

STAVBA:

Oprava mostu v km 67,750
na trati Horní Cerekev - Tábor

OBJEDNATEL:



Správa železnic, státní organizace

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1, Nové Město

PROJEKTANT:



Egneza

Egneza s.r.o.

Kpt. Jaroše 35/20

434 01 Most

Účel PD: DSP/PDPS	ODP. PROJEKTANT	VYPRACOVAL	Datum:	12/2022
	ING. MICHAL BERNÁT	ING. MICHAL BERNÁT	Měřítko:	-
Egneza s.r.o., Kpt. Jaroše 35/20, 434 01 Most, tel.: 733 774 924, e-mail: bernat@egneza.cz			Formát:	-
			Zakázka:	18E80
STAVBA: Oprava mostu v km 67,750 na trati Horní Cerekev - Tábor			Část:	A
			Příloha:	
PŘÍLOHA: PRŮVODNÍ ZPRÁVA				

1	Identifikační údaje stavby	3
1.1	Stavba, stavebník, projektant	3
1.1.1	Stavba.....	3
1.1.2	Stavebník.....	3
1.1.3	Projektant	3
1.1.4	Základní charakteristika stavby a její účel	3
1.2	Dosavadní využití území.....	4
1.3	Související a podmiňující stavby.....	4
1.4	Lhůta a postup výstavby	4
2	Základní údaje o stavbě	4
2.1	Údaje o umístění stavby.....	4
2.2	Stručný popis stavby.....	5
2.3	Projektované kapacity stavby.....	5
2.3.1	SO 01 Most v km 67,750	5
2.4	Charakteristika území	5
2.5	Požadavky na realizaci stavby.....	6
3	Přehled výchozích podkladů	6
3.1	Členění stavby	6
3.2	Doklady a vyjádření.....	6
3.3	Normy a předpisy	7
3.3.1	Výjimky z předpisů a norem	7
3.4	Umístění a stav inženýrských sítí.....	7
3.5	Geodetické a mapové podklady	8
4	Zdůvodnění stavby a jejího umístění, koncepce stavby	8
4.1	Zhodnocení dosavadního technického stavu.....	8
4.2	Zásady technického řešení	8
4.2.1	SO 01 Most v km 67,750	8
5	Příprava pro výstavbu.....	9
5.1	Podmínky pro umístění značek	10
5.2	Ochrana inženýrských sítí.....	10
5.2.1	Správa železnic	10
5.2.2	Technické služby Tábor	11
5.3	Kácení	11
5.4	Odpady	11
6	Výkup pozemků a staveb, ZPF, PUPFL	13

7	Vliv stavby na životní prostředí.....	13
7.1	Vliv stavby na životní prostředí v průběhu výstavby	13
7.2	Hluk	14
8	Odolnost a zabezpečení stavby	14
8.1	Požární ochrana	14
8.2	Ochrana bezpečnosti práce.....	14
8.3	Ostatní vlivy	16
9	Technicko-bezpečnostní zkoušky.....	16
10	Obecné požadavky na výstavbu	16
11	Členění projektové dokumentace	16
12	Související stavby	17
13	Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby.....	17

1 Identifikační údaje stavby

1.1 Stavba, stavebník, projektant

1.1.1 Stavba

<i>Stavba</i>	Oprava mostu v km 67,750 na trati Horní Cerekev – Tábor
<i>Katastrální území</i>	Tábor (764 701) Měšice u Tábora (693 456)
<i>Obec</i>	Tábor (552 046)
<i>Kraj</i>	Jihočeský

1.1.2 Stavebník

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

1.1.3 Projektant

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

1.1.4 Základní charakteristika stavby a její účel

Předmětem stavby je oprava mostu v km 67,750 na trati Horní Cerekev – Tábor (TÚ č. 1851).

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

Jedná se o stávající železniční most, který bude opraven z výše uvedených důvodů. Podrobný popis jednotlivých stavebních objektů viz dále.

Navržené řešení bylo projednáno a odsouhlaseno investorem na výrobních poradách.

