

STAVBA:

Oprava mostu v km 63,571 tratě  
Veselí nad Lužnicí - Jihlava

OBJEDNATEL:



Správa železnic, s.o.  
Oblastní ředitelství Brno

Kounicova 26  
611 43 Brno



DIPONT s.r.o., projektová a inženýrská činnost  
Klíšská 1432/18, 400 01 Ústí nad Labem, CZ  
E: dipont@dipont.cz T: 00420 475 201 724

Zakázka:

D19023

Datum:

06/2020

ODP. PROJEKTANT STAVBY

VYPRACOVAL

TECHNICKÁ KONTROLA

Účel PD:

DSP

ING. MARTIN PLŠEK

KLÁRA GERNEŠOVÁ, DiS.

ING. PETR NOVÁK

Měřítko:

Formát:

13xA4

STAVBA:

Oprava mostu v km 63,571 tratě  
Veselí nad Lužnicí - Jihlava

Část:

B.1

Paré:

PŘÍLOHA:

SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

Příloha:

<b>1</b>	<b>Zhodnocení staveniště.....</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Průzkumy a podklady.....</b>	<b>2</b>
2.1	Průzkumy .....	3
2.1.1	Diagnostický průzkum .....	3
2.2	Geodetická data a mapové podklady .....	3
<b>3</b>	<b>Ochranná pásma .....</b>	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>Koncepce stavby.....</b>	<b>4</b>
4.1	Celková koncepce, účel stavby, zdůvodnění navrženého řešení.....	4
4.2	Zásady technického řešení .....	5
4.2.1	SO 201 Most v km 63,571 .....	5
4.3	Podmiňující předpoklady .....	6
4.4	Návrh řešení pro používání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace .....	6
<b>5</b>	<b>Údaje o splnění stanovených podmínek .....</b>	<b>6</b>
<b>6</b>	<b>Příprava pro výstavbu.....</b>	<b>6</b>
6.1	Odpady .....	7
6.2	Výluky, uzavírky .....	8
6.3	Ochrana inženýrských sítí.....	8
<b>7</b>	<b>Umístění stavby.....</b>	<b>9</b>
<b>8</b>	<b>Výjimky z předpisů a norem .....</b>	<b>9</b>
<b>9</b>	<b>Vliv stavby na životní prostředí.....</b>	<b>10</b>
9.1	Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí .....	10
9.2	Vliv stavby na životní prostředí v průběhu výstavby .....	10
<b>10</b>	<b>Odolnost a zabezpečení stavby .....</b>	<b>11</b>
10.1	Požární ochrana.....	11
10.2	Ochrana bezpečnosti práce .....	11
10.3	Ostatní vlivy.....	12
<b>11</b>	<b>Dopravní opatření.....</b>	<b>12</b>
<b>12</b>	<b>Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL .....</b>	<b>12</b>

## 1 Zhodnocení staveniště

Stavba se nachází na stávající železniční trati Veselí nad Lužnicí - Jihlava, TÚ 1801 Veselí nad Lužnicí (mimo) – Jihlava (mimo), DÚ L1 žst. Horní Cerekev a je členěna na jeden stavební objekt: **SO 201 Most v km 63,571.**

Most se nachází v žst. Horní Cerekev na elektrifikované trati a převádí železniční trať přes pozemní komunikace – silnici II/132. Stávající objekt se nachází na pozemcích p. č. 2636/1 a p. č. 2636/14 (spodní stavba) v k. ú. Horní Cerekev a v době zpracování projektu jsou ve vlastnictví ČD, a.s.. Komunikace pod mostem se nachází na p. č. 2636/13 v k.ú. Horní Cerekev a je též ve vlastnictví ČD, a.s..

Stavba se nachází v intravilánu města Horní Cerekev, v žst. Horní Cerekev (zhlaví).

Dotazem u jednotlivých správců byla ověřena přítomnost inženýrských sítí a zařízení v okolí stavby. Vpravo podél římsy v betonovém žlabu jsou vedeny kabely ve správě ČD Telematika, a.s. a Správy železnic, s.o. – SSZT Jihlava. Vlevo podél římsy je veden kabel NN ve správě Správy železnic, s.o. – SSZT Jihlava. Cca 14 m od osy mostu po směru staničení křížuje trať optický kabel ve správě CETIN, a.s..

