

**Rekonstrukce mostu v km 204,560 trati 0581 Žatec (mimo) –
České Zlatníky (mimo) (vč. Obrnice)**

**Dokumentace pro společné povolení stavby (DUSP)
a
Projektová dokumentace staveb drah pro provádění stavby
(PDPS)**

B – SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

OBSAH:

B.1	Popis území stavby	3
B.1.1	Charakteristika území a stavebního pozemku	3
B.1.2	Vazba na územně plánovací dokumentaci	3
B.1.3	Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů	4
B.1.4	Interoperabilita (TSI) a návrhové zatížení	4
B.1.5	Geotechnický průzkum pražcového podloží a Stavebně technický průzkum.....	5
B.1.6	Využití dosavadního hmotného majetku	6
B.1.7	Průzkumy, ochranná pásma	6
B.1.8	Vliv na kulturní památky a archeologii.....	7
B.1.9	Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje.....	8
B.2	Celkový popis stavby	9
B.2.1	Základní charakteristika stavby a jejího užívání	9
B.2.2	Stručný popis stavby - stávající stav	10
B.2.3	Celkové urbanistické a architektonické řešení	10
B.2.4	Bezbariérové užívání stavby	10
B.2.5	Bezpečnost při užívání stavby	10
B.2.6	Základní popis technologických objektů a technických zařízení.....	11
B.2.7	Základní popis stavebních objektů.....	11
B.2.8	Zdůvodnění řešení ve vztahu k obecným požadavkům na výstavbu.....	13
B.2.9	Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby	14
B.2.10	Hygienické požadavky na stavbu, požadavky na pracovní a komunální prostředí	14
B.2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	15
B.3	Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu	15
B.4	Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie	15
B.5	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav.....	16
B.6	Vliv stavby na životní prostředí a jeho ochrana.....	16
B.7	Ochrana obyvatelstva.....	16
B.8	Zásady organizace výstavby	17
B.8.1	Postup výstavby	17
B.8.2	Ostatní požadavky	17
B.8.3	Koordinace stavby rekonstrukce mostu s dalšími stavbami	18
B.8.4	Omezení provozu	18
B.8.5	Umístění staveniště	19
B.8.6	Přístupy na staveniště	19
B.8.7	Plochy zařízení staveniště	19
B.8.8	Zhodnocení možnosti požárního zásahu	19
B.8.9	Způsob provádění stavby, postup výstavby	20

B.1 Popis území stavby

B.1.1 Charakteristika území a stavebního pozemku

Trať č. 123 Žatec - Obrnice je zařazena jako dráha celostátní. Trať je jednokolejná, elektrifikovaná napájecí stejnosměrnou soustavou 3 kV.



Tato projektová dokumentace řeší rekonstrukci umělé stavby na této trati - mostní objekt v km 204,560, který převádí trať přes vodní tok Hutná 1 a účelovou nebezpečnou komunikaci. V daném úseku je trať zařazena do traťové třídy zatížení C3/70 (přípustná hmotnost 20 t na nápravu a 7,2 t na běžný metr). V dotčeném traťovém úseku 0581 Žatec (mimo) – České Zlatníky (mimo) (vč. Obrnice) je nejvyšší traťová rychlost 70 km/h.

B.1.2 Vazba na územně plánovací dokumentaci

Stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací. Pozemky plní funkci dráhy. Rekonstrukce mostu nezabraňuje provedení cílů a úkolů daných v územním plánu.

Rekonstrukce mostu je v souladu s charakterem území, využití a zastavěnost se nemění.

Úpravou volného mostního prostoru na mostním objektu dle aktuálních bezpečnostních a normativních požadavků dojde k mírné úpravě celkové šířky mostu v římsové partii. K novým trvalým záborům dalších pozemků nedochází. Rekonstrukcí mostu nedojde ke změně využití území v zájmové oblasti. Stavba splňuje požadavky na využívání území.

Stavba bude probíhat zejména na drážních pozemcích. Pro zařízení staveniště a přístupové cesty budou použity pozemky obce Staňkovice, pozemky ve správě SPÚ, Lesy ČR, Povodí Ohře a pozemky firmy HP-Pelzer s.r.o.

Pro stavbu se nevydává žádná výjimka z obecných požadavků na využití území.

Ke stavbě bylo vydáno místně příslušným orgánem územního plánování Závazné stanovisko (č.j. MUZA 25092/2021) dle **§96b zákona č. 183/2006 Sb. (stavební zákon)**, tzn. zda je záměr stavby přípustný z hlediska souladu s politikou územního rozvoje, územně plánovací dokumentací a z hlediska uplatňování cílů a úkolů územního plánování jako podklad pro povolení pro stavby speciálním stavením úřadem (Drážní úřad) dle **§15 zákona č. 183/2006 Sb.**

B.1.3 Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů

V rámci projektové přípravy bylo navrhované řešení projednáno se všemi dotčenými orgány státní správy, samosprávy a budoucími vlastníky a správci formou výrobních výborů s následnou žádostí o stanovisko, vyjádření apod. Záznamy z výrobních výborů, stanoviska DOSS, vlastníků IS, vlastníků pozemků a případné smluvní vztahy jsou uvedeny v části Dokladová část, Příloha 1.

Požadavky vydaných stanovisek DOSS a samosprávy k návrhu stavby byly do projektu začleněny v rámci jednotlivých provozních souborů a stavebních objektů. Zhotovitel stavby je povinen tyto požadavky plně respektovat.

B.1.4 Interoperabilita (TSI) a návrhové zatížení

V rámci zadání stavby byla definována tato základní charakteristika trati:

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.: Celostátní

Kategorie dráhy podle TSI INF: P4/F2

Součást sítě TEN-T: NE

Číslo trati podle Prohlášení o dráze: 123

Číslo traťového a definičního úseku: 0581 02

Trakční soustava: ANO

Počet traťových kolejí: 1

Traťová třída zatížení: D4

Výkonnostní parametry odpovídající kategorii tratě P4/F2: dle TSI INF 2015:

obrys vozidla: GB

hmotnost na nápravu: 22,5 t

rychlost: nepoužije se

délka vlaku: nepoužije se

Minimální hodnota součinitele α pro navrhování nových konstrukcí je dle TSI INF 2015 tab. 11 pro kategorii trati P5/F3 $\alpha=0,91/1,0$. Stavba splňuje požadavky Technických specifikací pro interoperabilitu TSI INF 2015 (1299/2014) pro subsystém infrastruktura. Požadavky Technických specifikací pro interoperabilitu TSI v subsystémech infrastruktura (TSI INF 2015) jsou daným projektem splněny. Subsystémy řízení a zabezpečení (TSI CCS) a energie (TSI ENE 2015) se s ohledem na rozsah stavby a její charakter na tuto stavbu nevztahují.

Zatížení nové mostní konstrukce železniční dopravou je určeno dle k ČSN EN 1991-2. Model zatížení LM71 je uvažován s klasifikačním součinitelem zatížení $\alpha = 1,10$.

