

STAVBA:

Oprava mostu v km 19,327
na trati Rožnov - Černý Kříž

OBJEDNATEL:



Správa železnic, státní organizace

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1, Nové Město

PROJEKTANT:



Egneza

Egneza s.r.o.

Kpt. Jaroše 35/20

434 01 Most

Účel PD: DSP/PDPS	ODP. PROJEKTANT	VYPRACOVAL	Datum:	11/2021
	ING. MICHAL BERNÁT	ING. MICHAL BERNÁT	Měřítko:	
Egneza s.r.o., Kpt. Jaroše 35/20, 434 01 Most, tel.: 733 774 924, e-mail: bernat@egneza.cz			Formát:	
			Zakázka:	18E67
STAVBA: Oprava mostu v km 19,327 na trati Rožnov - Černý Kříž			Část:	A
			Příloha:	
PŘÍLOHA: PRŮVODNÍ ZPRÁVA				

1	Identifikační údaje stavby	3
1.1	Stavba, stavebník, projektant	3
1.1.1	Stavba.....	3
1.1.2	Stavebník.....	3
1.1.3	Projektant	3
1.1.4	Základní charakteristika stavby a její účel	3
1.2	Dosavadní využití území.....	4
1.3	Související a podmiňující stavby.....	4
1.4	Lhůta a postup výstavby	4
2	Základní údaje o stavbě	5
2.1	Údaje o umístění stavby.....	5
2.2	Stručný popis stavby.....	5
2.3	Projektované kapacity stavby.....	5
2.3.1	SO 01 Most v km 19,327	5
2.4	Charakteristika území	5
2.5	Požadavky na realizaci stavby.....	6
3	Přehled výchozích podkladů	6
3.1	Členění stavby	6
3.2	Doklady a vyjádření.....	6
3.3	Normy a předpisy	7
3.3.1	Výjimky z předpisů a norem	7
3.4	Umístění a stav inženýrských sítí.....	7
3.5	Geodetické a mapové podklady	8
4	Zdůvodnění stavby a jejího umístění, koncepce stavby	9
4.1	Zhodnocení dosavadního technického stavu.....	9
4.2	Zásady technického řešení	10
4.2.1	SO 01 Most v km 19,327	10
5	Příprava pro výstavbu.....	10
5.1	Kácení	10
5.2	Odpady.....	10
6	Výkup pozemků a staveb.....	11
7	Vliv stavby na životní prostředí.....	11
7.1	Vliv stavby na životní prostředí v průběhu výstavby	11
7.2	Hluk	12
8	Odolnost a zabezpečení stavby	12

8.1	Požární ochrana	12
8.2	Ochrana bezpečnosti práce.....	13
8.3	Ostatní vlivy	14
9	Technicko-bezpečnostní zkoušky.....	14
10	Obecné požadavky na výstavbu	14
11	Členění projektové dokumentace	14
12	Související stavby	15
13	Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby.....	15

1 Identifikační údaje stavby

1.1 Stavba, stavebník, projektant

1.1.1 Stavba

<i>Stavba</i>	Oprava mostu v km 19,327 na trati Rožnov – Černý Kříž
<i>Katastrální území</i>	Třísov (641 529)
<i>Obec</i>	Holubov (545 490)
<i>Kraj</i>	Jihočeský

1.1.2 Stavebník

<i>Název</i>	Správa železnic, státní organizace
<i>IČ</i>	70 99 42 34
<i>Adresa</i>	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, Nové Město

1.1.3 Projektant

<i>Název</i>	Egneza s.r.o.
<i>IČ</i>	072 74 564
<i>Adresa</i>	Kpt. Jaroše 35/20, 434 01 Most
<i>Osoby s autorizací</i>	Ing. Michal Bernát autorizovaný inženýr v oboru mosty a inž. konstrukce č. autorizace: 0301483
<i>Odpovědný projektant stavby</i>	Ing. Michal Bernát

1.1.4 Základní charakteristika stavby a její účel

Most v km 19,327 je jednokolejný o jednom poli. Objekt převádí jednokolejnou neelektrifikovanou železniční trať TÚ 0491 Rožnov (mimo) – Černý Kříž (mimo) přes lesní cestu.