Návrh sanace spodní stavby vychází ze zjištění a doporučení diagnostického průzkumu, který nechal zpracovat objednatel v 11/2020 společností PONTEx s.r.o. Na diagnostický průzkum navazoval statický výpočet zatížitelnosti a manažerské shrnutí výsledků diagnostického průzkumu a statického posouzení mostu.

1.2 Dosavadní využití území

Stavba se nachází na stávající železniční trati TÚ 1851 Horní Cerekev (mimo) – Tábor (mimo).

Most leží v intravilánu města Tábor a převádí železniční trať přes místní komunikaci – propojení mezi ulicemi Chýnovská a Pelhřimovská (silnice I/3).

Stavba se nachází na pozemcích Správy železnic, státní organizace (právo hospodařit) a je součástí stávající liniové stavby. Jedná se o stavbu dráhy. Dotčené pozemky podrobně viz kap. 6.

1.3 Související a podmiňující stavby

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

1.4 Lhůta a postup výstavby

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

Práce na opravě objektu budou probíhat za úplné výluky koleje vedené v dotčeném úseku. Možné pomocné práce před a po stavbě budou v případě možnosti prováděny za provozu na železniční trati. Provoz na komunikaci pod mostem nebude přerušen, předpokládá se pouze s omezením provozu do dvou nebo v případě nutnosti do jednoho jízdního pruhu. Zároveň bude zajištěn průchod pro chodce, kteří využívají chodník pod mostem. Více k DIO viz níže.

V místě objektu bude snesen železniční svršek, provedena oprava předepsané části jednotlivých objektů a zpětně 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 a sanace stávajících konstrukcí. Všechny vybourané materiály budou odvezeny na skládku, případné úpravy či změny určí nebo schválí TDS.

Předpokládaný termín realizace stavby je v roce 2023, termín bude odpovídat RPV.

2 Základní údaje o stavbě

2.1 Údaje o umístění stavby

<i>Kategorie dráhy</i>	Regionální
<i>Správce trati</i>	Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Plzeň
<i>Traťový úsek</i>	TÚ 1851 Horní Cerekev (mimo) – Tábor (mimo) DÚ 22 ČEPRO Smyslov – Tábor
<i>Situování objektů v terénu</i>	Most se nachází v intravilánu města Tábor jako součást stávajícího náspu.

2.2 Stručný popis stavby

Viz kap. 1.1.4.

2.3 Projektované kapacity stavby

Rozsah stavby km 67,700 – 67,800

2.3.1 SO 01 Most v km 67,750

<i>Volná výška pod mostem</i>	5,8 m
<i>Výška mostu nad terénem</i>	7,9 m
<i>Stavební výška mostu</i>	2,05 m
<i>Délka přemostění</i>	16,2 m
<i>Prostorové uspořádání na mostě</i>	VMP 2,5
<i>Traťová rychlost</i>	V = 70 km/h
<i>Údaje o koleji</i>	přímá; D = 0 mm; klesá 10,04 ‰

2.4 Charakteristika území

Stavba se nachází na stávající železniční trati TÚ 1851 Horní Cerekev (mimo) – Tábor (mimo).

Most leží v intravilánu města Tábor a převádí železniční trať přes místní komunikaci – propojení mezi ulicemi Chýnovská a Pelhřimovská (silnice I/3).

Stavba se nachází na pozemcích Správy železnic, státní organizace (právo hospodařit) a je součástí stávající liniové stavby. Jedná se o stavbu dráhy. Dotčené pozemky podrobně viz kap. 6.

Stavba bude zasahovat do obvodu a do ochranného pásma dráhy:

- Železniční trať Horní Cerekev – Tábor.

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

- podzemní vedení ve správě SŽ,
- podzemní vedení VO ve správě Technických služeb Tábor.

Podle vyjádření jednotlivých správců inženýrských sítí (viz dokladová část dokumentace) dojde v prostoru stavby „ke střetu“ ještě s dalšími vedení, všechna jsou však v dostatečné vzdálenosti od hranice stavby a nebudou nijak ohrožena. U těchto sítí, pokud jsou v blízkosti stavby, však platí podmínka vytyčení, viz podmínky jednotlivých správců.

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.

