



Jiná ověření:

Paré:


Orientační schéma:



Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
001	15.09.2023	Změna výlukových časů - úprava harmonogramu	Ing. Libor Marek
000	14.06.2022	Definitivní odevzdání dokumentace	Ing. Libor Marek

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace		SPRÁVA ŽELEZNIC
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1		
Zástupce investora:	Stavební správa západ		
Adresa:	Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9		

Zhotovitel díla:	TOP CON SERVIS s.r.o.	
Adresa:	Ke Stírce 1824/56, 182 00 Praha 8	
Kontakt:	T: +420 284 021 740 E: topcon@topcon.cz	
Zhotovitel objektu:	TOP CON SERVIS s.r.o.	
Adresa:	Ke Stírce 1824/56, 182 00 Praha 8	
Kontakt:	T: +420 284 021 740 E: topcon@topcon.cz	

Hlavní projektant (HIP):	Ing. Libor Marek	Specialista:	Ing. Libor Marek
--------------------------	------------------	--------------	------------------

Název stavby/akce:	Rekonstrukce mostů v km 518,498 a 518,962 TÚ Praha Masarykovo n. - Děčín hl. n.	Označení Investora: S632000254
		Označení zhotovitele: 28-12
Název částí:	Souhrnná technická zpráva	Označení částí: B
Název objektu/dílčí částí:		Označení objektu/komplexu:
Název přílohy:	Souhrnná technická zpráva	Číslo přílohy: 1. 0.0.1
Název dílčí části přílohy:		
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy: Ing. Tomáš Vejběra	Měřítka: - Formáty: -
		Stupeň dokumentace: DUSP+PDPS
Kraj:	Katastrální území: Ústecký Krásné Březno [775266]	TUDU: 0801 R1
		Smluvní datum zpracování: 06/2022

Označení investora	Stupeň dokumentace: Část:	Objekt:	Podoblast:	Příloha:	Revize:
S 6 3 2 0 0 0 2 5 4	- P D P S - B X X X X X	- X X X X X X X X X X	- X X	- 1 - X X X X	- 0 0 1

[Prostor pro další informace]

**Rekonstrukce mostů v km 518,498 a 518,962 TÚ
Praha Masarykovo n. – Děčín hl. n.**

**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	4
B.1.1	Všeobecně	4
B.1.2	Průzkumy, ochranná pásma	4
B.1.3	Inženýrské sítě	6
B.1.4	Koordinace stavby rekonstrukce mostu s dalšími stavbami	8
B.1.5	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	Celkové urbanistické a architektonické řešení	10
B.2.3	Celkové technické řešení	10
B.2.4	Bezbariérové užívání stavby	11
B.2.5	Bezpečnost při užívání stavby	11
B.2.6	Základní popis technologických objektů a technických zařízení	11
B.2.7	Základní popis stavebních objektů	12
B.2.8	Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby	20
B.2.9	Úspora energie a tepelná ochrana	21
B.2.10	Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí	21
B.2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	21
B.3	Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu	21
B.4	Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie	21
B.4.1	Návrh postupu prací:	21
B.4.2	Rozsah provozu	22
B.4.3	Rozjezd vlaků regionální osobní dopravy před kolejovou spojkou	23
B.4.4	Obsluha vleček	24
B.4.5	Odebírání a přibírání vozů u některých nákladních vlaků	25
B.4.6	Koordinace s dalšími infrastrukturními opatřeními	25
B.4.7	Data dynamiky rozjezdu	26
B.5	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	29
B.6	Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	29
B.6.1	Charakteristika přírodních podmínek území	29
B.6.2	Chráněná území přírody a krajiny	29
B.6.3	Územní systém ekologické stability (ÚSES), biocentra a krajinný ráz	30
B.6.4	Biologický průzkum okolí mostu	30
B.6.5	Archeologické posouzení	30
B.6.6	Soustava chráněných území Natura 2000	30
B.6.7	Vliv na kulturní památky a archeologické nálezy	30

B.6.8	Posuzování dle EIA	31
B.6.9	Ochranná pásma vodních zdrojů.....	31
B.6.10	Ochrana ovzduší	31
B.6.11	Záplavová území – ochrana vod.....	31
B.6.12	Další ochranná a bezpečnostní pásma.....	32
B.6.13	Hluk.....	32
B.6.14	Demolice	32
B.6.15	Kácení dřevin	33
B.6.16	Zemědělský a lesní půdní fond.....	33
B.6.17	Likvidace dešťových vod	33
B.7	Ochrana obyvatelstva.....	33
B.8	Zásady organizace výstavby	33
B.8.1	Postup výstavby	33
B.8.2	Etapizace výstavby celé stavby	33
B.8.3	Dopravní inženýrská opatření pro realizaci stavby.....	37
B.8.4	Vymezení a požadavky na výluky.....	37
B.8.5	Náhradní autobusová doprava (NAD).....	39
B.8.6	Speciální podmínky pro stavbu.....	39
B.8.7	Výkresy	39
B.8.8	Harmonogram výstavby a stavební postupy	39
B.8.9	Bilance zemních hmot	39
B.8.10	Časový faktor spojený s technologií	39
B.9	Celkové vodohospodářské řešení	40

B.1 Popis území stavby

B.1.1 Všeobecně

Stavba se nachází v Ústeckém kraji v obci Ústí nad Labem části Krásné Březno. Jedná se o část dráhy celostátní zařazené do evropského železničního systému. Trať 420 je mezinárodně označována jako koridor E Dresden – Prague – Vienna / Bratislava – Budapest - Constanta, národně ji bylo přiřazeno označení ITŽK.

Evropské ETCS Koridory se postupně transformují do Evropských nákladních koridorů ustanovených na základě „Nařízení EP a Rady č. 913/2010 z 22. září 2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu v aktuálním znění. Trať je zařazena do globální sítě. Hlavním cílem Evropských nákladních koridorů je zabezpečit zvýšení podílu environmentálně šetrnější železnice na přepravním trhu. Nařízení kromě stanovení hlavních koridorů určuje také postup a podmínky realizace koridorů včetně požadavků na jejich technické standardy. Jedná se o komplexní podporu rozvoje nákladní dopravy, jejímž cílem je vytvořit infrastrukturu s homogenními klíčovými parametry z pohledu nákladní dopravy (průjezdny průřez, nápravový tlak, délka vlaku a rychlost), včetně vytvoření systému vhodných garantovaných tras v grafikonu vlakové dopravy.

I přes vynakládané úsilí na zlepšení technického stavu této železniční komunikace zůstávají v trase některé mostní objekty, jejichž stav je po stavební stránce nevyhovující. Navržená rekonstrukce odstraňuje špatný stavebně-technický stav částí mostních objektů v km 518,498 a 518,962, které se nachází v intravilánu obce v blízkosti ŽST Ústí nad Labem hl. n. obvod sever. V okolí trati se nachází průmyslové budovy a zpevněné a zatravněné plochy.

V rámci rekonstrukce dojde k částečné výměně nevyhovující nosné konstrukce mostu v km 518,962 a z důvodu rozšíření komunikace pod mostem ke kompletní demolici a výměně mostního objektu v km 518,498. Součástí rekonstrukce je i úprava železničního svršku a spodku v nezbytném rozsahu a přeložky kabelů vedených na trati v blízkém okolí mostních objektů.

Stavba bude probíhat zejména na drážních pozemcích. Detailní výpis a popis potřebných pozemků viz kapitola B.1.5.

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

Stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací (Územní plán Ústí nad Labem 31.12.2011). Pořizovatelem územního plánu je z města Ústí nad Labem. Pozemky plní funkci dráhy. Rekonstrukce mostu nezabraňuje provedení cílů a úkolů daných v územním plánu.

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

Veškeré podmínky provedení rekonstrukce, přeložek inženýrských sítí a ochranná pásma jsou respektovány.

B.1.2 Průzkumy, ochranná pásma

Závěrečná zpráva z geotechnického průzkumu – Geotec GS 04/2004

V rámci geotechnického průzkumu byly provedeny u každého z objektů zkušební vrty s následujícími závěry:

Základové poměry v místě objektů jsou charakterizovány jako **složitě**.

Most v km 518,498 (J12, J13)

Dle doporučení GP je vhodné založení v úrovních štěrků (v případě hlinité nebo jílovité základové spáry je třeba tuto vrstvu vyměnit a základ doplnit štěrkopískovým polštářem) plošně.

Hladina podzemní vody se vyskytuje cca 5 m pod terénem (v závislosti na úrovni hladiny Labe sahá až k základové spáře) a její hladina je volná až mírně napjatá a koresponduje s hladinou Labe. Prostředí s podzemní vodou je slabě agresivní na betonové konstrukce XA1 dle ČSN EN 206-1. V případě zvýšené hladiny podzemní vody lze z propustnějších horizontů očekávat velké přítoky vod do stavební jámy, což bude znemožňovat zakládání. Dle doporučení GP je vhodné založení na pilotách opřených o štěrkové sedimenty.

Most v km 518,962 (J3, J4, J11)

Podloží pod základovou spárou tvoří jíl se střední až vysokou plasticitou mocnosti cca 5,0 m. Pod touto vrstvou jsou štěrkovité sedimenty charakteru G3.

Hladina podzemní vody se vyskytuje cca 6 m pod terénem a její hladina je volná až mírně napjatá a koresponduje s hladinou Labe. Podzemní voda je dle ČSN EN 206-1 slabě agresivní se stupněm agresivity XA1.

Dle doporučení GP je vhodné založení na pilotách opřených o štěrkové sedimenty.

Závěrečná zpráva z geotechnického průzkumu železničního spodku – 4G consite, s.r.o.

Průzkumné práce se zaměřily na zhodnocení pražcového podloží přechodových oblastí dvou předmětných mostů v km 518,498 a 518,962 TÚ Praha Masarykovo n. – Děčín hl.n., a to v rozsahu vždy po 2 ks kopaných sond pro každý jeden most. Přičemž u mostu v km 518,498 byly provedeny kopané sondy z kolejí č. 211 a 218b (místo požadované koleje č.202, kam nebylo možno z provozních důvodů vstoupit) a u mostu v km 518,962 z kolejí č. 208 a 214. V každé kopané sondě byla provedena statická zatěžovací zkouška a dynamická penetrační zkouška, dále byl také z každé sondy odebrán neporušený vzorek, ke zjištění základních indexových vlastností zeminy ze zemní pláň. Pro každý most byl odebrán vždy jeden směsný vzorek ke zjištění kontaminace štěrku kolejového lože.

Kopané sondy byly provedeny v přechodových oblastech mostu strojně za hlavami pražců a následně byly rozšířeny ručně do mezipražcového prostoru. Při popisu sondy byl kladen důraz na přesné zaznamenání rozhraní jednotlivých stávajících konstrukčních vrstev pražcového podloží a popis charakteru zemin v zemní pláni. Z každé kopané sondy byl odebrán vzorek štěrkového lože v rozsahu zadání geotechnického průzkumu. Celkem byly tedy odebrány 4 vzorky, pro každý most po 2 kusech. Z těchto dvou vzorků byl vytvořen směsný vzorek, tzn. pro každý most byl na analýzu připraven 1 ks směsného vzorku. Vzorky byly odebrány z celé mocnosti štěrkového lože, ale zároveň byla věnována zvýšená pozornost, aby do vzorku nebyly odebrány zeminy pod plání tělesa železničního spodku.

Tabulka č.1: Souhrn geotechnických informací - zeminy v úrovni zemní pláň

Sonda	Staničení [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_{Rr} [MPa]
KS1	km 518,488	G4 GM (Y)	UL	P	MN	22,7	1,0	22,7
KS2	km 21,434	G3 G-F (Y)	UL	P	NN	13,8	1,0	13,8
KS3	km 21,590	G3 G-F (Y)	UL	P	MN	35,2	1,0	35,2
KS4	km 21,590	S4 SM (Y)	UL	P	MN-N	13,8	0,9	12,4

Materiál obsažený ve štěrkovém kolejovém loži nelze ve smyslu vyhlášky č. 273/2021 Sb. ukládat jako odpad na povrchu terénu, ale je možné jej uložit na skládky skupiny S – inertní odpad nebo uvažovat s jeho dalším využitím v rámci předmětné stavby (recyklace kameniva do podkladních vrstev nebo štěrkového lože). V podrobném průzkumu proto doporučujeme prověřit kolejové lože na možnost využití pro recyklaci kameniva do kolejového lože a podkladních vrstev. Na základě získaných informací z kopaných sond KS1, KS2, KS3 a KS4 lze konstatovat, že v pražcovém podloží byly zastiženy nesoudržné zeminy charakteru štěrku s příměsí jemnozrnné zeminy a písků hlinitých s únosností v rozmezí $E_r = 12,4 - 35,2$ MPa.