Jedná se o jednokolejný ocelový most (ocelová trémová plnostěnná nosná konstrukce) s kamennými opěrami a šikmými křídly. Nosná konstrukce se nad opěrou O1 oboustranně opírá hlavním nosníkem o závěrnou zídku, nad opěrou O2 se opírá vpravo. Dolní vnitřní krční úhelníky, pásnice nad ložisky i nýty jsou oslabené důlkovou korozí do hloubky až 3 mm. Nátěr PKO je sešlý s prorezavěním do cca 10 % plochy. Ložiska jsou naražená na závěrné zdivo a jsou rezivá. Kamenná spodní stavba je v dobrém stavebně technickém stavu, spárování je vyspravené. Na obou stranách mostu je nedostatečná výška zábradlí, prostorové uspořádání nevyhovuje parametrům pro VMP 2,5. Římsa vlevo i vpravo zasahuje do nutného obrysu kolejového lože.

Dle podrobné prohlídky z 05/2019 je nosná konstrukce hodnocena stavebním stavem K2 a spodní stavba stavebním stavem S2.

K předloženému řešení bylo přistoupeno, aby byl zajištěn dobrý technický a stavební stav mostu a byly zajištěny požadované prostorové parametry na objektu.

V rámci stavby dojde k výměně nosné konstrukce mostu a sanaci spodní stavby. Kamenné části ponechávaných opěr budou očištěny a hloubkově přespárovány. Bude snesena kolej a nosná konstrukce a odtěženo šterkové lože nad přechodovou oblastí mostu. Na stávající spodní stavbu budou vybudovány nové úložné prahy a železobetonová nosná konstrukce. Za mostem se na každé straně zhotoví přechodové betonové prefabrikované zídky, které zajistí přechod z částečně otevřeného šterkového lože do širé trati. Konstrukce se doplní schváleným systémem hydroizolace. Na římsy na nosné konstrukci a části přechodových zídek bude osazeno nové úhelníkové zábradlí.

Navržené řešení bylo projednáno a odsouhlaseno investorem na výrobních poradách.

1.2 Dosavadní využití území

Stavba se nachází na stávající železniční trati TÚ 0491 Rožnov (mimo) – Černý Kříž (mimo). Objekt leží v širé trati v extravilánu obce Plešovice cca 850 m před zastávkou Plešovice.

Stavba se nachází na pozemku SŽ p. č. 1915/1 v k. ú. Třísov a je součástí stávající liniové stavby. Jedná se o stavbu dráhy.

Obvod stavby nebude zasahovat pozemky jiných vlastníků.

1.3 Související a podmiňující stavby

V současné době nejsou známy žádné související stavby v rámci SŽ.

1.4 Lhůta a postup výstavby

Před zahájením výkopových a demoličních prací bude provedeno vytyčení všech inženýrských sítí v prostoru stavby a ověření jejich prostorového uložení pomocí kopaných sond.

Práce na opravě železničního mostu budou probíhat za úplné výluky koleje vedené na mostě. Možné pomocné práce před a po stavbě budou v případě možnosti prováděny za provozu na železniční trati.

Bude snesen železniční svršek a stávající nosná konstrukce a spodní stavba předepsané části mostu pod kolejí. Následně bude postavena nová část mostu a obnoven železniční svršek. Poté se provede úprava koleje automatickou strojní podbíječkou a šterkovým pluhem úprava kolejového lože. Třetí podbití bude realizováno do 13 měsíců od ukončení stavby. Zhotovitel zajistí vhodnou technologii odstranění stávající nosné konstrukce a předepsaných částí mostu. Všechny vybourané materiály budou odvezeny na skládku, případné úpravy či změny určí nebo schválí TDS.

Předpokládaný termín realizace stavby je v roce 2022, termín bude odpovídat RPV. Samotná výluka na trati je navržena 28 dní nepřetržitě. Přesný termín bude odpovídat ročnímu plánu výluk dle RPV 2022.

Doba výstavby je uvažována 4 měsíce (přípravné práce, realizace stavby, ukončení stavby – DSPS, GDSP).

2 Základní údaje o stavbě

2.1 Údaje o umístění stavby

<i>Kategorie dráhy</i>	Regionální
<i>Správce trati</i>	Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Plzeň
<i>Traťový úsek</i>	TÚ 0491 Rožnov (mimo) – Černý Kříž (mimo) DÚ 06 Křemže – Plešovice
<i>Situování objektu v terénu</i>	Stavba se nachází v extravilánu obce Plešovice ve svažitém terén ze západu na východ. Pod mostem v km 19,327 prochází lesní cesta.