Ostatní:

- Pozemek p. č. 5757/1 v k. ú. Tábor je chráněn jako nemovitá kulturní památka.
- Umístění stavby je ve vzdálenosti větší než 50 m od hranice lesa.
- Stavba nevyžaduje vyhlášení ochranného pásma.

2.5 Požadavky na realizaci stavby

Stavba bude přístupná po železnici a po přilehlých místních komunikacích. Pokud povede přístupová cesta po pozemcích ve vlastnictví mimo SŽ a mimo veřejně přístupné komunikace, zhotovitel domluví s vlastníkem povolení ke vstupu.

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

Body železničního bodového pole (ŽBP):

- Před mostem vpravo se nachází bod č. 1277 – kámen M1.
- Způsob, jakým bude v rámci stavby naloženo s tímto bodem a jakým bude následně případně obnoven, zpracuje a projedná zhotovitel stavby v rámci dokumentace dodavatele.

Předpokládaný termín realizace stavby je v roce 2023, termín bude odpovídat RPV.

3 Přehled výchozích podkladů

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

Návrh sanace spodní stavby vychází ze zjištění a doporučení diagnostického průzkumu, který nechal zpracovat objednatel v 11/2020 společností PONTEx s.r.o. Na diagnostický průzkum navazoval statický výpočet zatížitelnosti a manažerské shrnutí výsledků diagnostického průzkumu a statického posouzení mostu.

3.1 Členění stavby

Stavba je členěna na následující stavební objekty:

- **SO 01 Most v km 67,750**

Součástí stavby nejsou žádné provozní soubory.

3.2 Doklady a vyjádření

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

- Zvláštní technické podmínky vypracování projektu stavby.
- Všeobecné podmínky na projektovou dokumentaci železničních staveb.
- Mapové podklady SŽ s. o., SŽG Praha, zaměřeno 03/2021.
- Digitální snímek katastrální mapy 11/2022.
- Výpis údajů z katastru nemovitostí 11/2022.
- Fotodokumentace.
- Vyjádření správců inženýrských sítí.

3.3 Normy a předpisy

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

- [1] Směrnice GR SŽDC č. 11/2006
- [2] Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah
- [3] ČSN EN 206+A2 Beton – Specifikace, vlastnosti, výroba a shoda
- [4] ČSN P 73 2404 Beton – Specifikace, vlastnosti, výroba a shoda – Doplnující informace
- [5] ČSN EN 1990 Eurokód: Zásady navrhování konstrukcí
- [6] ČSN EN 1991 Eurokód 1: Zatížení konstrukcí
- [7] ČSN EN 1992 Eurokód 2: Navrhování betonových konstrukcí
- [8] ČSN EN 1997 Eurokód 7: Navrhování geotechnických konstrukcí
- [9] ČSN EN 13670 Provádění betonových konstrukcí
- [10] ČSN 73 6200 Mosty – terminologie a třídění
- [11] ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů
- [12] ČSN 73 6301 Projektování železničních drah
- [13] SŽDC S3 Železniční svršek
- [14] SŽ S4 Železniční spodek
- [15] MVL 102 Přechody mezi nosnými konstrukcemi, mezi nosnou konstrukcí a opěrou, mezi spodní stavbou a tělesem železničního spodku
- [16] ČD S 5/4 Protikoroze ochrana ocelových konstrukcí
- [17] 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. Je nutné dbát požadavků jednotlivých správců. Ochrana inženýrských sítí viz dále.

Prostorem stavby prochází (nebo zasahuje ochranné pásmo):

- podzemní vedení ve správě SŽ,
- podzemní vedení VO ve správě Technických služeb Tábor.

Podle vyjádření jednotlivých správců inženýrských sítí (viz dokladová část dokumentace) dojde v prostoru stavby „ke střetu“ ještě s dalšími vedení, všechna jsou však v dostatečné vzdálenosti od hranice stavby a nebudou nijak ohrožena. U těchto sítí, pokud budou v blízkosti stavby, však platí podmínka vytyčení, viz stanoviska jednotlivých správců.

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.

