

			ČÍSLO SOUPRAVY:
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	



SUDOP BRNO, spol. s r.o.
Kounicova 26
611 36 Brno

OBJEDNAVATEL:	Správa železnic, s.o., Dílžďěná 1003/7, 110 00 Praha 1 Oblastní ředitelství Ostrava		tel. : +420 972 625 804 E-mail: sudop@sudop-brno.cz	
PROFESNÍ SKUPINA:	12 Mosty	VEDOUĆÍ PROF. SKUPINY Ing. Karel Pukl	GENERÁLNÍ ŘEDITEL Ing. Kamil Chmela	
ODPOVĚDNÝ PROJ. ZAKÁZKY Ing. Štěpán Kameš	ODPOVĚDNÝ PROJ. PS, SO Ing. Štěpán Kameš	NAVRHL, VYPRACOVAL Ing. Štěpán Kameš	KONTROLOVAL Ing. Radomír Hanák	
KRAJ: Moravskoslezský	POVĚŘENÝ OÚ: Frýdek-Místek		STUPEŇ: DSP	
Most v km 109,622 na trati Valašské Meziříčí - Frýdek-Místek (TÚ 2131)			ZAK. ČÍSLO 21113-06-1122	ARCH. ČÍSLO
			MĚŘITKO	POČET FORMÁTŮ
			DATUM: 11/2021	
			ČÁST DOKUM. B	PŘÍLOHA B.1
SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA				



SUDOP BRNO, spol. s r.o.

Kounicova 26

611 36 Brno

STAVBA:

Most v km 109,622 trati Valašské Meziříčí – Frýdek – Místek (TÚ 2131)

DOKUMENTACE PRO STAVEBNÍ POVOLENÍ

B.1 Souhrnná technická zpráva

Vypracoval: Ing. Štěpán Kameš

Datum: listopad 2021

OBSAH

B.1.1 Popis území stavby 4

a)	Charakteristika území a stavebního pozemku.....	4
b)	Údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací	4
c)	Vydaná rozhodnutí o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území	4
d)	Zohlednění podmínek závazných stanovisek dotčených orgánů	4
e)	Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika.....	4
f)	Výčet a závěry provedených průzkumů a měření.....	4
g)	Ochrana území podle jiných právních předpisů	4
h)	Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.	4
i)	Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, na odtokové poměry v území	5
j)	Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin.....	5
k)	Požadavky na dočasné a trvalé zábory ZPF a PUPFL.....	5
l)	Územně technické podmínky	5
m)	Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice	5
n)	Seznam pozemků podle KN, na kterých se stavba umísťuje a které slouží pro její realizaci	5

B.1.2 Celkový popis stavby 5

B.1.2.1	Základní charakteristika stavby a jejího užívání	5
a)	Nová stavba nebo změna dokončené stavby.....	5
b)	Účel užívání stavby	5
c)	Trvalá nebo dočasná stavba	5
d)	Celkový popis dopravní koncepce řešení stavby.....	5
e)	Informace o výjimkách z tech. požadavků na stavby a tech. požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby.....	6
f)	Podmínky závazných stanovisek.....	6
g)	Ochrana stavby podle jiných právních předpisů	6
h)	Základní bilance stavby	6
i)	Základní předpoklady výstavby	7
j)	Základní požadavky na předčasné užívání stavby a zkušební provoz stavby.....	7
k)	Orientační náklady stavby	7
B.1.2.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení.....	7
a)	urbanismus - územní regulace, kompozice prostorového řešení	7
b)	architektonické řešení - kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení.	7
B.1.2.3	Celkové stavebně technické a technologické řešení.....	7
a)	Celková koncepce stavebně technického a technologického řešení.....	7
b)	Celková bilance nároků všech druhů energií	7
c)	Celková spotřeba vody.....	8
d)	Celkové produkované množství a druhy odpadů.....	8
e)	Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě	8
B.1.2.4	Bezbariérové užívání stavby.....	8
B.1.2.5	Bezpečnost při užívání stavby	8
a)	Ochrana před vlivem trakčních a energetických vedení	8
b)	Ochranná opatření proti vlivu bludných proudů.....	8
B.1.2.6	Základní popis technologických objektů a technických zařízení.....	8
B.1.2.7	Základní technický popis stavebních objektů.....	8
D.2.1	Inženýrské objekty	8
B.1.2.8	Požární bezpečnostní řešení	11
B.1.2.9	Úspora energie a tepelná ochrana	11
B.1.2.10	Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí.....	11
B.1.2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	11
a)	ochrana před pronikáním radonu z podloží.....	11
b)	ochrana před bludnými proudy	11
c)	ochrana před technickou seizmicitou.....	11
d)	ochrana před hlukem	11
e)	protipovodňová opatření.....	11