2.2 Stručný popis stavby

Viz kap. 1.1.4.

2.3 Projektované kapacity stavby

<i>Rozsah stavby</i>	km 19,300 – 19,350
----------------------	--------------------

2.3.1 SO 01 Most v km 19,327

<i>Volná výška pod mostem</i>	5,0 m
<i>Výška mostu nad terénem</i>	6,75 m
<i>Stavební výška mostu</i>	1,0 m
<i>Délka přemostění</i>	2,90 m
<i>Prostorové uspořádání na mostě</i>	VMP 2,5
<i>Traťová rychlost</i>	V = 70 km/h
<i>Rychlost na mostě</i>	V = 70 km/h
<i>Údaje o koleji</i>	Levostranný oblouk R = 350 m; D = 57 mm; klesá 2,3 ‰

2.4 Charakteristika území

Stavba se nachází na stávající železniční trati TÚ 0491 Rožnov (mimo) – Černý Kříž (mimo). Objekt leží v širší trati v extravilánu obce Plešovice cca 850 m před zastávkou Plešovice.

Stavba se nachází na pozemku SŽ p. č. 1915/1 v k. ú. Třísov a je součástí stávající liniové stavby. Jedná se o stavbu dráhy.

Obvod stavby nebude zasahovat pozemky jiných vlastníků.

Stavba se nachází v extravilánu, v blízkosti obce Plešovice a železniční zastávky „Plešovice“ (cca 850 m před zastávkou). Přístupová cesta je po železnici, případně po polní cestě z obce Vojtanov. V místě mostu je trať vedena po násypovém tělese výšky asi 6 m.

Stavba bude zasahovat do obvodu a do ochranného pásma dráhy:

- Železniční trať Volary – České Budějovice, odbočná výh. č. 502 (dle „Prohlášení o dráze celostátní a regionální“).

Dále budou dotčena ochranná pásma všech inženýrských sítí, které se nacházejí v těsné blízkosti stavby:

- podzemní vedení ve správě SŽ SSZT,
- podzemní vedení ve správě SŽ CTD.

Před zahájením stavebních prací je nutné zajistit vytyčení podzemních vedení příslušnými správci, po dobu zemních prací v blízkosti trasy bude zajištěn dozor správců. V ochranných pásmech 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. Ochrana inženýrských sítí podrobně viz technická zpráva objektu SO 01.

Stavba se nenachází v žádném chráněném území. Umístění stavby je ve vzdálenosti menší než 50 m od hranice lesa. Stavba nevyžaduje vyhlášení ochranného pásma.

2.5 Požadavky na realizaci stavby

Stavba bude přístupná po železnici a po polní cestě z obce Plešovice. Pokud povede přístupová cesta po pozemcích ve vlastnictví mimo SŽ, zhotovitel domluví s vlastníkem povolení ke vstupu.

V rámci stavby se předpokládá pouze mycení náletové zeleně na drážním tělese.

Po dobu výstavby mostu bude lesní cesta v místě mostu uzavřena pro veškerý provoz, zároveň v průběhu výstavby bude nepřetržitá výluka trati v trvání 28 N.

3 Přehled výchozích podkladů

Projektová dokumentace stavby ve stupni DSP/PDPS je zpracována dle podmínek ve smlouvě o dílo uzavřené mezi objednatelem a projektantem se zapracováním požadavků a podmínek určených objednatelem na výrobních poradách stavby konaných v rámci zpracovávání dokumentace.

3.1 Členění stavby

Stavba je členěna na následující stavební objekty:

- **SO 01 Most v km 19,327**

Součástí stavby nejsou žádné provozní soubory.

3.2 Doklady a vyjádření

Při zpracovávání výkresu stávajícího stavu byla k dispozici částečná archivní dokumentace stávajícího mostu. Dále jsou uvedeny podklady pro zpracování projektové dokumentace:

- Zvláštní technické podmínky vypracování projektu stavby.
- Všeobecné podmínky na projektovou dokumentaci železničních staveb.
- Geodetické zaměření 09/2018, SŽ s. o., SŽG Praha
- Digitální snímek katastrální mapy 10/2021

- Výpis údajů z katastru nemovitostí 10/2021.
- Fotodokumentace.
- Vyjádření správců inženýrských sítí.

3.3 Normy a předpisy

Při pracích na vypracování projektové dokumentace byly používány zejména následující normy a předpisy, všechny v posledním platném znění včetně příslušných změn, oprav a dalších souvisejících předpisů.