Nad železniční tratí vede trakční vedení – veškerá činnost v blízkosti tohoto zařízení se provádí dle platných předpisů, norem a zvyklostí pro práci v blízkosti VN. V blízkosti prací u základů trakčních stožárů je nutné dodržení bezpečné vzdálenosti tak, aby nedošlo k narušení stability trakčních stožárů. Bude sjednána napěťová výluka.

Na opěře O1 je vedeno osvětlení a rozvody ve správě města Horní Cerekev.

V mostním otvoru pod komunikací jsou vedeny inženýrské sítě vodovodní a kanalizační v majetku města Horní Cerekev – ve správě VODAK Humpolec, s.r.o., tyto sítě však nebudou stavbou dotčeny. V blízkosti stavby se nachází i plynovod ve správě GasNet, s.r.o., tyto sítě též nebudou vlastní stavbou dotčeny.

Před zahájením stavby musí být všechny sítě vytyčeny a všichni pracovníci provádějící zemní nebo stavební práce musí být prokazatelně seznámeni s existencí a polohou vedení. Hlavní práce na mostě musí probíhat za kolejové i napěťové výluky.

**V případě náhodného odkrytí dalších sítí, které nebyly uvedeny ve vyjádřeních v dokladové části, budou tyto sítě zabezpečeny proti poškození, zjištění jejich správci a ihned informováni o aktuálním stavu.**

Pro dopravu materiálu a mechanizace se uvažuje využití stávající komunikace v ulici Polní (ulice navazující na silnici II/132) a Sportovní a poté zpevněné plochy v žst. Horní Cerekev, včetně využití dopravy materiálu a mechanizace po kolejích pouze směrem od žst. během výluky trati. Provizorní komunikace se provádět nebudou. Případný jiný přístup si projedná zhotovitel s majiteli dotčených pozemků.

## 2 Průzkumy a podklady

Projekt je zpracován dle požadavků zadávací dokumentace. Případné změny oproti zadávací dokumentaci byly projednány a odsouhlaseny objednatelem dokumentace.

## 2.1 Průzkumy

V rámci zpracovávání projektové dokumentace byl proveden diagnostický průzkum mostu. Průzkum byl proveden společností Diagnostika stavebních konstrukcí s.r.o v dubnu 2020.

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

Byl proveden průzkum tloušťky kolejového lože na mostě sondou za hlavami pražců. Byla zjištěna tloušťka kolejového lože pod pražcem v rozmezí 5-10 cm.

### 2.1.1 Diagnostický průzkum

Níže je uveden závěr z prováděného průzkumu. Kompletní znění a výsledky jsou v příloze H - Doklady této dokumentace.

Pevnost betonu – Na základě destruktivních zkoušek a nedestruktivních zkoušek betonu Schmidtovým sklerometrem typu “N” lze beton tělesa opěr zatřídit jako C16/20 (B20, B250, beton f). Beton úložných prahů lze na základě upřesněných zkoušek Schmidtovým sklerometrem typu “N” zatřídit jako C20/25 (B25, B250, beton f). Beton nosné konstrukce lze na základě upřesněných zkoušek Schmidtovým sklerometrem typu “N” zatřídit jako C16/20 (B20, B250, beton f).

Pevnost v tahu povrchových vrstev – Na základě provedených odtrhových zkoušek lze konstatovat, že pro beton spodní stavby je možné použít běžných sanačních postupů. Na všech zkušebních místech byly zjištěny hodnoty vyšší než 1,5 MPa i přes nenormové porušení některých terčů na styku betonu s lepidlem nebo v lepidle. Průměrná hodnota takto zjištěné pevnosti v tahu povrchových vrstev betonu byla zjištěna 2,9 MPa.

Zkoušky oceli – Zkouškami bylo zjištěno, že ocelové I-profilů jsou s největší pravděpodobností provedeny z oceli C38 s mezí pevnosti 380 MPa a hodnotou dovoleného namáhání  $\sigma_{adm}=140$  MPa dle tabulky 7.1 normy ČSN 73 0038 (2014).

Na základě zjištěných skutečností lze konstatovat, že provedení mostu odpovídá poskytnuté archivní projektové dokumentaci. V konstrukcích byl zjištěn beton vyšší jakosti, než s jakým se uvažovalo v projektové dokumentaci.

## 2.2 Geodetická data a mapové podklady

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

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

Polohové a výškové napojení bylo provedeno na body železničního bodového pole č. 909, 910 a 3750 viz příslušné přílohy části I. Geodetická dokumentace.