f) ochrana před ostatními účinky.....	11
B.1.3 Připojení na technickou infrastrukturu.....	11
B.1.4 Dopravní řešení a základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie.....	12
B.1.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	12
B.1.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana.....	12
a) Vliv na životní prostředí	12
b) Vliv na přírodu a krajinu.....	12
c) Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000	12
d) Způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí .	12
e) V případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení	12
f) Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů	12
B.1.7 Ochrana obyvatelstva	12
B.1.8 Zásady organizace výstavby	13
B.1.9 Celkové vodohospodářské řešení.....	13

B.1.1 Popis území stavby

a) Charakteristika území a stavebního pozemku

Stavba se nachází na stávající regionální jednokolejné neelektrifikované železniční trati Valašské Meziříčí – Frýdek-Místek mezi zastávkou Baška a ŽST Frýdek-Místek v katastrálním území Staré Město u Frýdku-Místku. Most se nachází v intravilánu a historicky převáděl stálý vodní tok – mlýnský náhon. Vpravo (ve směru kilometráže) se nachází zastavěné území, vlevo řeka Ostravice. Stavba je navržena na stabilizovaných plochách funkčně určených pro dopravní infrastrukturu.

b) Údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací

Navržená stavba je v souladu s platným územním plánem, nemění účel ani funkci stávajících pozemků.

c) Vydaná rozhodnutí o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území

Stavba nevyžaduje výjimku z obecných požadavků na využívání území.

d) Zohlednění podmínek závazných stanovisek dotčených orgánů

Závazná stanoviska dotčených orgánů budou postupně zařazena do části dokumentace „Doklady“.

e) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika

Obec Staré Město leží v podhůří Moravskoslezských Beskyd na soutoku řek Ostravice a Morávky v okrese Frýdek-Místek v Moravskoslezském kraji.

f) Výčet a závěry provedených průzkumů a měření

Pro potřeby stavby nebyl proveden žádný průzkum či měření, pouze bylo území obvodu stavby geodeticky zaměřeno.

g) Ochrana území podle jiných právních předpisů

Stávající ochranná a bezpečnostní pásma

1. Ochranné pásmo dráhy

V našem případě dle §8, zák. č. 266/1994 Sb., o drahách, ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou

- u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy,
- u dráhy celostátní, vybudované pro rychlost větší než 160 km/h, 100 m od osy krajní koleje, nejméně však 30 m od hranic obvodu dráhy,
- u vlečky 30 m od osy krajní koleje,

Stavba se **nenachází** v žádné z následujících oblastí:

- v památkové rezervaci
- památkové zóně
- zvláště chráněném území
- v ochranném pásmu vodního zdroje
- ochranném pásmu vodního díla
- ochranném pásmu prvků životního prostředí
- poddolovaném území

Stavba se **nachází** vedle chráněného území Natura 2000 – Evropsky významná lokalita „Řeka Ostravice“

h) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.

Stavba se nachází mimo záplavové území řeky Ostravice a potoku Baštice. Nenachází se v oblasti poddolovaného území.

V zájmové oblasti stavby se nenachází žádné lokality chráněných ložiskových území, dobývacích prostor těžených, výhradní ložiska surovin ani hlavní důlní díla.

i) Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, na odtokové poměry v území

Zrušením mostu nedojde ke změně odtokových poměrů v území ani k zásahu do okolních staveb. Jedná se o zrušení mostního objektu s hydrotechnicky nefunkčním otvorem, pouze s rekonstrukcí železničního svršku a spodku (vybourání stávající konstrukce a zasypání otvoru) v místě objektu.

j) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Předmětná stavba nevyžaduje kácení dřevin. Původní železniční most bude demolován a zrušen. Jako náhrada bude zásyp tělesa železničního spodku odpovídající parametrům trati.

k) Požadavky na dočasné a trvalé zábory ZPF a PUPFL

Stavba nevyžaduje dočasné ani trvalé zábory pozemků ZPF.

