

STAVBA:



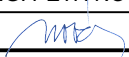
Oprava mostu v km 20,765
na trati Havlíčkův Brod - Pardubice

OBJEDNATEL:



Správa železnic, s.o.
Oblastní ředitelství Brno

Kounicova 26
611 43 Brno

 dipont 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: D21005	Datum: 11/2021
ODP. PROJEKTANT STAVBY	VYPRACOVAL	TECHNICKÁ KONTROLA	Účel PD:	DSP
ING. MARTIN PLŠEK	ING. LENKA GRESLOVÁ	ING. PETR NOVÁK	Měřítko:	
			Formát:	11xA4
STAVBA: Oprava mostu v km 20,765 na trati Havlíčkův Brod - Pardubice			Část: B	Paré:
PŘÍLOHA: SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA			Příloha:	

B.1. Popis území stavby	2
B.2. Celkový popis stavby	6
B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání	6
B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení	8
B.2.3 Celkové technické řešení	8
B.2.4 Bezbariérové užívání stavby	11
B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby	11
B.2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení	11
B.2.7 Základní popis stavebních objektů	11
B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby	12
B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana	12
B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí	12
B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	13
B.3. Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu	13
B.4. Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie	14
B.5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	15
B.6. Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	15
B.7. Ochrana obyvatelstva	18
B.8. Zásady organizace výstavby	18
B.9. Celkové vodohospodářské řešení	18

B.1. Popis území stavby

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

Stavba se nachází na pozemku p. č. 4700/24 k.ú. Chotěboř a pozemku p.č. 158/3 k.ú. Bílek ve vlastnictví České republiky, právo hospodařit má Správa železnic, s.o. a je součástí liniové stavby. Jedná se o stavbu dráhy.

Stávající most se nachází na stávající železniční trati 582 00 Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem, TÚ 1611 Havlíčkův Brod (mimo) (via ZETOR H.B.)-Pardubice-Rosice nad Labem , DÚ 06 Chotěboř – Ždírec nad Doubravou. Mostní objekt leží v širé trati mezi žst. Chotěboř a zast. Bílek.

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

Jedná se o opravu stávajícího , stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací.

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

Nejsou.

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

Případné podmínky dotčených orgánů budou zohledněny.

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

Zájmové území náleží z hlediska regionální geologie do oblasti Českého masivu, oblast moldanubická, Žďárské vrchy. Projektant na základě údajů Mapového serveru České geologické služby v Geologické mapě 1:50000 zjistil geologickou skladbu podloží. V podloží zemního tělesa se vyskytuje:

- nivní sediment (označení na mapě ID: 6) – *geol. útvar*: kvartér, *horniny*: hlína, písek, štěrk, *typ hornin*: sediment nezpevněný, *soustava*: Český masiv – pokryvné útvary a postvariské magmatity.
- kamenitý až hlinito kamenitý sediment (označení na mapě ID: 13) – *geol. útvar*: kvartér, *horniny*: kamenitý až hlinito kamenitý sediment, *typ hornin*: sediment nezpevněný, *mineralogické složení*: pestré, *soustava*: Český masiv – pokryvné útvary a postvariské migmatity
- dvojslídny migmatit až ortorula (označení na mapě ID: 1195) – *geol. útvar*: neoproterozoikum, kambrium, *horniny*: migmatit, ortorula, *typ hornin*: metamorfit, *mineralogické složení*: biotit muskovit, *soustava*: Český masiv – krystalinikum a prevariské paleozoikum; oblast kutnohorskosvratecká oblast, region: kutnohorské krystalinikum, svratecké krystalinikum

Zájmové území je z hlediska hydrogeologického rajónování začleněno do rajónu 6531 – Kutnohorské krystalinikum, v horninách krystalinika, proterozoika a paleozoika. Podzemní voda je dotována atmosférickými srážkami.

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

Pro ověření informací o stávajícím objektu byl proveden stavebně technický průzkum, který zahrnoval provedení dvou vodorovných vrtů do každé opěry pro ověření mezerovitosti a pórovitosti zdiva a jednoho šikmého vrtu v každé opěře pro ověření úrovně základové spáry a zeminy v její úrovni.

Zdivo opěr je tvořeno migmatitovými, žulovými a ortorulovými bloky a kameny. Pevnost kamene je ověřena v rozmezí hodnot 34 až 74 MPa v prostém tlaku. Mezerovitost zdiva je >10%, kdy specifická vodní ztráta q byla vždy větší než 5. Základová spára je u obou opěr tvořena hrubozrnnými kamenitými až balvanitými štěrky řeky Doubravy. Kameny a valouny tvoří skelet a mezerní hmota byla vyplavena.