B.1.3 Inženýrské sítě

Na mostě a v přilehlé trati jsou uloženy následující IS:

Drážní

- Sdělovací a zabezpečovací kabely v majetku Správa Železnic s.o., SSZT Ústí nad Labem, SSZT

Kabely byly zakresleny do dokumentace dle zaslaných podkladů

Jedná se o tyto kabely:

- 5x TCEPKPFLEY 48p
- 2x TCEPKPFLEY 61p
- 2x TCEPKPFLEY 30p
- 3x TCEPKPFLEY 24p
- 7x TCEPKPFLEY 12p
- 2x TCEPKPFLEY 7p
- 6x TCEPKPFLEY 4p

Kabely budou po zahájení stavby provizorně vyvěšeny a během celého průběhu stavby řádně ochráněny před porušením a odcizením. Práce jsou součástí SO 11-30-02 – Přeložky kabelů – SSZT

U mostu v km 518,962 a rekonstrukci pouze jeho jedné části, nepředpokládáme že by mělo dojít v rámci jeho rekonstrukce k dotčení výše zmíněných sítí.

Podmínky, které musí být dodrženy dle požadavků správy: bylo doplněno dle podmínek souhrnného stanoviska Správy Železnic, s.o – vyjádření viz dokladová část.

- Kabely osvětlení kolejíště v majetku Správa Železnic s.o., SEE Ústí nad Labem.

Kabely byly zakresleny do dokumentace dle zaslaných podkladů

- 6kV – AYKCY 3x50
- EOY - TCEPKFLE 3x4x0,6
- NN osv - 2 x AYKY 240+120, 1x AYKY 240+120, CYKY 12x4.
- DOYO - 1 x CYKY 12x4

Vyvolanou rekonstrukcí mostů budou dotčeny sítě osvětlení kolejíště Správy železnic odboru

SEE, které jsou v kolizi se stavbou.

V prostoru stavby je pod železničním spodkem uložen napájecí kabel osvětlení (VO) ve správě SŽ SEE s.o. V místě kolize se stavbou je navržena přeložka této sítě, spočívající v dostatečném zahloubení této sítě v případě jejího odkrytí. **V případě, že v rámci realizace stavby dojde k odkrytí kabelu VO, bude přizván správce kabelu,** tento kabel bude v dostatečné délce odkopán a vymístěn mimo prostor stavby, uložen do dělené chráničky, popřípadě bude stávající kabel prodloužen spojováním a chránička vyměněna. Práce jsou součástí SO 11-30-03 – Přeložka kabelů SŽ- SEE.

- Telekomunikační vedení (zemní kabelová trasa komunikačního vedení v majetku Správy Železnic s.o., CTD ve správě ČD Telematika a.s.

Jedná se o tyto kabely:

- Optický kabel Media 36vl. v HDPE trubce černé barvy
- Metalický kabel TCEPKPFLEY 50XN 0,8
- Metalický kabel TCEPKPFLEY 10XN 0,8
- Metalický kabel TCEPKPFLEY 3XN 0,8
- HDPE černé barvy s oranžovým pruhem
- HDPE černé barvy se dvěma oranžovými pruhy
- HDPE modré barvy

Kabely byly zakresleny do dokumentace dle zaslaných podkladů. Kabely budou po zahájení stavby provizorně vyvěšeny a během celého průběhu stavby řádně ochráněny před porušením a odcizením. Práce jsou součástí SO 11-30-01 – Přeložka kabelů SŽ- CTD.

Podmínky, které musí být dodrženy dle požadavků správy: bylo doplněno dle podmínek souhrnného stanoviska Správy Železnic, s.o.

V případě nutnosti přerušení DOKu bude vyměněna celá kabelová délka optického kabelu (od spojky ke spojce), případně použita rezerva se svařením ve spojce. V ochranném pásmu kabelů nebude zřízeno zařízení staveniště ani skládka materiálů

Po odhalení kabelů bude servisními pracovníky Správy železnic – SSZT Ústí nad Labem, SEE a ČD Telematika a.s. rozhodnuto o definitivním postupu provizorního vyvěšení a ochrany dotčených sítí.

Ostatní

V prostoru pod mostem (v komunikaci podél křídel a dříku opěry O2 u mostu v k 518,962) se nachází:

- STL plynovod ve správě GasNet, s.r.o.
Trasa stávajícího plynárenského zařízení, kterým je STL plynovod místní sítě v dimenzi D160 a provozním přetlakem do 300 kPa zasahuje do plánované rekonstrukce. Z důvodu maximální bezpečnosti a zásahu do ochranného pásma PZ, bude nutné jeho trasu korigovat, vyvolaná přeložka IS je podrobně řešena viz SO 11-33-01.
- kabelové trasy sítě technické infrastruktury (TI) – optický kabel ve správě společnosti T-Mobile Czech Republic a.s.
Jedná se o tyto kabely:
 - Optický kabel MiDia FX 48vl.Z důvodu maximální bezpečnosti a zásahu do ochranného pásma PZ, bude nutné trasu korigovat, vyvolaná stranová přeložka IS je podrobně řešena viz SO 11-30-04.
- Veřejné osvětlení ve správě města Dopravního podniku města Ústí nad Labem, a.s.
V rámci stavby bude provedeno nové osvětlení komunikace v podjezdu. Nově budou umístěny osvětlovací tělesa na podhledu nové i stávající NK mimo průjezdný profil komunikace pod mostem. Objekt osvětlení podjezdu bude proveden v rámci stavby rekonstrukce mostu a následně bude předán budoucímu správci – Dopravnímu podniku města Ústí nad Labem, a.s. Podrobně je řešení viz SO 11-30-06.

V prostoru pod mostem (v komunikaci podél křídel a dříku opěry O1, O2 u mostu v km 518,498) se nachází:

- parovod ve správě Čez Teplárenskát, a.s.
Trasa stávajícího zařízení, kterým je STL parovod místní sítě v dimenzi D200 zasahuje do plánované rekonstrukce. Z důvodu maximální bezpečnosti a zásahu do ochranného pásma, bude nutné jeho trasu korigovat, vyvolaná přeložka IS je podrobně řešena viz SO 11-33-02.

Stávající parovodní potrubí přivádí teplo ve formě středotlaké páry (cca 1 MPa/190 °C) pro jediného odběratele, kterým je firma Stavební stroje Ústí nad Labem, a.s., IČO 49903349. V rámci odstávky zařízení v termínu od 1.6.-31.8.2024 bude rekonstruován železniční most v km 518,498. Současně bude demontován rozvod parovodu vedený v mostní konstrukci.

Po demontáži stávající a výstavbě nové mostní konstrukce bude napojen nový úsek parovodu, který bude napojen na stávající parovod. Přerušení stávajícího parovodu bude v místech pevných konzol před mostní konstrukcí.
- kabelové trasy sítě elektronických komunikací (SEK) –ve správě společnosti Cetin a.s.
Z důvodu maximální bezpečnosti a zásahu do ochranného pásma PZ, bude nutné trasu korigovat, vyvolaná stranová přeložka IS je podrobně řešena viz SO 11-30-05.

Dále se v zájmovém území nachází sítě, která nejsou dotčené stavbou, ale jsou dotčena jejich ochranná pásma

- vodovodní řad rozváděcí OC150 (Severočeské vodovody a kanalizace, a.s.)
- kanalizační stoka KA 400 (Severočeské vodovody a kanalizace, a.s.)
- kanalizační stoka PE 125 v kolektoru (Severočeské vodovody a kanalizace, a.s.)
- vejčitá stoka – zakreslena z archivní dokumentace – žádný z oslovených správců nepotvrdil její existenci, může jít o historické zatrubnění potoka – neověřeno
IS byly zakresleny do dokumentace dle zaslaných podkladů.

Vyjádření jednotlivých správců a organizací jsou dokladovány v dokladové části.

Na základě výše uvedeného se **navrhují** přeložky sítí, které jsou řešeny jako samostatné objekty:

SO 11-30-01 Přeložka kabelů SŽ - CTD

SO 11-30-02 Přeložka kabelů SŽ - SSZT

SO 11-30-03 Přeložka kabelů SŽ – SEE

SO 11-30-04 Přeložka TI - T-Mobile Czech Republic a.s.

SO 11-30-05 Přeložka SEK - CETIN a.s.

SO 11-30-06 Veřejné osvětlení komunikace v podjezdu

SO 11-33-01 Přeložka plynovodu

SO 11-33-02 Přeložka parovodu

Most není určen pro pohyb pěších, proto se opatření pro bezbariérové užívání stavby nenavrhuje.

Stavby v navazujících traťových úsecích, které jsou podkladem pro zpracování koordinace výlukové činnosti, harmonogramu výstavby atd.:

B.1.4 Koordinace stavby rekonstrukce mostu s dalšími stavbami

SŽ připravuje v r. 2022 opravné práce TV v úseku Ústí n. L. Střekov – Velké Březno. Dále je v přípravě projekt ETCS státní hranice Německo – Dolní Žleb – Kralupy nad Vltavou. ŘSD připravuje opravu silničního mostu Dr. Edvarda Beneše (předpokládaná realizace 2025-2026). Dále ŘSD připravuje výstavbu kruhového objezdu na komunikaci Pekařská. S uzavírkou místních komunikací ulic u Podjezdu a u Cukrovaru lze provést až po dokončení a zprovoznění výše uvedeného kruhového objezdu z důvodu objížděné trasy při uzavírce mostů (předpoklad dokončení a zprovoznění 2023).

B.1.5 Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje

k.ú. Krásné Březno:

-na pozemku Českých drah a.s., **parc. č. 1732/1, 1168/1** (dráha-ostatní plocha), **1732/5, 1168/4** (ostatní komunikace – ostatní plocha)

Pozemky potřebné pro realizaci této stavby (dočasný zábor):

k.ú. Krásné Březno:

- na pozemku Města Ústí nad Labem, **parc. č. 1636, 1664, 396, 1547** (ostatní komunikace – ostatní plocha)

- na pozemku Úřadu pro zastupování státu ve věcech majetkových (UZSVM), **parc. č. 1732/4, 1168/3** – (ostatní komunikace – ostatní plocha)

Žádná nová ochranná pásma nejsou stanovena a stávající ochranná pásma nebudou rozšířena na nové pozemky.

B.2 Celkový popis stavby

B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

Stavba se nachází v Ústeckém kraji v obci Ústí nad Labem, části Krásné Březno.

Předmětem řešení je rekonstrukce mostních objektů v ev. km 518,498 a v ev. km 518,962, které převádí dvoukolejnou elektrifikovanou železniční trať (č. 420 00) v blízkosti ŽST Ústí n. L. hl. n. obvod sever v intravilánu obce, přes místní komunikace ul. U Podjezdu (518,498) a ul. U Cukrovaru (518,962).

V rámci rekonstrukce dojde ke kompletní demolici stávajících nosných konstrukcí mostu v km 518,498. U mostu v km 518,962 bude ponechána žb rámová konstrukce z roku 2006 a dojde k výměně ocelových NK za novou polorámovou žb konstrukci. Součástí rekonstrukce je i úprava železničního svršku v nezbytném rozsahu a přeložky kabelů vedených na trati a v komunikacích pod mostními objekty.

Dojde k vyrovnání geometrické polohy koleje, částečné výměně železničního svršku a úpravě přechodových oblastí mostu.

Stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací (Územní plán Ústí nad Labem 31.12.2011). Pozemky plní funkci dráhy. Rekonstrukce mostu nezabraňuje provedení cílů a úkolů daných v územním plánu.

Odchytky oproti platným předpisům a normám se v navrhovaném řešení neuplatňují.

Veškeré podmínky provedení rekonstrukce, přeložek inženýrských sítí a ochranná pásma jsou respektována.

