





**SUDOP BRNO, spol. s r.o.**  
Kounicova 26  
602 00 Brno

## **STAVBA:**

# **Mosty na trati Olomouc hl. n. – Krnov (2191): SO 04 - Most v km 79,335**

*DOKUMENTACE PRO STAVEBNÍ POVOLENÍ*

*DOKUMENTACE PRO PROVÁDĚNÍ STAVBY*

## **B.2 Zásady organizace výstavby**

**Vypracoval:** Ing. Štěpán Kameš

**Datum:** Srpen 2024

## Obsah

1. Údaje o stavbě .....	3
a) Název stavby .....	3
b) Místo stavby.....	3
c) Předmět dokumentace .....	3
2. Charakteristika staveniště .....	3
3. Zásady organizace výstavby dle vyhlášky 146/2008 Sb.....	3
a) Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění .....	3
b) Odvodnění staveniště.....	3
c) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu .....	4
d) Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky.....	4
e) Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin .....	4
f) Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště .....	4
g) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy.....	4
h) Množství a druhy odpadu při výstavbě včetně jejich likvidace .....	4
i) Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin .....	4
j) Ochrana životního prostředí při výstavbě.....	4
k) Zásady bezpečnosti a ochrana zdraví při práci na staveništi.....	4
l) Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb .....	5
m) Dopravní inženýrská opatření pro realizaci staveb .....	5
n) Speciální podmínky pro provádění stavby .....	5
o) Popis postupu výstavby, termíny a postupné uvádění do provozu.....	5
p) Požadavky na výluky veřejné dopravy .....	6
q) Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu.....	6
4. Výkresová dokumentace .....	7
5. Harmonogram prací .....	7
6. Schéma stavebních postupů .....	8
7. Bilance zemních hmot.....	8

## 1. Údaje o stavbě

### a) Název stavby

Mosty na trati Olomouc hl. n. – Krnov (2191): SO 04 - Most v km 79,335

### b) Místo stavby

Stavba se nachází na stávající celostátní jednokolejné neelektrifikované železniční trati Olomouc – Krnov (TÚ 2191) v katastrálním území Zátor [791202]. Most se nachází v na okraji intravilánu obce Zátor a převádí 1-kolejovou železniční trať přes veřejně přístupnou účelovou nezpevněnou komunikaci (polní cesta) v majetku obce Zátor.

Vlevo i vpravo trati (ve směru kilometráže) se v blízkosti mostu nachází pozemky účelové komunikace a dále pole a louky, které navazují vlevo na zastavěné území.

Stavba je navržena na stabilizovaných plochách funkčně určených pro dopravní infrastrukturu.

Zasažené katastrální území: Zátor [791202]

Dotčené pozemky:

1150 – ČR; Správa železnic, s.o., Dlážděná 1003/7, Nové Město, 110 00 Praha 1

### c) Předmět dokumentace

Stavba řeší opravu železničního mostu na stávající trati ve stávající poloze. Důvodem je nevyhovující stavebně-technický stav konstrukce a železničního svršku na objektu.

Jedná se o stavbu trvalou s účelem užívání pro dopravu.

## 2. Charakteristika staveniště

Stavba se nachází na stávající celostátní jednokolejné neelektrifikované železniční trati Olomouc – Krnov (TÚ 2191) v katastrálním území Zátor [791202]. Most se nachází v na okraji intravilánu obce Zátor v nezastavěném území a převádí 1-kolejovou železniční trať přes veřejně přístupnou účelovou nezpevněnou komunikaci (polní cesta) v majetku obce Zátor.

Vlevo i vpravo trati (ve směru kilometráže) se v blízkosti mostu nachází pozemky účelové komunikace a dále pole a louky, které vlevo navazují na zastavěné území.

Hlavním cílem stavby je odstranění špatného stavebně-technického stavu svrškového materiálu na mostě a sanace nosné konstrukce a spodní stavby, bez většího zásahu do přilehlé železniční trati a okolí.

Realizací stavby nedochází k trvalému záboru ZPF ani jiných ploch. Předmětná stavba nevyžaduje kácení dřevin. Kácení náletových dřevin v bezprostřední blízkosti mostu zajistil na začátku roku 2024 v předstihu stavby investor. Plochy dotčené stavebními pracemi budou po dokončení stavby uklizeny a uvedeny do původního stavu.