V zájmovém území nebyl proveden žádný průzkumný inženýrskogeologický vrt.

Zeminy, které budou zastíženy výkopovými pracemi při hloubení výkopů, patří do třídy těžitelnosti I, maximálně I-II podle ČSN 73 6133.

g) ochrana území podle jiných právních předpisů – archeologické posouzení, památková rezervace, památková zóna, zvláště chráněné území, ochranná pásma vodních zdrojů a ochranná pásma vodních děl a prvků životního prostředí – soustava chráněných území Natura 2000, záplavové území, poddolované území, stávající ochranná a bezpečnostní pásma, apod.

Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy:

- železniční trať 582 00 Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem (dle „Prohlášení o dráze celostátní a regionální“).

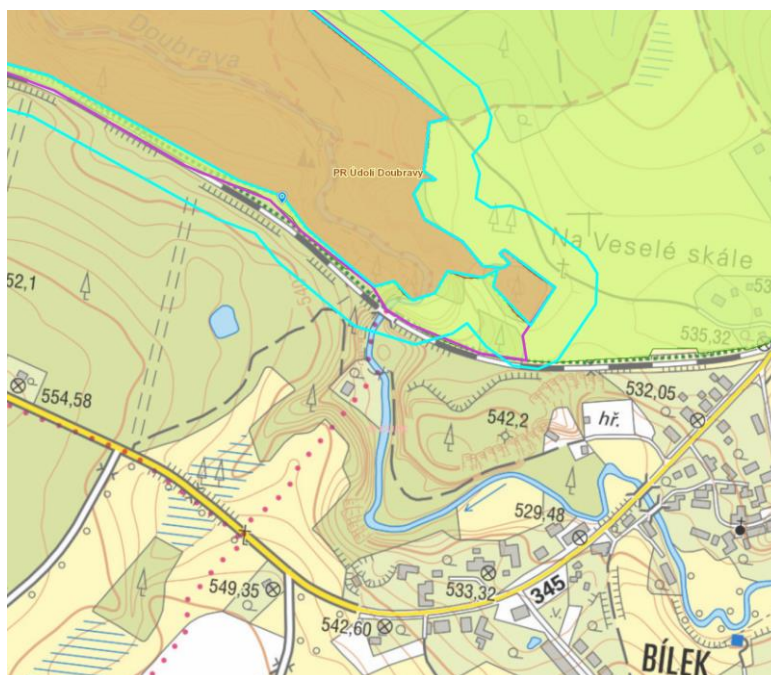
V blízkosti stavby se dále nachází ochranná pásma následujících inženýrských sítí:

- podzemní sdělovací vedení Správy železnic, s.o., ve správě ČD – Telematika, a.s. Brno
- podzemní sdělovací kabel DK47 ve správě ČD – Telematika, a.s. Brno
- podzemní zabezpečovací vedení ve správě SSZT Jihlava

Stavba se nachází v ochranném pásmu lesa:

katastr. území	parc. číslo	vlastnické právo – právo hospodařit s majetkem	druh pozemku podle KN	výměra (m ²)
Chotěboř	2436/1	Město Chotěboř	lesní pozemek	1059817
Chotěboř	2444	Město Chotěboř	lesní pozemek	342094
Bílek	138/1	Šupita Josef	lesní pozemek	642

Stavba se nachází v těsné blízkosti CHKO Železné Hory a v ochranném pásmu Přírodní rezervace Údolí Doubravy.



zdroj: <https://drusop.nature.cz/ost/chrobjekty/evl/index.php?>

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

Stavba se nachází v záplavovém území toku Doubrava. Pro stavbu je zpracován povodňový a havarijní plán. Stavba se nenachází v poddolovaném území.

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

Obvod stavby nebude zasahovat na sousední pozemky. Stavba bude probíhat na drážním pozemku. Pro stavbu bude pod mostem zbudováno pouze lešení pro sanační práce klenby, všechny ostatní práce budou probíhat z koleje.

Jako přístupová komunikace pro sanaci prostoru pod mostem bude využito pozemků p.č. 138/4, 189/9 a 149/3, k.ú. Bílek, vedených jako ostatní komunikace.

j) požadavky na asanace, demolice a kácení dřevin

Předpokládá se pouze mýcení náletové zeleně na drážním tělese a v okolí stavby v malém rozsahu do 40 m².