B.1.5 Geotechnický průzkum pražcového podloží a Stavebně technický průzkum

Geotechnický průzkum pražcového podloží

Geotechnické průzkumné práce se zaměřily na zhodnocení pražcového podloží ve stanovených místech na začátku a konci mostu. Dále byly provedeny celkem 3 kopané sondy cca uprostřed mostu s tím, že bylo provedeno po jedné sondě na levé a pravé straně mostu pro objasnění tvaru zasypaných částí poprsních zdí a jedna sonda sloužila pro ověření tloušťky kolejového lože. Předmětem geotechnického průzkumu pražcového podloží železničního spodku v místech dle zadání bylo:

- ověřit existenci konstrukčních vrstev, včetně stanovení indexových vlastností
- zjistit modul přetvárnosti zemní pláně E_0
- stanovit opravný součinitel „ z “ v souladu s předpisem SŽ S4
- stanovit charakteristiku zemin v zemní pláni, včetně jejich klasifikace
- stanovit namrzavost a propustnost zemin zemní pláně
- stanovit vodní režim zemní pláně

Celkem byly provedeny 2 kopané sondy a odebrány byly 2 poloporušené vzorky zemin z kopané sondy KS1 a KS2, ke zjištění základních indexových vlastností zeminy ze zemní pláně. V kopaných sondách byly provedeny celkem 2 statické zatěžovací zkoušky.

Sonda	Stančení [km]	Zařídění zeminy v (úroveň dna sondy) ČSN 73 6133	Ulehlost / Konzistence	Vodní režim	Namrzavost	Modul přetvárnosti E_0 [MPa]	Opravný součinitel „ z “	Redukovaný modul přetvárnosti E_r [MPa]
KS1	km 204,595	G2 GP (Y)	UL	P	NE	60,8	1,0	60,8
KS2	km 204,568	G3 G-F (Y)	K-SU	P	MN-N	29,6	0,9	26,6

Na základě získaných informací z kopaných sond KS1 a KS2 lze konstatovat, že v pražcovém podloží byly zastíženy nesoudržné zeminy charakteru štěrků až štěrků s příměsí jemnozrnné zeminy s únosností v rozmezí $E_r = 29,6 - 60,8$ MPa.

Předmětem geotechnického průzkumu násypu v místech dle zadání bylo:

- objasnění tvaru zasypaných částí poprsních zdí
- ověření tloušťky kolejového lože

Na mostě byla provedena kopaná sonda KS3 z důvodu ověření tvaru poprsní zdi. Sonda neověřila úplný průběh tvaru poprsní zdi kvůli chráničce kabelů, která vedla podél římsy mostu a překážela tak v hloubení sondy. V sondě byla proto provedena penetrace, která ověřila pevný podklad 1,05 m pod temenem kolejnice. Naproti této sondě byla dále provedena další dynamická penetrace, která ověřila pevný podklad v téže hloubce, a to 1,05 m pod temenem kolejnice. Mocnost kolejového lože byla ověřena 0,4 m, celková mocnost zásypové zeminy spolu s kolejovým lože potom 0,85 m. Dále byla provedena dynamická penetrace uprostřed mostu nad pilířem, kde byl ověřen pevný podklad v hloubce 1,85 m pod temenem kolejnice. Pravděpodobný tvar poprsních zdí a mocnost zásypové zeminy spolu s kolejovým lože nad klenbou a nad pilířem je součástí GTP průzkumu, který je obsahem dokladové části.

Stavebně technický průzkum

V rámci zadání průzkumu a souvisejících prací bylo zjištěno a provedeno:

- geotechnický průzkum: dynamické penetrace podloží, včetně geologická rešerše oblasti,
- zkouška mrazuvzdornosti betonu,
- fotografická dokumentace a zpracování zprávy.

Cílem prací bylo získat obraz o aktuálním stavu konstrukce z konstrukčního hlediska a poskytnout podklad pro případný sanační zásah.

Dynamická penetrace

Podle výsledků zkoušek dynamické penetrace jsou základové poměry železničního mostu přes potok Hutný v Žatci tvořeny jílovito-písčitými zeminami do hloubky cca 3,3 m s nízkou únosností, orientační hodnoty jsou 20 – 130 kPa. Pod nimi se nacházejí vrstvy ulehklých štěrkopísků, kde se orientační hodnota únosnosti pohybuje v rozmezí 1000 - 1400 kPa.

Mrazuvzdornost betonu

Zkouška mrazuvzdornosti byla provedena na vzorcích betonu z konstrukce mostu. Vzorky byly podrobeny celkem 75 zatěžovacím cyklům, po každých 25 cyklech byla provedena kontrola vnitřní struktury betonu. Dále byla prováděna vizuální prohlídka vzorků a byly sledovány odpadlé částice.

Na základě provedených zkoušek mrazuvzdornosti a ultrazvukovou metodou stanovených koeficientů mrazuvzdornosti lze konstatovat:

- Beton kleneb vykazuje mrazuvzdornost na 50 zmrazovacích cyklů, tj. T50.
- Z informativních zkoušek pevnosti v tlaku po zkoušce mrazuvzdornosti zahrnující 75 zmrazovacích cyklů vyplývá, že i po zmrazovacích cyklech se pevnost betonu pohybuje na relativně vysoké úrovni tříd C20/25 až C25/30.
- Při správné údržbě mostu, kdy bude vyloučeno zatékání do konstrukce, bude životnost betonu z hlediska mrazuvzdornosti dobrá s výhledem na dobrý nenarušený stav v řádu několik desítek let.

B.1.6 Využití dosavadního hmotného majetku

Možnosti využití stávajícího majetku budou stanoveny na základě vyhodnocení předkategorizace hmotného majetku. Podrobný popis je uveden v Dokladové části - Předkategorizace materiálu železničního svršku.

B.1.7 Průzkumy, ochranná pásma

Stavba se nachází v obvodu dráhy, pro kterou platí ochranné pásmo 60 m od osy koleje, nejméně však 30 m od hranice obvodu dráhy.

Poznámka: místní a účelové komunikace silniční ochranné pásmo nemají. V rámci projektové přípravy bylo provedeno ověření stávajících a nově připravovaných inženýrských sítí.

Stavba se nachází v ochranných pásmech IS:

- kabelová trasa SŽ - SSZT
- kabelová trasa SŽ – TÚDC (ČD Telematika a.s.)
- kabelová trasa SŽ – SEE
- splašková stoka ve správě SČVK a.s.
- plynovodní vedení GASNET, s.r.o., zastoupení Gridservices, s.r.o.

Přeložky nejsou součástí dokumentace. Dotčené kabelové vedení na mostě bude provizorně vyvěšeno (na vedení jsou dostatečné rezervy) a po provedení prací na mostě budou uloženy zpět do chráničky v kolejovém loži.

Jiná než drážní vedení nebudou stavbou dotčena, stavební práce budou probíhat v jejich ochranném pásmu.

