

			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 železnic, státní organizace Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc			
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU Ing. Martin Chaloupka		ODPOVĚDNÝ PROJ. PS, SO Ing. Martin Chaloupka	VYPRACOVAL Ing. Petr Libosvár	KONTROLOVAL Ing. Martin Chaloupka	
KRAJ: Moravskoslezský		POVĚŘENÝ OÚ: Frýdek-Místek / k.ú. Nošovice		STUPEŇ: DSP+PDPS	
Rekonstrukce mostu v km 118,646 trati Frýdek Místek – Český Těšín				ZAK. ČÍSLO 2020-049	
				MĚŘÍTKO -	POČET FORMÁTŮ 19 x A4
				DATUM: 03/2021	
Souhrnná technická zpráva				ČÁST DOKUM. B	PŘÍLOHA

STAVBA: Rekonstrukce mostu v km 118,646 trati Frýdek Místek –
Český Těšín
STUPEŇ: Dokumentace pro stavební povolení (DSP)

Souhrnná technická zpráva

OBSAH:

SEZNAM ZKRATEK.....	3
B1. POPIS ÚZEMÍ.....	4
B2. CELKOVÝ POPIS STAVBY.....	6
B2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání	6
B2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení.....	7
B2.3 Celkové technické řešení.....	7
B2.4 Bezbariérové užívání stavby.....	8
B2.5 Bezpečnost při užívání stavby.....	8
B2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení.....	8
B2.7 Základní popis stavebních objektů	8
B2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení	9
B2.9 Úspora energie a tepelná ochrana	9
B2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí.....	9
B2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí.....	10
B3. PŘIPOJENÍ STAVBY NA TECHNICKOU A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU.....	10
B4. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE.....	10
B5. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV.....	10
B6. POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA.....	10
B7. OCHRANA OBYVATELSTVA.....	11
B8. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	12
B9. CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ.....	12
B10. PŘÍLOHY	12
B10.1 Inženýrskogeologický průzkum	12
B10.2 Havarijní plán	12

Seznam zkratek

3XN	vyhledávací kabel	MÚ	Městský úřad
3ZBI	kategorie přejezdového zabezpečovacího zařízení	NAD	náhradní autobusová doprava
a.s.	akciová společnost	NK	nosná konstrukce
AB	automatický blok	nn, NN	nízké napětí
ABE-1	typ automatického bloku	odst.	Odstavec
AGC	evropská dohoda o hlavních mezinárodních železničních tratích	OK	optický kabel
AGTC	evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech	OR	oblastní ředitelství
ASER	typ systému (zabezpečovacího zařízení)	OS	operační systém
BK	bezстыková kolej	ÓŽP	Odbor životního prostředí
BpV	Balt po vyrovnání	p.	pan
BTS	základnová převodní stanice v systému základnových stanic	PB	pražec betonový
CDP	centrálního dispečerského pracoviště	PD	projektová dokumentace
cm	centimetr	písm.	písmeno
Cu	měď	PK	pozemkový katastr
č.j.	číslo jednací	PNP	požárně nebezpečný prostor
ČD	České dráhy, a. s.	PO	plací oblast
ČD-T	ČD-Telematika	POV	plán organizace výstavby
CDP	centrální dispečerské pracoviště	PS	provozní soubor
ČR	Česká republika	PVC	polyvinylchlorid
ČSN	Česká technická norma	PZS 3 SBI	kategorie přejezdového zabezpečovacího zařízení
DK	dálkový kabel	PZZ	přejezdové zabezpečovací zařízení
DOK	diagnostický optický kabel	RTU	telemechanické zařízení
DOÚO	dálkové ovládání úsekových odpojovačů	Sb.	Sbírký
DOZ	dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení	SDH	synchronní digitální hierarchie
DP	dobývací prostor	SEE	Správa elektrotechniky a energetiky
DRT	dispečerská řídicí technika	SO	stavební objekt
DSP	dokumentace pro stavební povolení	s.o.	státní organizace
DÚ	definiční úsek	SP	stavební postup
DÚ	Dražní úřad	s.p.	státní podnik
DÚR	dokumentace pro územní rozhodnutí	SQL	Structured Query Language
EC	EuroCity	s.r.o.	společnost s ručením omezeným
ED	elektrodispečink	SSV	Stavební správa východ
ed.	Edice	SSZT	Správa sdělovací a zabezpečovací techniky
EECONET	European Ecological Network	st.	státní
EN	evidence nemovitostí	st. hr.	státní hranice
ERTMS	European Rail Traffic Management System (Evropský systém řízení železničního provozu)	STM	synchronní transportní modul
ETCS	European Train Control Systems	SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
ev.	evidenční	t.ú.	traťový úsek
EVL	evropsky významná lokalita	TD	technologický domek
EZE	typ traťového kabelu	tel.	telefon
GR	generální ředitelství	TK	traťová kolej
GSM-R	Global System for Mobile Communication for Railway	TKP	technické kvalitativní podmínky
HDPE	polyetylen s vysokou hustotou	TNS	trakční napájecí stanice
hl.n.	hlavní nádraží	TP	technické podmínky
HP	Hewlett Packard	tr.	traťový
HPV	hladina podzemní vody	TTP	tabulky traťových poměrů
Hz	hertz	TTS	traťová trafostanice
HZS	Hasičská záchranná služba	TV	trakční vedení
ID	identifikátor	tzn.	to znamená
IEC	International Electrotechnical Commission	TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
IHL	indikátor horkoběžnosti ložisek	UAB	typ automatického bloku
JOP	jednotné obslužné pracoviště	UIC GC	Referenční profil GC Mezinárodní železniční unie
JPO	jednotka požární ochrany	UNZ	napájecí systém
k. ú.	katastrální území	UTP ÚSES ČR	Územně technický podklad územního systému ekologické stability České republiky
km	kilometr	UTZ	určená technická zařízení
km/h	kilometr za hodinu	VB	výpravní budova
KS	kabelová skříň	vč.	včetně
KÚ	konec úseku	vl.	vláknem
kV	kilovolt	VMP	volný mostní průřez
LDSŽ	lokální distribuční soustava železnice	VN	vysoké napětí
LV	list vlastnictví	VVT	významný vodní tok
m	metr	ZKPP	zesílená konstrukce pražcového podloží
m n. m.	metr nad mořem	ZOV	zásady organizace výstavby
m p.l.	metr pod terénem	ZÚ	začátek úseku
m²	metr čtvereční	ŽB	železobeton
max.	maximálně	žel.	železniční
MD ČR	Ministerstvo dopravy České republiky		
Mgr.	magistr		