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

V rámci stavby nebudou nutné zábory pozemků ZPF a PUPFL.

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

Přístupová cesta pro stavbu bude po kolejích, po stávající cestě od obce Bílek a po turistické cestě pro pěší z obce Bílek. Stávající turistická trasa vedoucí pod mostem bude po dobu výstavby nepřerušena, lešení pod mostem musí být postaveno a zabezpečeno tak, aby byl umožněn průchod pěších.

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

Stavba proběhne v roce 2022 (výluka 1.7.-30.7.2022), společně s opravou mostu v km 19,259. Jiná související stavba v rámci sítě Správy železnic není známa.

n) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje a provádí

katastr. území	parc. číslo	vlastnické právo – právo hospodařit s majetkem	druh pozemku podle KN	výměra (m ²)
Chotěboř	4700/24	Česká republika – Správa železnic s.o.	Ostatní plocha - dráha	74509
Bílek	158/3	Česká republika – Správa železnic s.o.	Ostatní plocha - dráha	18383

o) Seznam vlastníků sousedních pozemků

katastr. území	parc. číslo	vlastnické právo – právo hospodařit s majetkem	druh pozemku podle KN	výměra (m ²)
Chotěboř	2436/1	Město Chotěboř	lesní pozemek CHKO II.-IV. zóna	1059817
Chotěboř	4696	ČR – Povodí Labe, s.o.	vodní plocha CHKO II.-IV. zóna	1618
Chotěboř	4697	ČR – Povodí Labe, s.o.	vodní plocha	331
Chotěboř	2444	Město Chotěboř	lesní pozemek	342094
Bílek	276/1	ČR – Povodí Labe, s.o.	vodní plocha CHKO II.-IV. zóna	1644
Bílek	276/2	ČR – Povodí Labe, s.o.	vodní plocha	327
Bílek	149/1	Dvořáková Jana, Dvořáková Marie, Dvořáková Silvie, Bc. Dvořáková Václava	trvalý travní porost CHKO II.-IV. zóna	1419
Bílek	149/3	Šupita Josef	ostatní plocha – ostatní komunikace	642
Bílek	138/1	Šupita Josef	lesní pozemek	642

p) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo

Stavbou nevznikají žádná nová ochranná ani bezpečnostní pásma.

B.2. Celkový popis stavby

B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

- a) **nová stavba nebo změna dokončené stavby; u změny stavby údaje o jejích současném stavu, závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí; údaje o dotčené dráze nebo objektu – kategorie dráhy, traťový úsek, staničení, apod.**

Stavba se nachází na pozemku p. č. 4700/24 ve vlastnictví České republiky, právo s ním hospodařit má Správa železnic, s.o. a je součástí liniové stavby. Jedná se o stavbu dráhy.

Stávající most se nachází na stávající železniční trati Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem, TÚ 1611 Havlíčkův Brod (mimo) (via ZETOR H.B.)-Pardubice-Rosice nad Labem, DÚ 06 Chotěboř – Ždírec nad Doubravou. Mostní objekt v km 20,765 leží v širé trati mezi žst. Chotěboř a zast. Bílek a převádí trať v úseku Chotěboř – Ždírec nad Doubravou přes vodní tok Doubrava.

Stávající objekt je tvořen kamennou polokruhovou klenbou o šířce 10,65m, délce 13,50 m a rozpětí 12,70 m. Čelní zdi, věnce a římsy jsou kamenné. Křídla vlevo i vpravo jsou rovnoběžná, svahové kužely u křídel jsou dlážděné (nespárované).

Trať je na mostě vedena v levém oblouku ($R = 335 \text{ m}$, $p = 97 \text{ mm}$), niveleta klesá 5,7‰, úhel křížení 90° , trať není elektrizovaná. Kolej na mostě je bezстыková – kolejnice S49 na betonových pražcích SB 8.

Stavebně-technický stav objektu je hodnocen dle předpisu SŽDC klasifikačním stupněm K2/S2, a to z následujících důvodů:

Konstrukce je zasažena lokálními průsaky vody s postupujícím pojivem, spárování je popraskané a místy vydrolené (do hl. 50 mm). Římsa nad pravým křídlem u obou opěr je odtržená.

