů hluku.

Charakter stavby nevyžaduje řešení opatření vyplývající z požadavků civilní ochrany na využití staveb k ochraně obyvatelstva, vytváření zón havarijního plánování apod.

Most se nachází na neelektrifikované železniční trati. Nepředpokládá se významné nebezpečí účinků bludných proudů.

11 Dopravní opatření

Pro výstavbu je nutná nepřetržitá výluka na trati, výluka pro tento objekt je uvažována v délce 20 dnů a bude zkoordinována s plánovanou výlukou ST Jihlava pro akci „Oprava koleje v úseku Vlastějovice (mimo) - Ledeč nad Sázavou (mimo) v km 20,470-31,502“. Po dobu přípravných prací před výlukou a dokončovacích prací po výluce bude podle potřeby omezena rychlost v místě stavby. Pro nezbytnou dopravu po koleji mimo výluku se bude využívat vlakových pauz.

12 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL

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

V Ústí nad Labem, 01/2021

vypracoval: Klára Gernešová, DiS.
DIPONT s.r.o.