

STAVBA:

Oprava objektů v km 12,462 a 12,829  
na trati Tábor - Ražice

OBJEDNATEL:



Správa železniční dopravní cesty, s. o.

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1, Nové Město

PROJEKTANT:



Egneza

Egneza s.r.o.

Kpt. Jaroše 35/20

434 01 Most

Účel PD:  PDPS	ODP. PROJEKTANT	VYPRACOVAL	Datum:	11/2019
	ING. MICHAL BERNÁT	ING. MICHAL BERNÁT	Měřítko:	-
			Formát:	-
Egneza s.r.o., Kpt. Jaroše 35/20, 434 01 Most, tel.: 733 774 924, e-mail: bernat@egneza.cz			Zakázka:	18E31
STAVBA:  Oprava objektů v km 12,462 a 12,829 na trati Tábor - Ražice			Část:  A	Paré:
PŘÍLOHA:  PRŮVODNÍ ZPRÁVA			Příloha:	

<b>1</b>	<b>Identifikační údaje stavby .....</b>	<b>3</b>
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
<b>2</b>	<b>Základní údaje o stavbě .....</b>	<b>5</b>
2.1	Údaje o umístění stavby.....	5
2.2	Stručný popis stavby.....	5
2.3	Projektované kapacity stavby.....	6
2.3.1	SO 01 Propustek v km 12,462.....	6
2.3.2	SO 02 Most v km 12,829 .....	6
2.4	Charakteristika území .....	6
2.5	Požadavky na realizaci stavby.....	7
<b>3</b>	<b>Přehled výchozích podkladů .....</b>	<b>7</b>
3.1	Členění stavby .....	7
3.2	Doklady a vyjádření.....	7
3.3	Normy a předpisy .....	7
3.3.1	Výjimky z předpisů a norem .....	8
3.4	Umístění a stav inženýrských sítí.....	8
3.5	Geodetické a mapové podklady .....	8
<b>4</b>	<b>Zdůvodnění stavby a jejího umístění, koncepce stavby .....</b>	<b>9</b>
4.1	Zhodnocení dosavadního technického stavu.....	9
4.2	Zásady technického řešení .....	9
4.2.1	SO 01 Propustek v km 12,462.....	9
4.2.2	SO 02 Most v km 12,829 .....	9
<b>5</b>	<b>Příprava pro výstavbu.....</b>	<b>10</b>
5.1	Kácení .....	10
5.2	Odpady.....	10
<b>6</b>	<b>Výkup pozemků a staveb.....</b>	<b>12</b>
<b>7</b>	<b>Vliv stavby na životní prostředí.....</b>	<b>12</b>
7.1	Vliv stavby na životní prostředí v průběhu výstavby .....	12

7.2	Hluk .....	13
<b>8</b>	<b>Odolnost a zabezpečení stavby .....</b>	<b>14</b>
8.1	Požární ochrana .....	14
8.2	Ochrana bezpečnosti práce.....	14
8.3	Ostatní vlivy .....	15
<b>9</b>	<b>Technicko-bezpečnostní zkoušky.....</b>	<b>15</b>
<b>10</b>	<b>Obecné požadavky na výstavbu .....</b>	<b>15</b>
<b>11</b>	<b>Členění projektové dokumentace .....</b>	<b>16</b>
<b>12</b>	<b>Související stavby .....</b>	<b>16</b>
<b>13</b>	<b>Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby.....</b>	<b>16</b>

# 1 Identifikační údaje stavby

## 1.1 Stavba, stavebník, projektant

### 1.1.1 Stavba

<i>Stavba</i>	<b>Oprava objektů v km 12,462 a 12,829 na trati Tábor – Ražice</b>
<i>Katastrální území</i>	Drhovice (632 171) Makov u Jistebnice (689 963)
<i>Obec</i>	Drhovice (563 307) Jistebnice (552 534)
<i>Kraj</i>	Jihočeský

### 1.1.2 Stavebník

<i>Název</i>	<b>Správa železniční dopravní cesty, státní organizace</b>
<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>	<b>Egnez s.r.o.</b>
<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

Propustek v km 12,462 je jednokolejný o jednom poli, most v km 12,829 je jednokolejný o jednom poli. Objekty převádí jednokolejnou neelektrifikovanou železniční trať TÚ 1811 Tábor (mimo) – Písek (mimo) přes občasnou vodoteč (propustek) a polní cestu (most).