B1. Popis území

- a) charakteristika území a pozemku vymezeného pro stavbu, zastavěné a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem v území, dosavadní využití a zastavěnost území

Železniční most se nachází na mimo zastavěné území, v katastrálním území Nošovice, převádí železniční trať nad trvalým vodním tokem – potokem Pazderůvkou. Jedná se o jednokolejnou neelektrifikovanou regionální trať Frýdek-Místek – Český Těšín. 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 Správy železnic, s.o. Dosavadní využití „Dráha“ i zastavěnost území zůstanou zachovány.

- b) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování

Vlastní traťový úsek je vytrasován na stávajícím drážním tělese, tzn. na pozemcích Správy železnic s.o. S ohledem na dobu, po kterou je již tato železniční trať v nezměněné trase využívána, ji lze označit za nedílnou součást stávajícího území, dnešního krajinného celku. Připravovaná stavba tedy není v rozporu ani s územními, ani s jinými rozvojovými záměry Moravskoslezského kraje.

- c) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území

Stavební úřad obce Dobrá, jako místně příslušný stavební úřad, vydal pod č.j. OD 3260/2020 rozhodnutí, že stavební záměr nepodléhá umístění a není k němu třeba vydání územního rozhodnutí. Odbor územního rozvoje a stavebního řádu, oddělení územního rozvoje magistrátu města Frýdku-Místku pak pod vydal pod č.j. MMFM 6567/2021 závazné stanovisko, že je přípustný z hlediska souladu s územně-plánovací dokumentací.

- d) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů

Podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů jsou zohledněny jak v samotné části B. Souhrnné technické zprávě, tak i v jednotlivých částech dokumentace ke stavebnímu povolení, zejména v části D. Dokumentace objektů a technických a technologických zařízení. Samotná stanoviska DOSS jsou pak doložené v části H. Dokladová část, této dokumentace.

- e) geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod

Z geomorfologického hlediska zájmová oblast náleží do Alpsko-himalájského systému, provincie Západní Karpaty, subprovincie Vnější Západní Karpaty, oblasti Západobeskydské podhůří, celku Podbeskydská pahorkatina, podcelku Třínecká brázda, části Frýdecká pahorkatina. V okolí lokality se nachází souvislý porost. Z regionálně geologického hlediska oblast spadá do Západních Karpat. Lokalita leží na marinním mesozoiku a terciéru vnějších a vnitřních Karpat. Jsou přítomny jurské (oxford-tithon) slínovce, podřízeně jílovité vápence. Z křídly jsou přítomny svrchnokřídové jílovce, zčásti vápnité a pestré, podřízeně pískovce a černošedé jílovce skvrnité, místy vápnité jílovce, podřadně pískovce a spongolity. Z kvartérních sedimentů jsou přítomny fluvialní písky a štěrky a eolické sprašové hlíny pleistocenního stáří a nivní sedimenty holocenního stáří. Antropogén – navážky.