Vztah k proceduře EIA

Na základě prostudování podkladových materiálů z hlediska zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon), Krajský úřad Ústeckého

kraje sděluje, že uvedený záměr „Rekonstrukce mostu v km 204,560 trati 0581 Žatec (mimo) – České Zlatníky (mimo) (vč. Obrnice)“ není předmětem posuzování dle § 4 odst. 1 písm. c) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, a o změně některých souvisejících zákonů (viz vyjádření Krajského úřadu Ústeckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství, č.j. KUUK/036870/2021/ZPZ, které je součástí dokladové části projektové dokumentace).

Vliv stavby na ŽP

Tématu je věnována celá příloha, která je součástí dokladové části.

Soustava NATURA 2000

Vzhledem k lokálnímu charakteru stavby nebudou předměty ochrany EVL stavbou zasaženy.

Dle sdělení orgánu ochrany přírody a krajiny lze vyloučit, že by měl záměr samostatně nebo ve spojení s jinými záměry významný vliv na předměty ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí v oblasti územní působnosti Krajského úřadu Ústeckého kraje (viz vyjádření KÚÚK, odboru životního prostředí a zemědělství, č.j. KUUK/036870/2021/ZPZ, které je součástí dokladové části projektové dokumentace).

Chráněná území přírody a krajiny

V místě stavby se nenachází žádné chráněné území přírody a krajiny.

Biologický průzkum

Je zpracován v samostatné příloze, která je součástí dokladové části.

Dendrologický průzkum

Pro provedení stavby se předpokládá pouze kácení náletové zeleně na ploše zařízení staveniště. Jedná se o křoviny nepodléhající povolení orgánu ochrany přírody, v maximálním rozsahu 40 m².

Kácení zeleně bude v souladu s Metodickým pokynem pro údržbu stromoví, č.j. 8611/2021-SŽ-GŘ-O15, především s částí druhou, článkem 9 „Kácení v případě investic na železniční dopravní cestě“.

B.1.8 Vliv na kulturní památky a archeologii

Vliv na kulturní památky

Řešený mostní objekt není nemovitou kulturní památkou ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb. (Zákona o státní památkové péči). V blízkosti stavby se nenachází žádné objekty s touto ochranou, případně památkové zóny nebo rezervace.

Archeologické posouzení

Vzhledem k tomu, že stavební práce na mostním objektu se týkají zejména nosné konstrukce a dále práce budou probíhat na pozemcích, kde již v minulosti probíhaly zemní práce, nepředpokládá se výskyt archeologických nálezů.

Pokud však během stavebních prací dojde k archeologickým nálezům, je povinností investora splnit požadavky, které ukládá § 22 odst. 2 a § 23 odst. 2 a 3 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči.

Vliv na vodoteče a vodní zdroje

Ochrana vod povrchových a podzemních a hospodárné využívání vodních zdrojů vyplývá ze zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon). Ochranná pásma vodních zdrojů, ochranná pásma léčivých zdrojů a minerálních vod stolních, chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) nejsou stavbou dotčena.

Dle hydrologického členění se zájmové území nachází ve správě Povodí Ohře, státního podniku. Stavba neprochází ochrannými pásmy přírodních léčivých zdrojů a nenachází se v chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV).

Ochrana vod po dobu výstavby bude zabezpečena dodržením bezpečnostních opatření. Pro způsob řešení havarijních stavů po dobu výstavby bude součástí dokumentace zpracovaný a projednaný

Havarijní plán. Soubor opatření k ochraně stavby před povodněmi bude řešen v dokumentaci zpracovaném a projednaném Povodňovém plánu.

Záplavová území

Pro vodní tok Hutná I nebylo stanoveno záplavové území. Průtočné poměry mostním objektem zůstanou zachovány.

Objekt je ovlivněn zpětným vzdutím při průchodu N-letých průtoků řekou Ohří, konkrétně pouze při průchodu Q_{100} .

Vliv poddolování

Podle námi získaných údajů z archivu Geofondu Praha trasa neprochází žádným evidovaným poddolovaným územím ani v blízkosti starého důlního díla.

Ložiska nerostných surovin

Záměr není v konfliktu se zájmy o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon). V území stavby není vymezeno chráněné ložiskové území, dobývací prostor, nejsou evidována ložiska výhradních a nevýhradních nerostů.

Sesuvné území

Podle námi získaných údajů z archivu Geofondu Praha – registr sesuvů trasa bezprostředně neprochází žádným sesuvným územím nebo svahovou nestabilitou.

B.1.9 Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje

Pro stavbu je nutný pouze dočasný zábor v délce trvání do 1 roku. Nový trvalý zábor, případně věcná břemena stavba nevyžaduje, tzn. výkup pozemků ani budov není nutný.

Vlastní objekt se nachází na pozemku:

k.ú. Žatec

- na pozemku Správa železnic s.o., parc. č. 2969/2 (dráha-ostatní plocha)

k.ú. Staňkovice u Žatce

- na pozemku Správa železnic s.o., parc. č. 413/1 (dráha-ostatní plocha)

Pozemky potřebné pro realizaci této stavby (dočasný zábor):

k.ú. Žatec a k.ú. Staňkovice u Žatce

Údaje z Katastru nemovitostí										Dočasný zábor		
Parcelní číslo KN	K.Ú.	Č. LV	Vlastnické právo	Podíl	Právo hospodařit s majetkem státu	Adresa	Druh pozemku	Využití pozemku	Celk. výměra (m²)	KN		
										ZPF (m²)	Nezemědělská půda (m²)	
1586	Staňkovice u Ž.	10001	Obec Staňkovice	-	-	Postoloprtská 8, 43949 Staňkovice	ostatní plocha	ostatní komunikace	800	-	627	
2844/23	Žatec	6895	Česká republika	-	České dráhy, a.s.	nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1	ostatní plocha	manipulační plocha	367	-	43	
2842/1									3649	-	277	
2844/26	Žatec	4043	HP-Pelzer s.r.o.	-	-	Pod Kyjovem 349/18, Radčice, 32200 Plzeň 15000 Praha 5	ostatní plocha	manipulační plocha	2490	-	103	
2727/1									9590	-	361	
2727/3									4654	-	518	
2720/1									3007	-	39	
2727/2									jiná plocha	4988	-	742
6903/1									ostatní komunikace	1487	-	201
2844/78	Žatec	7483	Česká republika	-	Správa železnic, státní organizace	Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	ostatní plocha	dráha	80416	-	163	
2844/77									47436	-	353	
2844/18								neplodná půda	278	-	73	
2844/17									1000	-	254	
2980/1	Žatec	10002	Česká republika	-	Státní pozemkový úřad	Husinecká 1024/11a, Žižkov, 13000 Praha 3	orná půda	-	12853	-	849	
6910/2								ostatní komunikace	1172	-	350	
6923/2							ostatní plocha		782	-	269	
2985/1	Žatec	86	Česká republika	-	Lesy České republiky, s.p.	Přemyslova 1106/19, Nový Hradec Králové, 50008 Hradec	lesní pozemek	-	7205	-	105	
7039/1	Žatec	241	Česká republika	-	Povodí Ohře, státní podnik	Bezručova 4219, 43003 Chomutov	vodní plocha	koryto vodního toku přirozené nebo upravené	1932	-	117	

Vliv na ZPF a PUPFL

Na základě záborového elaborátu je stanoveno, že předmětnou stavbou nebude dotčen žádný pozemek určený k plnění funkce lesa.

