


TÚ: 0112 – CHOMUTOV–záp.zhlaví (mimo) – CHEB (klášterecké staničení)
DÚ: 14 – STRÁŽ NAD OHŘÍ – VOJKOVICE NAD OHŘÍ

VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S–JTSK

	Vedoucí projektu	Zodpovědný projektant	Investor	SŽDC SS ZÁPAD
	ING. L. MAREK <i>[Signature]</i>	ING. J. SVITAVSKÝ <i>[Signature]</i>	Místo stavby	DAMICE, JAKUBOV
	Vypracoval	Kontroloval	Formát	A4
	ING. L. HLUŠÍ <i>[Signature]</i>	ING. L. MAREK <i>[Signature]</i>	Datum	04/2013
			Účel	PROJEKT
TOP CON SERVIS s.r.o., Ke Stírce 1824/56, 182 00 Praha 8, tel/fax: 284 021 740, email: topcon@topcon.cz			Měřítko	
REKONSTRUKCE MOSTU V KM 160,319 TRATI CHOMUTOV – CHEB			Č.zakázky	92–12
			Číslo kopie	Číslo přílohy B
SOUHRNNÁ ČÁST				

Rekonstrukce mostu v km 160,319 trati Chomutov – Cheb

PROJEKT

SOUHRNNÁ ČÁST

OBSAH:

1. Souhrnná technická zpráva.....	3
2. Průzkumy a podklady.....	3
3. Ochranná pásma	4
4. Koncepce stavby	4
5. Údaje o splnění stanovených podmínek.....	8
6. Příprava pro výstavbu	8
7. Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí (bytů a nebytových prostor)	9
8. Výjimky z předpisů	9
9. Provozní a dopravní technologie.....	9
10. Vliv stavby na životní prostředí.....	9
11. Projektová dokumentace staveb z hlediska zapracování všech nezbytných požadavků bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, odolnost a zabezpečení stavby z hlediska požární ochrany, hygieny a obrany státu, odolnost a zabezpečení před vlivy trakčních a energetických vedení (ve smyslu 41 vyhlášky č. 246/200 1 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (vyhláška o požární prevenci), ve znění pozdějších předpisů).....	10
12. Energetické výpočty	11
13. Protikoroze ochrana.....	11
14. Graf dynamického průběhu rychlostí (platí pouze pro celostátní a regionální dráhy).....	11
15. Dopravní opatření	12
16. Trvalé a dočasné zábory pozemků ze zemědělského půdního fondu a pozemky určené pro plnění funkcí lesa	12
17. Úspora energie a ochrana tepla	12
18. Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí.....	12
19. Ochrana obyvatelstva	12
20. Bezbariérové užívání	12

1. Souhrnná technická zpráva

Zhodnocení staveniště, u změny dokončené stavby též vyhodnocení současného stavu konstrukcí; stavebně historický průzkum u stavby, která je kulturní památkou, je v památkové rezervaci nebo je v památkové zóně:

Charakteristika současného stavu:

Most se nachází jihozápadně od Stráže nad Ohří na rozhraní katastrálních území Damice (č.k.ú. 673901, pozemky parc. č. 436/1, 662 a 664) a Jakubov (č.k.ú. 784532, pozemky parc. č. 1687 a 688/1). Je situován v km 160,319 dvoukolejné elektrifikované trati Chomutov – Cheb a převádí tuto trať přes řeku Ohří (1. až 3. pole) a přilehlou místní komunikaci (4. pole).

Řeku Ohří přemostňují dvě samostatné nosné konstrukce, které jsou uloženy na společné spodní stavbě. Pro převedení koleje č. 1 slouží spojitý ocelový komorový nosník s ortotropní mostovkou, pro převedení koleje č. 2 trojice prostých ocelových příhradových konstrukcí s dolní mostovkou. Místní komunikaci přemostňuje kamenná klenba, která je společná pro obě koleje. Trať se na mostě nachází v přímé a přechodnici k levostrannému oblouku $R = 280$ m.

Předmětem a náplní stavby je komplexní rekonstrukce mostu.

Stávající příhradová nosná konstrukce v prvních třech otvorech v koleji č. 2 svými parametry nevyhovuje současnému železničnímu provozu. Ocelová konstrukce je v havarijním stavu (oreznutí nosných prvků a spojů je do takové míry, že ohrožují bezpečnost na trati), životnost ocelové konstrukce se již blíží ke své hranici použití (stáří cca 85 let), zesilování by bylo nákladné a neefektivní.

Nosná konstrukce s prvkovou mostovkou bude nahrazena nosnou konstrukcí s kolejovým ložem.

Poslední revizní zpráva hodnotí stavební stav objektu: nosná konstrukce K3, spodní stavba S1.