Oblast se řadí k hydrogeologické rajonizaci 3212 – Flyš v povodí Ostravice. Lokalita je odvodňována tokem Pazderůvka. Na jihu protéká Morávka, vlévající se do Ostravice.

Klimaticky se obec nachází v mírně teplé oblasti MT10. Jaro je mírně teplé a krátké, léto je dlouhé, teplé a suché. Podzim je mírně teplý a krátký, zima je mírně teplá, velmi suchá a krátká.

Jedná se převážně o rovinnou oblast. Půdy jsou bezskeletovité, hluboké. V oblasti se nacházejí půdní typy: pseudogleje a gleje.

Zemětřesení (ČSN EN 1998) – ne.

Záplavová oblast – ano (most).

Poddolování – ne.

Sesuvy – ne.

Podrobněji viz samostatná příloha.

- f) výčet a závěry provedených průzkumů a měření – geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, stavebně technický průzkum, stavebně historický průzkum

- Geotechnický průzkum pro rekonstrukci mostu a přechodové oblasti (Projekce iGEO s.r.o., 08/2020).

g) ochrana území podle jiných právních předpisů

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.

Stavba se zasahuje do významného krajinného prvku ze zákona – potoka Pazderůvky.

Dotčená pásma jiných vlastníků a správců:

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

Stavba se nachází 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 – dálnice D48, která vede souběžně se železniční tratí.

V rámci navrhovaných prací nebude do konstrukce zmíněné komunikace zasaženo

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

Stavba se nenachází v ochranném pásmu elektrických vedení.

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 nenachází v ochranném pásmu vodovodu.

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. (vlevo na mostě) a ČD-Telematika a.s. (vlevo pod patou svahu). Před začátkem stavebních prací dojde k vytyčení kabelů ČD-Telematiky a.s. a Správy železnic 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.

h) poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území

Stavba se nenachází v chráněném ložiskovém území.

Stavba se nenachází v oblasti ovlivněné účinky poddolování.

i) vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území

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

Mostní objekt převádí trať přes potok Pazderůvku. Rekonstrukcí nedojde ke zhoršení odtokových poměrů území. Vlastní odvodnění propustku je standardně řešeno příčným spádem nosné konstrukce.

j) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

V rámci stavby bude vybourán téměř celý stávající most (mimo základů).

Případné kácení dřevin je vhodné provádět v období vegetačního klidu a v mimohnízdním období od listopadu do března na základě povolení ke kácení dřevin dle § 8 zákona č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Žádost o povolení ke kácení obsahuje údaje dle vyhlášky č. 395/1992 Sb. (doložení vlastnického či nájemního vztahu žadatele k pozemkům a dřevinám rostoucím mimo les, souhlas drážního úřadu, počet kácených stromů a plochu likvidovaných keřových porostů. atd.). Tato žádost bude podána před prováděním stavby.

k) požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa

Celá stavba bude realizována v ochranném pásmu dráhy.

V případě dotčení pozemků ZPF je nutné zažádat o závazné stanovisko – souhlas podle ust. § 9 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF, ve znění pozdějších předpisů, s trvalým a dočasným odnětím dotčené zemědělské půdy ze ZPF. K dotčení pozemků do 50 m od pozemků PUPFL je třeba, v souladu s ust. § 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb. o lesích, souhlasu příslušného orgánu státní správy lesů.

l) územně technické podmínky – zejména možnost napojení stavby na stávající technické vybavení území, přeložky inženýrských sítí, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě

Stavba je stavbou dopravní – je součástí železniční dopravní infrastruktury. Stavba „Rekonstrukce mostu v km 118,646 trati Frýdek Místek – Český Těšín“ je – z logiky navrhovaných prací na dnes existující železniční trati – trvale zakomponována ve schválené územně plánovací dokumentaci. Umístění stavby je v podstatě dáno stávajícím situováním a polohou drážního tělesa a hranicí dráhy. Zpracovaný projekt respektuje stávající pozemek dráhy a minimalizuje zábory mimodrážních pozemků.

V rámci realizace stavby dojde k přeložkám stávajících inženýrských sítí.

Stavba není stavbou veřejnou, bezbariérový přístup ke stavbě není řešen.

m) věcné a časové vazby, podmiňující, vyvolané, související investice

Stavba je uvažována ve výluce v období od 2. 7. do 30. 8. 2021.