Staveniště nezasahuje do záplavového území Q100 řeky Opavy, která protéká v blízkosti mostu. Stavba se nenachází v oblasti poddolovaného území.

V zájmové oblasti stavby se nenachází žádné lokality chráněných ložiskových území, dobývacích prostor těžných, výhradní ložiska surovin ani hlavní důlní díla.

## 3. Zásady organizace výstavby dle vyhlášky 146/2008 Sb.

### a) Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění

Pro napojení stavby na elektrickou energii budou sloužit mobilní zdroje - pojezdny dieselagregáty, napojení zařízení staveniště na vodu a kanalizaci není možné a bude řešeno mobilními zařízeními zhotovitele stavby.

### b) Odvodnění staveniště

V případě naražení podzemní vody při výkopových pracích nebo vlivem deštivých dnů bude staveniště odvodňováno do drážních příkopů pomocí vodních čerpadel.

### c) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Stavbou nevzniknou potřeby připojení nových vedení na technickou infrastrukturu. Na stávající trati nejsou žádné drážní ani mimodrážní kabely. Nový drážní kabel vpravo trati (mimo most) bude položen v rámci stavby „Prostá rekonstrukce trati v úseku Mílotice n. O. – Brantice“, před sanací mostu v km 79,335. **Umístění optického kabelu je nutné ověřit a přizpůsobit mu výkopové a stavební činnosti – na povrchu terénu nad optickým kabelem bude provedena jeho ochrana např. ze silničních panelů!!!**

Pro dopravu k místu stavby budou využita automobilová doprava po veřejně přístupné účelové nezpevněné komunikaci, která se napojuje sjezdem ze silnice III/4585, eventuálně kolejová vozidla MUV nebo dvoucestný bagr MHS, jejichž přemístění na kolej bude z plochy u nástupiště v zastávce Zátor či přejezdu P7567. Po ukončení prací nezbytných pro realizaci stavby budou veškerá omezení a dočasně zpevněné cesty uvedeny do původního stavu.

### d) Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Stavba bude koordinována s následujícími stavbami:

- Prostá rekonstrukce trati v úseku Mílotice n. O. – Brantice (pokládka drážních sdělovacích kabelů a rekonstrukce nástupiště v zastávce Zátor)
- Údržba, opravy a odstraňování závad u SMT 2023 – PD propustků v km 75,295; 75,707; 76,522; 77,317 a 78,086 na TÚ 2191

Stavbou budou dotčeny pouze drážní pozemky viz 1.b – místo stavby

Nový drážní kabel vpravo trati (mimo most) bude položen v rámci stavby „Prostá rekonstrukce trati v úseku Mílotice n. O. – Brantice“, před sanací mostu v km 79,335. **Umístění optického kabelu je nutné ověřit a přizpůsobit mu výkopové a stavební činnosti – na povrchu terénu nad optickým kabelem bude provedena jeho ochrana např. ze silničních panelů!!!**

### e) Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin

Ubourání částí mostu bude probíhat za kompletní výluky na trati. Pro více informací ohledně rozsahu bourání a zemních prací viz část dokumentace D.2.1.4. SO 04.2 Most v km 79,335.

Předmětná stavba nevyžaduje kácení dřevin. Kácení náletových dřevin v bezprostřední blízkosti mostu zajistil na začátku roku 2024 v předstihu stavby investor. Stavba nevyžaduje asanace ani trvalé demolice objektů.

### f) Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

V rámci sanace mostu se nacházíme kompletně na drážních pozemcích. Stavbou nebudou vyvolány žádné trvalé ani dočasné zábory na pozemcích soukromých vlastníků. V případě potřeby zhotovitele, je nutno tyto dočasné zábory s konkrétními vlastníky dohodnout.

Pro více informací ohledně záborů viz geodetická část dokumentace (doklad č.5).

### g) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Stavbou nevzniká potřeba na bezbariérové obchozí trasy

### h) Množství a druhy odpadu při výstavbě včetně jejich likvidace

Viz část dokumentace B.1 STZ čl. B.1.2.1 písmeno h)

### i) Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin

Viz část dokumentace B.1 STZ čl. B.1.2.1 písmeno h)

### j) Ochrana životního prostředí při výstavbě

Během stavby bude zdrojem znečištění ovzduší stavební doprava. Toto znečištění je pouze lokální a časově omezené.