- [1] Směrnice GR SŽDC č. 11/2006
- [2] Směrnice GR SŽDC č. 20/2004
- [3] Vyhláška č. 230/2012 Sb.
- [4] Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah
- [5] ČSN EN 206+A1 Beton – Specifikace, vlastnosti, výroba a shoda
- [6] ČSN P 73 2404 Beton – Specifikace, vlastnosti, výroba a shoda – Doplnující informace
- [7] ČSN EN 1990 Eurokód: Zásady navrhování konstrukcí
- [8] ČSN EN 1991 Eurokód 1: Zatížení konstrukcí
- [9] ČSN EN 1992 Eurokód 2: Navrhování betonových konstrukcí
- [10] ČSN EN 1997 Eurokód 7: Navrhování geotechnických konstrukcí
- [11] ČSN EN 13670 Provádění betonových konstrukcí
- [12] ČSN 73 6200 Mosty – terminologie a třídění
- [13] ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů
- [14] ČSN 73 6301 Projektování železničních drah
- [15] SŽDC S3 Železniční svršek
- [16] SŽDC S4 Železniční spodek
- [17] MVL 102 Přechody mezi nosnými konstrukcemi, mezi nosnou konstrukcí a opěrou, mezi spodní stavbou a tělesem železničního spodku
- [18] ČD S 5/4 Protikorozi ochrana ocelových konstrukcí
- [19] TNŽ 73 6280 Navrhování a provádění vodotěsných izolací železničních mostních objektů

3.3.1 Výjimky z předpisů a norem

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

3.4 Umístění a stav inženýrských sítí

V rámci předprojektové přípravy byl proveden průzkum inženýrských sítí v oblasti stavby.

Informace o existenci sítí od jednotlivých správců a vlastníků viz dokladová část dokumentace.

Prostorem stavby prochází:

- podzemní vedení ve správě SŽ SSZT,

- podzemní vedení ve správě SŽ CTD.

Ochrana inženýrských sítí podrobně viz technická zpráva objektu SO 01.

3.5 Geodetické a mapové podklady

Pro zpracování dokumentace bylo použito:

- Geodetické zaměření, 09/2018, SŽG Praha
- Digitální snímek katastrální mapy, 10/2020

V konstrukci mostu se nachází bod státní sítě PBPP č. 565. Poloha bodu viz místopis. Poblíž mostu se také nachází bod ŽBP č. 0491-1125, který slouží k určování prostorové polohy kolejí. Poloha bodu viz místopis. Opravou mostu dojde ke zničení obou výše zmíněných bodů. Zrušení státního bodu č. 565 je nutné předem projednat se správcem tohoto bodu, tj. Katastrálním úřadem v Českém Krumlově, který může požadovat zřízení adekvátní náhrady. Pokud by mělo dojít ke zrušení také bodu č. 0491-1125, je nutné ve spolupráci s regionálním správcem ŽBP Ing. Sochořem projednat umístění a zaměření adekvátní náhrady. Viz také vyjádření SŽ SŽG.

GEODETICKÉ ÚDAJE O BODECH PODROBNÉHO POLOHOVÉHO BODOVÉHO POLE

Kat. území **641529 Třisov**

Obec **545490 Holubov**

Okres **CZ0312 Český Krumlov**

[\[hlášení závad\]](#)

<div>Bod</div> <div>565</div>	<div>Bod zřídil</div> <div>(jméno, rok)</div> <div>Platnost od: 01.01.1985</div>	<div>Y</div> <div>766426,06</div>	<div>SM5</div> <div>ČESKÉ BUDĚJOVICE 6-8</div>
<div>Verze:</div> <div>3</div>		<div>X</div> <div>1176267,06</div>	<div>Místopisný náčrt</div>
<div>Popis, způsob stabilizace a určení bodu</div> <div>v betonové desce železničního mostku na trati ČD</div> <div>mosazná značka v betonu</div>		<div>nadm.</div> <div>výška</div> <div>Bpv.</div> <div>522,67</div>	<div>Místopisný náčrt</div> 
<div>Poznámka</div> <div>Přeurčen při revizi v roce 2004 - ing. Plavec</div>		<div>Detail</div> <div>Nárys nebo detail</div> 	
<div>ETRS89</div>			

INFORMATIVNÍ GEODETICKÉ ÚDAJE

Výpis z databáze Železničního bodového pole

Databáze: **szgdb** ----- Umístěná v: szg0000plznt180.d01.uadf.cz : 5432

Pracoviště: **SZG, pracoviště České Budějovice** - 30. 08. 2021 10:37:45 - Jaromír, Sochor

!!! NEŘÍZENÁ KOPIE !!!