Stavba nezasahuje do pozemků PUPFL a nezasahuje do ochranného pásma lesa.

l) Územně technické podmínky

Stavba nepotřebuje napojení na stávající technické vybavení území, nevyžaduje přeložky inženýrských sítí. Most není využíván osobami s omezenou schopností pohybu a orientace a není tak žádoucí mít k němu přístup.

m) Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice

Realizace stavby se předpokládá v termínu: **duben – červenec 2022** (zahájení stavby – ukončení stavby)

Výluka kolejové dopravy: **20.4.-10.5.2022**

Stavba není podmíněna realizací jiné stavby.

n) Seznam pozemků podle KN, na kterých se stavba umísťuje a které slouží pro její realizaci

Stavba se bude realizovat na pozemcích v k.ú. Staré Město u Frýdku-Místku [754498] p.č.:

7652/2 – Správa železnic, s.o., Dlážděná 1003/7, Nové Město, 110 00 Praha 1

B.1.2 Celkový popis stavby**B.1.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání****a) Nová stavba nebo změna dokončené stavby**

Předmětný most je součástí neelektrizované jednokolejné železniční regionální dráhy Valašské Meziříčí – Frýdek-Místek.

Jedná se o novou stavbu – zrušení, bez náhrady, železničního mostu v km 109,622.

Ve stávajícím stavu se jedná o most s ocelobetonovou deskovou nosnou konstrukcí – zabetonované nosníky o rozpětí 3,60 m a šířkou konstrukce 4,80 m. Opěry jsou masívní betonové. Železniční svršek je S49 na betonových a dřevěných pražcích. Kolej na mostě je přímá bezstyková. Rok výstavby mostu je 1933.

b) Účel užívání stavby

Stavba bude užívána jako stavba dráhy.

c) Trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o stavbu trvalou.

d) Celkový popis dopravní koncepce řešení stavby

Hlavním cílem stavby je odstranění mostního objektu s hydrotechnicky nefunkčním otvorem (bývalý mlýnský náhon), obnovu svrškového materiálu a obnovu železničního spodku v místě objektu. Základní parametry trati zůstanou zachovány.

e) Informace o výjimkách z tech. požadavků na stavby a tech. požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby

Stavba nevyžaduje povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby.

f) Podmínky závazných stanovisek

Závazná stanoviska dotčených orgánů dosud nejsou k dispozici, budou postupně doplňována do části dokumentace „Doklady“.

g) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Stavba není chráněna podle jiných právních předpisů (například dle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů nebo zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů).

h) Základní bilance stavby

Stavba nenárokuje žádné požadavky na elektrickou energii ani pitnou vodu. Neprodukuje žádné splaškové vody.

Nakládání s výziskem, možnosti využití nebo zneškodnění jako odpad

Výzisky vznikající v průběhu stavby budou po kategorizaci rozděleny na použitelné a likvidovatelné. Cílem je uplatnění maximálního množství výzisku před produkcí odpadu. Odpady budou likvidovány v souladu s platnou právní normou.

- **Čistá výkopová zemina** bude částečně použita na zpětné zásypy, částečně uložena na skládku prostřednictvím oprávněné firmy (kód 170504, kat. O).
- **Štěrkové lože** bude sejmuta a odvezena na skládku k recyklaci
- **Ocelové části** budou demontovány a využity jako druhotná surovina (kód 170405, kat.O).
- **Beton z demolic objektů, základů TV, betonové pražce, betonové sloupy** lze recyklovat předrcením a poté využít jako druhotné suroviny. K předrcení je přijímán materiál o max. rozměru 500mm, a to buď separovaný, částečně separovaný nebo neseparovaný. Dle tohoto dělení jsou určovány ceny. (kód 170101, kat. O)
- **Stavební a demoliční sut' (stavební hmoty na bázi přírodních materiálů - směsi betonu, cihel, tašek, keramických výrobků)** lze recyklovat předrcením a poté využít jako druhotné suroviny. (kód 170107, kat. O)
- **Železniční pražce dřevěné** po demontáži budou likvidovány jako odpad kat.N, kód 170204 – spalovna.
- **Pryžové podložky** je možné nabídnout k recyklaci předrcením na granulát odborné firmě (kód 070299, kat.O).
- **Nebezpečný odpad musí být předán firmě, která má oprávnění k nakládání s nebezpečnými odpady**