Související stavby:

- 1) Rekonstrukce mostu v km 120,767 trati Frýdek-Místek – Český Těšín, stavba proběhne v souběhu ve stejné výluce.

n) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavby provádí, seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo

Stavba svým rozsahem leží na území Moravskoslezského kraje v k. ú.: Nošovice [704911].

Stavba je navržena na drážních pozemcích ve vlastnictví investora, tj. Správy železnic, státní organizace. Snahou bylo minimalizovat jak dočasné, tak i trvalé zábory. Nicméně, dojde k dočasným záborům a kvůli umístění zařízení stavenišť a přístupových cest, k dočasným záborům mimodrážních pozemků (dočasné odnětí pozemků ZPF, příp. PUPFL)

Seznamy pozemků jsou v samostatné části dokumentace I Geodetická dokumentace.

B2. Celkový popis stavby

B2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

Stavba bude probíhat na regionální dráze Frýdek-Místek – Český Těšín (trať č. 88500) dle Prohlášení o dráze celostátní a regionální, trati 302B Frýdek-Místek – Český Těšín dle Tabulky traťových poměrů. Jedná se o traťový úsek TÚ 2531 Frýdek-Místek (mimo) – Český Těšín (mimo), definiční úsek DÚ 04 odb. PZ Nošovice – Hnojník.

Stavba „Rekonstrukce mostu v km 118,646 trati Frýdek Místek – Český Těšín“ kolejově začíná v km 118,615 a končí v km 118,711.

Stavbou dotčené kolejiště je napojeno na dosavadní technické vybavení území. Stavební objekty jsou realizovány ve stávajícím obvodu dráhy, na pozemcích Správy železnic, s.o..

Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy dle zákona o drahách a v ochranném pásmu dálnice dle zákona o pozemních komunikacích. Stavba je řešena jako stavba trvalá.

Cílem stavby je nahrazení kamenné mostní konstrukce, která je ve špatném stavebně-technickém stavu. V rámci stavby dojde k vybourání stávající konstrukce včetně spodní stavby a vybudování nového propustku z rámových prefabrikátů světlosti 1,60 m včetně souvisejících prací na dotčené technické infrastruktuře.

Navrhované kapacity stavby:

Sdělovací zařízení – navrhované kapacitní údaje:

Délka přeložky traťového kabelu TCEPKFLE 15XN 0,8mm	60 m
Délka přeložky zabezpečovacích kabelů TCEPKFLE xxP1,0	35 m
Délka protlaku	29 m

Železniční svršek a spodek, nástupiště, zpevněné plochy, vč. přejezdu – navrhované kapacitní údaje:

Nový železniční svršek 60 E2 na betonových pražcích	52 m
---	------

Mosty, propustky, zdi – navrhované kapacitní údaje:

Železniční most – přestavba na propustek	1 ks
--	------

B2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) urbanistické řešení – kompozice prostorového řešení

Jedná se o náhradu stávajícího kamenného klenbového mostu rámovou prefabrikovanou konstrukcí. 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.

b) Architektonické řešení – tvarové řešení, materiálové a barevné řešení

Nová nosná konstrukce propustku bude jednoplová z prefabrikovaných železobetonových rámců.

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.

B2.3 Celkové technické řešení

a) popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů

Viz část B2.7 této TZ.

b) celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody

Stavba nevytváří nové požadavky na trvalé zdroje. Z hlediska dočasných zdrojů – napojení staveniště na elektrickou energii a vodovodní přípojku viz část B8. Zásady organizace výstavby.

c) celková spotřeba vody

V rámci stavby se nebudují objekty připojené na vodovodní řád s nutností používání vody. Potřeby vody jsou řešeny z hlediska dočasných zdrojů v průběhu výstavby, kde nelze v tuto chvíli jednoznačně určit spotřebu vody.

d) celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem

Při realizaci stavby, jejím provozu a případném odstranění budou vznikat odpady různých skupin a druhů. Bude se jednat jak o odpady kategorie „ostatní“ (O), tak o odpady kategorie „nebezpečný“ odpad (N). Původce odpadů bude postupovat při veškerém nakládání s těmito odpady dle platné legislativy na úseku odpadového hospodářství.

Podrobně se problematice odpadů věnuje samostatná část dokumentace Odpadové hospodářství (část dokumentace B6.1), kde jsou podrobně specifikovány jednotlivé druhy odpadů vznikajících při stavbě, včetně jejich předpokládaného množství a možném způsobu nakládání s nimi.

Bude-li s odpady v průběhu výstavby a provozu nakládáno v souladu s platnou legislativou na úseku odpadového hospodářství, nepředpokládáme žádné negativní ovlivnění životního prostředí v důsledku produkce odpadů.