Stávající propustek v km 12,462 je ve špatném stavebně-technickém stavu. Kameny nosné konstrukce a obou krajních opěr jsou rozvolněné, chybí spárování a dochází k vypadávání kamenů do otvoru. Propustek je značně zanesen naplaveninami a na obou stranách silně porostlý vegetací.

Na mostní konstrukci v km 12,829 je patrná zcela nefunkční izolace rubu nosné konstrukce a spodní stavby. Dochází k průsakům skrz konstrukci na její lícovou stranu. Na klenbě a opěrách je

popraskané a hloubkově vypadané spárování. U šikmých křídel jsou některé rozvolněné kameny a několik trhlin.

Dle podrobné prohlídky z 08/2018 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 propustku a mostu a byly zajištěny požadované prostorové parametry na obou objektech.

Na místě původního propustku bude postaven nový trubní propustek DN 1000 (schválené pro použití na tratích SŽDC). Na obou stranách bude propustek ukončen šikmým čelem (šikmá vtoková/výtoková trouba). Železobetonové trouby budou osazeny na základovou desku tl. 0,25 m. Na konstrukci nebude osazeno zábradlí. Koryto na vtoku a výtoku se provede vydlážděním z lomového kamene min. tl. 200 mm do betonového lože min. tl. 100 mm, na obou stranách trati pak naváže na stávající stav a bude zakončeno betonovým prahem a těžkým kamenným záhozem. Přílehlé dotčené svahy budou opatřeny dlažbou z lomového kamene tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm (včetně vložené výztuže betonového lože).

Stávající most bude sanován. Konstrukce bude očištěna a hloubkově přespárována v rozsahu 100 % plochy. Dále bude kamenné zdivo opěr a křídel injektováno. Bude snesena kolej a odtěženo stávající šterkové lože včetně zásypu klenby. Stávající průčelní zdivo (parapety) bude ubouráno do úrovně nové nasazené desky. Za mostem se na každé straně zhotoví přechodové betonové prefabrikované zídky, které zajistí přechod z částečně otevřeného šterkového lože do širé trati. Následně dojde ke zhotovení vodorovné části železobetonové nasazené desky a navazujících plovoucích desek v přechodové oblasti. Konstrukce se doplní schváleným systémem hydroizolace. Na římsy nasazené desky a do 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 Tábor – Ražice, TÚ 1811 Tábor (mimo) – Písek (mimo), DÚ 04 Balkova Lhota – Božejovice. Objekty leží v širé trati.

Stavba se nachází na pozemcích SŽDC p. č. 791 v k. ú. Drhovice a p. č. 2122/1 v k. ú. Makov u Jistebnice 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 Makov.

## 1.3 Související a podmiňující stavby

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

## 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 rekonstrukci železničního propustku a 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 propustku a předepsané části mostu pod kolejí. Následně bude postavena nová část propustku/mostu a obnoven železniční svršek. Poté se provede úprava koleje automatickou strojní podbíječkou a stěrkovým pluhem úprava kolejového lože. Třetí podbití bude realizováno do 13 měsíců od ukončení stavby. Zhotovitel zajistí vhodnou technologii odstranění stávající nosné konstrukce propustku 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 2020, termín bude odpovídat RPV. Samotná výluka na trati je navržena 21 dní nepřetržitě. Přesný termín bude odpovídat ročnímu plánu výluk dle RPV 2019.

Doba výstavby je uvažována 6 měsíců (přípravné práce, realizace stavby, ukončení stavby – DSPS, notifikace stavby, GDSP).

## 2 Základní údaje o stavbě

### 2.1 Údaje o umístění stavby

<i>Kategorie dráhy</i>	Regionální
<i>Správce trati</i>	Správa železniční dopravní cesty, s. o., Oblastní ředitelství Plzeň
<i>Traťový úsek</i>	TÚ 1811 Tábor (mimo) – Písek (mimo) DÚ 04 Balkova Lhota – Božejovice
<i>Situování objektu v terénu</i>	Stavba se nachází v extravilánu obce Makov (Jistebnice) ve svažitém terén ze severu na jih. Pod moste v km 12,829 prochází polní cesta, která ústí do obce Makov.

### 2.2 Stručný popis stavby

Viz kap. 1.1.4.