3.5 Geodetické a mapové podklady

Pro zpracování dokumentace bylo použito:

- Mapové podklady SŽ s. o., SŽG Praha, zaměřeno 03/2021.
- Digitální snímek katastrální mapy 11/2022.

Podrobné informace k železničním mapovým podkladům jsou uloženy u správce – SŽ, s. o., SŽG. Bylo provedeno zaměření mapového podkladu podle SŽ M20/MP006 (Opatření k zaměřování objektů železniční dopravní cesty). Polohové zaměření bylo provedeno polární metodou, výšky podrobných bodů byly určeny trigonometricky. Výška osy koleje je výškou TK nepřevýšeného pasu.

Body ŽBP viz výše.

4 Zdůvodnění stavby a jejího umístění, koncepce stavby

Projektová dokumentace navrhuje opravu mostu v km 67,750 na trati Horní Cerekev – Tábor.

Stavba je vyvolána nevyhovujícím stavebně-technickým stavem objektu.

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

4.1 Zhodnocení dosavadního technického stavu

Stávající objekt vyžaduje opravu, aby bylo dosaženo požadované bezpečnosti železničního provozu a prostorových parametrů na objektu.

4.2 Zásady technického řešení

4.2.1 SO 01 Most v km 67,750

Most leží v intravilánu města Tábor a převádí železniční trať přes místní komunikaci – propojení mezi ulicemi Chýnovská a Pelhřimovská (silnice I/3).

Nosnou konstrukci o 1 prostém poli tvoří předem předpjaté nosníky MT – Armabeton délky 18,0 m z prefabrikovaného betonu. V příčném řezu je 6 ks nosníků (2 trojice) uložených na ocelolitinová ložiska I.V.3 a I.P.3 dle ON 736277. Veškerá výztuž nosníků je vodivě propojena na ocelové pásnice zabetonované v čelech nosníků. Odtud byl proveden vývod kabelem k měřicímu místu, které je vždy od konce nosníku 1,0 m a 10 cm nad spodním okrajem nosníku (nad lícem úložného prahu). Nosník je obdélníkového průřezu 0,5x1,2 m. Na každém nosníku jsou 2 měřicí body. Na nosnících je vybetonována monolitická spřažená deska. Spřažená deska má horní povrch v dostředném sklonu, uprostřed je spára, kterou odtéká voda do odvodňovacího žlabu umístěného pod deskou. Součástí spřažené desky jsou železobetonové římsy, výška římsy je 250 mm, šířka horní plochy 250 mm. Na římsách je osazeno ocelové zábradlí se svislou výplní, výška zábradlí je 1,1 m. Zábradlí je osazeno do kapes. Šířka konstrukce je 5,7 m. Na nosné konstrukci je izolace dvojnásobným Sklobitem chráněná cementovou omítkou s vložkou.

Střední podélná odvodňovací spára je kryta prefabrikovanou tvárnici. Pod izolací je ve spáře vložen plech svádějící vodu do odvodňovacího žlabu. Kryt příčné dilatační spáry na koncích nosné konstrukce je z ocelového plechu.

Nosná konstrukce je uložena na krajní monolitické betonové opěry. Součástí opěr jsou železobetonové úložné prahy. V prazích byla připravena hnízda, do kterých jsou vložena ložiska (desky z měkčeného PVC). Na líci prahů jsou osazena ocelová madla, která slouží pro zavěšení žebříku. Součástí opěr jsou také železobetonové závěrné zídky. Na opěry navazují betonová rovnoběžná křídla, dilatační spára je vyplněna heraklitem. Na dřívku křídel je vybetonována a konzolovitě vyložena monolitická deska, jejíž součástí jsou i římsy křídel. Deska je armována pouze podél okrajů, kde je též kotvena do dřívku křídel. Povrch desky je vyspádován 2 % k odvodňovacím žlábkům, izolace desky je shodná jako na mostě, včetně ochrany.

Založení mostu je plošné na zvětralých rulách. Křídla jsou založena v otevřených jámách.

Odvodnění mostu je provedeno pomocí plechového žlabu. Žlab je vyspádován do plechového kotlíku, z něhož je svedena voda litinovým svodem pod chodník u opěry a dále do kanalizace.