Rekonstrukce mostních objektů nevyžaduje trvalý zábor zemědělské půdy a nezahrnuje výraznější zemní práce. Z tohoto důvodu nebude zajištěn archeologický dohled nad prováděnými pracemi.

V blízkosti stavby se nenacházejí objekty spadající pod památkovou péči.

Vlastní realizace stavby spojená s výlukou trati v daném úseku se předpokládá v délce 1x 90 a 1x121 dní v termínu 06-11/2024. Před zahájením výluky budou probíhat přípravné práce, zejména vypracování realizační dokumentace a výrobních výkresů železobetonových prefabrikátů nosné konstrukce, objednání materiálu a výroba ocelových částí vybavení. Po ukončení výluky budou probíhat dokončovací práce – dokončení terénních úprav, provedení prací na komunikacích pod mosty, likvidace zařízení staveniště a uvedení území do původního stavu.

Podmínkou uvedení mostů do provozu je provedení technickobezpečnostní zkoušky ve smyslu vyhlášky č. 177/1995 Sb. formou hlavní prohlídky dle SŽDC (ČD) S5. Hlavní prohlídka bude provedena před uvedením mostu do provozu odbornými orgány Správy železnic, státní organizace. Po dokončení stavebních a montážních prací bude zaveden zkušební provoz, který stanoví Drážní úřad. Po jeho ukončení proběhne kolaudace stavby.

SO 11-20-01, SO 11-20-02: Ve vyhlášce 177/1995 Sb., § 6, odstavec e) je uvedeno, že „Základní statické zatěžovací zkoušky se provádějí u trvalých a dlouhodobých zatímních mostních konstrukcí zpravidla od rozpětí 18 m.“ Pro tyto mostní objekty se proto statická zatěžovací zkouška nepředepisuje.

Postupně budou po provedení potřebných zkoušek a splnění všech podmínek uvedeny do provozu následující části stavby: zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení, železniční svršek a spodek.

Most v ev. km 518,498

Rekonstrukcí mostu dojde k prostorové úpravě na mostě i v prostoru pod mostem. Dosluhující stávající ocelové konstrukce budou sneseny, zbylé NK vybourány a do vzniklého prostoru bude vestavěna nová žb. polorámová nosná konstrukce. Původní opěry budou ponechány, budou vybourány pouze závěrné zídky. Prostor mezi rubem nové a lícem stávající spodní stavby bude vyplněn novým výplňovým materiálem. Cílem této stavby má být zajištění dostatečné spolehlivosti a únosnosti nosné konstrukce s minimálním vlivem na omezení vlakové dopravy.

Most v ev. km 518,962

Železniční most v km 518,962 trati Praha Masarykovo n. – Děčín hl. n. převádí trať (13 kolejí) přes místní komunikaci – ulici U cukrovaru. Most je tvořen pod 6 kolejemi polorámovou žb konstrukcí (rok výstavby 2006). Pod zbývajících 7 kolejemi jsou samostatné ocelové trémové konstrukce na stávajících kamenných opěrách, **jejichž stav je velmi špatný a jsou již provizorně podepřeny.**

Současné nosné ocelové konstrukce jsou jak stářím, tak stavebním stavem za hranicí své životnosti, jejich koroze a opotřebení snižuje únosnost a přechodnost, která nedosahuje požadované parametry. **V revizních zprávách se postupně píše o zhoršování stavu NK a její hodnocení je klasifikováno jako K3. Na části NK je již vyloučen provoz.**

Rekonstrukcí mostu dojde k prostorové úpravě na mostě i v prostoru pod mostem. Dosluhující stávající ocelové konstrukce budou sneseny a do vzniklého prostoru bude vestavěna nová žb. polorámová nosná konstrukce. Původní opěry budou ponechány, budou vybourány pouze závěrné zídky. Prostor mezi rubem nové a lícem stávající spodní stavby bude vyplněn novým výplňovým materiálem. Touto úpravou dojde ke zmenšení rozpětí nosné konstrukce. Na mostě je navržen VMP 3,0. Kolej po rekonstrukci mostu budou směrově i výškově upraveny, bude zřízeno nové lože a ZKPP. Stávající ocelová konstrukce lávky K02, která tvoří chodník K03 bude odstraněna. Zábradlí bude provedeno nové na nových žb. římsách.

Navržená rekonstrukce odstraňuje špatný stavebně-technický stav mostu, který by se dále zhoršoval a mohl by ohrozit bezpečnost provozu na trati, a zajistí bezpečné převedení trati přes překážku – místní komunikaci – ul. U cukrovaru.

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

Most v ev. km 518,498

Rekonstrukcí mostu se mění prostorové řešení. Dochází ke kompletní výměně NK. Dosavadní nesourodý stav bude nahrazen jednotným tvarem rámové konstrukce vestavěný mezi původní kamenné opěry. Prostor bude prosvětlen zrcadlem a bude trvale přisvětlován veřejným osvětlením. Díky úpravě šířkového uspořádání pod mostem dojde k optickému i fyzickému uvolnění doposud stísněného prostoru tmavého podjezdu na volný a prosvětlený prostor, umožňující převedení obousměrné komunikace a veřejného chodníku pro pěší. Touto úpravou dojde k výraznému zlepšení celkovému vzhledu podjezdu mostu.

Most v ev. km 518,962

Rekonstrukcí mostu se mění prostorové řešení. Dochází ke kompletní výměně NK. Dosavadní nesourodý stav bude nahrazen jednotným tvarem rámové konstrukce vestavěný mezi původní kamenné opěry. Prostor bude prosvětlen zrcadlem a bude trvale přisvětlován veřejným osvětlením. Díky úpravě šířkového uspořádání pod mostem dojde k optickému i fyzickému sjednocení doposud nesourodého prostoru tmavého podjezdu na volný a prosvětlený prostor, umožňující převedení obousměrné komunikace a veřejného chodníku pro pěší. Touto úpravou dojde k výraznému zlepšení celkovému vzhledu podjezdu mostu.

B.2.3 Celkové technické řešení

Most v ev. km 518,498

Dosluhující stávající ocelové konstrukce budou sneseny, zbylé NK vybourány a do vzniklého prostoru bude vestavěna nová žb. polorámová nosná konstrukce. Původní opěry pod ocelovými NK budou ponechány, budou vybourány pouze závěrné zídky. Prostor mezi rubem nové a lícem stávající spodní stavby bude vyplněn novým výplňovým materiálem.

Most v ev. km 518,962

Dosluhující stávající ocelové konstrukce budou sneseny, zbylé NK vybourány a do vzniklého prostoru bude vestavěna nová žb. polorámová nosná konstrukce. Původní opěry budou ponechány, budou vybourány pouze závěrné zídky. Prostor mezi rubem nové a lícem stávající

spodní stavby bude vyplněn novým výplňovým materiálem. Nosná konstrukce pod kolejemi č. 207, č. 209, č. 211 a č. 213 (železobetonový polorám z roku 2006) bude ponechána.

Statický výpočet nosné konstrukce a spodní stavby je součástí Dokumentace objektů – SO 11-20-01, SO 11-20-02.

Přesný technologický postup rekonstrukce mostních objektů bude stanoven zhotovitelem v souladu s jeho technologickými možnostmi. Uvedené práce je možno provést různými postupy. V tomto projektu je dokumentován jeden reálný technologický postup, který byl kladně projednán s dotčenými orgány státní správy a investorem. Vzhledem k tomu, že je návrh zpracováván bez spolupráce se zhotovitelem, který bude vybrán až při výběrovém řízení na dodávku této stavby, jedná se pouze o ideový návrh bez přesných dimenzí jednotlivých pomocných konstrukcí. **Pro všechny pomocné konstrukce a stavební postupu musí být zhotovitelem zpracovány statické návrhy a technologické postupy, které podléhají schválení investorem.**

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Pohyb cizích osob na trati a mostu je vyloučen. Opatření pro bezbariérové užívání stavby se proto nenavrhují na mostě nenavrhují.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Žádné požadavky nejsou. Jedná se o neelektrifikovanou trať, součástí stavby nejsou ani žádné přeložky napěťových kabelů či kabelů ve správě Správy železnic s.o., SEE.

Na objekt budou uplatněny ochranná opatření ve stupni č.3.

Navrhované prostředky ochrany před bludnými proudy jsou v souladu s SŽDC (ČD) SR 5/7 (S) a souvisejícími předpisy (TP 124). Předně je třeba dodržet následující zásady:

- **na úrovni primárních ochran:**
Navržený beton odpovídá ČSN EN 206+A2 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 protikorozií ochranou.
- **na úrovni konstrukčních opatření:**
Hlavní zásadou je elektricky oddělit zejména spodní stavbu od nosné konstrukce. Receptura polymerbetonu resp. polymermalty bude odpovídat SŽDC (ČD) SR 5/7 (S). Minimální elektrický odpor je požadován 5 kΩ

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

- požadavky na provedení inženýrských sítí

- inženýrské sítě – kabelové žlaby budou od nosné konstrukce elektricky izolačně odděleny
- chráničky budou plastové, kompenzátory kabelových chrániček budou nevodivé.

Bude provedeno vodivé propojení betonářské výztuže nosné konstrukce, spodní stavby i říms. Výztuž bude vodivě propojena s měřícím bodem. Na každém dilatačním celku budou umístěny dva měřící body.

B.2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení

Zabezpečovací zařízení - stávající stav

V přilehlém mezistaničním úseku Ústí nad Labem hl.n. obvod sever – Povrly je obousměrné traťové zabezpečovací zařízení s automatickou činností oddílových návěstidel ABE – 1 včetně přenosu VZ.

Části staničního, přejezdového a traťového zabezpečovacího zařízení zůstanou beze změny.

B.2.7 Základní popis stavebních objektů

Stávající stav

SO 11-20-01 Most v ev. km 518,498

Ocelové konstrukce s masivní kamennou spodní stavbou (K01-04)

Druh nosné konstrukce:	ocelová, trámová nýtovaná plnostěnná s prvkovou mostovkou
Označení dle revizní zprávy:	K01 - K04
Popis spodní stavby:	opěry kamenné
Počet mostních otvorů:	1
Délka přemostění:	13,95 m
Světlost otvoru (kolmá):	13,95 m
Rozpětí nosné konstrukce:	14,7 m
Stavební výška mostu:	1,23 m
Volná výška pod mostem:	3,5 m
Šířka mostu:	48,65 m
Šikmost mostu:	90°
Směrové poměry koleje na mostě:	přímá
Přemostňovaná překážka:	místní komunikace – ulice U podjezdu
Úhel kříž. s přemostňovanou překážkou:	90°
Počet kolejí na mostě:	9 (na K01-04 - 4)
Hodnocení mostní revizní zprávou:	K3, S3
Rok výstavby nosné konstrukce:	1911
Rok výstavby spodní stavby:	1911
Rok poslední opravy:	1962, 1971, 1976

Most je hodnocen stavebně-technickým stavem (K3/S3).

Most tvoří 4 samostatné konstrukce - pod každou kolejí jedna. Každou konstrukci tvoří dvojice prostě podepřených ocelových plnostěnných nýtovaných nosníků s prvkovou mostovkou z válcovaných nosníků. Hmotnost jedné konstrukce je dle evidenčního listu mostu 48t. Kolej je uložena na dřevěných mostnicích.

Opěry jsou kamenné z hrubého řádkového zdiva – materiál znělec, čedič. Prostor mezi konstrukcemi je zcela zakryt ocelovými plechy. Na spodní straně mostu je nad komunikací zavěšena zábrana z vlnitého plechu proti padající rzi.