### k) Zásady bezpečnosti a ochrana zdraví při práci na staveništi

Zhotovitel vypracuje na základě vypracovaných podrobných technologických postupů a časového plánu „Plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi“ (dále jen Plán). Plán je dokument

obsahující údaje, informace a postupy zpracované v podrobnostech nezbytných pro zajištění bezpečné a zdravé neohrožující práce při realizaci stavby. V Plánu se uvádí potřebná opatření z hlediska časové potřeby i způsobu provedení prací. Nejpozději do 8 dnů před zahájením prací na staveništi musí zhotovitel doložit, že informoval koordinátora o rizicích vznikajících při pracovních nebo technologických postupech, které zvolil.

Při výstavbě budou prováděny práce a činnosti vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví, které stanovuje Nařízení vlády č. 591/2006 Sb., Příloha 5.

-Bod 1. - Práce, při kterých hrozí pád z výšky nebo do volné hloubky více než 10 m.

-Bod 6. - Práce vykonávané v ochranných pásmech energetických vedení, popřípadě zařízení technického vybavení.

-Bod 11. - Práce spojené s montáží a demontáží těžkých konstrukčních stavebních dílů kovových, betonových, a dřevěných určených pro trvalé zabudování do staveb.

### **l) Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb**

Stavba ani její provádění nevyžaduje povolení technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby.

### **m) Dopravní inženýrská opatření pro realizaci staveb**

**Účelová komunikace pod mostem bude po dobu stavby (21.07. – 10.11.2025) uzavřena. Zhotovitel musí zajistit na své náklady dopravní značení uzavírky komunikace dle TP 66. Dále musí dohodnout obslužnost polností a pastvin v blízkosti mostu.**

Pro vyjmutí ocelové konstrukce z otvoru a následného převozu do dílny bude využit kolejový jeřáb např. EDK 750, který by měl dle předpokladů investora přijet ze severní strany z Buhumína. Přeprava by měla proběhnout v nočních hodinách, při rychlosti jeřábu max. 50 km/h. Naložení nosné konstrukce k silniční přepravě do dílny se předpokládá z blízké zastávky Zátor, případně naložení autojeřábem přímo u mostního otvoru (po ověření přístupu autojeřábu), případně naložení u přejezdu P7567.

**Příjezd kolejového jeřábu např. EDK 750 k mostu z východní strany a obecně sanační práce na mostě musí být koordinovány s pracemi na mostech v km 77,596; 77,723; 78,131 a na propustku v km 78,086, které budou realizovány na stejné trati ve stejné kolejové výluce!!!**

### **n) Speciální podmínky pro provádění stavby**

V rámci provádění stavby nejsou vyvolány žádné speciální podmínky.

### **o) Popis postupu výstavby, termíny a postupné uvádění do provozu**

Předpokládaná délka sanace objektu je **112 dní** z toho ve výluce železniční kolejové dopravy v trvání **92 dní** v době od : **1.8. – 31.10.2025 / 92 N /**.

Návrh harmonogramu prací je součástí přílohy tohoto dokumentu. Návrh harmonogramu je zpracován pouze pro dokázání realizovatelnosti sanace mostů během výluky. Přesný harmonogram prací stanoví zhotovitel na základě svých technologických a stavebních možností.

#### **• SP0 - práce před výlukou železničního provozu**

- Zahájení stavby, příprava území, zařízení staveniště, návoz materiálu, lešení
- Vytyčení inženýrských sítí, případné provedení přeložek a ochrany stávajících sítí
- Osazení dopravního značení pro uzavírku účelové komunikace

**Celkem**

**10 dní**

#### **• SP1 – hlavní práce prováděné při výluce koleje (výluka 92 dní z toho posledních 30 dní pro rekonstrukci kolejového roštu v rámci související stavby)**

- Zahájení traťové výluky
- Demontáž koleje na OK (SO 04.1)
- Demontáž mostnic a pozednic
- Demontáž podlah na chodnicích