Inženýrské sítě na mostě jsou umístěny ve žlabech. Tyto byly na všech stranách prodlouženy za konec křídel mostu o 5 m.

Rok stavby mostu je 1982.

V rámci stavby bude provedena sanace mostu za účelem prodloužení jeho životnosti a zvýšení bezpečnosti.

Aby bylo zamezeno zatékání na nosnou konstrukci a spodní stavbu mostu, je navržena obnova systému vodotěsné izolace nosné konstrukce a části spodní stavby. Po snesení svršku včetně kolejového lože bude odstraněna na spráženě desce nosné konstrukce a navazujících křídel tvrdá ochrana izolace a stávající izolační souvrství. Zároveň bude ubourána stávající závěrná zídka, která zamezuje přístup k čelům nosníků a není možné zjistit jejich stav a provést sanaci. Následně bude vybudována nová železobetonová závěrná zídka včetně vyložení a římsy do tvaru, který bude navazovat na stávající ponechané části konstrukce. Budou osazeny nové mostní závěry a proveden SVI v celém profilu kolejového lože. Stávající odvodňovací žlab pod nosnou konstrukcí bude nahrazen novým. Zaústění odvodnění bude jako ve stávajícím stavu do kanalizace, protože nevykazuje žádné závady. Budou obnoveny také svody podél opěr, které odvádí vodu z prostoru rovnoběžných křídel. Podél křídel pak budou vybudovány nové žlaby z kamenné dlažby do betonového lože. Zaústění odvodnění bude po opravě shodné se stávajícím stavem.

Betonové plochy nosné konstrukce a spodní stavby budou sanovány. U stávajícího zábradlí bude obnovena PKO. V místě kotvení bude provedeno těsnění spár, aby nemohlo dojít k zatékání do kapes v římsě.

Inženýrské sítě na mostě budou uloženy do kolejového lože do nových kabelových žlabů.

5 Příprava pro výstavbu

Stavba se nachází na pozemcích Správy železnic, státní organizace (právo hospodařit) a je součástí stávající liniové stavby. Jedná se o stavbu dráhy.

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 a zároveň dodržet podmínky ochrany sítě jednotlivých správců a vlastníků. Nesmí dojít k porušení žádného vedení inženýrských sítí.

Omezení dopravy na pozemních komunikacích zhotovitel v dostatečném předstihu projedná s příslušnými DOSS a vlastníky komunikací. Při sanaci mostu se předpokládá, že bude omezen provoz na silnici pod mostem. Vzhledem k šířce komunikace zhotovitel zajistí, aby byl umožněn provoz vždy ve dvou jízdních pruzích a zároveň umožněn průchod pro chodce. V případě potřeby je možné usměrnit provoz do jednoho pruhu, vždy je však nutné úpravu projednat s příslušnými DOSS.

Navrhuje se vytvoření dopravního prostoru vždy šířky min. 5,5 m (2x 2,75 m), vozidla budou navedena pomocí směrovacích desek. Návrh bude vycházet ze schématu B/4 dle TP 66 – „Zásady pro přechodné dopravní značení na pozemních komunikacích“.

5.1 Podmínky pro umístění značek

Používané značky budou v retroreflexní úpravě. Rozměry a provedení dopravních značek musí být v souladu s ČSN 01 8020. K označení nesmí být použito nečitelných nebo poškozených značek. Umístění schválených značek, zábran a osvětlení zábran bude provedeno v souladu s TP 66 „Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích“, II. vydání. Značky a zábrany musí být zajištěny proti posunu vlivem povětrnosti.

Sloupky u přenosných dopravních značek budou červenobílé, délky jednotlivých barevných polí budou 10 cm. Spodní okraj nejspodnější značky bude nejméně 60 cm nad vozovkou.

Značky dočasně pozbývající platnosti budou přikryty nebo přeškrtnuty reflexně.

Neplatná stávající vodorovná dopravní značení budou vhodným způsobem začerněna.

5.2 Ochrana 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. Je nutné dbát požadavků jednotlivých správců. Ochrana inženýrských sítí viz dále.