Kamenná klenba (K05)

Druh nosné konstrukce:	půlkruhová kamenná klenba, povrch, stříkaný beton
Označení dle revizní zprávy:	K05
Popis spodní stavby:	masivní kamenné opěry a křídla , zdivo opatřeno stříkaným betonem
Počet mostních otvorů:	1
Délka přemostění:	1,8 m
Světlost otvoru (kolmá):	1,8 m
Rozpětí nosné konstrukce:	3,45 m
Stavební výška mostu:	max. 1,6 m
Volná výška pod mostem:	2,7 m
Šířka mostu:	13,7 m
Šikmost mostu:	90°

Směrové poměry koleje na mostě:	v přímé
Přemostovaná překážka:	místní komunikace – ulice U podjezdu
Úhel kříž. s přemostovanou překážkou:	90°
Počet kolejí na mostě:	2
Stávající železniční svršek:	kolej č. 201 a 203 - kolejnice UIC60,pražce B91P VMP 3,0 m
Rok výstavby nosné konstrukce:	1851
Rok výstavby spodní stavby:	1851
Rok poslední opravy:	1965 - sanace

Nosná konstrukce je provedena jako půlkruhová kamenná klenba, opěry z masivního kamenného zdiva. Povrch je opatřen stříkaným betonem – provedeno v rámci sanace v roce 1965. Vpravo navazuje bez dilatační spáry na železobetonovou rámovou konstrukci.

Dopravní značení podjezdné výšky je osazeno křídle klenby SDZ B15 s hodnotou 2,7, B16 s hodnotou 2,6 m, není splněná rezerva 150 mm.

Železobetonový rám (K06)

Druh nosné konstrukce:	železobetonový polorám s uzavřeným kolejovým ložem
Označení dle revizní zprávy:	K06
Popis spodní stavby:	žb. stojky rámu vetknuté do základového pasu na štěrkopískovém podsypem
Počet mostních otvorů:	1
Délka přemostění:	5,0 m
Světlost otvoru (kolmá):	5,0 m
Rozpětí nosné konstrukce:	5,45 m
Stavební výška mostu:	max. 1,2 m
Volná výška pod mostem:	3,67 m nad komunikací
Šířka mostu:	5,9 m
Šikmost mostu:	90°
Směrové poměry koleje na mostě:	v přímé
Přemostovaná překážka:	místní komunikace – ulice U podjezdu
Úhel kříž. s přemostovanou překážkou:	90°
Počet kolejí na mostě:	2
Stávající železniční svršek:	kolej č. 202 - kolejnice UIC60,pražce B91P Kolej č. 204 - kolejnice S49, žebrové podkladnice, pružné upevnění, betonové pražce SB8
VMP	3,0 m
Rok výstavby nosné konstrukce:	2006
Rok výstavby spodní stavby:	2006
Rok poslední opravy:	-----

Most je hodnocen stavebně-technickým stavem (K1/S1).

Nosná konstrukce je navržena jako železobetonový polorám (bez dolní desky) s průběžným kolejovým ložem, který je založený na základovém pasu. Tloušťka příčle max. 550 mm, st. Stěn rámu 450 mm.

Ocelové konstrukce s masivní kamennou spodní stavbou (K07)

Druh nosné konstrukce:	ocelová, plnostěnná s prvkovou mostovkou
Označení dle revizní zprávy:	K07
Popis spodní stavby:	opěry kamenné
Počet mostních otvorů:	1
Délka přemostění:	14,50 m
Rozpětí nosné konstrukce:	15,49 m
Stavební výška mostu:	1,23 m

Volná výška pod mostem:	3,7m
Šikmost mostu:	90°
Směrové poměry koleje na mostě:	přímá
Přemostovaná překážka:	místní komunikace – ulice U podjezdu
Úhel kříž. s přemostovanou překážkou:	90°
Počet kolejí na mostě:	1
Hodnocení mostní revizní zprávou:	K3, S2
Stávající železniční svršek:	kolejnice tvaru S49 žebrové podkladnice, dřevěné mostnice
Rok výstavby nosné konstrukce:	1911
Rok výstavby spodní stavby:	1911
Rok poslední opravy:	1956

Most je hodnocen stavebně-technickým stavem (K3/S3).

Most tvoří 1 samostatná konstrukce tvořenou dvojicí prostě podepřených ocelových plnostěnných nýtovaných nosníků s prvkovou mostovkou z válcovaných nosníků. Hmotnost jedné konstrukce je dle evidenčního listu mostu 48t. Kolej je uložena na dřevěných mostnicích.

Opěry jsou kamenné z hrubého řádkového zdiva – materiál znělec, čedič. Prostor mezi konstrukcemi je zcela zakryt ocelovými plechy. Na spodní straně mostu je nad komunikací zavěšena zábrana z vlnitého plechu proti padající rzi.

SO 11-20-02 Most v ev. km 518,962

Železobetonový rám (K01)

Druh nosné konstrukce:	železobetonový polorám s uzavřeným kolejovým ložem
Označení dle revizní zprávy:	K01
Popis spodní stavby:	žb. stojky rámu vetknuté do základového pasu na mikropilotovém roštu
Počet mostních otvorů:	1
Délka přemostění:	7,5 m
Světlost otvoru (kolmá):	7,5 m
Rozpětí nosné konstrukce:	8,1 m
Stavební výška mostu:	max. 1,285 m
Volná výška pod mostem:	3,5 m nad komunikací (vlevo K02)
Šířka mostu:	33,68 m
Šikmost mostu:	90°
Směrové poměry koleje na mostě:	v přímé
Přemostovaná překážka:	místní komunikace – ulice U cukrovaru
Úhel kříž. s přemostovanou překážkou:	90°
Počet kolejí na mostě:	6
Stávající železniční svršek:	kolej č. 201 a 202 - kolejnice UIC60, pražce B91P Kolej č. 203-205 a 207 - kolejnice S49, žebrové podkladnice, pružné upevnění, betonové pražce SB8
VMP	3,0 m
Rok výstavby nosné konstrukce:	2006
Rok výstavby spodní stavby:	2006
Rok poslední opravy:	-----

Most je hodnocen stavebně-technickým stavem (K1/S1).

Nosná konstrukce je navržena jako železobetonový polorám tl. 600 mm (bez dolní desky) s průběžným kolejovým ložem, který je založený na mikropilotovém roštu. Podélně je konstrukce rámu rozdělena dilatační spárou na 2 dilatační celky šířky 10,8 a 18,2 m. Konstrukce je na levé části římsy vykonzolována 1,4 m.

Na pravé straně rámové konstrukce (K 01, O 01 a O 03) ŽB sloupy a vodorovný překlad jako součást mobilního hrazení protipovodňového systému, volná šířka mezi sloupy 8,70 m.

Ocelová lávka (K02)

Druh nosné konstrukce:	ocelová, plnostěnná s horní mostovkou
Označení dle revizní zprávy:	K02
Popis spodní stavby:	nový žb. úložný práh na původní kamenné spodní stavbě
Počet mostních otvorů:	1
Délka přemostění:	15,95 m (vlevo K02)
Světlost otvoru (kolmá):	15,95 m (vlevo K02)
Rozpětí nosné konstrukce:	16,75 m
Stavební výška mostu:	0,56 m
Volná výška pod mostem:	4,34 m nad komunikací
Šířka mostu:	1,53 m
Šikmost mostu:	90°
Přemostěvaná překážka:	místní komunikace – ulice U cukrovaru
Úhel kříž. s přemostěvanou překážkou:	90°
Počet kolejí na mostě:	0 – slouží jako revizní chodník mostu u koleje č. 208.
Rok výstavby nosné konstrukce:	2006
Rok výstavby spodní stavby:	2006
Rok poslední opravy:	-----

Most je hodnocen stavebně-technickým stavem (K1/S3).

Ocelová lávka představuje ukončení řady stávajících ocelových konstrukcí. Tvoří revizní chodník ocelového mostu v koleji č. 208. Nosná konstrukce lávky je tvořena dvojicí ocelových válcovaných nosníků IPE 500, které jsou prostě uloženy pomocí atypických ocelových ložisek. Nosníky jsou spojeny ztužidly z UPE 200. Pochozí plochu tvoří ocelový rošt, který je pomocí šroubů připevněn k horní pásnici hlavního nosníku. Nad úložným prahem je rošt zakrytý ocelovým plechem s protiskluzovou úpravou. Nový žb úložný práh je pomocí ocelových trnů přikotven do kamenného zdiva původní spodní stavby.

Ocelové konstrukce s masivní kamennou spodní stavbou (K03-09)

Druh nosné konstrukce:	ocelová, plnostěnná s mezilehlou mostovkou
Označení dle revizní zprávy:	K03 - K09
Popis spodní stavby:	opěry kamenné
Počet mostních otvorů:	1
Délka přemostění:	15,95 m (vlevo K02)
15,90 m (vpravo K08)	
Světlost otvoru (kolmá):	15,95 m (vlevo K02)
15,90 m (vpravo K08)	
Rozpětí nosné konstrukce:	16,95 m (vlevo K02)
Stavební výška mostu:	1,23 m
Volná výška pod mostem:	3,91 m nad komunikací (vlevo K02)
3,81 m nad komunikací (vpravo K08)	
Šířka mostu:	31,77 m
Šikmost mostu:	90°
Směrové poměry koleje na mostě:	přímá
Přemostěvaná překážka:	místní komunikace – ulice U cukrovaru
Úhel kříž. s přemostěvanou překážkou:	90°
Počet kolejí na mostě:	7
Hodnocení mostní revizní zprávou:	K3, S2
Stávající železniční svršek:	kolejnice tvaru S49 žebrové podkladnice, dřevěné mostnice
Rok výstavby nosné konstrukce:	1911
Rok výstavby spodní stavby:	1911
Rok poslední opravy:	1962

Most je hodnocen stavebně-technickým stavem (K3/S3).

Most tvoří 7 samostatných konstrukcí - pod každou kolejí jedna. Každou konstrukci tvoří dvojice prostě podepřených ocelových plnostěnných nýtovaných nosníků s mezilehlou mostovkou z válcovaných nosníků. Hmotnost jedné konstrukce je dle evidenčního listu mostu 48t. Kolej je uložena na dřevěných mostnicích.

Opěry jsou kamenné z hrubého řádkového zdiva – materiál znělec, čedič. Prostor mezi konstrukcemi je zcela zakryt ocelovými plechy. Na spodní straně mostu je nad komunikací zavěšena zábrana z vlnitého plechu proti padající rzi.

Mezi spodními pásnicemi konstrukcí č. K06-K07 a K07-K08 jsou provedeny ocelové lávky pro vedení IS.

Dopravní značení podjezdné výšky je osazeno na sloupcích zábradlí SDZ B16 s hodnotou 3,30 m, je splněná rezerva 150 mm.

SO 11-00-01, SO 11-00-02 Železniční svršek a spodek

Řešený železniční mosty se nachází na dvoukolejné celostátní dráze 420 00 (dle prohlášení o dráze, č. 527 dle GVD), zařazenou do systému TEN-T. Trakční soustava trati je závislá se stejnosměrnou trakční soustavou 3kV. Dovolená traťová třída zatížení na nápravu je D4 22,5t. Most v km 518,498 se nachází v blízkosti Ústí nad Labem obvod sever, mezi Ústí nad Labem hl. nádraží a Ústí nad Labem hl.n. obvod sever. Most převádí 9 kolejí přes místní komunikaci v ul. U Podjezdu. Z hlediska směrových poměrů se řešený úsek na mostě nachází převážně v přímé, v koleji č. 201 a 202 je v přechodnici. V těsné blízkosti se nacházejí výhybky č. 217, 218, 219 a 220. Na železničním mostě v ev. k 518,498 jsou v kolejích ve stávajícím stavu použity rozdílné typy železničního svršku.

Most se nachází v blízkosti Ústí nad Labem obvod sever, mezi Ústí nad Labem hl. nádraží a Ústí nad Labem hl.n. obvod sever. Most převádí 6 kolejí přes místní komunikaci v ul. U Cukrovaru. Z hlediska směrových poměrů se řešený úsek na mostě nachází v přímé koleji. Na železničním mostě v ev. k 518,962 jsou v kolejích ve stávajícím stavu použity vždy kolejnice S49 uloženy na dřevěných mostnicích a pozednicích s tuhým podkladnicovým upevněním. Před a za mostem jsou ve stávajícím stavu použity rozdílné typy železničního svršku.

Stav po rekonstrukci

SO 11-20-01 Most v ev. km 518,498

Rekonstrukce mostu bude obnášet snesení nosné konstrukce, demolici stávající klenby a žb rámové konstrukce a části spodní stavby.

Nově budou osazeny žb prefabrikáty polorámové konstrukce o světlosti 9,0m. Prefabrikáty budou osazeny na novém hlubinně založeném základovém roštu. Světlý otvor pod mostem bude rozšířen na 5,5 m + 2,5 + 1,0m.