Navrhuje se nová nosná spojitá konstrukce o třech polích – ocelový dvounosníkový most s horní ortotropní mostovkou s průběžným kolejovým ložem. Spodní stavba bude z velké části využita, mimo nových úložných prahů a závěrných zídek.

Součástí rekonstrukce mostu je úprava železničního svršku a trakčního vedení.

Začátek stavby je v km 160,165, konec stavby v km 160,808.

2. Průzkumy a podklady

a) údaje o provedených průzkumech, měření a závěry z nich vyplývající pro zpracování projektu a realizace stavby:

Pro návrh technického řešení rekonstrukce mostu byly použity výsledky následujících měření a průzkumů, zajištěných v rámci přípravné dokumentace a projektu:

- 1) Geodetické zaměření trati a mostu (Geodézie Krkonoše s.r.o., 11/2007)
- 2) Výsledky podrobné rekognoskace stavu objektu, okolního terénu a přístupové cesty k budoucímu zařízení staveniště (TOP CON SERVIS s.r.o., 10/2007)
- 3) Pořízení fotodokumentace mostu
- 4) Česká geologická služba – Geofond – geologické sondy provedené v oblasti stavby

b) vhodnost geologických a hydrogeologických poměrů v území:

Zájmové území se nachází z širšího hlediska v oblasti terciérních vulkanických hornin (čediče, fonolity, tufy). V údolí řeky na levém (chebském) břehu jde o spodní paleozoikum charakterizované granulitem, granulitovou rulou, pravý (chomutovský) břeh je pokryt kvartérními nepevněnými sedimenty (spraš, sprašová hlína).

Pro návrh mostu byly použity 3 inženýrsko-geologické vrty v těsné blízkosti mostu, jejich poloha je zřejmá z E1-04.1 Nový stav – půdorys.

c) *použité geodetické a mapové podklady a podmínky založení vytyčovací sítě polohové a výškové (primárního systému):*

Most, trať a přilehlý terén jsou geodeticky zaměřeny v souřadném systému JTSK a výškovém systému Bpv. Platný katastr nemovitostí je vektorizován a byl včleněn do podrobného geodetického zaměření stavby.

3. Ochranná pásma

a) *údaje o dosavadních dotčených ochranných pásmech a chráněných územích:*

Stavba se nachází v evropsky významné lokalitě a ptačí oblasti Doupovské hory.

Ochranné pásmo drah železničních je 60 m od osy krajní koleje, nejméně však 30 m od hranice obvodu dráhy.

Na mostě a v jeho okolí se nacházejí podzemní vedení inženýrských sítí:

- kabel NN ve správě ČEZ Distribuce a.s. vede pod mostem v otvoru č. 4 (klenba) nebo před lícem opěry O4. Jeho přesnou polohu nebylo možno z podkladů vyjádření správce určit. Poloha bude určena před zahájením prací – ochranné pásmo je 1 m na obě strany od půdorysu, pokud se po trase kabelů bude pohybovat těžká mechanizace nad 6 tun, je třeba zajistit odpovídající ochranu trasy kabelů. Souhlas s pracemi v ochranném pásmu je součástí dokladové části dokumentace.
- kabelové trasy DOK a TK SŽDC TÚDC ve správě ČD-Telematika a.s. jsou vedeny na komorové konstrukci v chrániče umístěné vlevo od koleje č. 1. Rekonstrukcí budou dotčeny pouze v místě mostního otvoru č. 4 – klenbové konstrukce, jejíž římsa poprsní zdi, v níž jsou kabely umístěny, bude v rámci rekonstrukce mostu sanována. Kabely budou pro tento účel příčně odsunuty, aby umožnily sanaci žlabu.

b) *stanovení nových ochranných pásem (rozměry a umístění v terénu):*

Žádná nová ochranná pásma nejsou stanovena.

c) *údaje o chráněných ložiskových územích a specifikace báňských podmínek pro zpracování návrhu zajištění stavby proti účinkům poddolování (ochranná pásma — dle zákona o ochraně přírody a krajiny v platném znění):*

V místě stavby nejsou ložisková ani poddolovaná území.

d) *údaje o zeleni:*

Stavba rekonstrukce mostu vyžaduje ke své realizaci kácení zeleně. Jedná se vesměs o náletové křoviny a stromy v bezprostřední blízkosti mostu na pozemku Povodí Ohře a SŽDC. Dotčené plochy se zelení včetně stromů určených k pokácení byly předány na OŘ Ústí nad Labem, které zajistí jejich odstranění v době vegetačního klidu ještě před začátkem stavby.

e) *údaje o záborech zemědělského a lesního fondu.*

Při stavbě nedojde k odnětí půdy ze ZPF ani PUPFL.