B.2 Celkový popis stavby

B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

Předmětem stavby je rekonstrukce mostního objektu v km 204,560 trati 0581 Žatec (mimo) – České Zlatníky (mimo) (vč. Obrnice) přes vodní tok Hutná I a nezpevněnou účelovou komunikaci. Také dojde ke zlepšení kvalitativních parametrů, a to zejména v oblasti prostorové průchodnosti a přechodnosti trati. Řešený úsek rekonstrukce trati je délky ~414 m.

Jedná se tedy o stavbu trvalou, jejímž účelem je dopravní cesta jako součást dopravní infrastruktury. Hlavními cíli investiční akce je zlepšení provozně-technického stavu infrastruktury spočívající v:

- zajištění dostatečné přechodnosti mostu (min. úroveň traťové třídy zatížení D4),
- zajištění dostatečné prostorové průchodnosti (volného mostního průřezu),
- zajištění bezpečnosti a spolehlivosti provozu,
- snížení objemu prostředků nutných na zajištění provozuschopnosti dráhy,

Stavba se předpokládá v tomto rozsahu:

- snesení zábradlí, odbourání stávajících říms
- výkopové práce
- sanace betonových a kamenných konstrukcí
- nová ŽB deska a ŽB římsy
- rekonstrukce části železniční tratě na mostě a v jeho předpolí

B.2.2 Stručný popis stavby - stávající stav

Most v km 204,560 trati 0581 Žatec (mimo) – České Zlatníky (mimo) (vč. Obrnice) převádí jednokolejnou elektrifikovanou trať přes vodní tok Hutná I a nezpevněnou účelovou komunikaci.

Jedná se o most o dvou polích, jejichž NK tvoří 2x půlkruhová klenba z prostého betonu. Opěry, pilíře, čelní zdi a křídla jsou z kamenného řádkového zdiva.

V klenbách se objevují lokální průsaky, lokální výluhy pojiva a nečistot a podélné trhliny mezi čelními oblouky klenby a čelními zdmi. Kamenná křídla jsou degradovaná, s četnými trhlinami.

Rekonstrukce bude spočívat v odbourání říms, betonáži nové ŽB desky a nových ŽB říms, v injektáži kamenného zdiva, sanaci betonových a kamenných povrchů, posílení zdiva křídel monolitickou kotvenou dobetonávkou, nové hydroizolaci na klenbách a novém mostním vybavení.

Hodnocení stavebního stavu konstrukcí dle protokolu o podrobné prohlídce z r. 2019 je: nosná konstrukce: K2 / spodní stavba: S3.

Zdůvodnění nezbytnosti realizace

Cílem stavby je rekonstrukce železničního mostu v km 204,560, která povede ke kvalitnímu a kvalitativnímu zlepšení jednotlivých prvků železniční infrastruktury, k zajištění bezpečnosti a spolehlivosti provozu odstranění technicky nevyhovujícího stavu železniční dopravní cesty, ke snížení objemu prostředků nutných k zajištění provozuschopnosti dráhy díky vyloučení velkých oprav pod dobu životnosti.

Údaje o harmonogramu provádění

Realizace rekonstrukce mostu proběhne během jedné stavební sezóny.

Doba realizace stavby: **07/2022 až 09/2022**

předpokládaná doba realizace rekonstrukce **3 měsíce**

(přípravné práce, kácení apod. proběhnou v období vegetačního klidu, tzn. do 31. 3. 2022)

Podrobný harmonogram výstavby je přílohou ZOV.

B.2.3 Celkové urbanistické a architektonické řešení

Rekonstrukcí mostu se výrazněji nemění prostorové řešení – zůstává stávající uspořádání mostního objektu. Ze základních rozměrů dochází pouze ke změně celkové šířky v římsové partii – celková šířka po rekonstrukci je 5950 mm. Pohledově zůstává konstrukce nezměněná.

Vrchní nátěr konstrukce zábradlí bude tmavého až černého odstínu DB 703.

Veškeré trvalé konstrukce a stavební stavy byly staticky posouzeny dle platných norem a předpisů a jsou součástí SO 101 Rekonstrukce mostu.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Úsek širé trati není veřejným prostorem, tzn. že se zásady řešení užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace dané vyhláškou č. 398/2009 Sb., pro danou stavbu neuplatní.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Stavba splňuje požadavky platných ČSN a ČSN EN a navazujících předpisů ve vztahu k bezpečnosti železničního provozu (zákon o Drahách).

Vzhledem k tomu, že se jedná o most s rozpětím do 20 m, nebude v rámci stavby provedena u mostního objektu technicko-bezpečnostní zkouška ve smyslu stavebního a technického řádu drah vyhl. 177/1995 Sb.

Ve vztahu k nařízení EU 402/2013 (o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik) lze konstatovat, že změny systému navrhovaném projektem nejsou významné.

Požadavky Technických specifikací pro interoperabilitu TSI v subsystémech infrastruktura (TSI INF 2015) jsou daným projektem splněny.

Subsystémy řízení a zabezpečení (TSI CCS) a energie (TSI ENE 2015) se s ohledem na rozsah stavby a její charakter na tuto stavbu nevztahují.

Most leží na železniční trati elektrizované stejnosměrným trakčním systémem. Doprava na trati může být významným zdrojem bludných proudů. Opatření proti účinkům bludných proudů se provedou podle zásad ČD SR 5/7 (S). S ohledem na rozměry a charakter objektu (kamenná spodní stavba) jsou navržena ochranná opatření pouze na úrovni primární ochrany konstrukce. Základní korozní průzkum není proveden a pro účely stavby se vzhledem k charakteru konstrukce nepožaduje.

Navrhované prostředky ochrany před bludnými proudy jsou v souladu s SŽDC (ČD) SR 5/7 (S) a souvisejícími předpisy. Předně je třeba dodržet následující zásady:

- na úrovni primárních ochran: Navržený beton odpovídá ČSN EN 206 a ČSN EN 1992-1-1 až 4. Krytí výztuže je 50 mm. Distančníky budou provedeny jako betonové.
- na úrovni sekundárních ochran: Je navržena ochrana ve formě natavitelných modifikovaných asfaltových pásů. Pásky budou umístěny z rubu nově budovaných železobetonových opěr v úrovni nad drenáží a budou sloužit jako ochrana proti volně stékající vodě. Tyto izolace lze považovat za vhodné doplnění primární ochrany. Všechny ocelové konstrukce budou dále opatřeny protikorozní ochranou.
- bude provedeno provaření výztuže podkladní desky pod izolaci a na bocích římsy budou vyvedeny body pro měření BP (začátek mostu na levé římse, konec mostu na pravé římse)

Pata kolejnice nebude v žádném místě v přímém styku se šterkovým ložem.

Požadavky na provedení inženýrských sítí

- inženýrské sítě – kabelové žlaby – chráničky budou plastové.