## 2.3 Projektované kapacity stavby

*Rozsah stavby* km 12,400 – 12,900

### 2.3.1 SO 01 Propustek v km 12,462

<i>Volná výška pod propustkem</i>	1,0 m
<i>Výška propustku nad terénem</i>	2,2 m
<i>Stavební výška propustku</i>	1,2 m
<i>Délka přemostění</i>	1,0 m
<i>Prostorové uspořádání na mostě</i>	VMP se neuplatní
<i>Traťová rychlost</i>	V = 70 km/h
<i>Údaje o koleji</i>	přímá; D = 0 mm; stoupá 10,36 ‰

### 2.3.2 SO 02 Most v km 12,829

<i>Volná výška pod mostem</i>	3,30 m
<i>Výška mostu nad terénem</i>	5,30 m
<i>Stavební výška mostu</i>	2,0 m
<i>Délka přemostění</i>	4,0 m
<i>Prostorové uspořádání na mostě</i>	VMP 2,5
<i>Traťová rychlost</i>	V = 70 km/h
<i>Údaje o koleji</i>	Přechodnice k R = 300 m; D = 19 mm; stoupá 7,9 ‰

## 2.4 Charakteristika území

Stavba se nachází na stávající železniční trati Tábor – Ražice, TÚ 1811 Tábor (mimo) – Písek (mimo), DÚ 04 Balkova Lhota – Božejovice. Objekty leží v širé trati.

Stavba se nachází na pozemcích SŽDC p. č. 791 v k. ú. Drhovice a p. č. 2122/1 v k. ú. Makov u Jistebnice 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 Makov (Jistebnice). Přístupová cesta je po železnici, případně po polní cestě z obce Makov (je zapotřebí nejprve prověřit u vlastníků pozemků). V místě mostu je trať vedena po násypovém tělese výšky asi 5,3 m.

Stavba bude zasahovat do obvodu a do ochranného pásma dráhy:

- Železniční trať Tábor – Ražice (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 SŽDC TÚDC,
- podzemní vedení ve správě SŽDC SSZT.

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.

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

## 2.5 Požadavky na realizaci stavby

Stavba bude přístupná po železnici. Pokud povede přístupová cesta po pozemcích ve vlastnictví mimo SŽDC, zhotovitel domluví s vlastníkem povolení ke vstupu.

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

Po dobu výstavby mostu bude provizorně převedena vodoteč, zároveň v průběhu výstavby bude nepřetržitá výluka trati v trvání 21 N.

## 3 Přehled výchozích podkladů

Projektová dokumentace stavby ve stupni PDPS je zpracována dle podmínek ve smlouvě o dílo uzavřené mezi objednatelem a projektantem se zpracováním 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 Propustek v km 12,462**
- **SO 02 Most v km 12,829**

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 10/2019, SŽDC s. o., SŽG Praha
- Digitální snímek katastrální mapy 10/2019, SŽDC s. o., SŽG Praha
- Výpis údajů z katastru nemovitostí 10/2019.
- 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 GŘ SŽDC č. 11/2006
- [2] Směrnice GŘ 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 Protikoroze 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 SŽDC SSZT,
- podzemní vedení ve správě SŽDC TÚDC.

## 3.5 Geodetické a mapové podklady

Pro zpracování dokumentace bylo použito:

- Geodetické zaměření, 10/2019, SŽG Praha
- Digitální snímek katastrální mapy, 10/2019, SŽG Praha

Zaměření polohopisu a výškopisu bylo provedeno podle „Opatření k zaměřování objektů železniční dopravní cesty (Metodický pokyn SŽDC M20/MP006)“. Výpočty, zápisníky měření a další

podklady jsou uloženy u zpracovatele – SŽG Praha, pracoviště České Budějovice. **Ve výkresu jsou zobrazeny body železničního bodového pole a dále kamenné hraniční znaky zaměřené dle skutečnosti v terénu, které jsou majetkem SDŽC, s. o. a je nutno je zachovat nepoškozené a na původním místě.**

## 4 Zdůvodnění stavby a jejího umístění, koncepce stavby

Projektová dokumentace navrhuje opravu stávajícího propustku v km 12,462 a mostu v km 12,829 na trati Tábor – Ražice.

Stavba je vyvolána nevyhovujícím stavebně-technickým stavem obou objektů.

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

### 4.1 Zhodnocení dosavadního technického stavu

Stávající propustek v km 12,462 je ve špatném stavebně-technickém stavu. Kameny nosné konstrukce a obou krajních opěr jsou rozvolněné, chybí spárování a dochází k vypadávání kamenů do otvoru. Propustek je značně zanesen naplaveninami a na obou stranách silně porostlý vegetací.