V rámci opravy je navržena celková sanace nosné konstrukce a spodní stavby (hloubkové přespárování, injektáž, lokální přezdění). Dále je navrženo stažení klenby pomocí vlepených kotevních tyčí vždy přes polovinu šířky a zbudování nasazené desky s římsami.

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

Kategorie dráhy	Celostátní
Trať dle Prohlášení o dráze celostátní a drahách regionálních	582 00 Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem,
Kategorie železniční trati z hlediska mostů	trať 1. třídy
Traťový úsek	TÚ 1611 Havlíčkův Brod (mimo) (via ZETOR H.B.)-Pardubice-Rosice nad Labem
Definiční úsek	DÚ 06 Chotěboř – Ždírec nad Doubravou

- b) **účel užívání stavby a význam dráhy v rámci sítě**

Most v km 20,765 převádí trať v úseku Chotěboř – Ždírec nad Doubravou přes vodní tok Doubrava.

- c) **trvalá nebo dočasná stavba**

Jedná se o trvalou stavbu.

- d) **celkový popis dopravní koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby s ohledem na umístění stavby a na účel stavby (traťová, staniční technologie a rámcová dopravní technologie), navrhované kapacity stavby včetně základních technických parametrů stavby (navržené traťové rychlosti, označení polohy dopraven a zastávek, základní údaje o provozu a navrhovaných provozních a dopravních technologiích a nezavedených zařízeních)**

Stávající přechodnost trati D4/70 zůstane zachována. Oprava mostu neomezuje trať z hlediska přechodnosti a rychlosti. VMP na mostě je 2,5R dle ČSN 73 6201 i při respektování výhledové polohy koleje dle požadavků ST Jihlava a SŽG.

- e) **údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci**

Jedná se o opravu stávajícího mostu, stavba je v souladu s úkoly územního plánování a územně plánovací dokumentací.

- f) **informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby, nebo souhlasu provozovatele dráhy o udělených výjimkách z platných předpisů a norem a souhlasu provozovatele dráhy s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení**

Požadavky na bezbariérové užívání stavby nejsou.

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

Případné podmínky dotčených orgánů byly zohledněny.

- h) **ochrana stavby podle jiných právních předpisů, - kulturní památka apod., nová ochranná pásma a chráněná území**

Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy - železniční trať 582 00 Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem (dle „Prohlášení o dráze celostátní a regionální“).

- i) **základní bilance stavby - potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod.,**

Vzhledem k charakteru stavby se neřeší.

- j) **základní předpoklady výstavby - časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy,**

Celková doba nutná pro provedení stavebních prací na dotčeném objektu je odhadována na dobu 4-6 týdnů. Stavba vyžaduje vyloučení železničního provozu, požadavek na výluku je 30 dní. Konkrétní časový harmonogram prací ve výluce – průkaz potřebné doby výluky bude navržen zhotovitelem a odsouhlasen zástupcem investora. Z důvodu bezpečnosti práce nejsou vhodné práce v noci.

- k) **základní požadavky na předčasné užívání staveb a staveb ke zkušebnímu provozu, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby,**

Není uvažováno s postupným předáváním některých částí stavby do užívání. Bude zaveden zkušební provoz v délce půl roku.

I) orientační náklady stavby

XXXX

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) urbanistické řešení - kompozice prostorového řešení

Kompozice prostorového řešení zůstane zachována.

b) architektonické řešení - tvarové řešení, materiálové a barevné řešení.

Tvarové řešení stavby zůstane zachováno. Nasazená deska doplní stávající klenbu lemováním betonovou římsou. Na římsu bude osazeno úhelníkové zábradlí.

B.2.3 Celkové technické řešení

a) popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech - včetně údajů o statických výpočtech prokazujících, že stavba je navržena tak, aby zatížení na ni působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části, větší stupeň nepřipustného přetvoření,

Kolejový svršek bude po dohodě s investorem a s ohledem na dobré směrové i výškové poměry obnoven do stávajícího stavu, v rozsahu demontované části koleje bude navržena výměna pryžových podložek pod paty kolejnic.

Pro kolejové lože platí obecné technické podmínky – Kamenivo pro kolejové lože a předpis S3. V přilehlých úsecích mostu bude upravena GPK – ASP (upřesní správce tratě - ST Jihlava) s doplněním kolejového lože do normového tvaru.

Stávající mostní objekt je tvořen kamennou polokruhovou klenbou o šířce 10,65m, délce 13,50 m a rozpětí 12,70 m. Čelní zdi, věnce a římsy jsou kamenné. Křídla vlevo i vpravo jsou rovnoběžná, svahové kužely u křídel jsou dlážděné (nespárované).