4. Koncepce stavby

a) *účel stavby (celková koncepce řešení, zdůvodnění navrženého řešení s ohledem na účel stavby, její umístění):*

Konstrukce v koleji č. 2 byla vyrobena z plávkové oceli. Byla navržena v roce 1925 na zatížení lokomotivami o nápravovém tlaku 20 tun. Konstrukce nebyla za dobu své životnosti zesilována, pouze byly vyměněny podlahy a pojistné úhelníky. Jelikož se jedná o trať s velkým podílem těžké dopravy, kde jsou nové mostní objekty navrhovány na zatěžovací schéma LM-71 a SW0 se součinitelem $\alpha=1,21$, tedy s normovou hodnotou nápravového tlaku 30,25 tun, a protože byl stavební stav konstrukce zhodnocen jako K3 (nevyhovující), je nutnost rekonstrukce objektu na jedné z nejvytíženějších tratí Karlovarského kraje zjevná.

Je pochopitelné, že zesilování současné málo únosné a rzi oslabené konstrukce znamená vynakládání značných finančních prostředků, kdy požadovaného výsledku z hlediska zatížitelnosti bude dosaženo velice obtížně a pouze na omezenou dobu. Nová nosná konstrukce o životnosti 100 let, s průběžným kolejovým ložem, bude navíc příznivější z hlediska údržby – odpadá údržba mostnic a pro čističku kolejového lože nebude konstrukce vytvářet překážku. Dojde rovněž ke zlepšení komfortu jízdy z hlediska pohodlí cestujících (bezstyková kolej na mostě) a sníží se hlučnost při přejezdu vozidel.

V obou kolejích bude zvýšena traťová rychlost na 75 km/h. Součástí rekonstrukce mostu je úprava železničního svršku a trakčního vedení.

b) přehled o dodržení obecných technických požadavků na výstavbu, včetně bezbariérového užívání stavby:

Jelikož se jedná o stavbu dráhy, nevztahuje se na ni vyhláška č. 268/2009 Sb. o technických požadavcích na stavby, neboť nenáleží do působnosti obecného stavebního úřadu.

c) architektonické a urbanistické začlenění stavby do území, její vzhled a výtvarné řešení:

Stavba se nachází mimo trvale obydlené území, v těsné blízkosti trati je chatová oblast, jinak se zde nacházejí pouze trvalé travní porosty a orná půda. Rekonstrukce sjednotí vzhled obou nosných konstrukcí, neboť konstrukce v koleji č. 1 byla rekonstruována již v roce 1998.

d) stručný popis navrženého technického řešení po jednotlivých provozních souborech a stavebních objektech, např. užitečné délky kolejí, délky nástupišť, dopravní frekvence, včetně rozčlenění, parkoviště, požadavky na bezbariérové řešení dopravních cest, typ zabezpečovacího zařízení, soustava trakčního vedení, atd.:

Seznam SO:

SO 01 – Rekonstrukce mostu

SO 02 – Železniční svršek

SO 03 – Trakční vedení

Provozní soubory projekt neobsahuje.

SO 01 – Rekonstrukce mostu

Přemostění Ohře je ve 2. koleji navrženo spojitou nosnou konstrukcí o rozpětích 31,36 + 30,36 + 31,92 m. Vrchní části pilířů a opěr budou pod kolejí č. 2 ubourány a vytvořeny nové železobetonové úložné prahy a závěrné zídky. Klenba z kamenného zdiva přemostující čtvrtý mostní otvor (místní komunikaci) byla v roce 1999 částečně sanována. Zdivo klenby a horní části dřívků pilířů pod kolejí č. 2 budou zpevněny cementovými injektážemi. Podzákladí pilířů a opěr bude zpevněno v celé šíři základů tryskovou injektáží, zejména z důvodu eliminování rizika podemletí základů vodním tokem. Podél koleje č. 2 budou na křídlech a poprsních zdech sneseny římsy a vytvořeny nové betonové včetně nového zábradlí. Římsa za opěrou O2 u koleje č. 1 ve špatném stavebně-technickém stavu bude sanována a upraveno dnešní zábradlí. Budou vytvořeny nové přechodové oblasti včetně izolace mimo koleje č. 1 za opěrou O2. Izolace klenby poškozená při stavebních pracích v koleji č. 2 bude nahrazena novou, napojenou na dnešní izolaci a drenáž.

Osová vzdálenost kolejí na mostě 6,3-6,5 m se rekonstrukcí téměř nemění. Nosné konstrukce budou samostatné, oddělené nepřekrytou mezerou, obě budou mít oboustranné zábradlí.