Pro účely sledování BP jsou v obou římsách navrženy vývody pro jejich měření. Na začátku mostu je vývod navržen v pravé římse, na konci mostu v levé římse. Konkrétní umístění je zřejmé z výkresových příloh. Není navrženo zařízení pro sledování vlivu bludných proudů. Aktivní ochrana proti účinkům bludných proudů se nenavrhuje. Před a po ukončení stavby bude provedeno kontrolní měření bludných proudů.

B.2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení

Stavba neobsahuje žádné provozní soubory.

B.2.7 Základní popis stavebních objektů

Stávající stav

SO 101 - Rekonstrukce mostu

Stávající nosná konstrukce je dvupolová, klenbová, z prostého betonu. Poprsní zdivo je provedeno z kamenného řádkového zdiva, na kterém jsou provedeny betonové římsy. Na nich je osazeno ocelové zábradlí.

Spodní stavba je tvořena kamennými opěrami a pilířem, všechny podpěry jsou pravděpodobně plošně založené. U obou opěr jsou provedena vysoká křídla z kamenného řádkového zdiva, která jsou rovněž založena plošně.

SO 201 Železniční spodek/ SO 202 Železniční svršek

Řešený úsek trati vycházející ze žst. Žatec (výhybky č.3) se nachází ve složeném oblouku ze tří poloměrů R=261, 300 a 246 s proměnným převýšením D= 0mm, D=108mm a D= 150mm, v prostoru

před mostem přechází motiv do krajní přechodnice délky 100m, která zasahuje do větší části mostu. Na konci mostu navazuje přímá, která pokračuje dále do trati. Na rekonstruovaném mostě km 204,560, jsou ve stávajícím stavu použity kolejnice tvaru S49 s tuhým podkladnicovým ŽS3 (resp. ŽS4) upevněním na betonových pražcích SB8. V dotčeném traťovém úseku je zřízena bezstyková kolej, s použitím pražcových kotev na každém 2. pražci. Štěrkové lože je mírně znečištěné. Stávající traťová rychlost je ze směru žst. Žatec 50 km/h, poté následuje rychlostní propad na 45 km/h (dle nákrešného přehledu 40 km/h) a dále po přechodu do R=300m s převýšením D=108mm pak 70 km/h.

SO 301 Úprava trakčního vedení

Traťový úsek je elektrizován stejnosměrnou proudovou soustavou označenou 2 DC 3kV/IT. Systém TV staršího typu, je v obou kolejích řetězový hlavní, plně kompenzovaný, napínaný stálým tahem 15 kN v troleji i nosném laně. Průřez trolej je 150mm² Cu, průřez nosného lana je 120 mm² Cu. Výška sestavy je 1800 mm pro sjízdný závěs, bez přídatného lana. Vodiče TV jsou doplněny zesilovacím vedením 1x240 mm² AlFe v každé koleji. Ukolejnění je individuální pomocí opakovatelných průrazek.

Stav po rekonstrukci

SO 101 Rekonstrukce mostu

Řešení rekonstrukce mostu je navrženo odbouráním stávajících říms, provedením nových ŽB desek a nových říms, novou hydroizolací a mostním příslušenstvím. V rámci rekonstrukce dojde k úpravě volné šířky mostního objektu tak, aby vyhovoval VMP 2,5 dle ČSN 73 6201 pro rychlost 70 km.h⁻¹, která odpovídá navazujícím směrovým poměrům vedení trati.

Pro návrhové zatížení je použito, dle zatížení tratě, schéma zatížení LM 71 dle ČSN EN 1991-2 s klasifikačním součinitelem, $\alpha=1,10$.

Statická soustava je klenba z prostého betonu o dvou polích, s rozpětím 6,32 m. Založení spodní stavby bude posíleno injektážemi, stávající kamenné konstrukce nerezovou helikální výztuží, betonové konstrukce budou sanovány, před stávající křídla budou provedeny kotvené předsazené ŽB zdi s nasazenou římsou.

SO 201 Železniční spodek a svršek

Stavební objekt řeší vyvolanou demontáž a zpětnou montáž železničního svršku na rekonstruovaném mostním objektu ev. km 204,560. Součástí stavebního objektu železničního svršku je i čištění kolejového lože a směrová a výšková úprava složeného oblouku před mostem a s tím spojené odstranění rychlostního propadu.

Dotčený úsek koleje bude tvořen stávajícími kolejnicemi S49 na betonových pražcích SB8 s tuhým podkladnicovým upevněním ŽS4, vložených do koleje s rozdělením „d“. Počítáno je rovněž s výměnou pryžových podložek a upevňovadel ŽS4, vyřezání stávajících nevyhovujících svarů, naposouvání kolejnic a jejich doplnění o kolejnicové vložky v dotčeném úseku trati.

Tloušťka nového kolejového lože je navržena minimálně 350mm pod ložnou plochu pražce.

Konstrukce železničního svršku je navržena pro hmotnost na nápravu 22,5t pro třídu zatížitelnosti D4. Prostorová průchodnost je navržena na průjezdný průřez Z-GC.

V rámci stavební činnosti bude provedena demontáž železničního svršku, odtěžení kolejového lože, zřízení nového kolejového lože a zpětné zřízení kolejového roštu v úseku od km 204,537 do km 204,585 a čištění kolejového lože strojní čističkou s odchytem od km 204,166 do km 204,537. Dále bude provedena směrová a výšková úprava koleje. V řešeném úseku pak bude obnovena BK dle předpisu SŽDC S3/2.

Součástí stavby bude i osazení nové výstroje dráhy a osazení zajišťovacích značek.

Se stávajícím materiálem železničního svršku bude počítáno do zásypů realizovaného úseku. Kolejnice budou předány Správě tratí SŽ..

SO 301 Úprava trakčního vedení

Úprava stávajícího trakčního vedení bude navržena podle vzorové sestavy „J“, pro stejnosměrnou proudovou soustavu 3kV DC, včetně schválených doplňků platných v době zpracování realizační PD.

Bude provedena regulace TV, předpokládá se výšková a směrová regulace, výměna věšáků troleje, výměna izolací a proudových propojení, provádění předepsaných zkoušek TV a v návaznosti na technologii výstavby železničního svršku a spodku případné odtažení TV.

Vzhledem k příčnému posunu osy kolej se předpokládá výměna prvků nosných konzol, tzn. Výměna lanových L1 a L3, popřípadě výměna celých konzol na podpěrách č. 10, 9,8 a 7 v žst. Žatec a podpěrách č. 1 až 7 v traťovém úseku.

V kolejích se předpokládá regulace stávajícího trakčního vedení – výšková a směrová regulace za maximálního využití stávajících materiálů, provádění předepsaných zkoušek TV a v návaznosti na technologii výstavby mostního objektu případné odtažení TV.

Specifikace prací pro zajištění pracoviště při práci mechanismů a nutné provizorní zásahy do trakčního vedení pro uvolnění prostoru při práci jeřábu.