Traťový úsek: **0491** Rožnov (mimo) - Černý Kříž (mimo)

Definiční úsek: **06** Křemže - PLEŠOVICE

Číslo bodu: **1125** km: **19,317** Katastrální území: Třisov

Souřadnice **JTSK**

Y = 766425

X = 1176260

Souřadnice **WGS84**

Latitude N 48°52'17.57024"

Longitude E 14°20'59.76033"

Výškový systém: Bpv

Typ určení výšky: Nivelaci

Typ určení bodu: POL

Třída přesnosti: 2

Splnění TKP: ANO

Druh stabilizace: kámen

Poznámka: změna výšky, původní 573

Vyhotovil: Hrdlička s.r.o.

Platnost (od – do): 27. 4. 2018 -

Transformační klíč:

Původ bodu: G731Z7214018



4 Zdůvodnění stavby a jejího umístění, koncepce stavby

Projektová dokumentace navrhuje opravu stávajícího mostu v km 19,327 na trati Rožnov – Černý Kříž.

Stavba je vyvolána nevyhovujícím stavebně-technickým stavem nosné konstrukce mostu.

Jedná se o stavbu dráhy, je součástí stávající liniové stavby.

4.1 Zhodnocení dosavadního technického stavu

Jedná se o jednokolejný ocelový most (ocelová trámová plnostěnná nosná konstrukce) s kamennými opěrami a šikmými křídly. Nosná konstrukce se nad opěrou O1 oboustranně opírá hlavním nosníkem o závěrnou zídku, nad opěrou O2 se opírá vpravo. Dolní vnitřní krční úhelníky, pásnice nad ložisky i nýty jsou oslabené důlkovou korozí do hloubky až 3 mm. Nátěr PKO je sešlý s prorozáváním do cca 10 % plochy. Ložiska jsou naražena na závěrné zdivo a jsou rezivá. Kamenná spodní stavba je v dobrém stavebně technickém stavu, spárování je vyspravené. Na obou stranách mostu je nedostatečná výška zábradlí, prostorové uspořádání nevyhovuje parametrům pro VMP 2,5. Římsa vlevo i vpravo zasahuje do nutného obrysu kolejového lože.

Dle podrobné prohlídky z 05/2019 je nosná konstrukce hodnocena stavebním stavem K2 a spodní stavba stavebním stavem S2.

4.2 Zásady technického řešení

4.2.1 SO 01 Most v km 19,327

V rámci stavby bude provedena výměna stávající ocelové nosné konstrukce za novou železobetonovou. Budou také ubourány stávající kamenné úložné prahy a vybudovány nové železobetonové. Nová nosná konstrukce je tvořena železobetonovou deskou tl. 350 mm. Nosná konstrukce bude uložena na nové železobetonové úložné prahy přes vrubový kloub. Prahy budou s opěrami spřaženy betonářskou výztuží. Stávající spodní stavba bude sanována. Konstrukce bude očištěna a hloubkově přespárována. Bude snesena kolej a nosná konstrukce a odtěženo štěrkové lože nad přechodovou oblastí mostu. Na stávající spodní stavbu budou vybudovány nové úložné prahy a železobetonová nosná konstrukce. Za mostem se na každé straně zhotoví přechodové betonové prefabrikované zídky, které zajistí přechod z částečně otevřeného štěrkového lože do širé trati. Konstrukce se doplní schváleným systémem hydroizolace. Na římsy na nosné konstrukci a části přechodových zídek bude osazeno nové úhelníkové zábradlí.

5 Příprava pro výstavbu

Stavba se nachází na pozemku SŽ p. č. 1915/1 v k. ú. Tršín a je součástí stávající liniové stavby. Jedná se o stavbu dráhy.

Obvod stavby nebude zasahovat pozemky jiných vlastníků.

Před zahájením prací je nutné provést vytyčení všech inženýrských sítí, které se v oblasti stavby nacházejí. Po vytyčení je nutné provést jejich odhalení a po celou dobu výstavby dbát zvýšené opatrnosti při provádění prací v blízkosti těchto sítí.

5.1 Kácení

Uvažuje se mycení náletové zeleně v prostoru stavby na tělese dráhy.