Další druhy odpadů z provádění stavby např. odpadní obaly, apod. budou tvořit menší podíl z celkového množství odpadů, který je možno uložit na skládku ostatních odpadů. Vznik dalšího významného množství nebezpečných odpadů se při realizaci této stavby nepředpokládá. Případné odpady kat. N (např. odpadní nátěrové hmoty a jejich obaly) musí být předány firmě oprávněné k nakládání s tímto druhem odpadů.

Ostatní výzisky a odpady jsou uvedeny v souhrnné tabulce:

Soupis hlavních výzisků a odpadů dle Vyhl. 93/2016 Sb. (katalog odpadů):

Položka dle vyhl. 381/2001 Sb. druh výzisku, odpadu	kód	kat.	jedn	celk. množství	způsob nakládání
Štěrka z kolejiště určený k recyklaci celkem	170508	O	t	78	recyklace
Beton z demolice objektů, základů TV NOK se ZBN, spodní stavba, betonové pražce	170101	O	t	40,15	recyklace
Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03 čistá výkopová zemina	170504	O	t	150	skládka
Odpady jinak blíže neurčené (pryžové podložky)	070299	O	t	0,05	recyklace/spalovna N

Tabulka: Přehled firem

firma	adresa sídla fy,	Tel., fax, E-mail	poznámka
Frýdecká skládka, a.s.	Panské Nové Dvory 3559, 738 01 Frýdek-Místek	+420 558 440 077 +420 603 881 670	Úložiště zeminy Stavební odpad Likvidace nebezpečného odpadu Nebezpečný odpad Separovaný odpad

V tabulce je uveden přehled firem, které se zabývají zpracováním, přepravou nebo likvidací různých druhů odpadů v regionu stavby. Tato nabídka je určena dodavateli jako přehled a je pouze orientační, neboť není v kompetenci projektanta dojednat vztahy.

i) Základní předpoklady výstavby

Realizace stavby se předpokládá v jedné etapě při vyloučení železničního provozu v době od **20.4.-10.5.2022**. Podrobný harmonogram prací je součástí přílohy B.2 této dokumentace.

j) Základní požadavky na předčasné užívání stavby a zkušební provoz stavby

Není uvažováno s předčasným užíváním stavby ani se zkušebním provozem.

k) Orientační náklady stavby

Předpokládané celkové investiční náklady (CIN) jsou cca 2,50 mil Kč.

B.1.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení**a) urbanismus - územní regulace, kompozice prostorového řešení**

Stavba nijak nezasahuje do zásad územní regulace a svým prostorovým řešením, zejména výškou stavby a její polohou nevytváří prvky utvářející nebo měnící stávající kompozici zastavěného prostoru.

b) architektonické řešení - kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení.

Stavba neobsahuje prvky požadující urbanistické a architektonické řešení. Architektonické řešení se drží standardů a modelových řešení Správy železnic, s.o. a je přizpůsobeno charakteru okolní zástavby.

B.1.2.3 Celkové stavebně technické a technologické řešení**a) Celková koncepce stavebně technického a technologického řešení**

Viz odstavec B.1.2.7

b) Celková bilance nároků všech druhů energií

Viz odstavec B.1.2.1, písmeno h).

c) Celková spotřeba vody

Viz odstavec B.1.2.1, písmeno h).

d) Celkové produkované množství a druhy odpadů

Viz odstavec B.1.2.1, písmeno h).

e) Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě

Během svého provozu stavba nenárokuje kapacity veřejných sítí komunikačních vedení veřejné komunikační sítě. Stavba využívá neveřejnou drážní síť.