SO 02 – Železniční svršek

Na stávající mostní konstrukci i v jejích předpolích jsou použity kolejnice S49 na mostnicích, předpolích mostu pak kolejnice S49 na dřevěných pražcích a žebrových podkladnicích.

Železniční svršek bude rekonstruován na 160 metrech v km 160,227 – km 160,387, V obou kolejích bude v tomto úseku zvýšena rychlost na 75 km/h a tomu bude přizpůsobeno směrové řešení GPK v obloucích za mosty v obou kolejích. Kolejový rošt v předpolích mostu v koleji č. 2

bude demontován v celkové délce 65 m, žel. svršek na mostnicích bude demontován v celkové délce 95 m. Na rekonstruovaném mostě bude zřízeno průběžné kolejové lože zapuštěné.

Jako materiál nově vkládaného železničního svršku jsou pro tuto trať dle směrnice určeny kolejnice 49E1 na betonových pražcích B91 s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Pevné ložisko je umístěno na 2. pilíři mostu ve směru staničení, takže 2. a 3. pole mostu tvoří jeden dilatační celek v délce 62,28 m, což těsně nevyhoví dle předpisu S3 pro bezстыkovou kolej tvaru 49 na betonových pražcích. Součástí projektu je posouzení možnosti použití svršku 49E1 a projednání výjimky.

V rámci stavby bude rovněž rekonstruována GPK (směrové a výškové vyrovnaní koleje, úprava převýšení a přechodnice) od km 160,165 před mostem a v následných obloucích za mostními konstrukcemi v 1. i 2. traťové koleji až do km 160,808. V těchto obloucích bude potřeba po rekonstrukci GPK rozříznout koleje na dvou vhodných místech, uvolnit upínací napětí ve svérkách a znovu zřídit bezстыkovou dle předpisu S3/2.

Do koleje č. 1 je z důvodu budování opěry nového mostu v koleji č. 2 potřeba vložit mostní provizorium s rozpětím 15 m. Kolejové pole bude demontováno v úseku km 160,257 až 160,278 (délky 21,3 m) a kolejové lože bude odtěženo v délce 19,3 m. Na vložené provizorium a připravené vystrojené pražce budou vloženy kolejnice tvaru 49 pro přechodný stav. Kolejnice budou svařeny a bude obnovena BK i po dobu fungování provizoria.

Po ukončení provozu na provizoriu bude opět kolej v tomto úseku vytažena a po demontáži provizoria zřízena ZKPP (v rámci SO mostu), poté nasypáno zpět kolejové lože a zpět vloženo původní kolejové pole. Kolejnice budou svařeny a znovu obnovena BK. Poté bude provedeno směrové a výškové vyrovnaní včetně změny převýšení v celém oblouku koleje č. 1.

Do koleje č. 2 budou před opěru mostu po doby stavby vloženy provizorně vnější i vnitřní záďažbové (přejezdové) žel. bet. panely.

SO 03 – Trakční vedení

Dvojkolejná železniční trať Stráž n. O. – Vojkovice n.O. je nově modernizována v r. 2005, je elektrifikována jednofázovou proudovou soustavou „S“ se jmenovitým napětím 25 kV, 50 Hz AC, označené 1 PEN AC 25 kV 50 Hz / TN-C, montáž TV je provedena podle typové sestavy "S".

Z důvodu požadavků pro výstavbu nového mostu bude sneseno trakční vedení (trolej i nosné lano) kotevního úseku mezi podpěrami č. 66 až 110, v rozvinuté délce 901,5 m. Bude demontováno 21 ks šikmých izolovaných konzol. Také budou demontovány trakční podpěry č. 80, 82, 84, které jsou situovány na stávajících pilířích a opěře mostu. Z technologických důvodů budou demontované podpěry č. 72, 74 a 76.

Po ukončení demontážních prací bude zbývající část TV traťového úseku oboustranně uvedena pod napětí sepnutím úsekových odpojovačů podélného propojení přilehlých dopraven. Kolej č. 1 bude po celou dobu sjízdná v elektrické trakci.

Po ukončení rekonstrukce mostního objektu bude provedena zpětná montáž trakčních podpěr č. 72, 74 a 76 a montáž nových podpěr č. 80, 82 a 84 na nové základové body, jejichž vybudování je součástí rekonstrukce mostního objektu. Následovat bude zpětná montáž TV mezi podpěrami č. 66 až 110 a provedeny nezbytné úpravy v návaznosti na úpravu GPK. Nosné lano bude opětovně použito. Trolejový drát, včetně nástavků a pevného bodu bude vyměněn za nový. Následně v koleji č. 1 a 2 bude provedena regulace TV, předpokládá se výšková a směrová regulace.

e) požadavky stavby na zdroje (elektrická energie, voda, plyn – bilance spotřeby energií, podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima):

Elektrická energie:

Stavbu je možné zásobit energií z mobilních agregátů.