Prostor mezi rubem nové a lícem stávající spodní stavby bude vyplněn novým výplňovým materiálem. Touto úpravou dojde ke zmenšení rozpětí nosné konstrukce. Na mostě je navržen VMP 3,0. Kolej po rekonstrukci mostu budou směrově i výškově upraveny, bude zřízeno nové lože a ZKPP. Zábradlí bude provedeno nové na nových žb. římsách a chodníkových konzolách.

Dojde k vyrovnání geometrické polohy koleje, částečné výměně železničního svršku a úpravě přechodových oblastí mostu.

Druh nosné konstrukce:	žb prefabrikovaná polorámová konstrukce s uzavřeným kolejovým ložem
Popis spodní stavby:	žb. stojky rámu uložené na hlubinně založeném žb. základovém pasu
Počet mostních otvorů:	1
Délka přemostění kolmá:	9,0 m
Rozpětí nosné konstrukce:	9,45 m
Stavební výška mostu (od TK):	1,007 m
Délka NK:	9,9 m

Délka mostu:	19,8 m
Výška objektu:	5,15 m
Volná výška pod mostem:	~3,7 m
Volná šířka na mostě:	20,8, 26,4 m
Šířka mezi obrubami pod mostem:	5,5 m
Šířka chodníku:	2,5 m
Šířka mostu:	47,86 m
Šikmost mostu:	90°
Přemostovaná překážka:	místní komunikace, ul. U Podjezdu
Úhel kříž. s přemostovanou překážkou:	cca 90°
Počet kolejí na mostě:	9
Traťová třída:	celostátní dráha 2. třídy (z hlediska mostů a tunelů)
Směrové poměry koleje na mostě:	v přímé
Převýšení koleje:	v přímé, bez převýšení
Podélný sklon koleje na mostě:	-2,5‰
Železniční svršek:	kolejnice tvaru 49E1 na betonových pražcích
Prostorové uspořádání na mostě:	ve staničním obvodu , VMP 3,0 + rezerva 125 mm

SO 11-20-02 Most v ev. km 518,962

Rekonstrukce mostu bude obnášet snesení nosné ocelové konstrukce, výkopy a demolici části spodní stavby.

Nově budou osazeny žb prefabrikáty polorámové konstrukce o světlosti 8,5 m. Prefabrikáty budou osazeny na novém hlubinně založeném základovém roštu. Světlý otvor pod mostem bude rozšířen na 6+ m +1,5 + 1,0m.

Prostor mezi rubem nové a lícem stávající spodní stavby bude vyplněn novým výplňovým materiálem. Touto úpravou dojde ke zmenšení rozpětí nosné konstrukce. Na mostě je navržen VMP 3,0. Koleje po rekonstrukci mostu budou směrově i výškově upraveny, bude zřízeno nové lože a ZKPP. Zábradlí bude provedeno nové na nových žb. římsách.

Dojde k vyrovnání geometrické polohy koleje, částečné výměně železničního svršku a úpravě přechodových oblastí mostu.

Druh nosné konstrukce:	žb prefabrikovaná polorámová konstrukce s uzavřeným kolejovým ložem
Popis spodní stavby:	žb. stojky rámu uložené na hlubinně založeném žb. základovém pasu
Počet mostních otvorů:	1
Délka přemostění kolmá:	8,5 m
Rozpětí nosné konstrukce:	8,95 m
Stavební výška mostu (od TK):	1,330 m
Délka NK:	9,4 m
Délka mostu:	23,29 m
Výška objektu:	3,76 m
Volná výška pod mostem:	~3,7 m (střed mostu – kraj komunikace u obruby)
Volná šířka na mostě:	30,09 m
Šířka mezi obrubami pod mostem:	6,0 m
Šířka chodníku:	2,0 m
Šířka mostu:	30,580 m
Šikmost mostu:	90°
Přemostovaná překážka:	místní komunikace, ul. U Cukrovaru
Úhel kříž. s přemostovanou překážkou:	cca 90°
Počet kolejí na mostě:	6 (nová část pod kol. č. 206, 208, 210, 212, 214, 216)
Traťová třída:	celostátní dráha 2. třídy (z hlediska mostů a tunelů)
Směrové poměry koleje na mostě:	v přímé
Převýšení koleje:	v přímé, bez převýšení
Podélný sklon koleje na mostě:	-2,5‰

Železniční svršek: kolejnice tvaru 49E1 na betonových pražcích
Prostorové uspořádání na mostě: ve staničním obvodu, VMP 3,0 + rezerva 125 mm

Železniční svršek a spodek

SO 11-00-01 Železniční svršek a spodek v km 518,498

Směrové poměry se oproti stávajícímu stavu výrazně nemění, dochází k optimalizaci oblouků a přechodnic. V projektu jsou navrženy pouze přechodnice tvaru klotoidy. Stávající vstupní oblouky manipulačních kolejí č. 207 – 213 jsou zvoleny tak, aby bylo možné napojení do stávajícího stavu s co nejmenšími posuny a vzhledem k dostupnému zaměření. Osy hlavních kolejí (201 a 202) jsou totožné s projektem PPK, osy předjízdňových kolejí (203 a 204) vychází z projektu „Průjezd železničním uzlem Ústí nad Labem“. Následné přímé koleje za mostem jsou vyrovnány tak, aby byly rovnoběžné s hlavními kolejemi 201 a 202. Osová vzdálenosti u hlavních a předjízdňových kolejí jsou 4,75 m, u kolejí č. 207 – 213 je osová vzdálenost 4,50 m. Všechny oblouky jsou navrženy bez převýšení. V koleji č. 203 budou provedeny výběhy do výměnových částí výhybek č. 217 a 220 – pouze v přímém směru maximálně po pražec č. 13 – 020. Při práci ASPv je nutné dodržet postupy dle předpisu SŽ S3/1, příloha E – Postup úprav směrového a výškového uspořádání výhybky, zejména odstavec E.2. Výběhy do výhybek č. 217 a 220 (kolej č. 203) se při podbíjení budou pouze směřovat, protože niveleta je v úrovni stávající TK. Návrh GPK byl prováděn tak, aby směrové posuny osy koleje byly co nejmenší a aby poloha koleje odpovídala tvaru zemního tělesa dráhy. Návrh respektuje stávající inženýrské objekty. Návrh GPK je zpracován pro rychlost V vozidel klasické stavby využívající nedostatek převýšení $\leq 100\text{ mm}$, pro rychlost V_{130} vozidel využívajících nedostatek převýšení $\leq 130\text{ mm}$ a pro rychlost V_k pro jednotky s naklápěcími skříněmi.

Nový výškový návrh vychází ze stávajícího stavu a vyrovnává výškové propady v okolí rekonstruovaného mostu. V kolejích č. 201 a 202 se výškově napojuje do projektu PPK. Řešený úsek v celé délce pozvolna klesá po směru staničení. Maximální podélný sklon v řešeném úseku je 2,50 ‰. Poloměry zakružovacích oblouků lomů sklonu byly zvoleny $R_v=4000\text{ m}$ a více, vyjma koleje č. 218b, kde jsou poloměry $R_v=2000\text{ m}$. Pro zakroužení vertikálních oblouků v místě lomů sklonů bylo použito parabolických oblouků druhého stupně se svislou osou, dle ČSN 73 6360-1. Sklonové poměry jsou patrné z výkresových příloh objektu SO 00-01.

V řešeném úseku je dodržen průjezdný průřez Z-GC a volný schůdný a manipulační prostor.

Konstrukce železničního svršku zajišťuje bezpečnou jízdu drážního vozidla při největší stanovené hmotnosti na nápravu 22,5t/8 t pro třídu zatížitelnosti D4. Koleje budou svařeny v bezстыkovou. V koleji č. 201 a 202 bude kolejový rošt snesen v délce 50,0 m, budou vloženy nové kolejnice 60E2 a nové bezpodkladnicové upevnění W14 na stávající pražce B91S. V koleji č. 203 budou vyřezány stávající svary, stávající kolejnice rozposunovány od výhybky č. 220 proti směru staničení a vevařeny kolejnicové vložky 2x5,0 m (S49). Pražce budou vloženy stávající v délce 42,2 m. V koleji č. 207 a 209 budou odstraněny stávající termitové svary, kolejnice rozposunovány a vevařeny kolejnicové vložky (R65). Dřevěné mostnice a pražce budou nahrazeny užitými betonovými SB6/SB8, ostatní betonové pražce budou vráceny stávající. V koleji č. 211 bude snesený kolejový rošt nahrazen užitým materiálem (kolejnice S49 na betonových pražcích SB8, svérkové komplety se svěrkami ŽS4). Začátky a konce úprav na železničním svršku jsou podrobněji zakresleny do situace a jednotlivých podélných profilů řešených kolejí.

Vzhledem k charakteru projektu, který se týká zejména rekonstrukce železničního mostu, je navrženo pouze zřízení zesílené konstrukce pražcového podloží v okolí mostu. Jiná konstrukce pražcového podloží v předmětném úseku nebude zřizována. Skladba zesílené konstrukce pražcového podloží před a za mostem byla navržena na základě výsledků z geotechnického průzkumu. ZKPP včetně výběhu bude zřízeno na minimální vzdálenost 15 m od líce závěrné zdi. Tato vzdálenost je prodloužena v koleji č. 201 a 202, kde je kolej v přechodnici, dále pak v koleji č. 504, kde vrstva ZKPP prodloužena po obou stranách do výměnové části výhybek č. 218 a 219. Po celé délce ZKPP bude odtěženo kolejové lože a zemní plášť bude po odtěžení zhutněna. V rámci objektu bude odtěžen stávající materiál do hloubky 600/500 mm pod úroveň pláň železničního

spodku. Odtěžení bude provedeno v příčném sklonu 5% směrem k odvodnění. Na takto upravenou a zhutněnou zemní pláň budou po vrstvách ukládány jednotlivé vrstvy konstrukce železničního spodku. Odtěžování veškerého materiálu bude prováděno postupně tak, aby nedocházelo k pojezdu nákladních vozidel po zemní pláni ani po pláni tělesa železničního spodku. Pojezd nákladních vozidel bude po celou dobu těžení probíhat po vrstvě původního kolejového lože.

SO 11-00-01 Železniční svršek a spodek v km 518,962

Směrové řešení vychází ze stávajícího stavu a u hlavních kolejí z projektu PPK zpracovaného společností SUDOP v roce 2015. Hlavním motivem bylo vyrovnaní směrových a výškových nedostatků ve stávajícím stavu prostorové polohy koleje. Vzhledem k požadavku zpracovatele mostního objektu, bylo nutné navrhnout novou osu koleje s co nejmenšími směrovými posuny. Při návrhu směrového řešení bylo respektováno poslední znění normy ČSN 73 6360-1. Návrh je komplexně zpracován v situacích v měřítku 1:500 a dalších výkresových částí řešených v rámci výkresové části. Směrové poměry se oproti stávajícímu stavu výrazně nemění. Všechny stávající koleje zůstávají v přímé. Dochází pouze k vyrovnaní kolejí č. 206, 208, 210, 212, 214 a 216 rovnoběžně s k.č. 201 a to v nejkratším rozsahu kolem mostní konstrukce s plynulými výběhy do stávajícího stavu. Osa koleje č.201 vychází z projektu „Průjezd železničním uzlem Ústí nad Labem“. Osová vzdálenost kolejí byla optimalizována na minimální délku 4,50m jen koleje č. 212 a 214 mají osovou vzdálenost 4,60m. Návrh GPK byl prováděn tak, aby směrové posuny osy koleje byly co nejmenší a aby poloha koleje odpovídala tvaru zemního tělesa dráhy. Návrh respektuje stávající inženýrské objekty.

Nový výškový návrh odstraňuje lom nivelety způsobený předchozí mostní konstrukcí na mostnicích. Nově bude ve všech kolejích na mostních konstrukcích vodorovný sklon nivelety koleje. Před mostem bude zřízeno napojení do stávajícího stavu maximálním sklonem 2,5‰ a bude klesat proti směru staničení. Za mostem bude zřízeno napojení do stávajícího stavu maximálním sklonem 2,4‰ a bude klesat po směru staničení. Poloměry zakružovacích oblouků lomů sklonu byly zvoleny $R_v=2000$ m.