Na mostní konstrukci v km 12,829 je patrná zcela nefunkční izolace rubu nosné konstrukce a spodní stavby. Dochází k průsakům skrz konstrukci na její lícovou stranu. Na klenbě a opěrách je popraskané a hloubkově vypadané spárování. U šikmých křídel jsou některé rozvolněné kameny a několik trhlin.

Dle podrobné prohlídky z 08/2018 je nosná konstrukce hodnocena stavebním stavem K2 a spodní stavba stavebním stavem S2.

### 4.2 Zásady technického řešení

#### 4.2.1 SO 01 Propustek v km 12,462

Na místě původního propustku bude postaven nový trubní propustek DN 1000 (schválené pro použití na tratích SŽDC). Na obou stranách bude propustek ukončen šikmým čelem (šikmá vtoková/výtoková trouba). Železobetonové trouby budou osazeny na základovou desku tl. 0,25 m. Na konstrukci nebude osazeno zábradlí. Koryto na vtoku a výtoku se provede vydlážděním z lomového kamene min. tl. 200 mm do betonového lože min. tl. 100 mm, na obou stranách trati pak naváže na stávající stav a bude zakončeno betonovým prahem a těžkým kamenným záhozem. Přilehlé dotčené svahy budou opatřeny dlažbou z lomového kamene tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm (včetně vložené výztuže betonového lože).

#### 4.2.2 SO 02 Most v km 12,829

Stávající most bude sanován. Konstrukce bude očištěna a hloubkově přespárována v rozsahu 100 % plochy. Dále bude kamenné zdivo opěr a křídel injektováno. Bude snesena kolej a odtěženo stávající šterkové lože včetně zásypu klenby. Stávající průčelní zdivo (parapety) bude ubouráno do úrovně nové nasazené desky. Za mostem se na každé straně zhotoví přechodové betonové prefabrikované zídky, které zajistí přechod z částečně otevřeného šterkového lože do širé trati. Následně dojde ke zhotovení vodorovné části železobetonové nasazené desky a navazujících plovoucích desek

v přechodové oblasti. Konstrukce se doplní schváleným systémem hydroizolace. Na římsy nasazené desky a do přechodových zídek bude osazeno nové úhelníkové zábradlí

## 5 Příprava pro výstavbu

Stavba se nachází na pozemcích SŽDC p. č. 791 v k. ú. Drhovice a p. č. 2122/1 v k. ú. Makov u Jistebnice 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 mýcení 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.

Dle zákona č. 106/2005 Sb., Úplné znění zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, jak vyplývá z pozdějších změn, a prováděcích vyhlášek Ministerstva životního prostředí č. 93/2016 Sb., katalog odpadů; č. 383/2001Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, v platném znění, a ostatních prováděcích předpisů je nutné provádět zatřídění odpadů, které vzniknou při realizaci stavby a určit, jak budou takto vzniklé odpady likvidovány.

Při nakládání s odpady budou dodrženy následující podmínky zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů:

- Odpady z realizace stavby budou shromažďovány utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií.
- Bude dodržena hierarchie způsobů nakládání s odpady, tj.:
  1. Předcházení vzniku odpadů.
  2. Příprava k opětovnému použití.
  3. Recyklace odpadů.
  4. Jiné využití odpadů, např. energetické využití (není míněno spalování odpadů původcem).
  5. Odstranění odpadů.

- Dle předchozího bodu budou odpady přednostně využity nebo předány k využití oprávněné osobě.
- Budou uchovány doklady prokazující způsoby naložení s jednotlivými druhy a kategoriemi odpadů.

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

Dle zákona 185/2001 Sb., v platném znění, je původce odpadů povinen:

- odpady zařazovat podle druhů a kategorií podle § 5 a 6,
- zajistit přednostní využití odpadů v souladu s § 9a,
- odpady, které sám nemůže využít nebo odstranit v souladu s tímto zákonem a prováděcími právními předpisy, převést do vlastnictví pouze osobě oprávněné k jejich převzetí podle § 12 odst. 3, a to buď přímo, nebo prostřednictvím k tomu zřízené právnické osoby,
- ověřovat nebezpečné vlastnosti odpadů podle § 6 odst. 4 a nakládat s nimi podle jejich skutečných vlastností,
- shromažďovat odpady utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií,
- zabezpečit odpady před nežádoucím znehodnocením, odcizením nebo únikem,
- vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s nimi, ohlašovat odpady a zasílat příslušnému správnímu úřadu další údaje v rozsahu stanoveném tímto zákonem a prováděcím právním předpisem včetně evidencí a ohlašování PCB a zařízení obsahujících PCB a podléhajících evidenci vymezených v § 26. Tuto evidenci archivovat po dobu stanovenou tímto zákonem nebo prováděcím právním předpisem,
- vykonávat kontrolu vlivů nakládání s odpady na zdraví lidí a životní prostředí v souladu se zvláštními právními předpisy,
- ustanovit odpadového hospodáře za podmínek stanovených tímto zákonem podle § 15,
- platit poplatky za ukládání odpadů na skládky způsobem a v rozsahu stanoveném v tomto zákoně.