Všeobecně se při uvolnění prostoru pro práci jeřábu se předpokládá zajištění pracoviště, odlehčení a zajištění kotevního mechanismu, výškové případně směrové nastavení trolejového drátu, které spočívá v uvolnění troleje ze závěsu a vyvázání k nosnému lanu, zpětná regulace trakčního vedení do původního stavu, t.j. zpětná montáž trolejového drátu a zpětná regulace kotvení, zkouška mechanických a elektrických vlastností trakčního vedení.

Provizorní řešení kabelové trasy během stavby:

Kabely SSZT a ČD-T jsou uloženy vlevo ve směru staničení. Vlevo ve směru staničení bude umístěna provizorní konstrukce v podobě lanového převěsu, nebo jiné inventární konstrukce, na kterou se kabely vymístí.

Po zahájení výluky trati dojde k odkopání trasy v dostatečné délce pro potřebnou manipulaci. S ohledem na předpokládané dostatečné rezervy se předpokládá pouze příčný přesun kabelové trasy na provizorní konstrukci mimo prostor kolejového lože.

Upozornění: i v provizorním stavu musí dojít k bezpečnému zakrytí tras, tak aby kabely byly zabezpečeny proti krádežím – zavařený kovový žlab, zakrytí silničním panelem v částech mimo vlastní provizorní konstrukci apod.

Definitivní řešení:

Pro definitivní uložení bude v kolejovém loži připraven nový žlab. Popsané provizorium bude zrušeno, kabely bude z provizorního uložení přemístěny a uloženy do nového žlabu. Délka úpravy je cca 30 metrů.

Před započítáním a po ukončení prací na kabelových trasách budou provedena všechna nezbytná měření dle požadavků OR a SSZT.

B.2.8 Zdůvodnění řešení ve vztahu k obecným požadavkům na výstavbu

Splnění požadavků obecně platných zákonů a vyhlášek

Projektová dokumentace staveb drah vydání společného povolení stavby (DUSP) a Projektová dokumentace staveb drah pro provádění stavby (PDPS) odpovídá svým rozsahem vyhlášce 146/2008 Sb., Příloha 3 a Příloha 4.

Projektová dokumentace je zpracována v souladu s TKP staveb státních drah a navazujících norem a předpisů a splňuje podmínky zákona č. 22/1997 Sb. o technických požadavcích na výrobky.

Pro návrh řešení stavby nejsou uplatňovány výjimky z norem a předpisů Správy železnic.

Zpracovaná dokumentace respektuje a splňuje ustanovení obecně platných zákonů a vyhlášek, vše v platném znění:

zákon č. 183/2006 Sb., o územní plánování a stavebním řádu (stavební zákon),

zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí

Zákon č. 114/1992 o ochraně přírody a krajiny

Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně před nebezpečnými účinky hluku a vibrací

zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči,

zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů,

zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně,

vyhláška č. 246/2001 Sb. o požární prevenci ve znění pozdějších předpisů.

vyhláška č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby

vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb,

Projekt stavby je vypracován v souladu se zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách, vyhláškou č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah a vyhláškou č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah.

Úspora energie a tepelná ochrana

Stavba neobsahuje.

B.2.9 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby

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, který bude provádět stavební práce, zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Především určí požadavky, které závisí na druhu, místě a způsobu provozování činností se zvýšeným požárním nebezpečím zejména při řezání a svařování. Při provádění řezání konstrukce, případně svařování, musí být dodrženy podmínky R14 - Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.

Zahájení a ukončení prací na trati je nutno ohlásit na místně příslušné operační středisko HZS Správy železnic - JPO Chomutov, Černovická 3633, 430 11 Chomutov 9, na nepoplachové tel. č. 972 426 522 nebo 725 068 001 v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření k vytvoření podmínek pro zásah a záchranné práce.

V případě dodavatelsky prováděných činností se zvýšeným požárním nebezpečím, zabezpečuje stanovení a dodržování podmínek podle odstavců 1 až 4 §15 vyhlášky č. 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, právnická osoba nebo podnikající fyzická osoba, která tyto činnosti vykonává, není-li smlouvou stanoveno jinak.

Po dobu zemních prací musí být zajištěna možnost příjezdu jednotek IZS pro zásah v objektech drah a na dráze.

B.2.10 Hygienické požadavky na stavbu, požadavky na pracovní a komunální prostředí

V rámci dokumentace nebylo provedeno posouzení stavby s ohledem na hluk ze stavební činnosti. Jdná se pouze o činnosti nezbytné pro provedení rekonstrukce mostu. Práce na rekonstrukci mostu budou probíhat ve dvousměnném provozu v době mezi 7:00 až 21:00. Při realizaci stavby musí být

minimalizována sekundární prašnost, tzn. vnášení tuhých částí do ovzduší. Práce v noční době se nepředpokládají. V nezbytném případě lze v noční době realizovat pouze montážní práce na ocelové konstrukci.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

Ochranná opatření proti povodni

Stavba je ohrožena povodněmi na přemostovaném vodním toku Hutná I. Jedná se o drobný vodní tok, povodně na něm jsou náhlé, závislé na srážkových úhrnech v povodí toku. Rozliv toku nastává záhy po srážkových událostech v povodí nad mostním profilem.

V místě stavby se rovněž nachází hranice záplavového území řeky Ohře při průtoku Q100, které ohrožuje mostní objekt zpětným vzduťm. Charakter povodní je závislý na srážkových úhrnech v povodí Ohře a jejích přítoků. Rozliv řeky nastává postupně a v závislosti na intenzitě srážek.

V průběhu výstavby bude přiměřeným způsobem sledován vývoj meteorologické a hydrologické situace v povodí vodního toku a jejích přítoků, aby v případě povodní byla provedena taková opatření, která by znemožnila odplavení stavební techniky a stavebního materiálu.

Návrhy Povodňového plánu a Havarijního plánu uvedené v přílohách části B musí být aktualizovány zhotovitelem stavby před zahájením stavební činnosti v daném území.

Ochranná opatření proti atmosférickému přepětí a blesku

Nejsou realizována.

Výjimky z předpisů a norem

V rámci stavby nejsou řešeny výjimky z norem a předpisů.

B.3 Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu

Stavba je rekonstrukcí dílčího úseku stávající jednokolejné železniční trati a nová připojení nejsou v rámci stavby zřizována. Napojení na ostatní technickou infrastrukturu jsou v místě stavby velmi omezené a jejich kapacity nebyly v rámci přípravy stavby zjišťovány. Připojení na stávající dopravní infrastrukturu se rekonstrukcí železničního mostu nemění.

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

Trať Žatec západ – Most (123 dle KJŘ, 531D dle TTP) je zařazena jako dráha celostátní, v řešeném úseku Žatec – Postoloprty je jednokolejná. Dovolená traťová třída zatížení je C3 (přípustná hmotnost 20 t na nápravu a 7,2 t na běžný metr). V dotčeném traťovém úseku Žatec – Postoloprty je nejvyšší traťová rychlost 70 km/h a zábrzdna vzdálenost 700 m. Normativ délky nákladního vlaku je 430 m. Předmětem stavby je most v km 204,560.