V rámci opravy stávajícího objektu je navržena celková sanace nosné konstrukce a spodní stavby. Bude provedeno hloubkové přespárování, injektáž a lokální přezděnění čel. Klenba bude stažena pomocí vlepených kotevních tyčí vždy přes polovinu šířky klenby vrtaných z obou stran. Stávající zábradlí bude vybouráno, budou ubourány části čel a bude zbudována nasazená deska s římsou a zábradlím kotveným do římsy.

V rámci statického přepočtu (zatížitelnost a přechodnost mostu) je prověřena přechodnost mostu pro stávající traťovou třídu D4/70 a určena pro traťovou třídu D4 nejvyšší přidružená rychlost (prověření případné možnosti budoucího zvýšení rychlosti).

b) celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody - podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima,

Vzhledem k charakteru stavby se neřeší.

c) celková spotřeba vody

Vzhledem k charakteru stavby se neřeší.

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

Dle úplného znění zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech ve znění pozdějších předpisů a prováděcí vyhlášky Ministerstva životního prostředí, ve znění pozdějších předpisů je nutné provádět zatřídění odpadů, které vzniknou při realizaci stavby a určit, jak budou takto vzniklé odpady likvidovány.

Původcem odpadu ve smyslu zákona je po dobu rekonstrukce dodavatel stavby. Dle § 12 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 (§ 5 zákona) je povinen odpady zařazovat dle „Katalogu odpadů“ (vyhláška č. 08/2021 Sb.) a 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. 273/2020 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, 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 shromažďování je dovoleno výhradně v prostoru záboru staveniště. Převážné 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. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady. 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 spaleny.

Veškeré vybourané materiály budou odvezeny na skládku, popřípadě vhodně recyklovány. Úpravy či změny určí nebo schválí TDS. U vykopané zeminy bude provedena zkouška na zjištění koncentrace škodlivin.

Zhotovitel stavby je povinen zajistit si skládky nebo další zařízení k nakládání s odpady včetně prověření jejich kapacit, aby bylo zajištěno odstranění, příp. využití všech druhů a množství odpadů vzniklých při realizaci stavby. Zhotovitel bude při zajišťování kapacit zároveň počítat s tím, že množství odpadů může být v rámci každé kategorie až o 20% vyšší.

Souhrnný přehled, zatřídění a způsob likvidace odpadů vznikajících při výstavbě a provozu

Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu	Kateg. odpadu	Způsob nakládání s odpadem	Druh odpadu
05 01	<i>Odpady ze zpracování ropy</i>			
05 01 05	Uniklé (rozlité) ropné látky	N	Biodegradace	úropy, havárie
08 01	<i>Odpady z výroby, ze zpracování, z distribuce a používání barev a laků*</i>			<i>používané nátěrové materiály</i>
13 01	<i>Odpadní hydraulické oleje</i>			
13 01 00	Hydraulické oleje, brzdové kapaliny*		zneškodnění oprávněnou osobou	ze stavebních strojů
15 01	<i>Obaly (vč. odděleně sbíraného komun. obalového odpadu)</i>			
15 01 06	Směsné obaly	O, N	deponování, spalování	
17 01	<i>Beton, cihly, tašky a keramika</i>			
17 01 01	beton	O	recyklace	torkret, betony
17 02	<i>Dřevo, sklo, plasty</i>			
17 02 02	sklo	O	recyklace	
17 02 03	plast	O	recyklace, skládkování	
17 04	<i>Kovy, slitiny kovů</i>			
17 04 05	železo nebo ocel	O	recyklace	mříže, KARI sítě
17 05	<i>Zemina vytěžená</i>			
17 05 04	zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	O	recyklace, deponování	výkopová zemina nevhodná do násypu, kamenné římsy
20 01	<i>Složky z odděleného sběru</i>			
20 01 01	papír a lepenka	O	recyklace	sběrový papír (ZS)
20 01 27	barva, lepidlo, pryskyřice	N	spalování, deponování	nátěrové hmoty a odpad z nich (obaly)
20 02	<i>Odpady ze zahrad a parků</i>			
20 02 01	biologicky rozložitelný odpad	O	kompostování	náletová vegetace
20 03	<i>Ostatní komunální odpady</i>			
20 03 01	směsný komunální odpad	O	skládkování, spalování	ZS
Uvedené množství nemusí odpovídat skutečnosti na stavbě.				