Mapové podklady:

- geodetické zaměření 11/2019, firma Ing. Jiří Mlejnecký
- digitální snímek katastrální mapy 11/2019, firma Ing. Jiří Mlejnecký

### 3 Ochranná pásma

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

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

Stavba bude zasahovat do ochranných pásem inženýrských sítí a to zejména do pásma NN (OŘ Brno SEE) – ochranné pásmo 1,0 m na každou stranu – a do inženýrských sítí a zařízení SSZT Jihlava – ochranné pásmo 1,0 m na každou stranu.

## 4 Koncepce stavby

### 4.1 Celková koncepce, účel stavby, zdůvodnění navrženého řešení

V km 63,571 trati Veselí nad Lužnicí - Jihlava se nachází ve stanici most, který převádí čtyřkolejnou trať (zhlaví) přes pozemní komunikaci – silnice II/132. Trať je v poloze mostu v pravostranném oblouku o  $R = 260$  m a  $D = 128$  mm (kolej č. 1), bezstyková a elektrifikovaná.

Výstavba mostu probíhala v letech 1938-1939, v rámci rozšíření stanice, na místě původního ocelového jednokolejného mostu. Od výstavby neproběhly na mostě žádné zásadnější počiny. Jedná se o kolmý most o jednom poli o světlosti 6,965 m. Most je rozdělen podélnou dilatační spárou na dva dilatační celky.

Založení mostních opěr a křídel je provedeno dle archivní dokumentace jako plošné.

Opěry jsou masivní betonové s betonovými úložnými prahy. Křídla jsou provedena jako betonová. U opěry O1 a O2 se jedná o rovnoběžné křídlo, u opěry O4 se pak jedná o šikmé křídlo. Křídlo u opěry O3 má část provedenou jako kolmou v prodloužení opěry a na ni navazuje šikmé křídlo.

Nosnou konstrukci tvoří zabetonované válcované nosníky. V levém dilatačním celku mostu je 28 nosníků, v pravém 27 nosníků. Celkem je v konstrukci osazeno 55 nosníků I450. Spodní líc NK je krytý betonem s rabičovým pletivem. Horní povrch desky je ve střechovitém spádu, opatřený asfaltovou izolací s tvrdou ochranou. Staticky působí konstrukce jako prosté nosníky.

Římsy jsou na obou stranách železobetonové monolitické, do nichž je zalito ocelové úhelníkové zábradlí. U římsy vpravo je betonový kabelovod, který zasahuje do nutného obrysu kolejového lože.

Spodní stavba vykazuje průsaky vody a pojiva, je zřetelná degradace povrchových vrstev betonu.

Na spodním lici NK je patrné poškození od silničních vozidel, odpadává podhled na vozovku. Objevují se průsaky vody v oblasti uložení a podélné spáry mezi nosníky. Dolní pásnice ZBN korodují.

Zábradlí vlevo i vpravo zasahuje do schůdného a manipulačního prostoru, má nedostatečnou výšku a objevuje se koroze.

Z výše zmíněných důvodů bude realizována oprava mostu. V rámci opravy mostu je navrženo odříznutí stávajícího zábradlí, vybourání betonové římsy vpravo včetně betonového žlabu (kabelovod) a litinových hrdlových trub uvnitř něj a zhotovení nové železobetonové římsy, do které bude kotveno nové ocelové zábradlí s výplní proti odletujícímu šterku. Nové ocelové zábradlí s výplní proti odletujícímu šterku bude osazeno i na římsy vlevo. Všechna zábradlí budou propojena/ukolejněna.

Zhotovením plovoucích betonové desky a provedením nové bezešvé izolace na horním povrchu desky NK i nových plovoucích deskách dojde k obnově izolace mostu.

Dále dojde k celkové sanaci betonových povrchů mostu, odsekání betonu vyztuženého pletivem v podhledu NK, včetně nové PKO odkrytých pásnic. Budou provedeny nové obklady svahů za křídly dlažbou z lomového kamene do betonu (vyztuženého svařovanými sítěmi).

Na mostním objektu (nad NK) dojde k výměně betonových pražců za pražce ocelové “Y” a k výměně kolejnicových pásů v koleji č. 1 a č. 2.. Obnovené šterkové lože bude plynule přecházet do navazujících úseků, na mostě je navrženo uzavřené koleje lože s průběžnou neměnnou šířkou pro betonové i ocelové pražce typu “Y”. Kabely na mostě budou nově uloženy do žlabů vedených podél říms po obou stranách. Snesené části kolejí bude vráceny do zajištěných původních hodnot geometrické polohy, obnovena bezстыková kolej a upravena podbitím dle pokynů ST Jihlava.