B.1.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Odstranění mostu *nevyžaduje* zajištění bezbariérového přístupu v souladu s vyhláškou MMR č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

B.1.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Bezpečnost stavby na provozované dráze je řešena v rámci platné legislativy (zákon o drahách) a s ohledem na stávající předpisy spojené s provozováním dráhy. Stavba není stavbou veřejně přístupnou, zákonem o drahách je vstup na dráhu, s výhradou míst k tomu určených (např. nástupiště, podchod, výpravní budovy, přejezdy a přechody), zcela zakázán.

a) Ochrana před vlivem trakčních a energetických vedení

Jedná se o neelektrifikovanou železniční trať, tudíž ochrana před vlivem trakčních a energetických vedení není řešena.

b) Ochranná opatření proti vlivu bludných proudů

Jedná se o neelektrifikovanou železniční trať, tudíž ochrana před vlivem bludných proudů není řešena.

B.1.2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení

Součástí stavby nejsou žádné technologické objekty ani technická zařízení.

B.1.2.7 Základní technický popis stavebních objektů**D.2.1 Inženýrské objekty****D.2.1.1 Kolejový svršek****D.2.1.1.1 SO 01 Úprava železničního svršku**

Stávající stav:

Železniční svršek je tvaru S49 s žebrovými podkladnicemi s tuhým upevněním, pražce betonové PB2 a SB-8P (úsek přilehlý k přejezdu P7393 ev. km 109,610). Rozdělení pražců je „c“. Kolej je zřízena jako bezстыková. Železniční svršek byl vložen v roce 1980. Kolej je vedena v přímé a klesá ve sklonu 6,4 ‰.

Návrh kolejových úprav:

Kolej bude upravena v km 109,616 400 – 109,650 000, z toho bude kolej v km 109,616 400 – 109,634 200 snesena včetně kolejového lože a v km 109,634 200 – 109,650 000 bude provedena směrová a výšková úprava koleje.

V místě snesení bude kolej obnovena z nového šterkového lože, stávajících a užitých pražců SB-8P (užité pražce jako náhrada pražců PB2) a nových kolejnic 49E1. Upevnění bude tuhé podkladnicové, rozdělení pražců „u“. Bude obnovena bezстыková kolej.

D.2.1.2 Mosty, propustky, zdi

D.2.1.2.1 SO 02 Most v km 109,622

Stávající stav:

Most o 1 otvoru převádí 1 kolej přes bývalý náhon v TÚ 2131 Valašské Meziříčí (mimo) – Frýdek-Místek (mimo).

Stávající most je z roku 1933. Délka mostu 7,25 m; šířka mostu 4,80 m; výška 1,65 m; délka přemostění 2,85 m; most je kolmý.

Nosná konstrukce – zabetonované nosníky; rozpětí 3,60 m. Na podhledu konstrukce je popraskaný zvětralý beton a místy opadaný. Jsou obnažené korodující dolní pásnice zabetonovaných nosníků. Na bočních stranách je beton povrchově zvětralý. Římsy jsou popraskané, místy vydrolené a porostlé mechem. Na horní straně jsou římsy přesypané štěrkem. Nosná konstrukce je hodnocena stavebním stavem **K3**.

Spodní stavba – betonové opěry; rovnoběžná betonová křídla. Beton opěr je místy zavlhlý a povrchově zvětralý. Křídla jsou zasypaná. Spodní stavba je hodnocena stavebním stavem **S3**.

Mostní otvor je zanesen a již neplní svoji funkci. Zrušením náhonu zanikl požadavek na převádění vody pod mostem.

Nový stav:

Z důvodu ztráty požadavku na funkci mostního otvoru je navržena demolice mostního objektu.

Mostní objekt bude vybourán, kdy dojde ke kompletnímu odstranění nosné konstrukce mostu a říms. Spodní stavba (opěry a křídla) bude ubourána do úrovně cca 1,5 m pod niveletu koleje. Zásypy budou provedeny z upraveného odtěženého štěrkového lože. Bude zřízena nová zesílená konstrukce pražcového podloží ze štěrkdrti tl. 0,50 m, která bude navázána na ZKPP úrovněového přejezdu před mostem a bude ukončena 5,0 m za rubem poslední opěry bouraného mostu.