Pozn.:	O	- ostatní odpad
	N	- nebezpečný odpad
	*	- není možné zařadit podle Katalogu odpadů, bude podrobně zaříděno původcem odpadu
	ZS	- zařízení staveniště

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

Nejsou.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

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

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

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

Mostní objekt se nachází na neelektrifikované železniční trati.

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

Mostní 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.

B.2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení

Stavba neobsahuje technologické objekty ani technická zařízení.

B.2.7 Základní popis stavebních objektů

a) stručný popis stávajícího stavu,

Stávající objekt je tvořen kamennou polokruhovou klenbou o šířce 10,65 m, délce 13,50 m a rozpětí 12,70 m. Čelní zdi, věnce a římsy jsou kamenné. Křídla vlevo i vpravo jsou rovnoběžná, svahové kužely u křídel jsou dlážděné (nespárované).

Trať je na mostě vedena v levém oblouku ($R = 335$ m, $p = 97$ mm), niveleta klesá 5,7‰, úhel křížení 90°, trať není elektrizovaná. Kolej na mostě je bezстыková – kolejnice S49 na betonových pražcích SB 8.

Stavebně-technický stav objektu je hodnocen dle předpisu SŽDC klasifikačním stupněm K2/S2.

b) stručný popis navrženého řešení

V rámci opravy stávajícího objektu je navržena celková sanace nosné konstrukce a spodní stavby. Bude provedeno hloubkové přespárování, injektáž a lokální přezděnění čel. Klenba bude stažena pomocí vlepených kotevních tyčí vždy přes polovinu šířky klenby vrtaných z obou stran. Stávající zábradlí bude

vybouráno, budou ubourány části čel a bude zbudována nasazená deska s římsou a zábradlím kotveným do římsy.

V rámci statického přepočtu (zatížitelnost a přechodnost mostu) je prověřena přechodnost mostu pro stávající traťovou třídu D4/70 a určena pro traťovou třídu D4 nejvyšší přidružená rychlost (prověření případné možnosti budoucího zvýšení rychlosti).

Kolejový svršek bude po dohodě s investorem a s ohledem na dobré směrové i výškové poměry obnoven do stávajícího stavu, v rozsahu demontované části koleje bude navržena výměna pryžových podložek pod paty kolejnic.

Pro kolejové lože platí obecné technické podmínky – Kamenivo pro kolejové lože a předpis S3. Bude provedena obnova bezстыkové koleje a úprava GPK podbitím ASP v rozsahu dvou oblouků přiléhajících k mostu – ZP km 20,540 – KO km 20,956.

B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby

Jedná se o stavbu dopravního významu bez požárního rizika.

Stavbou procházejí inženýrské sítě (viz Ochrana inženýrských sítí). Některé zasáhnou částečně do výkopové jámy a budou předepsaným způsobem ochráněny před poškozením a následně uloženy do tělesa v původní trase. Ostatní sítě nebudou stavbou dotčeny, budou však prováděny práce v jejich blízkosti. Při stavebních pracích je nutné dodržet podmínky uvedené ve vyjádřeních jednotlivých správců (viz dokladová část).

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.

Dokumentaci stavby posoudil Hasičský záchranný sbor Kraje Vysočina v souladu se zákonem č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů – viz dokladová část.

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.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Vzhledem k charakteru stavby se neřeší.

B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí

Vzhledem k charakteru stavby se neřeší.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) ochrana před pronikáním radonu z podloží,

Vzhledem k charakteru stavby se neřeší.

b) ochrana před bludnými proudy,

Mostní 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. Tato opatření budou zohledněna při zpracování TPD.

c) ochrana před technickou seizmicitou

Nevyžaduje se.

d) ochrana před hlukem,

Vzhledem k charakteru stavby se neřeší.

e) protipovodňová opatření,

Charakter stavby nevyžaduje řešení opatření vyplývající z požadavků civilní ochrany na využití staveb k ochraně obyvatelstva, vytváření zón havarijního plánování apod. Protipovodňová opatření jsou řešena pouze v rámci výstavby - pro stavbu lešení v toku v rámci, viz ZOV.

f) ostatní účinky - vliv poddolování, výskyt metanu apod.

Nejsou.