## 4.2 Zásady technického řešení

### 4.2.1 SO 201 Most v km 63,571

Stávající nosné konstrukce a spodní stavba budou ponechány. V rámci opravy mostu je navržena obnova izolace pomocí plovoucích betonových desek z betonu **C25/30-XC3, XF3**, vyztuženého svařovanými sítěmi Ø8-100/100. Plovoucí desky budou opatřeny penetračně adhezním nátěrem na bázi nízkoviskózních epoxidových pryskyřic s dodatečným posypem vysušeným křemičitým pískem a bezešvou stříkanou izolací proti stékající vodě a zemní vlhkosti. Jako měkká ochranná vrstva izolace je navržena geotextilie min. 800 g/m<sup>2</sup>. Bezešvá stříkaná izolace bude provedena i na odkrytou rubovou stranu NK, kde bude odstraněna stávající ochranná cementová vrstva s drátěnou vložkou spolu s asfaltovou izolací.

Zábradlí na římsách bude odřezáno. Římsa vlevo bude ponechána a sanována, římsa vpravo spolu s betonovým žlabem a litinovými hrdlovými troubami rozebrána. Vpravo je navržena nová železobetonová římsa z betonu **C30/37-XF4, XD3**, vyztuženého betonářskou ocelí **B500B**.

Ze spodního povrchu desky NK bude odsekaná vrstva betonu vyztuženého pletivem. Obnažené spodní pásnice ZBN budou očištěny a bude provedena nová PKO odkrytých pásnic. Stávající betonové povrchy konstrukce (nosná konstrukce i spodní stavba) budou očištěny, reprofilovány a sanovány.

Na římsy bude kotveno nové ocelové úhelníkové zábradlí s výplní proti odletujícímu šterku. Zábradlí vlevo i vpravo bude ukolejněno.

Na mostě dojde k výměně betonových pražců SB6 za pražce ocelové “Y”, včetně pryžových podložek. Nové pryžové podložky budou v celém úseku sneseného železničního svršku. Dojde též k výměně kolejnicových pásů za nové v koleji č. 1 a č. 2 – předpokládaná délka je 26,0 m – přesná místa řezů/svarů budou určeny na místě po dohodě se zástupcem ST Jihlava. Obnovené šterkové lože bude plynule přecházet do navazujících úseků, na mostě je navrženo uzavřené koleje lože s průběžnou neměnnou šířkou pro betonové i ocelové pražce typu “Y”. Snesené části kolejí bude vráceny do zajištěných původních hodnot geometrické polohy, obnovena bezстыková kolej a upravena podbitím dle pokynů ST Jihlava. Podbíjet na mostě se bude pouze ruční podbíjecí soustavou.

Vpravo trati jsou navrženy nové prefabrikované přechodové zídky (prvek římsové zídky 2) pro plynulý přechod železničního svršku do přilehlých částí tratě. Kabely na mostě budou nově uloženy do žlabů š. 300 mm vedených podél říms po obou stranách.



Svahy za křídly se opatří dlažbou š. 1,0 m z lomového kamene tl. 200 mm do betonového lože **C25/30n-XF4** vyztuženého svařovanou sítí Ø6-100/100.

Demontáž koleje se provede v řezech určených na místě dle ST Jihlava.

Stavbou nedojde k výrazné změně dotčeného území. Stávající vegetační porost se v nezbytném rozsahu odstraní. Veškeré plochy zasažené zemními pracemi se opatří humusem a zatravní se.

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

### 4.3 Podmiňující předpoklady

Nebyly vzneseny žádné zvláštní podmínky pro provádění stavby.

Žádné další speciální technologie pro stavbu nejsou předpokládány.

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

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

## 5 Údaje o splnění stanovených podmínek

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

Řešení opravy mostu v km 63,571 je navrženo v souladu se zadávací dokumentací projektu opravy mostu. Koncepce řešení byla projednána a odsouhlasena objednatelem dokumentace.

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

## 6 Příprava pro výstavbu

Stavba bude probíhat na pozemku p. č. 2636/1 a p. č. 2636/14 (spodní stavba). v k. ú. Horní Cerekev a v době zpracování projektu jsou ve vlastnictví České dráhy, a.s.. Komunikace pod mostem se nachází na p. č. 2636/13 v k.ú. Horní Cerekev a je též ve vlastnictví České dráhy, a.s.. Dotčenou stavbou nebudou vznikat dočasné ani trvalé zábory.