- Demontáž chodníků, vyjmutí a odvoz OK
- Přeprava a dílenská oprava OK
- Výkopy za opěrami
- Bourání parapetů a stávajících úložných prahů
- Sanace povrchů ponechaných dřívků opěr
- Osazení výztužných košů, bednění a betonáž nových úložných prahů
- Podkladní betony parapetních zdí a opěrných zdí přechodů DS
- Výztuž a betonáž parapetních a opěrných zdí
- Výztuž a betonáž závěrných zídek a úložných bloků
- Spádové betony za opěrami
- Izolace a příčné drenáže za ruby opěr
- Zásypy za opěrami
- Doplnění ŠL, proviz. úprava koleje pro nasazení kolejového jeřábu
- Osazení OK
- Montáž chodníkových nosníků, chodníky, zábradlí
- Nivelace pro opracování mostnic
- Obnova a doplnění kolejového lože
- Montáž mostnic a pozednic
- Montáž koleje (SO 04.1)
- Montáž středových podlah na mostnicích
- Ukončení výluky

**Celkem**

**92 dní**

• **SP2 – práce po výluce**

- Sanace a odláždění svahů podél opěr
- Demontáž zařízení staveniště
- Úklid ploch po zařízení staveniště (uvedení do původního stavu)

**Celkem**

**10 dní**

**Zahájení prací: červenec 2025**

**Ukončení prací: listopad 2025**

**Zahájení stavby: červenec 2025**

**Ukončení stavby: prosinec 2025**

Postupné uvádění do provozu se nepředpokládá, objekt bude uveden do provozu po ukončení všech stavebních prací jako celek.

**Zkušební provoz bude na objektu navržen v délce min. 6 měsíců. Jeho definitivní stanovení je v kompetenci drážního úřadu.**

**p) Požadavky na výluky veřejné dopravy**

Je požadována výluka železniční kolejové dopravy v trvání 92 dní v době od :

**1.8. – 31.10.2025 / 92 N /.**

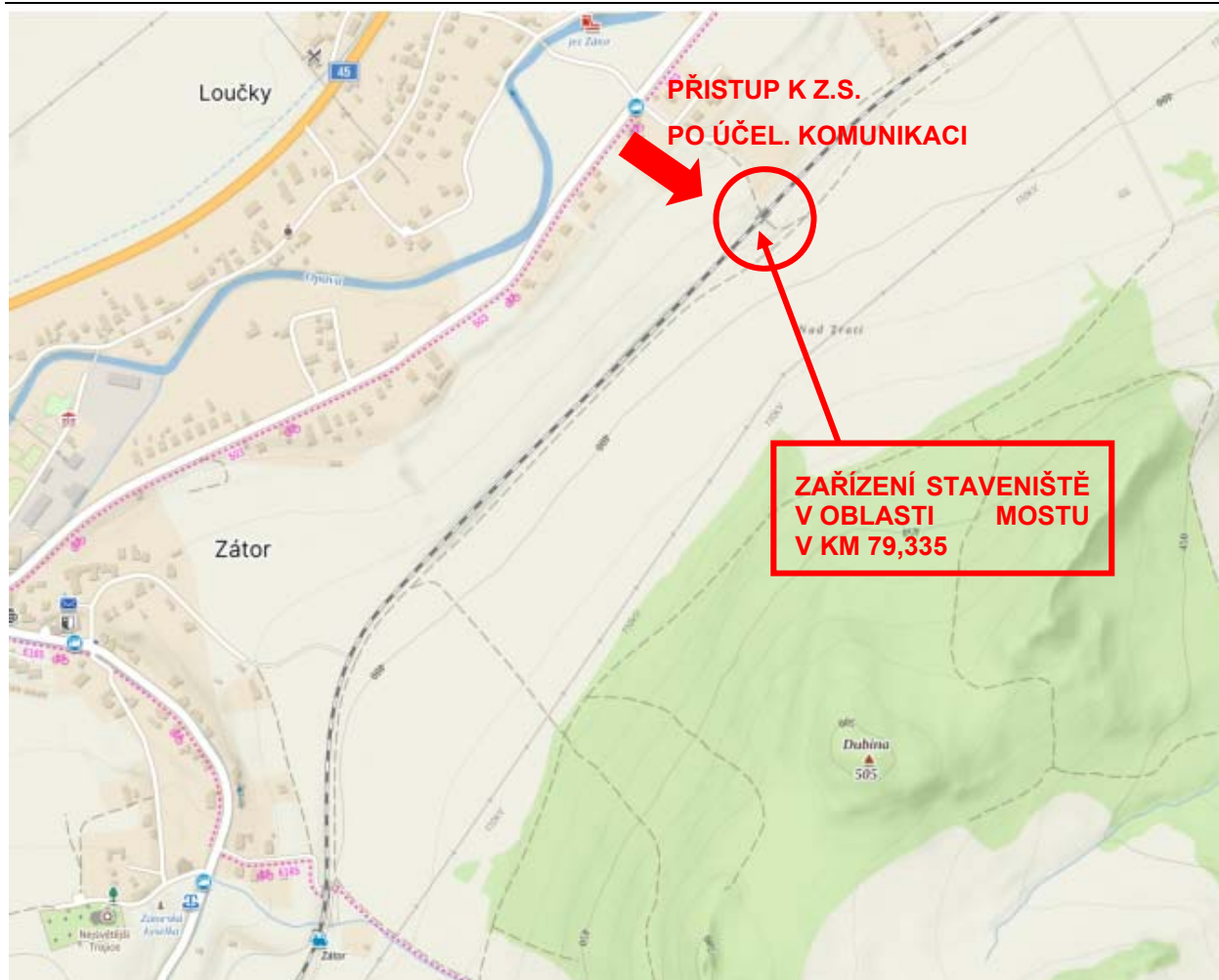
**q) Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu**