- e) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě.

V rámci projektové přípravy nejsou známy žádné požadavky na kapacitu komunikačních sítí.

B2.4 Bezbariérové užívání stavby

Stavba není stavbou veřejně přístupnou, bezbariérové užívání není v projektu řešeno.

B2.5 Bezpečnost při užívání stavby

- a) popis splnění zásadních požadavků příslušných předpisů a norem ochrany před vlivy trakčních a energetických vedení

Jedná se o trať s nezávislou trakcí, ochrana před vlivy trakčních a energetických vedení není v projektu řešena.

- b) řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů na základě výsledků korozních průzkumů

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) a TP 124. Detailněji je řešeno v rámci SO 01.

B2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení

Není řešeno.

B2.7 Základní popis stavebních objektů

INŽENÝRSKÉ OBJEKTY

Železniční svršek a spodek

SO 02 Železniční svršek

Stavební objekt „SO 02 Železniční svršek“ zahrnuje výměnu železničního svršku od km 118,632 až do km 118,661, tj. v délce 52 m. Směrová a výšková úprava je prodloužena o výběhy v délce 50 m na konci úseku a 17 m na začátku úseku (zkrácená délka kvůli směrovému i výškovému napojení na stávající stav).

SO 03 Železniční spodek

Stavební objekt „SO 03 Železniční spodek“ zahrnuje zřízení konstrukční vrstvy u předmětného mostu této stavby. To bude realizováno od km 118,637 000 do km 118,655 800, tzn. na délku 18,8. Dále je součástí tohoto SO rozšíření stávajícího náspového tělesa pomocí svahových stupňů mimo výkop pro realizaci mostního objektu. To bude v rozsahu výměny kolejového roštu, tj. od km 118,632 do km 118,661. Napojení na stávající stav bude řešeno plynulým přechodem.

Mosty, propustky, zdi

SO 01 Propustek v km 118,646

Stávající stav

Ve stávajícím stavu je přemostění řešeno klenbovou kamennou konstrukcí světlosti 2,5 m s výškou přesypávky 1,0 m. Nosná konstrukce vykazuje značné množství trhlin a stop po průsacích vody. Kamenná spodní stavba má vypadané spárování s trhlinami i přes kameny.

Stavební stav mostu je dle předpisu SŽDC S5 hodnocen stupněm K3/S2. Nevyhovující je především stav nosné konstrukce.

Nový stav

V rámci rekonstrukce bude stávající nosná konstrukce odbourána až na paty kleneb a mezi opěry vložena nová železobetonová rámová prefabrikovaná konstrukce – most tak bude přestavěn na propustek. Na římsách bude osazeno nové třímadlové uhlíkové zábradlí, vtok, výtok a koryto v mostním otvoru budou odlážděny lomovým kamenem do betonového lože se středovou kynetou a navázány na stávající koryto před a za mostem. Na ukončení šikmých železobetonových prefabrikátů budou navazovat gabionové zídky.

Ostatní inženýrské objekty (inženýrské sítě a hydrotechnické objekty)

SO 04 Přeložky a ochrany drážních kabelů

Stávající stav

Podél tratě Frýdek Místek – Český Těšín je veden stávající traťový kabel TK typu TCEPKPFLE 15XN 0,8mm. Vedle stávajícího mostního objektu – propustku v km 118,646 je stávající traťový kabel veden ve výkopu pod odlážděním vodoteče Pazderůvka. V souběžné samostatné kabelové trase jsou vedeny zabezpečovací párové kabely typu TCEKFLE s průměrem žil 1,0mm. Zabezpečovací kabely jsou vedeny v chráničce ve výkopu pod odlážděním vodoteče Pazderůvka. Vzhledem k tomu, že v rámci rekonstrukce propustku bude budován nový most – propustek a bude provedeno nové odláždění příkopu vodoteče Pazderůvka, jakož i budou zhotoveny nová mostní křídla za použití těžké mechanizace (jeřáb), z důvodu bude stávající traťový kabel TK a zabezpečovací kabely dotčeny stavbou.

Nový stav

Rozsah přeložky je navržen v nejnutnějším rozsahu, tj. od km 118,626 do km 118,668.

V místě přeložky bude stávající traťový kabel TK říznut a položen nový kabel v nezbytně nutném rozsahu stejného profilu a typu a nový traťový kabel bude naspojován na stávající. Budou použity spojky typu XAGA 500 pro kabely s plastovým pláštěm. V místě spojky bude do země uložena kabelová rezerva délky 5 m z každé strany mostu. Stejným způsobem budou přeloženy i ostatní kabely pro zab. zař.