Přístup stavební mechanizace k mostu bude zajištěn po stávajících místních komunikacích ul. Polní navazující na silnici II/132 a ul. Sportovní a poté po zpevněné ploše v žst. Horní Cerekev. Se zřizováním speciálních přístupových komunikací na stavbu se neuvažuje. Dočasná skládka materiálu (prefabrikované zídky, mezideponie zeminy apod.) a umístění zařízení staveniště se předpokládá na skladovací ploše, která je v blízkosti objektu, a je na pozemku stavebníka. Během výluk lze pro přepravu materiálu a mechanizace využít přístup po koleji od žst. Horní Cerekev (pouze od stanice po

místo přerušené dopravní cesty). Případný jiný přístup si projedná zhotovitel s majiteli dotčených pozemků.

Vzhledem k charakteru stavebních prací bude nutné vyloučení železničního provozu, včetně napěťové výluky. Hlavní stavební práce budou probíhat během výluk, přípravné práce před výlukou a dokončovací práce po výluce. Předpokládaná délka výluky je 20 dnů.

## 6.1 Odpady

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

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

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

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

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

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

## 6.2 Výluky, uzavírky

Lhůta pro výstavbu se předpokládá v délce 16 týdnů. Samotná výluka na železniční trati i napěťová výluka se uvažuje v délce 20 dnů nepřetržitě. Přesný termín stavby určí stavebník dle výlukového plánu.

Sanační práce pod mostem budou probíhat na etapy tak, že silniční doprava nebude zcela přerušena, ale svedena do jednoho jízdního pruhu.

## 6.3 Ochrana inženýrských sítí

V místě stavby se nacházejí tyto inženýrské sítě:

- 1) vpravo podél římsy v betonovém žlabu jsou vedeny kabely ve správě ČD Telematika, a.s. a Správy železnic, s.o. – SSZT Jihlava
  - Vedení v bodě 1 budou odhalena při výkopových pracích. Je nutné jejich provizorní vyvěšení na provizorní konstrukci tak, aby nedošlo k jejich poškození při provádění stavby. Při provádění vyvěšení je nutné dbát podmínek správců vedení. Po dokončení stavby budou vedení uložena do nově vybudovaného zásypu do kabelového žlabu.
- 2) vpravo v betonovém žlabu se nachází litinové hrdlové potrubí, vlastník neznámý
  - Vedení v bodě 2 bude odstraněno.
- 3) vlevo podél římsy je veden kabel NN ve správě Správy železnic, s.o. – SEE OŘ Brno
  - Vedení v bodě 3 bude odhaleno při výkopových pracích. Je nutné jeho provizorní vyvěšení na provizorní konstrukci tak, aby nedošlo k jeho poškození při provádění stavby. Při provádění vyvěšení je nutné dbát podmínek správců vedení. Po dokončení stavby bude vedení uloženo do nově vybudovaného zásypu do kabelového žlabu.
- 4) cca 14 m od osy mostu po směru staničení křížuje trať optický kabel ve správě CETIN, a.s.
  - Vedení v bodě 4 nebude stavbou dotčeno, ale bude dotčeno ochranné pásmo. V ochranném pásmu není možné skladovat žádné materiály a vedení je nutno zabezpečit proti poškození.
- 5) nad železniční tratí vede trakční vedení
  - Trakční vedení bude po dobu stavby vypnuto, ale je třeba dbát opatrnosti, aby nedošlo k jeho poškození při provádění stavebních prací. Trakční sloup bude zabezpečen proti vyvrácení.
- 6) na opěře O1 je vedeno osvětlení a rozvody ve správě města Horní Cerekev
  - Vedení bude při sanačních pracích dotčeno a bude zasahovat do ochranného pásma. Při provádění sanačních prací je nutné dbát podmínek správce vedení.
- 7) v mostním otvoru pod komunikací jsou vedeny inženýrské sítě vodovodní a kanalizační v majetku města Horní Cerekev – ve správě VODAK Humpolec, s.r.o.

- Vedení v bodě 7 nebude stavbou dotčeno, ale může být dotčeno jejich ochranné pásmo. V ochranném pásmu není možné skladovat žádné materiály.
- 8) v blízkosti stavby se nachází i plynovod ve správě GasNet, s.r.o
- Vedení v bodě 8 nebude stavbou dotčeno.