Provádění prací se uskuteční za kompletně vyloučené kolejové dopravy.

D.2.1.3 Úprava inženýrských tras

D.2.1.3.1.1 SO 03.1: Ochrana a úprava drážních sdělovacích kabelů

V rámci tohoto SO dojde k přeložce a ochraně dálkového optického kabelu DOK 12vl. a traťového metalického kabelu TK 10XN0,8 ve vlastnictví Správy železnic s.o. z důvodu demolice mostního objektu v žkm 109,622 v traťovém úseku Valašské Meziříčí – Frýdek Místek, mezi žst. Baška a žst. Frýdek Místek.

Ve stávajícím stavu jsou kabely vedené v těsné blízkosti mostního objektu po levé straně ve směru kilometrování. Z důvodu vedení kabelů v těsné blízkosti mostního objektu bude nutné jejich přeložení a dodatečná ochrana zapanelováním.

Budou realizovány přeložky s kabelovou vložkou na optickém a metalickém kabelu. Provoz na optickém kabelu bude po dobu instalace kabelové vložky přesměrován na DOK 72vl. ČD-T. Metalický kabel bude spojován na kabelovou vložku s vyloučeným provozem na kabelu. Je zde nutná koordinace s nickolejnou výlukou na trati.

Nova kabelová trasa povede mimo prostor zemních prací, bude pouze ochráněna zapanelováním proti pojezdu těžkou technikou. V blízkém okolí demolovaného propustku budou do nové trasy přiloženy také zabezpečovací kabely.

Následně se provede geodetické zaměření a úprava kabelové trasy v kabelové knize.

D.2.1.3.1.2 SO 03.2: Ochrana a úprava mimodrážních sdělovacích kabelů

V rámci tohoto SO dojde k ochraně dálkového optického kabelu DOK 72vl. ve vlastnictví ČD-Telematiky z důvodu demolice mostního objektu v žkm 109,622 v traťovém úseku Valašské Meziříčí – Frýdek Místek, mezi žst. Baška a žst. Frýdek Místek.

Ve stávajícím stavu je kabel veden kolem mostního objektu a v žkm 109,629 přechází pod kolejemi. Z důvodu vedení kabelu v blízkosti mostního objektu bude nutná jeho dodatečná ochrana zapanelování proti pojezdu těžkou technikou.

Výkopové práce v místě přechodu kabelu pod drážním tělesem budou prováděny pouze do hloubky 1,2m pod temenem kolejnice. Kabely ukládané protlakem pod koleje mají nejmenší krytí 1,5m od pláně železničního spodku. Nedojde zde proto k přímé kolizi stavebních prací a kabelové trasy.

Zásyp a hutnění zeminy v místech kabelové trasy musí být prováděny s ohledem na optický kabel vedený v této trase.

D.2.1.3.2 SO 04 Ochrana a úprava drážních zabezpečovacích kabelů

Stávající stav:

Rušený most v km 109,622 se nachází nad zaniklým říčním náhonem, traťového úseku Frýdek Místek mimo - Baška mimo.

Trať:	č. 302A Ostrava uhel.nádr. – Valašské Meziříčí
Úsek:	Frýdek Místek mimo - Baška mimo
Traťová rychlost:	80 km/h
Zábrzdňá vzdálenost:	700 m

Železniční trať Ostrava uhel. nádr. – Valašské Meziříčí je provozována jako jednokolejná trať č. 302A (podle TTP) v úseku Frýdek Místek mimo - Baška mimo s traťovou rychlostí 80 km/h s místními omezeními a se zábrzdňou vzdáleností 700 m v nezávislé trakci.

Stávající kabelová trasa sdělovacích a zabezpečovacích kabelů (dle sdělení zpracovatele SO rušeného mostu - náhonu) je v kolizi s úpravou (rušením) mostu. Z toho důvodu je nutné, po dobu stavby vymístit kabelovou trasu (zabezpečovací kabel) mimo oblast stavby (nic kolejný provoz). Stávající kabelová trasa je uložena vlevo ve směru staničení.