Nový traťový kabel TK spolu s novými kabely pro zab. zař. budou v místě křížení s vodotečí Pazderůvka zataženy do chráničky PE průměru 200 mm. Nový kabelový přechod přes vodoteč Pazderůvka bude proveden řízeným protlakem. Nová kabelová chránička bude zatažena do protlaku. Horní hrana chráničky musí ležet pod spodní hranou odláždění příkopu vodoteče Pazderůvka v minimální hloubce 0,5m. Nová kabelová trasa nových kabelů bude uložena do výkopu šířky 50 cm, s krytím minimálně 70 cm dle předpisu SŽ S4. Vzhledem k tomu, že v prostoru stavby bude použita těžká mechanizace, z toho důvodu musí být provedena mechanická ochrana nové kabelové trasy. Mechanická ochrana bude provedena za pomoci betonových panelů, které budou uloženy přesně na osu stávající zemní kabelové trasy. Tím bude zajištěno, že případný pojezd těžké stavební techniky vlivem tlaku na stávající zemní kabelovou trasu tyto kabely nepoškodí, jelikož se tlak rozloží na větší plochu a do stran mimo kabelovou trasu.

B2.8 Zásady požární bezpečnostního řešení

Normy pro požární bezpečnost řady ČSN 7308... se vztahují pouze na pozemní objekty (budovy), popř. volné skládky a s tím související příjezdy pro požární vozidla a zabezpečení vody pro hašení požáru. Na jiné stavební objekty a provozní soubory stavby se požární zpráva nezpracovává.

Ve stavbě se objekty pozemních staveb nevyskytují, není řešeno.

B2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Technologické objekty nejsou součástí stavby, není řešeno.

B2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí

Zásady řešení vlivu stavby na okolí (vibrace, hluk, prašnost apod.).

Vzhledem k umístění a charakteru stavby nejsou navrhována protihluková opatření (PHS).

Navýšení rychlosti související s rekonstrukcí se v okolí stavby projeví pouze minimálně, neboť železniční trať prochází v extravilánu v těsné blízkosti dálnice, v dostatečné vzdálenosti od obcí a usedlostí.

Ke zhoršení kvality ovzduší dojde pouze krátkodobě během realizace stavby, a to především emisemi z těžké automobilové dopravy v rámci přesunu materiálu a při rekonstrukci šterkového lože trati (zvýšená prašnost v trase trati).

V souvislosti s ochranou okolí před nepříznivými vlivy stavby budou přijata následující opatření:

- Bude zpracován harmonogram výstavby tak, aby v maximální možné míře eliminoval nepříznivé dopady na veřejné zdraví obyvatelstva a jednotlivé složky životního prostředí.
- Během stavby budou dodržovány podmínky na ochranu životního prostředí a jeho jednotlivých složek, bezpečnosti práce, požárního zabezpečení a ochrany zdraví a zdravých životních podmínek při výstavbě, dle platných právních předpisů, směrnic a platných technických norem.
- Zařízení, vydávající hluk (např. kompresory), která budou použita během výstavby v blízkosti obytné zástavby, budou stíněna mobilními akustickými zástěnami.
- Dodavatel stavby bude zodpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest ke staveništi po celou dobu probíhajících stavebních prací. Používané komunikace a zařízení staveniště budou pravidelně skrápěny a stavební mechanizmy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby budou důsledně čistěny.

- Na zařízeních staveníště budou minimalizovány zásoby sypkých stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti; vlastní zemní práce budou prováděny po etapách vždy v rozsahu nezbytně nutném. Zařízení staveníště a případné sklady sypkých hmot je třeba umístit mimo obytnou zástavbu.
- Stavební mechanismy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby budou důsledně čistěny.
- Na staveništi nebude prováděna údržba mechanismů s výjimkou běžné denní údržby.
- Nákladní automobily převážející zeminu a stavební materiál budou řádně zaplachtovány.

B2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

V rámci realizace stavby nebudou provozovány žádné trvalé zdroje ionizujícího záření ve smyslu zákona č. 18/1997 Sb., o mírovém využívání jaderné energie a ionizujícího záření (atomový zákon), v platném znění. Vlivem posuzovaného záměru nebudou emitována radioaktivní nebo elektromagnetické záření. Rovněž nebudou použity materiály, které jsou zdrojem radioaktivního záření.

Území stavby rovněž není ohroženo účinky bývalé nebo současné důlní činnosti.