Veškerá činnost v blízkosti trakčního vedení/zařízení se provádí dle platných předpisů, norem a zvyklostí pro práci v blízkosti VN. V blízkosti prací u základů trakčních stožárů je nutné dodržení bezpečné vzdálenosti tak, aby nedošlo k narušení stability trakčních stožárů. Bude sjednána napěťová výluka.

Před zahájením stavby musí být všechny sítě vytyčeny a všichni pracovníci provádějící zemní nebo stavební práce musí být prokazatelně seznámeni s existencí a polohou vedení. Hlavní práce na mostě musí probíhat za kolejové i napěťové výluky.

**V případě náhodného odkrytí dalších sítí, které nebyly uvedeny ve vyjádřeních v dokladové části, budou tyto sítě zabezpečeny proti poškození, zjištění jejich správci a ihned informováni o aktuálním stavu.**

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

## 7 Umístění stavby

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

- p. č. 2636/1, k. ú. Horní Cerekev, ve vlastnictví České dráhy, a.s.
- p. č. 2636/14, k. ú. Horní Cerekev, ve vlastnictví České dráhy, a.s.
- p. č. 2636/13, k.ú. Horní Cerekev, ve vlastnictví České dráhy, a.s.

## 8 Výjimky z předpisů a norem

Z důvodu navrženého rozsahu výměny betonových pražců za pražce ocelové “Y” se nevyžaduje dodržení šířky šterkového lože pro ocelové pražce a je navržena průběžná šířka jako pro betonové pražce přes celý mostní objekt.

Z důvodu navrženého rozsahu opravy mostu, jeho umístění ve stanici a v blízkosti výhybek se nevyžaduje dodržení obrysu nutného kolejového lože v místě NK.

Z důvodu navrženého rozsahu opravy mostu a jeho konstrukci nebude splněn ve stanici VMP 3,0R, ale pouze VMP 2,5R. Na mostě bude řádně umístěna informace o úzkém průřezu.

Vzhledem ke stávajícímu stavu nebude dodržena tloušťka kolejového lože pod pražcem. Jedná se však o stávající stav, který bude zlepšen použitím Y pražců.

## 9 Vliv stavby na životní prostředí

### 9.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí

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

### 9.2 Vliv stavby na životní prostředí v průběhu výstavby

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

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

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

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

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

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

Při provádění veškerých stavebních prací musí zhotovitel zvolit takovou techniku, aby nedošlo k překročení nejvyšších přípustných hodnot hluku a vibrací. Zhotovitel bude používat pouze techniku, která je v řádném technickém stavu a která splňuje požadované hlukové limity.

Bourací práce a další práce způsobující zvýšenou hladinu hluku budou prováděny v denních hodinách od 7:20 – 21:00, tak aby nedošlo k překročení přípustných hodnot hluku a vibrací uvedených v příslušném zákoně.

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

## 10 Odolnost a zabezpečení stavby

### 10.1 Požární ochrana

Jedná se o stavbu dopravního významu bez požárního rizika.

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

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

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

### 10.2 Ochrana bezpečnosti práce

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

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

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

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

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

Školení pracovníků – pracovníci stavby musí být o bezpečnosti práce pravidelně školeni a o tomto musí být pořízen záznam potvrzený jejich vlastnoručním podpisem. Vedení stavby zajistí účinný dohled

nad dodržováním zásad bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a stanoví i sankce za jejich nedodržování. Na stavbě musí být jmenován koordinátor BOZP. Obvod staveniště bude vymezen výstražnou páskou oplocením.

### 10.3 Ostatní vlivy

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

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

Most se nachází na elektrifikované železniční trati. Dle tab. č. 1 v předpisu SŽDC (ČD) SR5/7 (S) budou provedena opatření odpovídající 4. stupni ochrany.

## 11 Dopravní opatření

Lhůta pro výstavbu se předpokládá v délce 16 týdnů. Samotná výluka na železniční trati i napěťová výluka se uvažuje v délce 20 dnů nepřetržitě. Po dobu přípravných prací před výlukou a dokončovacích prací po výluce bude podle potřeby omezena rychlost v místě stavby. Pro nezbytnou dopravu po koleji mimo výluku se bude využívat vlakových pauz.

Sanační práce pod mostem budou probíhat na etapy tak, že silniční doprava nebude zcela přerušena, ale usměrněna do jednoho jízdního pruhu a podle potřeby omezena rychlost v místě stavby.

## 12 Trvalé a dočasné zábery pozemků ze ZPF a PUPFL

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

V Ústí nad Labem, 06/2020

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