Zákon přitom zdůrazňuje povinnost zajistit přednostně využití odpadů (recyklace, kompostování apod.) před jejich odstraněním (uložení na skládku, spálení). Dále je původce odpadu povinen odpad třídit a kontrolovat, zda odpad nemá některou z nebezpečných vlastností. Během výstavby i po uvedení do provozu je povinen vést evidenci o množství odpadu a způsobu nakládání s ním.

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

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

Pokud dojde v průběhu přepravy k úniku stavebního odpadu, je přepravce povinen neprodleně znečištění odstranit.

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

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

## 6 Výkup pozemků a staveb

Pozemky pro umístění stavby:

- k. ú. Drhovice, p. č. 791, ČR – SŽDC, s. o.,
- k. ú. Makov u Jistebnice, p. č. 2122/1, ČR – SŽDC, 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 realizaci stavby bude řešeno nakládání s odpady původcem odpadu v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. o odpadech. Po dobu výstavby bude původcem odpadu ve smyslu zákona zhotovitel stavby.

Původce odpadu je povinen odpady zařazovat podle Katalogu odpadů (vyhláška č. 381/2001 Sb.) a odpady, které nemůže sám využít, trvale nabízet k využití jiné právnické nebo fyzické osobě. Nelze-li odpady využít, potom je povinen zajistit zneškodnění odpadů. Zákon přitom zdůrazňuje povinnost zajistit přednostně využití odpadů (recyklace, kompostování apod.) před jejich odstraněním (uložení na skládku, spálení). Dále je původce odpadu povinen odpad třídit a kontrolovat, zda odpad nemá některou z nebezpečných vlastností. Během výstavby i po uvedení do provozu je povinen vést evidenci o množství odpadu a způsobu nakládání s ním. Způsob vedení evidence je stanoven vyhláškou MŽP č. 383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady. Pro nakládání s nebezpečnými odpady je nutný souhlas příslušného obecního úřadu (zákon č. 185/2001 Sb. o odpadech, §16, odst. 3), který musí být vydán před zahájením stavebních prací. Původce odpadu je zodpovědný za nakládání s odpady do doby, než jsou předány oprávněné osobě.

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.

Oba objekty 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 PDPS je členěna dle pokynů uvedených ve směrnici generálního ředitele č. 11/2006, příloze č. 2, změna 1, Správa železniční dopravní cesty, s. o., v aktuálním znění.

Vzhledem k charakteru a rozsahu stavby byly provedeny drobné úpravy skladby dokumentace proti zmíněné směrnici.

<b>A</b>		<b>PRŮVODNÍ ZPRÁVA</b>
<b>B</b>		<b>SOUHRNNÁ ČÁST (neobsazeno)</b>
<b>C</b>		<b>SITUACE STAVBY</b>
	<b>C.1</b>	Přehledná situace oblasti stavby
	<b>C.2</b>	Koordinační situace stavby
<b>D</b>		<b>TECHNOLOGICKÁ ČÁST (neobsazeno)</b>
<b>E</b>		<b>STAVEBNÍ ČÁST</b>
	<b>E.1</b> SO 01	Propustek v km 12,462
	<b>E.2</b> SO 02	Most v km 12,829
<b>F</b>		<b>POV</b>
	<b>F.1</b>	Technická zpráva POV
<b>H</b>		<b>DOKLADY</b>
<b>I</b>		<b>GEODETICKÁ DOKUMENTACE (digitálně)</b>

## 12 Související stavby

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

## 13 Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby

Předpokládaný termín zahájení realizace stavby je v roce 2020, bude odpovídat RPV. Samotná výluka na trati je navržena 21 dní nepřetržitě.

Doba výstavby je uvažována 6 měsíců (přípravné práce, realizace stavby, ukončení stavby – DSPS, notifikace stavby, GDSP).

V Mostě, listopad 2019

Ing. Michal Bernát