Voda pitná a technologická:

Voda potřebná pro rekonstrukci mostu a pro zabezpečení potřeb sociální části ZS bude na stavbu dovážena z nejbližšího vhodného místa. Místo odběru vody zabezpečí zhotovitel v rámci dodávky stavebních prací.

f) odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci (nároky na vodní hospodářství, vypouštění odpadních vod, včetně souhlasů, ochranná pásma – pásmo hygienické ochrany, povolené kvalitativní a kvantitativní ukazatele odpadních vod, provozní a havarijní řády, řešení napojení stavby na stávající síť technického vybavení):

Kanalizaci nelze napojit.

Pro komunikaci budou použity mobilní telefony resp. radiotelefony.

g) napojení na dopravní systém (počty stání, dopravní trasy a dopravní frekvence):

Stavba se nachází na železniční trati Chomutov – Cheb a nevyžaduje další napojení na komunikační síť ani technickou infrastrukturu.

h) rozsah náhradní výsadby a ozelenění:

Není navrženo.

i) bezpečnost práce (zdroje ohrožení zdraví a bezpečnosti pracovníků, způsob omezení rizikových vlivů, bezpečnostní pásma a únikové cesty, ochrana pracovníků a pracovního prostředí před účinky škodlivin, skladování nebezpečných látek a manipulace s nimi):

Je nezbytné zajistit trvalé spojení mezi pracovištěm a pověřeným pracovníkem SŽDC. V místech, kde bude možný přístup veřejnosti na stavbu, je třeba zajistit bezpečné provádění prací, současně se zajištěním bezpečnosti veřejnosti.

Vedoucí práce musí být držitelem Vysvědčení o odborné zkoušce pro vedoucího práce dle Směrnice SŽDC č. 50, k vedení prací a vyvíjení pracovní činnosti na dráhách provozovaných SŽDC.

Všichni pracovníci zhotovitele budou s předpisy prokazatelně seznámeni.

Pro zajištění bezpečnosti práce je nutno v plném rozsahu respektovat:

- vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu č. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení, ve znění pozdějších zákonů,
- TKP staveb státních drah v platném znění – kap. 1 a dotčené speciální kapitoly,
- SŽDC (ČD) Op16 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci.

j) posouzení stavby z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, údaje o splnění požadavků na bezbariérové řešení stavby:

Pohyb cizích osob na mostě je vyloučen.

k) uvedou se podmiňující, vyvolané a jiné související investice a předpoklady, resp. nároky na jejich zabezpečení:

V návaznosti na zpracování projektu stavby byly zjišťovány vztahy mezi zařízením SŽDC, resp. ČD a okolními pozemky, sítěmi a stavbami. V prostoru staveniště a jeho okolí neprobíhají ani se nepřipravují investiční a stavební práce jiných investorů.

l) uvedou se statické výpočty prokazující, že stavba je navržena tak, aby zatížení na ní působící v průběhu výstavby a užívání nemělo za následek

- poškození (zřícení) stavby nebo její části:
- větší stupeň nepřipustného přetvoření:

Statický výpočet je součástí projektové dokumentace.

5. Údaje o splnění stanovených podmínek

a) podmínky rozhodnutí o umístění stavby:

Pro tuto stavbu bylo vydáno souhlasné stanovisko místně příslušného stavebního úřadu podle §15, odst. 2 stavebního zákona (183/2006 Sb.) – viz dokladová část dokumentace – pro k.ú. Jakubov vydal souhlas Stavební úřad Obecního úřadu v Kyselce (doklad A02), pro k.ú. Damice Odbor výstavby Městského úřadu Ostrov (doklad A03).

b) podmínky posuzování vlivů na životní prostředí:

Stavba se nachází v evropsky významné lokalitě a ptačí oblasti Doupovské hory. Krajský úřad Karlovarského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, vyloučil negativní vliv stavby na životní prostředí (doklad A07 v dokladové části dokumentace).

c) dodržení kapacitních a dalších stanovených údajů a zdůvodnění případných navržených změn oproti předcházejícímu stupni dokumentace:

Všechny stanovené údaje byly v projektu splněny. Změny oproti předcházejícímu stupni dokumentace nejsou.