Mezistaniční jednokolejný úsek Frýdek Místek mimo - Baška je vybaven TZZ 3.kategorie podle TNŽ 34 2620 AH 83. Pro kontrolu volnosti kolejí slouží počítače náprav. Na trati jsou tři přejezdy zabezpečené výstražnými kříži v P7395 v km 110;551; P7394 v km 110,103; P7393 v km 109,610.

Návrh technického řešení zabezpečovacího zařízení:

Most v km 109,622 na trati Valašské Meziříčí - Frýdek-Místek (TÚ 2131)

Hlavním úkolem stavby je zrušení mostu v km 109,622. Na dotčeném mostu v km 109,622 je nutné ochránit kabely sdělovacího a zabezpečovacího zařízení. V místě prováděných stavebních úprav spojených s rušením mostu (dle sdělení zpracovatele SO rušeného mostu - náhonu) je kabelová trasa a v kolizi s úpravou kolejích a příkopu.

V Mezistaničním úseku Frýdek-Místek - Baška nebude v této stavbě budováno provizorní traťové zabezpečovací zařízení. Venkovní prvky zabezpečovacího zařízení nejsou dotčeny.

Tento SO řeší ochranu zabezpečovacího kabelu v km 109,615 – 109,635.
kabel č. 103 3P1 TCEKPFLEY (kabel mezi PŘL a L) (OŘ Ova –SSZT)
HDPE trubka rezerva

Před zahájení stavebních prací (rušení mostu) bude provedeno vytyčení kabelu zabezpečovacího zařízení v dotčeném úseku. V době před rušením mostu bude kabel č. 103 říznut a přemístěn (říznut a naspojován) mimo oblast úprav. V případě vjetí těžké stavební techniky na kabelovou trasu, bude tato trasa osazena betonovými panely.

Vzhledem k tomu, že stavební práce budou probíhat za přerušení železničního provozu, není nutno budování provizorního zabezpečovacího zařízení nebo budování provizorní kabelové trasy.

S ohledem na fakt, že nebude zasahováno do venkovních prvků zabezpečovacího zařízení a nebude provedena změna řízení drážní dopravy, není nutné provádět úpravy a následné schvalování situačních schémat, závěrových tabulek a tabulek přejezdů.

V případě, že plánovaná stavba úpravy traťového zabezpečovacího zařízení předběhne předmětnou stavbu opravy mostu, je nutné provést aktualizaci tohoto SO.

B.1.2.8 Požárně bezpečnostní řešení

Normy pro požární bezpečnost řady ČSN 7308... se vztahují pouze na pozemní objekty (budovy), popř. volné skládky hořlavých materiálů a s tím související příjezdy pro požární vozidla a zabezpečení vody pro hašení požáru. Ostatní stavební objekty (kolejiště, komunikace, mosty, zpevněné plochy, inženýrské sítě, zabezpečovací zařízení, silnoproudá zařízení aj.) proto nepodléhají posouzení z hlediska požární bezpečnosti.

Opravu mostu nelze řešit dle požárních norem ČSN 7308... Při opravě mostu nebudou narušeny přilehlé komunikace, které slouží pro příjezd požárních vozidel ke stávajícím objektům. Nebude zasahováno do zásobování požární vodou.

Zhotovitel stavby stanoví podmínky požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhl. 246/2001Sb., ve znění pozdějších předpisů a zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření.

Při řezání, svařování, nebo jiných obdobných činnostech musí být dodrženy podmínky směrnice SŽDC č.56 o požární bezpečnosti při svařování.

B.1.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Stavba neřeší pozemní stavební objekty, tudíž se zde úspora energie ani tepelná ochrana neuplatní.

B.1.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí

B.1.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) ochrana před pronikáním radonu z podloží

Neuplatní se.

b) ochrana před bludnými proudy

Jedna se o neelektrifikovanou železniční trať, tudíž se zde ochrana proti bludným proudům neuplatní.

c) ochrana před technickou seizmicitou

V dané oblasti není nutné dodržovat zásady a ustanovení podle ČSN EN 1998-1.

d) ochrana před hlukem

Neuplatní se.

e) protipovodňová opatření

Stavba se nachází mimo záplavové území řeky Ostravice a potoku Bašnice, protipovodňová opatření se nenavrhují.

f) ochrana před ostatními účinky

V rozsahu předmětné stavby se nevyskytují žádná poddolovaná území, oblasti s výskytem metanu apod., tudíž se žádná další ochrana stavby nepředpokládá.