V řešeném úseku je dodržen průjezdný průřez Z-GC a volný schůdný a manipulační prostor.

Konstrukce železničního svršku zajišťuje bezpečnou jízdu drážního vozidla při největší stanovené hmotnosti na nápravu 22,5t/8 t pro třídu zatížitelnosti D4. Koleje budou opětovně svařeny v bezстыkovou kolej. Po provedení rekonstrukce železničních mostů, bude místo mostnic položen nový železniční rošt na betonových pražcích s průběžným kolejovým ložem. Dále bude zřízena nová bezстыková kolej, včetně úpravy upínací teploty v navazujících úsecích. Kolejnice budou v koleji č. 210 a č. 212 ve tvaru 60E2 na betonových pražcích, dl. 2,6m, s pružným bezpodkladnicovým upevněním pro kolejnice 60E2, vložených do koleje s rozdělením „u“- „c“. V ostatních kolejích budou použity stávající kolejnice tvaru S49 s vloženými novými kolejnicovými vložkami 49E1 na betonových pražcích, dl. 2,6m, tuhým podkladnicovým upevněním pro kolejnice 49E1, vložených do koleje s rozdělením „u“- „c“. Tloušťka nového kolejového lože je navržena 350mm pod ložnou plochu pražce. Rozsah snášení kolejového roštu bude ve všech kolejích jeden metr od km 518,947 000 a bude pokračovat jeden metr za konec ZKPP do km 518,991 000.

Vzhledem k charakteru projektu, který se týká zejména rekonstrukce železničního mostu, je navrženo pouze zřízení zesílené konstrukce pražcového podloží v okolí mostu. Jiná konstrukce pražcového podloží v předmětném úseku nebude zřizována. Skladba zesílené konstrukce pražcového podloží před a za mostem byla navržena na základě výsledků z geotechnického průzkumu. ZKPP včetně výběhu bude zřízeno na vzdálenost 15 m od líce závěrné zdi. Po celé délce ZKPP bude odtěženo kolejové lože a zemní pláň bude po odtěžení zhutněna. V rámci objektu bude odtěžen stávající materiál do hloubky 550 mm pod úroveň pláň železničního spodku. Odtěžení bude provedeno v příčném sklonu 5% směrem k odvodnění. Na takto upravenou a zhutněnou zemní pláň budou po vrstvách ukládány jednotlivé vrstvy konstrukce železničního spodku. Odtěžování veškerého materiálu bude prováděno postupně tak, aby nedocházelo k pojezdu nákladních vozidel po zemní pláni ani po pláni tělesa železničního spodku. Pojezd nákladních vozidel bude po celou dobu těžení probíhat po vrstvě původního kolejového lože.

B.2.8 Zásady požární bezpečnostního řešení stavby

Z hlediska požární bezpečnosti dojde u mostních objektů ke zvýšení podjezdné výšky na 3,5 m. I přes toto zvýšení nebude podjezdná výška splňovat předepsanou hodnotu 4,0 m s rezervou 0,15 m, ale dochází k výraznému zlepšení situace pod mostem. Dále bude komunikace rozšířena a umožní za jakékoliv situace obousměrný provoz včetně bezpečného provozu chodců.

Při provádění stavby musí být splněny požadavky vyhlášky č. 246/2001 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (vyhláška o požární prevenci), ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů.

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 předpisu Správy železnic, státní organizace „SŽ R14 - Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic, v aktuálním znění“. V případě dodavatelsky prováděných činností se zvýšeným požárním nebezpečím (zde např. svařování, broušení, řezání) 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.

Zahájení a ukončení prací na trati je nutno ohlásit na místně příslušné operační středisko HZS Správy železnic, a to v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření k vytvoření podmínek pro zásah a záchranné práce.

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

Vzhledem k charakteru stavby, ve vazbě na § 41 vyhl. č. 246/2001Sb., o požární prevenci, je obsah požárně bezpečnostního řešení přiměřeně omezen.

Jedná se o dopravní stavbu, kdy nejsou navrhovány žádné stavební objekty, které by měly vliv na ochranná pásma v návaznosti na požární bezpečnost.

Stávající úroveň zajištění požární bezpečnosti dotčeného území je zachována, jako např. zajištění příjezdu ke stávajícím nástupním plochám pro požární techniku, popř. k vnějším odběrným místům zdrojů požární vody apod.

Požární ochrana se řídí těmito předpisy:

- zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 246/2001 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (vyhláška o požární prevenci), ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 460/2021 Sb., o kategorizaci staveb z hlediska požární bezpečnosti a ochrany obyvatelstva.

Dle § 39 zákona č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů, se z hlediska požární bezpečnosti a ochrany obyvatelstva stavby člení do čtyř kategorií. Kritéria pro zařazení do těchto kategorií jsou uvedeny v § 6-9 vyhlášky č. 460/2021 Sb.

Stavbou kategorie 0 se dle § 6 výše zmíněné vyhlášky rozumí mimo jiné:

- zeď, oplocení;

- pozemní komunikace nebo zpevněná plocha s výjimkou dálnice nebo stavby pozemní komunikace nebo zpevněné plochy plnící funkci přístupové komunikace nebo nástupní plochy pro požární techniku;
- stavba dráhy s výjimkou budovy nebo tunelu.

Stavba řešená touto projektovou dokumentací tedy patří do kategorie 0.

Dle § 31 zákona č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů, se státní požární dozor vykonává mimo jiné posouzením projektové dokumentace stavby, ovšem dle § 40 tohoto zákona se nevykonává u stavby kategorie 0 a I. Závazné stanovisko hasičského záchranného sboru tedy není vyžadováno.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Nejedná se o budovu.

B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí

Tato stavba nevyžaduje.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

Stavba není ohrožena pronikáním radonu z podloží.

Ochrana stavby před bludnými proudy je řešena v B.2.5.

Stavba se nachází v území, kde je hledisko technické seismicity zanedbatelné.

Stavba není ohrožena hlukem z vnějšího prostředí.

V průběhu výstavby bude přiměřeným způsobem sledován vývoj meteorologické a hydrologické situace v povodí vodního toku řeky Labe, aby v případě vysoké vody byla provedena taková opatření, která by znemožnila odplavení stavební techniky a stavebního materiálu. Podrobné řešení viz B.8-05 Povodňový a B.8-04 Havarijní plán.

Nejsou známa žádná další rizika (např. poddolování, výskyt metanu aj.).

B.3 Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu

Stavba nevyžaduje nové připojení na technickou infrastrukturu. Přeložky inženýrských sítí jsou řešeny v jednotlivých objektech. Dešťová voda z nosné konstrukce bude pomocí podélných a příčných sklonů odváděna do prostor za opěry. Dešťová voda z přechodových oblastí bude vzhledem k velikosti povodí sváděna na svahy železničního tělesa, případně do vsakovacích jímek či stávajících svodů.

Připojení na stávající dopravní infrastrukturu se rekonstrukcí železničního mostu nemění.

DIO – viz dopravní inženýrská opatření pro realizaci stavby.

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

B.4.1 Návrh postupu prací:

I. Etapa: liché koleje – 60 N

Most v km 518,962 – bez omezení

Most v km 518,498 u Podjezdu – vyloučené koleje 201,203,207,209,211, TV vypnuto na kolejemi 201-211

Kolej 213 zůstane zachována – zachování příjezdu na vlečkovou kolej, po provedení snesení okolních NK, a vybourání klenby, provedení hlubinného založení a provedení základů, bude i tato

kolej snesena cca na 30 dní (dle informací max. možná snesitelná odstávka vlečky), kolej je bez TV.

II. Etapa: sudé koleje

Most v km 518,962 U Cukrovaru – vyloučené koleje – 6ks: 206,208,210,212,214,216 (218 - zrušená), TV vypnuto na kolejemi 206-214, kolej 216 je bez TV – kompletní provedení celé mostní konstrukce – **121 N**

Souběžně by probíhala výměna NK u mostu v km 518,498 u Podjezdu

Most v km 518,498 - vyloučené koleje 3 ks - 202, 204, 218, TV vypnuto na kolejemi 202 a 204, kolej 218 je bez TV

Z hlediska provozu je nutné při výluce sudé skupiny kolejí zachovat části kolejí od konce stavebních prací cca od km 519,000 směr Povrly a umožnit tak odstavování vozů.

III. Etapa: liché koleje – 1 N, sudé koleje 1N

IIIa. sudé koleje

Most v km 518,962 U Cukrovaru – vyloučené koleje – 6ks: 206,208,210,212,214,216 (218 - zrušená), TV vypnuto na kolejemi 206-214, kolej 216 je bez TV – kompletní provedení celé mostní konstrukce – **1 N**

Souběžně by probíhala výměna NK u mostu v km 518,498 u Podjezdu

Most v km 518,498 - vyloučené koleje 3 ks - 202, 204, 218, TV vypnuto na kolejemi 202 a 204, kolej 218 je bez TV

IIIb. Etapa: liché koleje – 1 N

Most v km 518,962 – bez omezení

Most v km 518,498 u Podjezdu – vyloučené koleje 201,203,207,209,211, TV vypnuto na kolejemi 201-211

Kolej 213 zůstane zachována – zachování příjezdu na vlečkovou kolej, po provedení snesení okolních NK, a vybourání klenby, provedení hlubinného založení a provedení základů, bude i tato kolej snesena cca na 30 dní (dle informací max. možná snesitelná odstávka vlečky), kolej je bez TV.

B.4.2 Rozsah provozu

Rozsah provozu odpovídá v osobní dopravě GVD 2021/22, v nákladní dopravě uvádí počty skutečně jedoucích vlaků v GVD 2019/20 (novější data nemá zpracovatel k dispozici).

směr Ústí n. L. - Děčín						
označení	trasa	interval	dopravce	prac. dny	sobota	neděle
linka Ex5	Praha - Berlin	120	České dráhy	8	8	8
linka R14	Ústí n. L. - Liberec	120	Arriva vlaky	9	9	8
linka R20	Praha - Děčín	60/120	České dráhy	12	9	9
I. U1+U3	Kadaň/Litvínov-Děčín	30/60	České dráhy	23	18	18
I U54+Tur	různé	-	České dráhy	0	3	3
celkem osobní doprava				52	47	46
-	různé	-	různí	28	28	28
celkem nákladní doprava				28	28	28
vlaků celkem				80	75	74
směr Děčín - Ústí n. L.						
označení	trasa	interval	dopravce	prac. dny	sobota	neděle
linka Ex5	Praha - Berlin	120	České dráhy	8	8	8
linka R14	Ústí n. L. - Liberec	120	Arriva vlaky	9	9	8
linka R20	Děčín - Praha	60/120	České dráhy	13	9	9
I. U1+U3	Kadaň/Litvínov-Děčín	30/60	České dráhy	23	18	18
I U54+Tur	různé	-	České dráhy	0	3	3
celkem osobní doprava				53	47	46
Mn	Plzeň - Blatno u Jes.		ČD Cargo	28	28	28
celkem nákladní doprava				28	28	28
vlaků celkem				81	75	74
				prac. dny	sobota	neděle
CELKEM za OBA SMĚRY				161	150	148

Vlaky osobní dopravy mají uzel v Ústí nad Labem hl.n., obvodu osobní nádraží (linky U1, U3, U54), tj. vlaky těchto linek přijíždějí do obvodu osobní nádraží dříve, než odjíždí vlak v protisměru. V řešeném úseku mezi obvody osobní nádraží a sever dochází k míjení vlaků linek Ex5 a R20, v případě navrženého jednokolejného provozu budou vlaky linky R20 ve směru Děčín odjíždět +2 minuty po příjezdu vlaků linky Ex5, V případě příjezdu linky R20 z Děčína odjede Ex5 z obvodu osobní nádraží maximálně +1 minuta zpoždění. Pobyt vlaku v Děčíně je dostatečný na eliminaci jednominutového zpoždění i střídání vlakové čtyři. Z pohledu míjení vlaků mimo jednokolejný úsek mezi obvody osobní nádraží a sever je možné při výše uvedeném minutovém opatření zachovat vlakové spoje bez náhrady autobusy.