6. Příprava pro výstavbu

a) uvolnění staveniště (pozemků i objektů):

Pozemky dotčené stavbou:

- parc. č. 436/1, 662 a 664 v k.ú. Damice (č.k.ú. 673901)
- parc. č. 688/1 a 1687 v k.ú. Jakubov (č.k.ú. 784532)

Dočasný zábor – návrh ploch pro zařízení staveniště:

- parc. č. 532 a 629 v k.ú. Damice (č.k.ú. 673901)

Příjezd k mostu je možný po po silnici I/13 a dále po místní komunikaci parc. č. 629 v k.ú. Damice. Pro těžkou staveništní dopravu se počítá s využitím přístupu po dráze.

b) využití stávajících nebo budovaných objektů:

Konstrukci nelze efektivně opravit, dosavadní objekt nelze využít jiným způsobem.

c) dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby:

Bez využití.

d) způsob provedení demolic a místa skládek:

Odstranění podlah NK a zábradlí, kolejového svršku včetně šterku v předpolí, snesení původní kovové nosné konstrukce. Demoliční suť bude odvezena na skládku odpadů, ocelové části nosné konstrukce do šrotu.

e) likvidace porostů (přesázení, kácení, zužitkování):

Stavba rekonstrukce mostu vyžaduje ke své realizaci kácení zeleně. Jedná se vesměs o náletové křoviny a stromy v bezprostřední blízkosti mostu na pozemku Povodí Ohře a SŽDC. Dotčené plochy se zelení včetně stromů určených k pokácení byly předány na OŘ Ústí nad Labem, které zajistí jejich odstranění v době vegetačního klidu ještě před začátkem stavby.

f) likvidace škodlivých odpadů (řešit podle druhu odpadu):

Odpadové hospodářství je rozpracováno v části F.

g) zabezpečení ochranných pásem, chráněných objektů i porostů po dobu výstavby:

Zhotovitel má povinnost před zahájením stavebních prací ověřit všechny dotčené sítě a vedení a zajistit vytyčení všech inženýrských vedení a provést opatření na jejich ochranu.

h) přeložky podzemních a nadzemních vedení, dopravních tras, vodních toků:

Kabelové trasy DOK a TK SŽDC TÚDC ve správě ČD-Telematika a.s. jsou vedeny na komorové konstrukci v chráničce umístěné vlevo od koleje č. 1. Rekonstrukcí budou dotčeny pouze v místě mostního otvoru č. 4 – klenbové konstrukce, jejíž římsa poprsní zdi, v níž jsou kabely umístěny, bude v rámci rekonstrukce mostu sanována. Kabely budou pro tento účel příčně odsunuty, aby umožnily sanaci žlabu.

i) omezující nebo bezpečnostní opatření při přípravě staveniště a v průběhu výstavby (odstřel objektu či horniny):

Bez omezujících nebo bezpečnostních opatření.

j) výluky dopravy a jiná dopravní omezení (železniční, silniční apod.):

Během výstavby bude celkem 10 dnů nepřetržité výluky v koleji č. 1 a 60 dnů nepřetržité výluky v koleji č. 2.

k) omezení v dodávce energií:

Stavbou nebudou omezeny dodávky energií.

7. Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí (bytů a nebytových prostor)

Uvede se celkový rozsah trvalého a dočasného záboru nebo jiného dotčení pozemků a staveb nebo bytů a nebytových prostor nebo jejich částí požadovaných pro stavbu:

Stavba nevyžaduje změnu trvalých záborů.

Dočasný zábor je navržen na pozemcích parc. č. 532 a 629 v k.ú. Damice (č.k.ú. 673901), které jsou ve vlastnictví obce Krásný Les, v dokladové části dokumentace je přiložen souhlas obce s využitím pozemků (doklad C01). V případě, že zhotovitel bude chtít využít tyto plochy, uzavře v souladu s vyjádřením obce před započítáním stavby nájemní smlouvu.

8. Výjimky z předpisů

Seznam souhlasů, výjimek a úlevových řešení z předpisů, kterými je podmíněno navrhované technické řešení, včetně dokladů o jejich udělení.

Pro tuto stavbu nebyla požadována výjimka z předpisů a norem.

9. Provozní a dopravní technologie

Pokud dochází ke změnám oproti předchozímu stupni dokumentace, majících vliv na rozsah železniční infrastruktury a provozu, bude provozní a dopravní technologie aktualizována k datu odevzdání projektové dokumentace staveb drah a staveb na dráze pro vydání stavebního povolení nebo k oznámení ve zkráceném stavebním řízení. Podrobně je zpracována provozní a dopravní technologie v průběhu výstavby s přímou vazbou na stavební postupy a s návrhem dopravních a stavebních opatření, jsou-li potřeba.

Pro tuto stavbu nebyla řešena provozní a dopravní technologie.