5.2 Odpady

Během stavebních prací zhotovitel účinně zamezí průniku ropných a chemických látek do půdy a do vody toku a zajistí likvidaci odpadu.

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.

Odpady vzniklé především při demolici stávajících konstrukcí bude zhotovitel třídit a likvidovat v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech a související legislativou. Vytěžený a odpadový materiál ze staveniště bude odvážen na skládku, kde bude tříděn a separován (ocel, dřevo, zemina, kámen atd.). Vhodný materiál bude použit k druhotnému zpracování. Se zpětným použitím na stavbu se počítá pouze se zeminou, bude-li vhodná do zpětných zásypů. Kategorizace odpadu se provádí podle

Vyhlášky MŽP č. 93/2016 Sb. Při hledání způsobu využití nebo odstranění odpadů bude dodržována hierarchie způsobů nakládání s odpady, tedy pokud nelze vzniku odpadu předejít nebo jej opětovně použít, bude dána přednost recyklaci odpadů před jiným využitím odpadů. Odstranění odpadů (např. skládkováním) bude použito až v poslední řadě. Před zahájením přípravných prací prověří zhotovitel kapacitu skládky a její vhodnost z hlediska druhovosti odpadů.

Druhy odpadů:

- 02 01 03	odpad rostlinných pletiv (O)	kompostování
- 17 01 01	beton (O)	recyklace
- 17 04 05	železo a ocel	recyklace
- 17 05 04	zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03 (O)	recyklace

Původcem odpadu je po dobu stavby dodavatel stavby. Základní povinností původce vzniku odpadu je 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 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.

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 Výkup pozemků a staveb

Pozemky pro umístění stavby:

- k. ú. Třísov, p. č. 1915/1, ČR – SŽ, s. o.,

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

7 Vliv stavby na životní prostředí

7.1 Vliv stavby na životní prostředí v průběhu výstavby

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

Během výstavby a v důsledku potřebných terénních úprav bude nutno provést vykácení náletové a keřové zeleně.

Při provádění stavby musí zhotovitel dodržovat požadavky všech předpisů týkajících se ochrany životního prostředí. Zásady ochrany životního prostředí se řídí obecnými právními předpisy, 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.

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.

7.2 Hluk

Při provádění veškerých stavebních prací musí zhotovitel zvolit takovou techniku, aby nedošlo k překročení nejvyšších přípustných hodnot hluku a vibrací. V období výstavby dojde v důsledku vyvolané dopravy u obytné zástavby k nárůstu imisního hlukového zatížení jen o 0,1 dB. Tento minimální nárůst nepředstavuje postřehnutelné zvýšení imisního zatížení venkovního prostoru v okolí komunikace. Po ukončení nebude mít stavba žádný vliv na změnu v hlukovém zatížení okolí.

Pro ochranu okolí stavby z hlediska hlukových poměrů je potřeba postupovat dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nebezpečnými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. Zhotovitel zvolí postup výstavby a technologie pro stavbu, aby vibrace a hluk působící na okolní obyvatele nepřekračoval limity ohrožující zdraví a jsou přípustné pro dané prostředí a pracoviště. Práce na všech částech stavby budou probíhat pouze v denní době (7,00 – 21,00 hod.). Na stavbě je nutné používat takové stavební stroje a pracovní dobu, aby byly požadavky na nejvyšší přípustnou ekvivalentní hladinu akustického tlaku dle příslušného předpisu splněny.

Umístění a charakter stavby po uvedení do provozu nevyžaduje posouzení z hlediska negativních dopadů hluku. Po dokončení se nepředpokládá zvýšení hlukové zátěže v místě stavby oproti stávajícímu stavu.

8 Odolnost a zabezpečení stavby

8.1 Požární ochrana

Jedná se o stavbu dopravního významu bez požárního rizika. Při stavbě bude omezen provoz na železniční trati. Při výstavbě nedojde k omezení vnějších odběrných míst.

Stavbou prochází inženýrské sítě. V případě, že vedení zasáhne částečně do výkopové jámy, bude předepsaným způsobem ochráněno před poškozením a následně uloženo do tělesa.

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.

8.2 Ochrana bezpečnosti práce

Při realizaci stavby musí být dodržovány veškeré zákonné a podzákonné právní a ostatní předpisy upravující bezpečnost a ochranu zdraví při práci a protipožární ochranu (BOZP a PO), aktuálně platné v době realizace práce.