B.3. Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu

a) napojovací místa technické infrastruktury,

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

b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky,

viz a)

c) popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, napojení na stávající dopravní infrastrukturu, doprava v klidu, pěší a cyklistické stezky.

viz a)

B.4. Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie

a) traťová a staniční technologie počátečního a cílového stavu a dopravní technologie v průběhu výstavby

Železniční trať 582 00 Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem.

TÚ 1611 Havlíčkův Brod (mimo) (via ZETOR H.B.)-Pardubice-Rosice nad Labem

DÚ 06 Chotěboř – Ždírec nad Doubravou

- Zařazení v síti SŽ – celostátní dráha
- Označení trati dle TTP – 507A
- Označení trati dle KJŘ - 238
- Označení trati dle prohlášení o dráze – 582 00
- Počet traťových kolejí – 1
- Provoz obousměrný
- Trakce - bez elektrizace
- Traťové zabezpečovací zařízení – zabezpečovací zařízení 2. kategorie – reléový poloautoblok bez kontroly volnosti tratě
- Vlakové zabezpečovací zařízení není
- Největší traťová rychlost - 70 km/h
- Třída zatížení D4 (22,5 t/nápr.)

Osobní doprava:

Dle GVD 2021 je osobní doprava v místě stavby následující:

	Sudý směr		Lichý směr		Celkem
	R + Sp	Os	R + Sp	Os	
pracovní dny	2	14	1	13	32
dny pracovního klidu	1	8	1	8	18

Nákladní doprava:

Nákladní doprava v místě stavby je provozována (Ždírec nad Doubravou).

Výhled osobní dopravy, jízdní doba a propustnost tratě:

Výhledový stav osobní (dálkové a regionální) dopravy a nákladní dopravy se rekonstrukcí mostu v km 20,765 nezmění. Jízdní doba se po rekonstrukci také nezmění.

Opatření během stavby:

Vlakový provoz na trati bude po dobu stavby vyloučen mezi stanicemi Chotěboř – Ždírec nad Doubravou. Bude zavedena náhradní autobusová doprava. Nákladní doprava bude odkloněna po dobu stavby. V době výluky od 01.07. do 30.07.2022 bude do žst. Ždírec nad Doubravou umožněn příjezd směrem od Pardubic.

b) návrh organizačních a dočasných provizorních stavebních opatření na zajištění železniční dopravy po dobu stavby

Po dobu výstavby opravy bude nutná nepřetržitá výluka provozu v termínu 01.07.2022 – 30.07.2022. Výluka na železniční trati se předpokládá v délce 30 dnů.

c) dosažené parametry stavby – tabulkové, nebo grafické doložení navržených rychlostí, dynamický průběh rychlosti, propustnost, grafikon vlakové dopravy apod.

V rámci stavby nedochází ke změně. Přechodnost pro stávající traťovou třídu D4/70 zůstane zachována.

B.5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

d) terénní úpravy,

V délce cca 30 m bude upravováno těleso železničního násypu s napojením na stávající stav v potřebné délce pro plynulý přechod. Celková délka terénních úprav bude cca 30 m.

e) použité vegetační prvky,

Nejsou.

f) biotechnická, protierozní opatření.

Nejsou.

B.6. Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

a) vliv na životní prostředí - ovzduší, hluk, voda, odpady a půda,

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

Během výstavby a v důsledku potřebných terénních úprav bude nutno provést vymýcení 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.

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 havárii je nutné se řídit schváleným havarijním plánem, který je součástí přílohy B.8.4.

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.

Při příválových deštích se předpokládá čerpání vody ze stavební jámy.

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.

Při realizaci stavby musí být splněny všechny podmínky stanovené orgány ochrany životního prostředí (viz Dokladová část).