10. Vliv stavby na životní prostředí

Rozsah zpracování vlivu stavby na životní prostředí v projektové dokumentaci staveb drah a staveb na dráze pro vydání stavebního povolení nebo k oznámení ve zkráceném stavebním řízení vyplývá z upřesnění a změn v technické části dokumentace oproti předchozímu stupni dokumentace, včetně ochrany proti hluku. Pokud došlo ke změně oproti hlukové studii, která byla součástí přípravné dokumentace, doplní se i hluková studie, biologický průzkum a hodnocení vlivů na životní prostředí v případech, kdy není nařízeno posuzování podle zákona Č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Stavba nepodléhá oznámení podle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí (vyjádření Krajského úřadu Karlovarského kraje je přiloženo v dokladové části dokumentace – doklad A07).

Při provádění stavebních prací je nutno dbát na:

- *Ochranu proti hluku a vibracím*

Zhotovitel stavby je povinen používat především stroje a mechanismy v dobrém technickém stavu, jejich hlučnost nesmí přesahovat hodnoty stanovené v technickém osvědčení.

- *Ochranu proti znečištění komunikací a nadměrné prašnosti*

Vozidla vyjíždějící ze staveniště na pozemní komunikace musí být řádně očištěna, aby nedocházelo k jejich znečištění. V případě odvozu suti bude suť při nakládání na vozidla zvlhčována kropením. U výjezdů ze staveniště bude zřízena plocha pro mechanické dočištění vozidel vyjíždějících ze stavby.

- *Ochranu proti znečištění ovzduší výfukovými plyny a prachem*

Zhotovitel je povinen zabezpečit provoz dopravních prostředků produkujících ve výfukových plynech škodliviny v množství odpovídajícím platným vyhláškám a předpisům o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Nasazování stavebních strojů se spalovacími motory musí být omezeno na nejmenší možnou míru. Je nutné provádět pravidelně technické prohlídky vozidel a pravidelné seřízení motorů.

- *Ochranu proti znečištění podzemních a povrchových vod a kanalizace*

Základní podmínky ochrany povrchových a podzemních vod před jejich znehodnocením jinými látkami než odpadními vodami stanoví §39 zákona č. 254/2001 Sb. – vodní zákon. Odpadní vody specifikuje §38 uvedeného zákona.

Za havárii se vždy považují případy závažného zhoršení nebo mimořádného ohrožení jakosti povrchových nebo podzemních vod ropnými látkami, zvláště nebezpečnými látkami, popřípadě radioaktivními zářiči a radioaktivními odpady, nebo dojde-li ke zhoršení nebo ohrožení jakosti povrchových nebo podzemních vod v chráněných oblastech přirozené akumulace vod nebo v ochranných pásmech vodních zdrojů. Dále se za havárii považují případy technických poruch a závad zařízení k zachycování, skladování, dopravě a odkládání látek.

- *Ochrana stávající zeleně:*

Při realizaci je nutná ochrana stávající zeleně, z níž bude možné likvidovat pouze to, co bezprostředně překáží stavbě.

11. Projektová dokumentace staveb z hlediska zapracování všech nezbytných požadavků bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, odolnost a zabezpečení stavby z hlediska požární ochrany, hygieny a obrany státu, odolnost a zabezpečení před vlivy trakčních a energetických vedení (ve smyslu 41 vyhlášky č. 246/2001 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (vyhláška o požární prevenci), ve znění pozdějších předpisů).

Uvede se popis s uvedením, jak daný návrh řešení splňuje požadavky příslušných vyhlášek, předpisů a norem (bezpečnost a ochrana zdraví při práci, včetně možných rizik, technické řešení stavby a jejího provozu z hlediska požární ochrany včetně vodních zdrojů, vnějších požárních hydrantů, požární signalizace, požárních stanic nebo zbrojnic apod. Dále charakteristika objektů a provozů z hlediska požární ochrany. Bude uvedeno konkrétní prokázání splnění stanovených a požadovaných podmínek z předchozího stupně dokumentace).

Požární ochrana stavby bude projednána se složkami integrovaného záchranného systému. U tunelů delších než 1000 m bude jako součást projektové dokumentace zpracován „Plán požárně-bezpečnostních zkoušek“, prováděných v rámci zkušebního provozu.

Požárně bezpečnostní řešení:

Přístup ke stavbě pro HZS je po silnici I/13 a dále po místní komunikaci vedoucí chatovou oblastí k mostu (parc. č. 629 v k.ú. Damice).

Z hlediska požární bezpečnosti nedojde ke změně stávajících parametrů.

Ochrana proti hluku a vibracím:

Stavba bude probíhat v extravilánu.

Bezpečnost práce:

Viz 4i).