V **osobní dopravě** jsou dle platného GVD 2021 v úseku Žatec – Postoloprty objednávány Ústeckým krajem vlaky osobní regionální dopravy, linky U13. Dálková osobní doprava není objednávana a na trati není provozována ani žádná komerční doprava. V nákladní dopravě je vedeno 5 párů průběžných nákladních vlaků přepravujících uhlí.

Počty vlaků v úseku Žatec – Postoloprty:

směr Žatec - Postoloprty							
označení	trasa	interval	dopravce	prac. dny	sobota	nedele	poznámka
linka U13	Most - Žatec	60/120	RegioJet UK	16	9	9	
celkem osobní doprava				16	9	9	
vlaky Pn	různá		ČD Cargo	5	5	5	uhlí
celkem nákladní doprava				5	5	5	
vlaků celkem				21	14	14	
směr Postoloprty - Žatec							
označení	trasa	interval	dopravce	prac. dny	sobota	nedele	poznámka
linka U13	Žatec - Most	60/120	RegioJet UK	16	9	9	
celkem osobní doprava				16	9	9	
vlaky Pn	různá		ČD Cargo	5	5	5	uhlí
celkem nákladní doprava				5	5	5	
vlaků celkem				21	14	14	
				prac. dny	sobota	nedele	
CELKEM za OBA SMĚRY				42	28	28	

Náhradní autobusová doprava je navrhována následovně:

Linka U13 Most – Žatec bude v úseku Postoloprty – Žatec západ nahrazena NAD, která bude trasována po komunikaci III/2501 a II/250 k nádraží Žatec a následně k nádraží Žatec západ, délka trasy je 15,0 km. Na všechny spoje postačí jeden standardní autobus 12 m. Pro vlaky bude vyhotoven výlukový jízdní řád. Vlaky ve směru Postoloprty – Most pojedou o cca 7 minut později, aby souprava stihla obrát v Postoloprtech na vlak zpět. Trasa v jízdním řádu je možná, přípoje zůstanou zachovány. Vznikne tak i více času pro dojezd autobusu NAD z Žatce (západu) do Postoloprty. Uvedeným opatřením dojde k úspoře 1 vlakové soupravy.

Na této trati (v dotčeném úseku) jsou provozovány pravidelné vlaky **nákladní dopravy**. Jedná se o 5 párů průběžných nákladních vlaků přepravujících uhlí z Března u Chomutova do elektráren ve středních Čechách a to denně včetně víkendu. Vlaky budou vedeny objíždnou trasou přes Chomutov. V úseku Březno u Chomutova – Chomutov v nezávislé trakci s přepřahem v Chomutově.

Vyloučením mostu na trati Žatec – Postoloprty bude dotčena i elektrická trakce v úseku Žatec – Březno. TV bude po dobu výluky vyloučeno i zde. V úseku, který nebude postižen výlukou traťové koleje nebude po dobu její výluky provozována doprava závislá na funkční trakci. Doba výluky mostu je vhodná pro souběžné práce na údržbě trakčního vedení v celé této lokalitě, nejen na vyloučeném úseku trati. V době výluky je vhodné realizovat na vyloučeném úseku také další standardní údržbové práce, které vyžadují zavedení NAD. Výluky na trakčním vedení budou

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

Terénní úpravy jsou v rámci stavby součástí jednotlivých stavebních objektů. V rámci přípravy území bude provedeno kácení náletové zeleně v podobě křovin podél trati a v inundaci toku.

Pro ochranu půdního fondu bude provedeno sejmutí humózních vrstev v místě přístupové komunikace a zařízení staveniště. Zde se jedná o trvalý travní porost, resp. orná půda s hloubkou humózních vrstev ~0,15 - 0,20 m. Po ukončení stavby bude provedeno zpětné rozprostření a osetí travním semenem.

B.6 Vliv stavby na životní prostředí a jeho ochrana

Rekonstruovaná mostní konstrukce nemění krajinný ráz. Celé území ČR je chráněno zákonem č. 114/1992 Sb., v platném znění, stavba se nenachází ve zvláště chráněném území chráněném tímto zákonem, nezasahuje do významných krajinných prvků.

Vliv stavby na životní prostředí je popsán v příloze 5.2.1.

B.7 Ochrana obyvatelstva

Využití staveb k ochraně obyvatelstva

Stavba je součástí železniční sítě a z hlediska zásobování regionu není pro případy krizového situace jeho strategickou součástí.

B.8 Zásady organizace výstavby

Harmonogram prací pro celou stavbu v časových souvislostech je řešen v příloze B2.

B.8.1 Postup výstavby

Stavební postup lze shrnout do následujících pracovních bloků:

Fáze I - Práce prováděné za železničního provozu před výlukou

- zřízení zařízení staveniště
- provizorní vyvěšení kabelů na mostě

Fáze I - Práce v nepřetržité výluce koleje – 45 dní

- výluka TV v úseku Lišany u Žatce - Žatec – Březno u Chomutova
- snesení železničního svršku
- odbourání říms
- výkopové práce
- sanace rubu NK
- nová ŽB deska a podkladní vrstvy
- nové ŽB římsy
- vodotěsná izolace
- drenáže, zásypy, terénní úpravy
- montáž nového zábradlí
- definitivní uložení IS na mostě
- zřízení železničního svršku
- ukončení výluky TV
- hlavní prohlídka a uvedení do provozu

Fáze III - prováděné za železničního provozu po výluce

- výstavba lešení
- sanace NK, spodní stavby a křídel
- demontáž lešení
- odláždění, dokončovací práce
- likvidace zařízení staveniště a uvedení ploch v okolí mostu do původního stavu

Podrobný postup důležitých stavebních fází je uveden v SO 101.

Nejsou žádné speciální požadavky na odvodnění během výstavby, konfigurace terénu se z hlediska odvodnění stavbou a během stavby výrazně nemění. V případě silných dešťů nebo zvýšené hladiny spodní vody bude dle potřeby čerpána voda ze stavební jámy pro založení.

B.8.2 Ostatní požadavky

Nejsou žádné speciální požadavky na odvodnění během výstavby, konfigurace terénu se z hlediska odvodnění stavbou a během stavby výrazně nemění. V případě silných dešťů bude dle potřeby čerpána voda ze stavební jámy pro provedení podkladních betonů pod dlažbu.

Viz výkres Situace – zařízení staveniště a přístupové cesty.

Stavba bude mít vliv na omezení užívání části pozemku majitelů: viz kapitola Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje.

Žádné související asanace a demolice kromě vlastního objektu mostu a úpravy navazujících částí trati nejsou navrhovány.

Kácení dřevin - není třeba.

Stavba nevyžaduje žádné nové trvalé zábory.

Bezbariérová obchozí trasa není navrhována.

Odpadové hospodářství - maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě – viz příloha Odpadové hospodářství.

Ochrana životního prostředí při výstavbě – podrobně řešeno v příloze Souhrnná zpráva vlivu stavby na životní prostředí.

Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi - viz příloha BOZP.