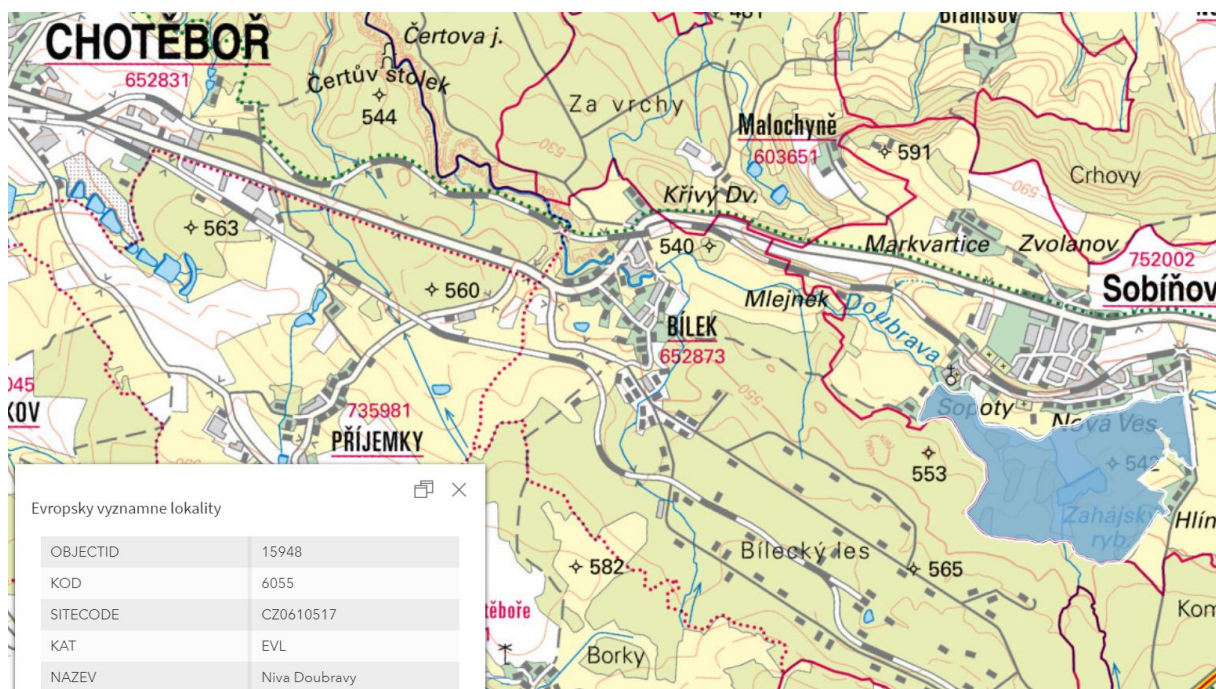
b) vliv na přírodu a krajinu - ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod.,

Během výstavby a v důsledku potřebných terénních úprav bude nutno provést náletové křoviny na svahu železničního tělesa. Jedná se však o mýcení do 40 m².

Stavba se nachází v těsné blízkosti CHKO Železné Hory a v ochranném pásmu Přírodní rezervace Údolí Doubravy. Při výstavbě musí být splněny požadavky orgánů ochrany životního prostředí uvedené v jejich vyjádření. Koryto vodního toku bude upraveno pouze dočasně pro postavení lešení pro sanaci mostu. Veškerý ostatní stavební materiál, včetně mixů s betonem a manipulace s výztuží je navržena z koleje ve směru od zastávky Bílek.

c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000,

Stavba se nenachází na území soustavy Natura 2000. Ve vzdálenosti 2,3 km od stavby se nachází evropsky významná lokalita Niva Doubravy. Stavba svým charakterem nemá potenciál k jejímu ovlivnění.



[HTTPS://GIS-AOPKCR.OPENDATA.ARCGIS.COM/DATASETS/EVROPSKY-V%C3%BDZNAMN%C3%A9-LOKALITA/EXPLORE?LOCATION=49.700380%2C15.731227%2C7.90](https://gis-aopkcr.opendata.arcgis.com/datasets/evropsky-v%C3%BDznamn%C3%A9-lokalita/explore?location=49.700380%2C15.731227%2C7.90)

d) způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem,

Záměr nepodléhá posuzování vlivů na životní prostředí ani zjišťovacímu řízení podle zákona č. 100/2001 Sb.

e) v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno,

Záměr nepodléhá do režimu zákona o integrované prevenci.

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

Realizací stavby nevznikne nové ochranné pásmo. Stávající ochranné pásmo dráhy zůstane zachováno.

B.7. Ochrana obyvatelstva

Charakter stavby nevyžaduje řešení opatření vyplývající z požadavků civilní ochrany na využití staveb k ochraně obyvatelstva, vytváření zón havarijního plánování apod. Pro výstavbu je zpracován Povodňový plán, viz samostatná příloha.

B.8. Zásady organizace výstavby

Řeší samostatná část dokumentace B.8 Zásady organizace výstavby

B.9. Celkové vodohospodářské řešení

Vodohospodářské řešení stavby zůstane nezměněno, stavbou nebudou dotčeny povrchové ani podpovrchové vody, ani režim hospodaření s dešťovou vodou.

V Ústí nad Labem, listopad 2021

Ing. Lenka Greslová
DIPONT s.r.o.