12. Energetické výpočty

- a) řeší spotřebu elektrické energie pro elektrickou trakci, výkonové dimenzování napájecích stanic a podklady pro proudové a napěťové dimenzování pevných elektrických trakčních zařízení;
- b) řeší zpětné vlivy trakčních obvodů na napájecí síť energetiky a navrhuje způsob omezování zpětných vlivů;
- c) řeší kontrolu balance činných a jalových výkonů a navrhuje opatření na zajištění předepsaného účinníku. Výsledky výpočtů je nutno projednat se stavebníkem a následně pak s dodavatelem elektrické energie;

Úprava trakčního vedení je obsahem stavebního objektu SO 03.

13. Protikorozní ochrana

Uvede se ochrana objektů před účinky koroze způsobené bludnými proudy. Z důvodu zamezení negativního ovlivňování především úložných zařízení je nutno zajistit požadavky na korozní průzkum

- a) u tratí elektrizovaných stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV, a to jak před započítáním stavby (předběžný korozní průzkum a návrh výstavby měřících bodů) tak i před uvedením zařízení do trvalého provozu (dodatečný korozní průzkum);
- b) v místě styku stejnosměrné a nezávislé trakce, a to do 5 km od izolovaného styku směrem do trakce nezávislé;
- c) v místech styku stejnosměrné a střídavé trakční proudové soustavy do vzdálenosti 5 km od neutrálního pole ve směru tratě napájené střídavou trakční proudovou soustavou,
- d) v místech silných stejnosměrných zdrojů (např. městská hromadná doprava).

Na základě zjištěných výsledků korozních průzkumů je nutno předložit řešení ochranných opatření proti účinkům bludných proudů dle platných předpisů. Z důvodu zamezení negativního ovlivňování především úložných zařízení a dále elektrických zařízení, přijímačů.

Trať je elektrifikována jednofázovou proudovou soustavou „S“ se jmenovitým napětím 25 kV, 50 Hz AC, označené 1 PEN AC 25 kV 50 Hz / TN-C, montáž TV je provedena podle typové sestavy "S".

Protikorozní ochrana je podrobně řešena v E1-08.5 Projekt protikorozní ochrany OK.

14. Graf dynamického průběhu rychlostí (platí pouze pro celostátní a regionální dráhy)

Upřesní se zpracovaný graf dynamického průběhu rychlostí z předchozího stupně. Vypracuje se pro nejrychlejší osobní vlaky a pro průběžné nákladní vlaky. Obsahuje navržené traťové rychlosti pro klasické soupravy (s nedostatkem převýšení v oblouku do 100 mm a 130 mm) a pro jednotky s naklápací skříní, dále stávající traťové rychlosti, popis směrových a sklonových poměrů, včetně jejich staničení, označení polohy dopraven a zastávek. Znázorňuje dynamický

průběh rychlosti v návaznosti na sousední traťové úseky (zpracuje se pouze u staveb modernizace a u rekonstrukcí vedoucích ke zvýšení rychlosti).

Graf dynamického průběhu rychlostí nebyl zpracován.

15. Dopravní opatření

Uvedou se všechna dopravní opatření (dražní a silniční), zejména pak výluky, náhradní doprava, případné objížd'ky, uzávěry atd.

Během výstavby bude celkem 10 dnů nepřetržité výluky v koleji č. 1 a 60 dnů nepřetržité výluky v koleji č. 2.

16. Trvalé a dočasné zábory pozemků ze zemědělského půdního fondu a pozemky určené pro plnění funkcí lesa

Uvede se celkový rozsah trvalého a dočasného záboru pozemků nebo rozsah omezení využívání pozemků v členění dle druhu na zemědělský půdní fond a pozemky určené pro plnění funkcí lesa a odchylky od předchozího stupně.

Zábory pozemků ZPF a PUPFL nejsou navrženy.

17. Úspora energie a ochrana tepla

a) splnění požadavků na energetickou náročnost budov a splnění porovnávacích ukazatelů podle jednotné metody výpočtu energetické náročnosti budov:

Nejedná se o budovu.

b) stanovení celkové energetické spotřeby stavby:

Není pro tuto stavbu požadována.

18. Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí

Radon (pro potřeby realizace pozemních staveb), agresivní spodní vody, seismická, poddolování, ochranná a bezpečnostní pásma, apod.

Stavba není ohrožena výše uvedenými škodlivými vlivy vnějšího prostředí.

19. Ochrana obyvatelstva

Splnění základních požadavků na situování a stavební řešení stavby hlediska ochrany obyvatelstva.

Posuzovaná stavba v předmětném území není v rozporu se zájmy na ochranu veřejného zdraví ve smyslu ustanovení zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví v platném znění a souvisejících předpisů.

20. Bezbariérové užívání

a) zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu:

b) zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením:

c) zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením:

d) seznam použitých zvláštních a vybraných stavebních výrobků pro tyto osoby, včetně řešení užívání informačních systémů:

Viz 4j).