V souvislosti s ochranou stavby před negativními účinky vnějšího prostředí jsou navržena následující opatření:

- Během stavby budou dodržovány podmínky na ochranu životního prostředí a jeho jednotlivých složek, bezpečnosti práce, požárního zabezpečení a ochrany zdraví a zdravých životních podmínek při výstavbě, dle platných právních předpisů, směrnic a platných technických norem.
- Pokud bude při výstavbě zacházeno s látkami závadnými vodám ve větším rozsahu nebo když bude zacházení s nimi spojeno se zvýšeným nebezpečím pro povrchové nebo podzemní vody, je třeba pro období výstavby zpracovat plán opatření pro případ havárie (havarijní plán) a tento schválit místně a věcně příslušným vodoprávním úřadem.
- Na plochách staveníště nebudou skladovány látky závadné vodám ani pohonné hmoty s výjimkou množství pro jednodenní potřebu, ať již z důvodu použití látek pro výstavbu či jako PHM do ručního nářadí (motorové pily apod.). Na stavbě nebude probíhat čerpání pohonných hmot. V případě plnění nádrží ručního nářadí nebo kompresorů bude použito nálevky a záchytné vany.
- Všechny mechanismy, které se budou pohybovat v blízkosti vodních toků a na zařízeních staveníšť v bezprostředním okolí vodotečí, musí být v dokonalém technickém stavu. Bude nezbytné je kontrolovat zejména z hlediska možných úkapů ropných látek – kontrola bude prováděna pravidelně, vždy před zahájením prací v těchto územích.
- V případě úniku ropných nebo jiných závadných látek bude kontaminovaná zemina neprodleně odtěžena a uložena na lokalitě určené k těmto účelům.
- Při stavbě je třeba dodržet opatření na ochranu dřevin vycházející z normy ČSN 83 9061. K ochraně před mechanickým poškozením dřevin je nutné stromy chránit plotem, který by měl obklopotovat celou kořenovou zónu, ve výjimečných případech opatřit kmen pomocí vypořádávacího bednění z fošen vysokým nejméně 2 m. Při zásahu do kořenové zóny stromu (např. hloubení jam, výkopů) bude výkop proveden ručně. Dále je nutné zabránit tomu, aby v blízkosti dřeviny nebyla půda ztuhována např. pojezdy stavební techniky nebo výkopovým materiálem! Je třeba zabránit jakýmkoli mechanickým, příp. chemickým poškozením dřevin a půdního prostoru!
- Dojde-li v průběhu stavebních prací k poranění kořenových náběhů, kmene či větvi, je nutné provést adekvátní ošetření stromu!

B3. Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu

Stavba nevyžaduje žádné nové napojení na dopravní systém.

Přístupy na staveníště jsou uvedeny v části B8. Zásady organizace výstavby.

B4. Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie

Viz samostatná část dokumentace – samostatná podložka B4. Provozní a dopravní technologie.

B5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

V souvislosti s požadavky na kácení bude třeba zažádat příslušný orgán ochrany přírody o povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les v souladu s vyhláškou č. 189/2013 Sb. Orgán ochrany přírody může za skácené dřeviny uložit provedení náhradních výsadeb, jejichž rozsah není v tomto stupni přípravy projektové dokumentace znám.

B6. Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

Z hlediska vlivu stavby na životní prostředí lze konstatovat, že rekonstrukcí mostu nedojde k novým zásahům do životního prostředí a stav po provedení rekonstrukce zůstane zachován tak, jak je stávající. Stavební práce budou probíhat

mimo veřejně přístupné komunikace, případně budou prostory pro stavbu odděleny a zaplachtovány. Potok Pazderůvka bude během stavby přehrazen a jeho vody budou převedeny dvěma plastovými troubami. Po dokončení výstavby bude hrázka zrušena a potok převeden do svého původního koryta.

V rámci závazného stanoviska Magistrátu města Frýdku-Místku (č. j. MMFM 6414/2021) ze dne 11. 11. 2020 byl zpracovatel projektové dokumentace upozorněn na výskyt zvláště chráněné střežle potoční v toku Pazderůvka. Její výskyt je vázán na místa níže po toku. Řešené území navazuje na nošovickou průmyslovou zónu, kde je tok Pazderůvky zatruběn. Severně od posuzovaného mostu prochází tok 40 m dlouhým mostním objektem dálničního tělesa. Tok je zde upraven. Výskyt střežle potoční, ani její ovlivnění v dotčeném území nepředpokládáme.

Nakládání s odpady viz samostatná část B6.1 Odpadové hospodářství.

B7. Ochrana obyvatelstva

Ochrana obyvatelstva při mimořádných událostech (civilní ochrana)

Jedná se o soubor opatření při mimořádných událostech (vojenské i nevojenské krizové situace), zejména varování, vyrozumění, evakuace, ukrytí či nouzové přežití obyvatelstva a další opatření k zabezpečení ochrany života, zdraví a majetku.