Prostorem stavby prochází (nebo zasahuje ochranné pásmo):

- podzemní vedení ve správě SŽ,
- podzemní vedení VO ve správě Technických služeb Tábor.

Podle vyjádření jednotlivých správců inženýrských sítí (viz dokladová část dokumentace) dojde v prostoru stavby „ke střetu“ ještě s dalšími vedení, všechna jsou však v dostatečné vzdálenosti od hranice stavby a nebudou nijak ohrožena. U těchto sítí, pokud budou v blízkosti stavby, však platí podmínka vytyčení, viz stanoviska jednotlivých správců.

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.

5.2.1 Správa železnic

Jedná se o kabely umístěné v kabelových žlábech na konstrukci mostu. Po dobu prací budou tyto kabely vyjmuty ze žlabů a vhodným způsobem ochráněny, aby nedošlo k jejich poškození během prací prováděných na nosné konstrukci a navazující spodní stavbě. Po dokončení prací budou kabely uloženy

do kolejového lože do nových kabelových žlabů. Zároveň se provedou přechody z mostní konstrukce do navazujícího tělesa náspu.

Všechna vedení budou před zahájením stavby vytyčena včetně určení hloubky uložení. Po dobu stavby budou všechna vedení ochráněna vhodným způsobem odsouhlaseným příslušným správcem. Následně budou vedení uložena dle podmínek S4 a příslušných správců.

Je nutné dodržovat všechny podmínky uvedené v jednotlivých vyjádřeních k existenci inženýrských sítí.

5.2.2 Technické služby Tábor

Pod chodníkem u tábořské opěry je umístěno podzemní vedení veřejného osvětlení. Vzhledem k charakteru navrhovaných prací na opravě mostu se nepředpokládá odhalení nebo negativní ovlivnění tohoto vedení.

Před zahájením prací je nutné informovat správce o postupu výstavby včetně časového harmonogramu a domluvit s ním další podmínky ochrany vedení veřejného osvětlení.

5.3 Kácení

Uvažuje se mýcení náletové zeleně v prostoru stavby na tělese dráhy, které nebude provedeno v rámci běžné údržby. Mýcení zeleně nebude v ploše větší než 40 m².

Kácení dřevin se v rámci stavby nepředpokládá.

5.4 Odpady

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

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

Odpady vzniklé především při demolici stávajících konstrukcí bude zhotovitel třídit a likvidovat v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech a související legislativou. Vytěžený a odpadový materiál ze staveniště bude odvážen na skládku, kde bude tříděn a separován (ocel, dřevo, zemina, kámen atd.). Vhodný materiál bude použit k druhotnému zpracování. Se zpětným použitím na stavbu se počítá pouze se zeminou, bude-li vhodná do zpětných zásypů. Kategorizace odpadu se provádí podle Vyhlášky MŽP č. 8/2021 Sb. Při hledání způsobu využití nebo odstranění odpadů bude dodržována hierarchie způsobů nakládání s odpady, tedy pokud nelze vzniku odpadu předejít nebo jej opětovně použít, bude dána přednost recyklaci odpadů před jiným využitím odpadů. Odstranění odpadů (např. skládkováním) bude použito až v poslední řadě. Před zahájením přípravných prací prověří zhotovitel kapacitu skládky a její vhodnost z hlediska druhovosti odpadů.

Přehled jednotlivých druhů a kategorií odpadů, jejichž vznik se během realizace předpokládá, a konkrétní způsob naložení s jednotlivými druhy odpadů (O = ostatní odpad, N – nebezpečný odpad):

Katalogové číslo odpadu	Název druhu odpadů – zkráceně	Kategorie odpadu	Druh odpadu
02 01 03	Odpad rostlinných pletiv	O	odstraněná náletová zeleň, kácení, tráva
05 01 05	Uniklé (rozlité) ropné látky	N	úkapy stavebních strojů, havárie
15 02 02	Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny	N	znečištěné dřevní piliny, písek, hadry - havárie; likvidace asfaltových emulzí při pokládání vozovek
16 01 03	Pneumatiky	O	zbytky pneumatik
17 01 01	Beton	O	úkapy při betonáži, bourání stávajících konstrukcí
17 02 01	Dřevo	O	oplocení, bednění
17 04 05	Železo a ocel	O	oddělená výztuž z železobetonu
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 170503	O	Bourání stávajících konstrukcí, přebytečná výkopová zemina
20 02 02	Zemina a kameny	O	údržba zelených ploch
20 03 04	Kal ze septiků a žump	O	odpad z chemických WC na ZS