V blízkosti se nachází pozemky vhodné pro zařízení staveniště:

**1150 – ČR; Správa železnic, s.o., Dlážděná 1003/7, Nové Město, 110 00 Praha 1**

Pro plochu zařízení staveniště jsou uvažovány plochy na pozemcích (viz výše) v bezprostřední blízkosti místa stavby. Plocha na pozemku p.č. 1150 bude využita jako zázemí pracovníků i skládková plocha použitého materiálu. Pozemky jsou ve vlastnictví investora. **V případě nezbytnosti použití dalšího pozemku musí dojít k projednání s konkrétním vlastníkem pozemku.**

**Zároveň vzhledem k souběžně probíhajícím pracím na propustce v km 78,086 a na mostech v km 77,596; 77,723 a 78,131 a související stavbou nástupiště, mohou být plochy zařízení staveniště sdíleny i pro stavby těchto objektů.**



Obr: zaznačení zařízení staveniště a místa stavby

Stavba v celém rozsahu (včetně zařízení staveniště) je navrhována v ochranném pásmu dráhy a drážních kabelů dle zák. č. 266/1994 Sb. o drahách a dle vyhl. č. 177/1995 Sb., stavební a technický řád drah. Všechny kabely SŽ budou před stavbou vytyčeny a případně chráněny po celou dobu výstavby dle požadavků SŽ. Stavbou nevzniká potřeba přeložek kabelových sítí.

Ochranné pásmo je stanoveno v šířce 60 m od osy krajní koleje, nejméně však 30 m od hranice obvodu dráhy. Dle zápisů v katastru nemovitostí je hranice drážního pozemku vyznačena v koordinačních situacích světle modrou nebo fialovou barvou.

Stavba se nenachází, dle zák. č. 289/1995 Sb., o lesích, v ochranném pásmu lesa (30 m od okraje lesa).

## 4. Výkresová dokumentace

Situace se zakreslením údajů potřebných pro organizaci výstavby viz část C.3 Koordinační situace. Obvod staveniště vychází na základě geodetické části viz dokladová část č.5.

## 5. Harmonogram prací

Harmonogram prací je součástí přílohy této zprávy. Návrh harmonogramu je zpracován pouze pro dokázání realizovatelnosti sanace mostů během výluky. Přesný harmonogram prací stanoví zhotovitel na základě svých technologických a stavebních možností.



## **6. Schéma stavebních postupů**

V rámci rozsahu a jednoduchosti postupů nebyl zpracován.

Rozsah výkopových a demoličních prací je řešen v rámci SO 04.2.

## **7. Bilance zemních hmot**

V rámci rozsahu stavby nebyla zpracována, záspy nejsou dotovány z jiných objektů stavební části ani ze samostatně otevřených zemníků.

Zpracovatel:

**Ing. Štěpán Kameš**  
**SUDOP BRNO, spol. s r.o.**

[illegible]