Speciální podmínky pro stavbu - vnější prostředí nebude mít výrazný vliv na průběh práce. V případě mimořádné události – zvýšených průtoků v potoce bude postupováno dle Povodňového plánu.

Klimatické vlivy - práce vyžadující stálé prostředí budou před negativními účinky vnějšího prostředí chráněny například zaplachtováním pracovního místa. Jedná se zejména o:

- svářečské práce
- provádění vodotěsných izolací
- provádění protikoroze ochrany

Veškeré podmínky pro provádění prací budou uvedeny v Technologických předpisech zhotovitele, odsouhlasených investorem.

B.8.3 Koordinace stavby rekonstrukce mostu s dalšími stavbami

Před zahájením výkopových prací musí být vytyčeny a ošetřeny (přeloženy, odstraněny) IS a ostatní objekty v dotčené oblasti.

Před zahájením výstavby mostu, musí být vyvěšeny veškeré inženýrské sítě na mostě. Sítě budou vyvěšeny vlevo ve směru staničení. Trakční vedení bude upraveno a dle SO 301.

Dále se v prostoru stavby vyskytují následující sítě správců:

- splašková stoka ve správě SČVK a.s.
- plynovodní vedení GASNET, s.r.o., zastoupení Gridservices, s.r.o.

Stavby ostatních investorů nejsou v oblasti stavby evidovány.

B.8.4 Omezení provozu

Požadavky na omezení provozu na trati (výluky)

Výluka na trati je naplánována v trvání 45N (18.7. – 31.8.2022). Výluka bude zařazena do ročního plánu výluk pro r. 2022/2023.

Trakční vedení bude upraveno a dle SO 301. **Při pohybu mechanizace pod trakcí, jako je např. provádění výkopových prací, ukládání betonu do bednění betonážní pumpou atd. musí být trakční vedení vypnuto.** Zhotovitel mostu předloží před zahájením prací podrobný harmonogram s požadavky na vypnutí trakce. Předpokládaná celková doba omezení provozu trakce je 25 dní.

Požadavky na omezení provozu na trati (mimo výluky)

Při provádění stavebních prací mimo výluky trati je nutné dodržet podmínky správce trati. Zejména se jedná:

- zahájení stavby bude nahlášeno min. 14 dní předem vedoucímu provozu Traťového okrsku,
- nesmí docházet k ohrožení stability drážního tělesa, bezpečnosti provozu na železnici, ani k narušení jakékoliv činnosti provozovatele drážní dopravy a k poškození zařízení SŽ s.o.,
- zaměstnanci zhotovitele pracující v obvodu dráhy musí mít veškerá osvědčení o způsobilosti SŽ,
- při umístění veškerých zařízení, které lze považovat za překážku, musí být dodržena podmínka zachování tzv. „volného, schůdného a manipulačního prostoru

Narušení cizích zájmů

Před zahájením stavebních prací musí být provedeno vytyčení podzemních vedení a provedena opatření na jejich ochranu. Podmínky pro provádění v ochranných pásmech jednotlivých IS jsou uvedeny v Dokladové části.

B.8.5 Umístění staveniště

Stavba je umístěna v extravilánu města Žatec na jeho jihovýchodním okraji.

B.8.6 Přístupy na staveniště

Na stavbu lze část materiálu dovážet po železničním tělese. Dále se předpokládá využití místních a účelových komunikací ve směru od Rooseveltovy třídy.

B.8.7 Plochy zařízení staveniště

Zařízení staveniště a skladovací materiál bude umístěn za opěrami O1 a O2, na pozemcích dráhy a pod mostem, v okolí mostního otvoru č. 2. Vzhledem k tomu, že se jedná o záplavové území, musí být tato skutečnost respektována a zařízení staveniště provedeno v co nejmenším rozsahu bez skladování nebezpečných a ropných látek.

B.8.8 Zhodnocení možnosti požárního zásahu

Plochy zařízení staveniště jsou přístupné po veřejně přístupných komunikacích. Vždy je nutné zajistit prostor pro průjezd požárních vozidel. V dané oblasti se mohou nejčastěji pohybovat vozidla jednotek PO s rozměry **cca š: 2,6 m, v: 3,4 m, d: 9,2 m a hmotností 25 t**.

Hodnocení požárního rizika objektu se neprovádí, avšak zvýšené požární nebezpečí představuje během demontáže mostu použití řezacích prací plamenem a následné montáže při použití svářečských prací. Během prací je nutno zajistit odstraňování suché trávy a porostů v místech, kam budou při řezání a sváření dopadat žhavé okuje. Při práci a po jejím skončení je nutno zajistit asistenční hlídky a postupovat v souladu s požadavky vyhlášky č. 87/2000 Sb. (o požární bezpečnosti při svařování a nahřívání živců v tavných nádobách)

Broušení a svařování kolejnic

Zhotovitel zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požární bezpečnostní opatření, tj. zabezpečení stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů a R14 - Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.

Zásobování zařízení staveniště požární vodou (ČSN 73 0873 (6/2003))

Zdrojem požární vody v dané lokalitě je zejména řeka vodní tok Hutná I, případně řeka Ohře. Požadavky na množství požární vody je nutno stanovit v rámci řešení požární bezpečnosti zařízení staveniště.

Přenosné hasicí přístroje

Počet a druh přístrojů bude stanoven v rámci řešení požární bezpečnosti zařízení staveniště a konkrétních pracovních postupů.

B.8.9 Způsob provádění stavby, postup výstavby

Přípravné práce

Před zahájením výkopových prací musí být vytyčeny a ošetřeny (přeloženy, odstraněny) IS a ostatní objekty v dotčené oblasti.

Před zahájením výstavby mostu, musí být vymístěny veškeré inženýrské sítě na mostě. Sítě budou provizorně umístěny vlevo ve směru staničení. Trakční vedení bude upraveno dle SO 301.

Postup výstavby

- snesení zábradlí, odbourání stávajících říms
- výkopové práce
- sanace betonových a kamenných konstrukcí
- nová ŽB deska a ŽB římsy
- rekonstrukce části železniční tratě na mostě a v jeho předpolí

Výroba zábradlí

Zábradlí bude vyrobeno v mostárně, kde jednotlivé dílce budou kompletně protikorozně ošetřeny pomocí ochranného nátěrového systému (ONS).

Časový faktor spojený s technologií

Dle TNŽ 73 6280/2000 je minimální doba pro aplikaci asfaltových penetračních nátěrů 21 dní. Pokud bude stárí betonu při aplikaci systému vodotěsných izolací kratší, bude nutné provést penetraci povrchu např. nízkoviskózní pryskyřicí.

Pokud časový harmonogram stavby nebude v souladu s TNŽ 6280/2000 pro izolace betonových konstrukcí, musí se povést aplikace izolace ze syntetických hmot pro bezešvé izolační systémy.

V případě zatížení betonů dříve, než dovoluje TKP, musí být do betonových směsí aplikovány urychlovače tuhnutí a tvrdnutí, která zajistí výše uvedenou požadovanou pevnost.