V závislosti na rozsahu stavby, typu konstrukce a technologii musí investor stavby:

- doručit oznámení o zahájení prací na Oblastní inspektorát práce a
- zajistit vypracování a případné aktualizace plánu BOZP.

Povinnosti zhotovitele stavby v oblasti BOZP a PO vůči investorovi a koordinátorovi BOZP stanovují příslušné předpisy. Mezi povinnosti patří především:

- předání informací o rizicích a zvýšeném požárním nebezpečí vznikajícím při zvolených technologických postupech,
- zajištění součinnosti při vyhodnocování možných rizik a
- uplatňování přijatých (organizačních, technologických apod.) opatření.

Před zahájením prací je nutné prověřit, zda pro konkrétní pracoviště nejsou nutná zvláštní bezpečnostní opatření, školení, případně zda není třeba zajistit další specifické podmínky (např. při práci v ochranném pásmu třetí strany). O všech agendách a sjednaných podmínkách týkajících se BOZP a PO musí být vedena příslušná dokumentace.

Vybrané právní a ostatní předpisy:

- **SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci**
- Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce,
- Zákon č. 309/2006 Sb., zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci,
- Zákon č. 133/1985 Sb., zákon o požární ochraně,
- Nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích,
- 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. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci,
- Nařízení vlády č. 201/2010 Sb., o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu,
- Nařízení vlády č. 11/2002 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a signálů.

Dále platí vyhlášky a nařízení související. Při pracích v ochranných pásmech inženýrských vedení je třeba plnit podmínky správce a dbát na zvýšenou opatrnost pracovníků. Zákres inženýrských sítí je nutno pokládat za orientační a před zahájením stavby musí být provedeno vytýčení inženýrských sítí. Během stavby je nutné vytýčení chránit před poškozením. Projekt je řešen tak, aby byly dodrženy podmínky zajišťující bezpečnost práce i provozu jak během stavby, tak i po dokončení.

Zhotovitel plánu BOZP rozpracuje uvedené předpisy pro podmínky daného mostního objektu se zvláštním přihlédnutím k:

- práci ve výškách,
- práci v ochranných pásmech sítí,
- manipulaci s břemeny.

8.3 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.

Objekt se nachází na neelektrifikované železniční trati. Nepředpokládá se významné nebezpečí účinků bludných proudů. Bude provedena primární ochrana dle TP 124. Ta spočívá v provedení dostatečné tloušťky krycí vrstvy výztuže, vhodného složení betonové směsi a dalších požadavků dle TP 124.

9 Technicko-bezpečnostní zkoušky

Na závěr ukončení výluky v koleji bude ve smyslu vyhlášky č.177/95 Sb. provedena technicko-bezpečnostní zkouška na železničním svršku a hlavní prohlídka mostního objektu a zaveden zkušební provoz.

10 Obecné požadavky na výstavbu

Stavba není v rozporu s obecnými požadavky na výstavbu.

Vzhledem k charakteru stavby není třeba posuzovat technické řešení dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

11 Členění projektové dokumentace

Dokumentace ve stupni DSP/PDPS je členěna:

- A Průvodní zpráva
 - 1 Technická zpráva
 - 2 Přehledná situace
 - 3.1 Stávající stav – půdorys, řezy
 - 3.2 Stávající stav – pohledy
 - 4.1 Dispozice nového stavu – půdorys
 - 4.2 Dispozice nového stavu – řezy
 - 5.1 Úložné prahy – výkres tvaru

- 5.2 Úložné prahy – výkres výztuže
- 5.3 Přejížděcí prefabrikované zídky – výkres tvaru
- 5.4 Římsy – prefabrikované zídky
- 6.1 Nosná konstrukce – výkres tvaru
- 6.2 Nosná konstrukce – výkres výztuže
- 7 Výkres zábradlí
- 8 Sanace spodní stavby
- 9 Statický výpočet
- 10 Výkaz výměr

12 Související stavby

V současné době nejsou známy žádné související stavby v rámci SŽ.

13 Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby

Předpokládaný termín zahájení realizace stavby je v roce 2022, bude odpovídat RPV. Samotná výluka na trati je navržena 28 dní nepřetržitě.

Doba výstavby je uvažována 4 měsíce (přípravné práce, realizace stavby, ukončení stavby – DSPS, GDSP).

V Mostě, listopad 2021

Ing. Michal Bernát