Původcem odpadu je po dobu stavby dodavatel stavby. Základní povinností původce vzniku odpadu je v průběhu své činnosti předcházet vzniku odpadu a vlastní vznik odpadu co nejvíce omezovat. Společně s omezováním vlastního vzniku je nutné vytvářet předpoklady pro jeho opětovné využití, omezovat nebezpečné vlastnosti, popř. zajistit odpovídající zneškodnění. Původce odpadu je povinen odpad třídit a kontrolovat, zda odpad nemá některou z nebezpečných vlastností. Během výstavby i po uvedení do provozu je povinen vést evidenci o množství odpadu a způsobu nakládání s ním.

Odpad charakteru „N“ bude v průběhu stavby shromažďován odděleně do zvlášť k tomu určených uzavřených nádob z nepropustných materiálů, které budou chráněny proti odcizení, neodborné manipulaci a úniku nebezpečné látky do okolního prostředí. Nebezpečné odpady budou likvidovány osobami oprávněnými k nakládání s těmito látkami. Ropné látky mohou být likvidovány biodegradací, znečištěné čisticí tkaniny apod. mohou být spáleny.

6 Výkup pozemků a staveb, ZPF, PUPFL

Umístění stavby se nemění. V rámci stavby bude provedena oprava stávajícího mostu:

SO 01 Most v km 67,750							
Katastrální území	Parc. č.	Druh pozemku	Výměra (m ²)	Zábor dočasný (m ²)	Vlastník	Právo hospodařit	Poznámka
Tábor (764 701)	5883/1	ostatní plocha	12561	700	Česká republika	Správa železnic, s. o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha	
Měšice u Tábora (693 456)	1617/1	ostatní plocha	19411	50	Česká republika	Správa železnic, s. o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha	

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

7 Vliv stavby na životní prostředí

7.1 Vliv stavby na životní prostředí v průběhu výstavby

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

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

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

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

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

Při provádění veškerých stavebních prací musí zhotovitel zvolit takovou techniku, aby nedošlo k překročení nejvyšších přípustných hodnot hluku a vibrací.

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

7.2 Hluk

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

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

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

8 Odolnost a zabezpečení stavby

8.1 Požární ochrana

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

- **SŽ Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy**
- **SŽ Bp1 Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací**
- **SŽ Bp3 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace**
- Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce,
- Zákon č. 309/2006 Sb., zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci,
- Zákon č. 133/1985 Sb., zákon o požární ochraně,
- Nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích,
- Nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky,
- Nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci,
- Nařízení vlády č. 201/2010 Sb., o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu,
- Nařízení vlády č. 11/2002 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a signálů.

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

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

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

8.3 Ostatní vlivy

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

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

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

9 Technicko-bezpečnostní zkoušky

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

10 Obecné požadavky na výstavbu

Stavba není v rozporu s obecnými požadavky na výstavbu.

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

11 Členění projektové dokumentace

Dokumentace ve stupni DSP/PDPS je členěna do následující skladby.

A	PRŮVODNÍ ZPRÁVA
B	SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA (neobsazeno)
C	SITUAČNÍ VÝKRESY
C.1	Přehledná situace oblasti stavby
D	DOKUMENTACE OBJEKTŮ
D.1	Stavební část
D.1.1 SO 01	Most v km 67,750
D.2	Technologická část (neobsazeno)
	DOKLADOVÁ ČÁST
1	Doklady (samostatně jako příloha žádosti)

Vzhledem k charakteru a rozsahu stavby byly provedeny drobné úpravy skladby dokumentace proti předepsané vyhlášce.

12 Související stavby

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

13 Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby

Předpokládaný termín realizace stavby je v roce 2023, termín bude odpovídat RPV.

V Mostě, prosinec 2022

Ing. Michal Bernát