Mezi krizové situace, související s žel. infrastrukturou a jejím provozováním, patří především:

- požár
- povodeň
- únik zemních plynů v důsledku důlní činnosti
- závažná havárie v dopravě
- havárie v dopravě doprovázené únikem nebezpečných chemických látek
- terorismus
- organizovaný zločin
- ozbrojený konflikt
- jiné narušení rozsahu tzv. kritické infrastruktury.

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

V rámci stavby jsou navržena standardní technická řešení, běžně navrhovaná u bodových železničních staveb.

Ochrana obyvatelstva ve fázi realizace stavby

Jedná se o soubor opatření na straně zhotovitele stavby, stavebníka, popřípadě i provozovatele drážní dopravy, vedoucí k prevenci, vyloučení či snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů, vznikajících při realizaci stavby.

Nepříznivé vlivy na obyvatelstvo jsou přímé nebo nepřímé:

1. Přímé vlivy souvisejí bezprostředně s lidským zdravím a patří mezi ně především:
 - znečištění ovzduší (emise, prach)
 - hluk
 - vibrace
2. Nepřímé vlivy souvisejí s ochranou životního prostředí:
 - vliv na faunu a floru
 - vliv na významné krajinné prvky, chráněná území a ÚSES
 - vliv na ovzduší
 - vliv na půdu
 - vliv na nerostné zdroje a geologické prostředí
 - vliv na vodní toky, vodní plochy a vodní zdroje
 - vliv na nemovité kulturní památky, archeologické památky a naleziště

Všeobecně lze konstatovat, že stavba „Rekonstrukce mostu v km 118,646 trati Frýdek Místek – Český Těšín“ vyžaduje ve fázi realizace pouze standardní opatření, odpovídající charakteru bodové drážní stavby, situované v extravilánu.

Ochrana obyvatelstva ve fázi provozování stavby

Jedná se opět o soubor opatření, vedoucích k vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů, vznikajících při provozování dokončeného díla (stavby) a spočívajících ve vlastním technickém řešení jednotlivých stavebních objektů a celé stavby jako celku.

Nepříznivé vlivy na obyvatelstvo jsou opět přímé nebo nepřímé a de facto se jedná o shodné vlivy, jejichž výčet byl proveden v předchozí kapitole.

Je možno konstatovat, že v žádném z výše uvedených bodů (vlivů) nedochází ke zhoršení oproti dosavadnímu stavu. Naopak. Byla prověřena veškerá dostupná technická řešení a tam, kde to bylo možné, dojde po realizaci stavby ke zlepšení dosavadního stavu.

Tato bodová dopravní stavba nevede v zónách ohrožení např. nebezpečnými látkami. Osobní i nákladní doprava je řízena drážními přepisy. Provoz je zabezpečen traťovým zabezpečovacím zařízením.

B8. Zásady organizace výstavby

Viz samostatná část dokumentace – samostatná podložka B8. Zásady organizace výstavby.

B9. Celkové vodohospodářské řešení

V rámci sanace železničního spodku nejsou navrhována nová odvodňovací zařízení. Bude zachován systém stávajícího odvodnění železničního spodku, který bude částečně rekonstruován – použití nových technických prvků pro odvodnění.

Stavba svým charakterem nemění stávající hospodaření a nakládání s vodami.

Spotřeba a zdroje vody ve fázi výstavby

V období výstavby bude docházet ke spotřebě vody na zkrápění ploch stavenišť, příjezdových komunikací a pro vlastní stavbu. Množství takto spotřebované vody bude záviset na aktuálním počasím. V současné době nelze přesně odhadnout spotřebu vody pro jednotlivé činnosti. Tato problematika bude řešena vybraným dodavatelem stavby.

Dále bude nutné zajistit vodu pro technické zázemí na plochách stavby. Zařízení stavenišť bývají standardně vybavena chemickým WC. Denní spotřebu vody na stavenišť lze odhadnout na 30 l. Pitná voda bude na zařízení stavenišť dovážena.

Spotřeba a zdroje vody ve fázi provozu

Ve fázi provozu nebude spotřeba vody v běžných podmínkách vyžadována.

B10. Přílohy

B10.1 Inženýrskogeologický průzkum

Viz samostatné části dokumentace:

- Inženýrskogeologický průzkum (Projekce iGEO s.r.o., 08/2020)

B10.2 Havarijní plán

Bude součástí dokumentace zhotovitele dle požadavku místně příslušného odboru ŽP.

Zpracoval:

Ing. Petr Libosvár, EXprojekt s.r.o., tel. 702 003 487, libosvar@exprojekt.cz

Brno, únor 2021