B.1.3 Připojení na technickou infrastrukturu

Stavbou nevzniknou potřeby připojení nových vedení na technickou infrastrukturu. Stávající kabelová vedení podél trati, která jsou v majetku stavebníka, budou vytyčena, případně dočasně vymístěna a uložena zpátky do tělesa žel.spodku.

B.1.4 Dopravní řešení a základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie

Sanací mostu nevzniknou změny v provozu na stávající trati.

V úseku trati Pržno-Baška bude (dle potřeby) zavedena náhradní autobusová doprava.

B.1.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

Nepředpokládá se zásah do okolní vegetace ani zásadní terénní úprava dotčených pozemků.

B.1.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

a) Vliv na životní prostředí

Ke zvýšení objemu emisí do ovzduší dojde přechodně v období výstavby v okolí zařízení staveniště, tento vliv je pouze lokální a časově omezený. Po dokončení opravy mostu nehrozí ve srovnání se současným stavem zvýšená produkce emisí ovlivňujících kvalitu ovzduší.

Při realizaci stavby je třeba dbát na to, aby nedošlo ke znečištění vodního toku vlivem stavebních prací. Případně použité stavební mechanismy je nutné udržovat v dobrém technickém stavu, aby nedocházelo k úkapům pohonných hmot a olejů. Při dodržení všech bezpečnostních opatření není stavba reálným ohrožením kvality povrchových i podzemních vod.

Během stavby vznikne množství výzisků a odpadů různých kategorií. Veškerý vyzískaný materiál je majetkem Správy železnic. Nakládání s výziskem ze staveb je řízeno Směrnicí SŽDC č.42 – Směrnice pro hospodaření s vyzískaným materiálem s účinností od 7.1.2013. Tato zpráva proto pojednává pouze rámcově o materiálech, které spadají do kompetence kategorizátorů pro hospodaření s vyzískaným materiálem (kolejnice, výhybky, pražce, drobné kolejivo). Výzisky vznikající v průběhu stavby budou po kategorizaci rozděleny na použitelné a likvidovatelné. Cílem je uplatnění maximálního množství výzisku před produkcí odpadu. Pojem výzisk se používá v drážní terminologii pro materiál, který je vytěžen ve stavbě a nestává se odpadem, ale je dále využit v jiných stavbách.

Ke zvýšení hluku může dojít pouze přechodně pod dobu opravy mostu. Zhotovitel musí dodržovat limity hluku. Po dokončení opravy mostu nedojde ke zvýšení hluku oproti stávajícímu stavu.

b) Vliv na přírodu a krajinu

V prostoru staveniště, ani na plochách zařízení staveniště se nenachází žádná vzrostlá zeleň.

c) Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

V sousedství stavby se nachází chráněné území NATURA 2000 – evropsky významná lokalita – řeka Ostravice. Stavba na ni nebude mít vliv.

d) Způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí

Stavba nepodléhá posouzení vlivu na životní prostředí, neboť se jedná pouze o opravu stávajícího mostu.

e) V případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení

Zákon o integrované prevenci se zde neuplatní.

f) Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů

Ve stavbě nejsou navrhována ochranná a bezpečnostní pásma podle jiných právních předpisů.

B.1.7 Ochrana obyvatelstva

Stavba nemá vliv na prvky civilní obrany a nebude sloužit k ochraně obyvatelstva.

B.1.8 Zásady organizace výstavby

Podrobně je řešeno v části dokumentace B.2 Zásady organizace výstavby.

B.1.9 Celkové vodohospodářské řešení

V rámci zrušení stávajícího mostu budou provedena taková opatření, aby stávající vodoteč (řeka Ostravice, potok Baštice) v blízkosti mostního objektu nebyla zasažena jakýmkoli odpadovým materiálem a průtok vody byl zachován bez omezení.