Jízdní doba vlaků osobní i nákladní dopravy mezi obvody osobní nádraží a sever je ve většině případů 2,0 až 3,0 minuty dle „přímosti“ jízdy a zastavovacího schématu. Jednokolejný úsek je uvažován pouze mezi jižním a severním zhlavím obvodu sever (v případě volné předjízdny koleje navíc s možností křižování vlaků v obvodu sever). Není počítána propustnost, ale při počtu 10-14 vlaků za hodinu v řešeném úseku a průměrné době obsazení cca 4,0 minuty je maximální počet vlaků, který je možné uvažovat k průjezdu jednokolejným úsekem cca 15 vlaků za hodinu. Uvedené počty vlaků je tedy možno provést bez nutnosti zavádět NAD s možným časovým dopadem na soupravové vlaky a vlaky nákladní dopravy místní obsluhy.

B.4.3 Rozjezd vlaků regionální osobní dopravy před kolejovou spojkou

Jedná se o rozjezd vlaků kategorie Os obsluhujících nástupiště Ústí nad Labem hl.n., obvod sever v případě výluky kolejí v sudé kolejové skupině ŽST Ústí nad Labem hl.n., obvod sever, kdy vlaky pojedou ve směru Ústí nad Labem hl.n. – Děčín hl.n. v úseku Ústí nad Labem hl.n., obvod os.n. - Ústí nad Labem hl.n., obvod sever po koleji 201a a za zastávkou musí přejet na 2. traťovou kolej.

Na vlcích jsou nasazovány pravidelně třívozové elektrické jednotky řady 440 (640), které mají sběrač jen na prvním voze, a vratné soupravy tvořené lokomotivou řady 162 WTB 2 vložené vozy a 1 vůz řídicí nebo soupravy tvořené lokomotivou řady 163 a 3 vozy, tedy opět se sběrači umístěnými u jednoho konce soupravy.

Dynamické vlastnosti souprav byly prověřeny v SW na výpočet jízdních dob, dynamiky jízdy a tvorby GVD s následujícími výsledky. Jednotka RegioPanter (řady 640) projede kolejovou spojkou

rychlostí ca 45 km/h, vratná a klasická souprava souprava rychlostí cca 40 km/h za podmínky, že strojvedoucí zastaví vlak u začátku nástupiště ve směru jízdy tak, aby měl cca 80 – 100 m na rozjezd.

Pro směr Děčín bude v případě vyloučení sudé kolejové skupiny zavedeno následující opatření v obvodu sever: návěst „místo zastavení Os“ pro směr jízdy do Děčína bude umístěna v km 519,678. Využitelná délka nástupiště pro zastavovací osobní vlaky zůstane 100 m. U případně delších vlaků bude zavedeno opatření dopravce = výstup a nástup pouze z/do předem určených vozů.

U nákladních vlaků je předpoklad pobytování na kolejích 203 – 211 a odjezd na návěst „volno, očekávej 50 km/h“ přes kolej 201a v jízďě.

Požadavek provozu na TV je zachování funkčnosti TV kompletně nad provozovanou skupinou kolejí.

B.4.4 Obsluha vleček

Vlečky: dle seznamu a situace jsou v řešené oblasti 2 provozovatele vleček:

1. U mostu v km 518,498 u Podjezdu z koleje 213 – vlečka č. 3249 ACTIVIUS Ústí nad Labem – vlečku nevyužívají a nepotřebují.
2. Ve stejné linii jako vlečka Activius za mostem v km 518,498 dále – vlečka č. 3237 DeltaChem Ústí nad Labem – vlečku aktivně využívají, stáčírna chemikálií
3. Pro doplnění, vlečka č. 3238 RTR – Krásné Březno odbočující dále z koleje č. 213 zrušena k 21.3.2016.

Společnost DeltaChem souhlasí s vyloučením napojení vlečky maximálně na 30 dní. Požadavek zohledněn v harmonogramu prací.

4. Obsluha vlečky přístav Ústí nad Labem (3258)

Přístav je využíván dopravcem Metrans jako kontejnerový terminál. Obsluha standardně probíhá výměnou vozů mezi terminálem a pobytujícím kontejnerovým vlakem v ŽST Ústí nad Labem hl.n. obvod sever. Posunové díly obsahují cca do 8 vozů o celkové délce cca 230 m včetně lokomotivy. Jedná se o cca 3 páry vlaků denně. Kontejnerové vlaky pobytují v sudé kolejové skupině, nejčastěji na koleji 206 (délka 723 m), vozy jsou na/z vlečky přistavovány přes výtažnou kolej 206a.

Opatření při I. etapě – vyloučení liché kolejové skupiny

Obsluha vlečky 3258 bude probíhat standardním způsobem s využitím kolejí 206 a 206a bez ovlivnění provozu na traťových kolejích.

Opatření při II. etapě – vyloučení sudé kolejové skupiny

Kontejnerové vlaky mohou pobytovat na koleji 205, případně 203, (obě délka 722 m). Není dostupná výtažná kolej 206a, proto bude přestavování posunových dílů realizováno výtahem do traťové koleje směr Povrly (pro delší posunové díly do koleje 2 – návěstidla Se136 a Se139 ve vzdálenosti 576 m, u koleje 1 – návěstidla Se137 a Se138 ve vzdálenosti 556 m), tj. s dostatečnou délkou v rámci stanice/záhlaví pro běžné posunové díly. Kromě doby 18:45 – 20:05 jsou každou hodinu k dispozici minimálně dva časové sloty o délce 8 až 12 minut pro křížné přestavení posunového dílu z/na lichou kolejovou skupinu na/z koleje 1 nebo 2, kde (kolej 1 nebo 2) nebude

při úvratí ovlivněn traťovým provozem a opačně. Závěr: obsluha vlečky přístav Ústí nad Labem je při navržené výluce v I. etapě možná.

B.4.5 Odebírání a přibírání vozů u některých nákladních vlaků

Nákladní vlaky, které dnes využívají koleje v obvodu sever k odebírání a přibírání zátěže, budou krátkodobě zastaveny na koleji v provozované skupině kolejí tak, aby zůstala průjezdná vždy alespoň jedna kolej pro vlaky osobní dopravy. Pro odstavování vozů budou přednostně využívány koleje v provozované skupině kolejí. Nouzově je uvažováno s využitím kolejí s aktuálně vyloučenými mosty, které budou mít vypnutou (případně odkloněnou trakci) tím způsobem, že si dopravce zajistí lokomotivu nezávislé trakce, a nebo dostatečný počet (prázdných či plných vozů) tak, aby mohl bezpečně umístit/odebrat elektrickou lokomotivu vozy z kolejí bez funkční trakce. Určitou možností je též přesun manipulace do obvodu západ, kde by ale ve směru Praha – SRN došlo k úvratí vlaku.

B.4.6 Koordinace s dalšími infrastrukturními opatřeními

Dle interaktivní mapy na stránkách www.spravazeleznic.cz lze uvažovat územně jako okolní stavby následující:

U93 - Rekonstrukce mostu v km 3,040 trati Ústí nad Labem - Střekov - Ústí nad Labem západ - Uvažováno k realizaci v letech 2022 – 2023, ale nemá přímý vliv na řešenou akci

U104 - Peronizace ŽST Ústí nad Labem-západ - Uvažováno k realizaci v letech 2024 – 2025, akce by měla vliv v etapě, kdy by nebylo možné zajíždět nákladními vlaky od obvodu os.n. do skupiny kolejí pro nákladní vlaky v obvodu západ, vše v ŽST Ústí nad Labem, hl.n., ale obě akce jsou zatím připravovány k realizaci v jiné roky.

U40 - Optimalizace traťového úseku Prackovice nad Labem (mimo) - Ústí nad Labem (mimo) - Uvažováno k realizaci v letech 2024 – 2026

U123 - Optimalizace traťového úseku Lovosice (mimo) - Prackovice nad Labem (včetně) - Uvažováno k realizaci v letech 2024 – 2026

Dle uvedených skutečností není akce rekonstrukce mostů Krásné Březno v kolizi s ostatními akcemi uvažovanými v uzlu Ústí nad Labem a okolí.

U5 - Optimalizace traťového úseku Děčín východ (mimo) - Děčín-Prostřední Žleb (mimo) - Uvažováno k realizaci v letech 2021 – 2023, znamená vedení mezinárodní nákladní dopravy kompletně přes uzel Ústí nad Labem také v roce 2023. Nákladní doprava z/do SRN se dělí v Děčíně na pravobřežní (503) a levobřežní (527) trať 1:1, bylo by tedy nutné provést dalších cca 56 nákladních vlaků za den. Tyto vlaky mohou projet v dopoledním sedle, večer a v noci, v denních hodinách v počtu cca 1 – 5 vlaků.

B.4.7 Data dynamiky rozjezdu

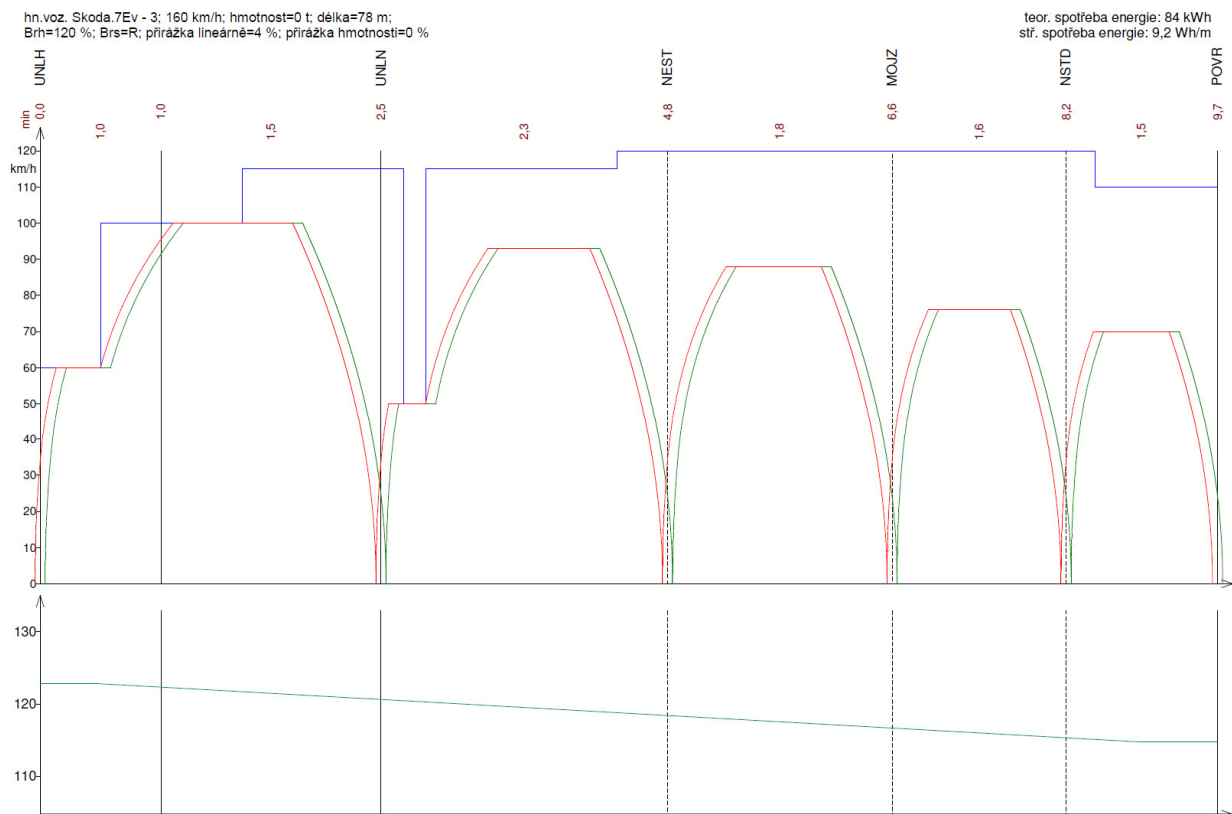
- pro elektrické jednotky řady 440 (640)

do km	rychlost	zrychlení	sklon	jízd. doba	bod na trati				
0,000000	0	-0,5964	-1	2,472	UNL sever				
0,000028	1	1,357	-1	2,475					
0,000114	2	1,3437	-1	2,479					
0,000259	3	1,3307	-1	2,482					
0,000464	4	1,3179	-1	2,486					
0,000730	5	1,3055	-1	2,49					
0,001058	6	1,2933	-1	2,493					
0,001450	7	1,2814	-1	2,497					
0,001906	8	1,2699	-1	2,501					
0,002427	9	1,2586	-1	2,505	0,027989	29	1,0946	-1	2,588
0,003014	10	1,2476	-1	2,509	0,030078	30	1,0895	-1	2,592
0,003669	11	1,2369	-1	2,513	0,032248	31	1,0847	-1	2,597
0,004393	12	1,2265	-1	2,517	0,034498	32	1,0801	-1	2,601
0,005186	13	1,2164	-1	2,52	0,036829	33	1,0759	-1	2,606
0,006049	14	1,2066	-1	2,524	0,039240	34	1,0719	-1	2,61
0,006983	15	1,1971	-1	2,529	0,041732	35	1,0683	-1	2,615
0,007990	16	1,1878	-1	2,533	0,044343	36	1,0492	-1	2,619
0,009070	17	1,1789	-1	2,537	0,047110	37	1,0178	-1	2,624
0,010224	18	1,1703	-1	2,541	0,050033	38	0,9902	-1	2,629
0,011453	19	1,1619	-1	2,545	0,053115	39	0,964	-1	2,634
0,012757	20	1,1539	-1	2,549	0,056360	40	0,9391	-1	2,639
0,014137	21	1,1461	-1	2,553	0,059774	41	0,9155	-1	2,644
0,015594	22	1,1386	-1	2,558	0,063360	42	0,893	-1	2,65
0,017128	23	1,1315	-1	2,562	0,067123	43	0,8715	-1	2,655
0,018741	24	1,1246	-1	2,566	0,071068	44	0,851	-1	2,661
0,020431	25	1,118	-1	2,57	0,075198	45	0,8314	-1	2,667
0,022201	26	1,1117	-1	2,575	0,079518	46	0,8126	-1	2,672
0,024051	27	1,1057	-1	2,579	0,084033	47	0,7947	-1	2,679
0,025980	28	1,1	-1	2,583	0,088747	48	0,7775	-1	2,685
0,027989	29	1,0946	-1	2,588	0,093665	49	0,761	-1	2,691
0,030078	30	1,0895	-1	2,592	0,098791	50	0,7451	-1	2,697

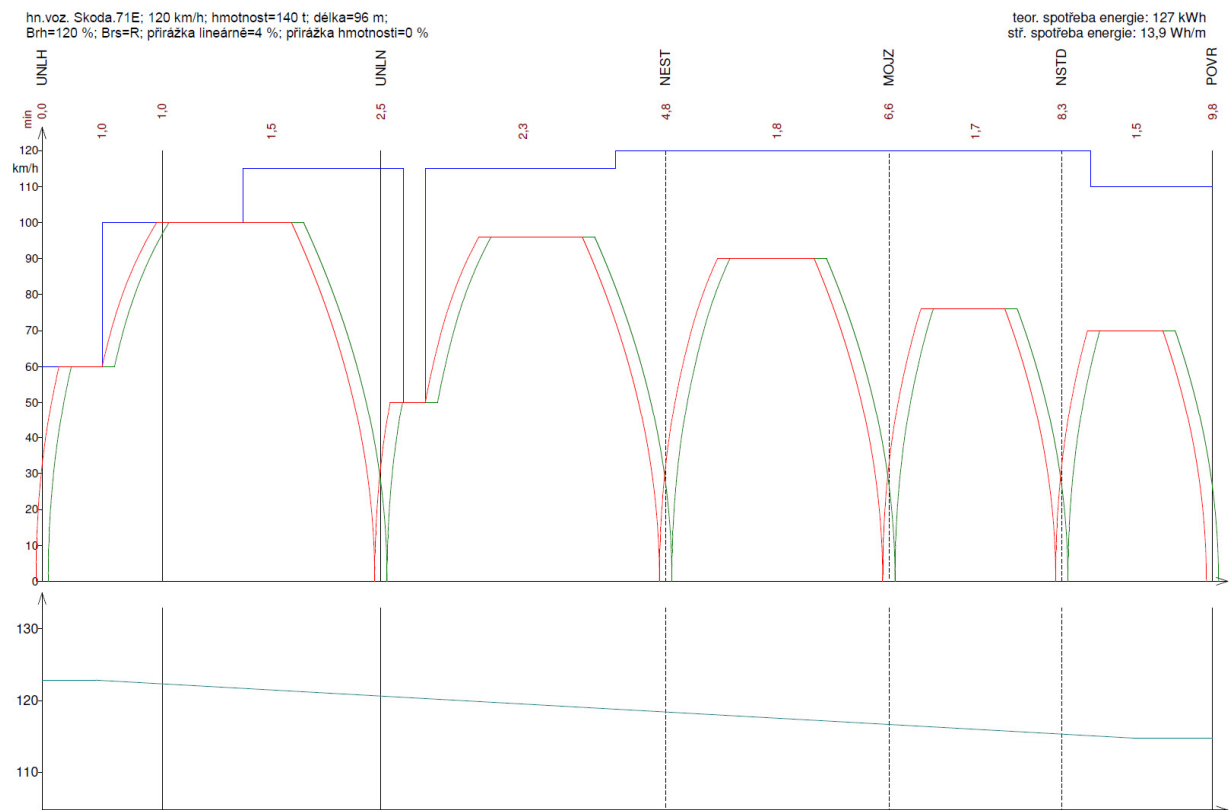
- pro soupravy tvořené lokomotivou řady 163 a 3 vozy

do km	rychlost	zrychlení	sklon	jízd. doba	bod na trati
0,000000	0	-0,5929	-1	2,499	UNL sever
0,000040	1	0,9547	-1	2,504	
0,000161	2	0,9546	-1	2,509	
0,000364	3	0,9545	-1	2,514	
0,000648	4	0,9509	-1	2,519	
0,001015	5	0,944	-1	2,524	
0,001468	6	0,9373	-1	2,53	
0,002007	7	0,9307	-1	2,535	
0,002633	8	0,9242	-1	2,54	
0,003348	9	0,9178	-1	2,545	
0,004152	10	0,9115	-1	2,55	
0,005047	11	0,9054	-1	2,556	
0,006033	12	0,8994	-1	2,561	
0,007113	13	0,8935	-1	2,567	
0,008286	14	0,8878	-1	2,572	
0,009554	15	0,8822	-1	2,577	
0,010919	16	0,8767	-1	2,583	
0,012380	17	0,8713	-1	2,588	
0,013939	18	0,8661	-1	2,594	
0,015597	19	0,861	-1	2,6	
0,017355	20	0,856	-1	2,605	
0,019213	21	0,8512	-1	2,611	
0,021173	22	0,8464	-1	2,617	
0,023235	23	0,8418	-1	2,622	
0,025400	24	0,8374	-1	2,628	
0,027670	25	0,833	-1	2,634	
0,030044	26	0,8288	-1	2,64	
0,032523	27	0,8247	-1	2,645	
0,035108	28	0,8208	-1	2,651	
0,037800	29	0,8169	-1	2,657	
0,040599	30	0,8132	-1	2,663	
0,043506	31	0,8096	-1	2,669	
0,046521	32	0,8062	-1	2,675	
0,049645	33	0,8028	-1	2,681	
0,052877	34	0,7996	-1	2,687	
0,056219	35	0,7966	-1	2,693	
0,059670	36	0,7936	-1	2,699	
0,063232	37	0,7908	-1	2,705	
0,066903	38	0,7881	-1	2,711	
0,070685	39	0,7855	-1	2,717	
0,074577	40	0,7831	-1	2,724	
0,078583	41	0,7801	-1	2,73	
0,082707	42	0,7764	-1	2,736	
0,086951	43	0,7728	-1	2,742	
0,091314	44	0,7693	-1	2,749	
0,095796	45	0,7659	-1	2,755	
0,100400	46	0,7626	-1	2,761	

Os 4000 - Regiopanter, jednotka řady 640



Os 4002 - klasická souprava - lokomotiva a vozy



B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

Svahy železničního tělesa kromě míst odláždění budou ve finálním stavu ohumusovány a opatřeny hydroosevem.

Projektová dokumentace byla souhlasně projednána s příslušnými dotčenými orgány, stanoviska jsou součástí dokladové části projektové dokumentace.

Vzhledem k charakteru a malému rozsahu zasaženého území není navrhována nová výsadba.

Stavba nemění území z hlediska negativního vlivu vodní eroze, žádná další dodatečná protierozní opatření nejsou navržena.

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

Podrobně řešeno v příloze N.1 Dokladová část pro správní řízení, Dokumentace vlivu záměru na životní prostředí, příloha N.1.4.1 – Souhrnná zpráva vlivu stavby na životní prostředí.

B.6.1 Charakteristika přírodních podmínek území

Stavba se nachází na území města Ústí nad Labem v průmyslové oblasti severně od řeky Labe.

Lokalita se nachází na území terciárního vulkanického pohoří České středohoří. Oblast Českého středohoří byla vytvořena díky otevření Oháreckého riftu a následnou intruzí převážně bazického magmatu v průběhu spodního miocénu, které následně utuhlo v podobě vulkanických proudů či jako výplně přírodních drah tehdejších vulkánů a které jsou dnes již dávno erodované. Původní přírodní dráha magmatu se nachází pod Mariánskou skálou, která je cca 500 m od hranice stavby. Řeka Labe dříve protékala v nadloží tohoto tělesa a dodnes se na planině Mariánské skály dají nalézt říční sedimenty Labe kvartérního stáří. Samotné místo stavby je pokryto kvartérními nezpevněnými sedimenty – písky a štěrky.

Geomorfologicky leží město Ústí nad Labem v Krušnohorské soustavě na rozhraní dvou geomorfologických celků – Mostecké pánve a Českého středohoří. Hranice těchto celků je zřejmá z hranice CHKO České Středohoří (viz další kapitoly).

Na území Ústeckého kraje se nachází mnoho významných ložisek nerostných surovin, která v současné době nejsou využívána (uhlí, keramická hlína a jíl, vápenec, manganity). Trvalým důsledkem hlubinné těžby nerostných surovin je existence četných poddolovaných území, zejména v lokalitách výskytu hnědého uhlí – nejbližší ke stavbě západně od města Ústí nad Labem. Záměr není v konfliktu se zájmy o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon). Nejbližší k záměru je kamenolom Mariánská skála, kde se jako základní surovina těží znělcový kámen, ale je to jedinečná lokalita s narůžovělým minerálem natrolitem. Do několika let se předpokládá uzavření lomu.

Oblast stavby je v mírně teplé klimatické oblasti.

B.6.2 Chráněná území přírody a krajiny

Zvláště chráněná území přírody jsou definována zákonem č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Za zvláště chráněná území lze vyhlásit území přírodovědecky či esteticky velmi významná nebo jedinečná.

V blízkosti stavby se nachází hranice chráněné krajinné oblasti České středohoří, hranice probíhá tak, že město Ústí nad Labem je mimo CHKO.

Nejbližšími malými zvláště chráněnými územími jsou přírodní památka Loupežnická jeskyně (cca 4 km jihovýchodně), přírodní rezervace Sluneční stráň (cca 3 km jižně) a národní přírodní památka Vrkoč (cca 4 km jihozápadně).

B.6.3 Územní systém ekologické stability (ÚSES), biocentra a krajinný ráz

Územní systém ekologické stability krajiny je dle § 3 písm. 1a) zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. Rozlišuje se místní (lokální), regionální a nadregionální systém ekologické stability. Dle § 4 odst. 1 je ochrana ÚSES povinností všech vlastníků a uživatelů pozemků tvořících jeho základ. Jeho vytváření je veřejným zájmem, na kterém se podílejí vlastníci pozemků, obce i stát.

V okolí stavby je celá řada území z ÚSES, z nichž nejvýznamnější je nadregionální biokoridor Vodní plocha Labe.

B.6.4 Biologický průzkum okolí mostu

Vzhledem k poloze stavby se v záboru stavby vyskytují běžné ruderalní druhy rostlin a živočichů. Na pozemcích stavby a blízkém okolí se nepředpokládá výskyt chráněných druhů rostlin a živočichů - viz stanovisko Krajského úřadu Ústeckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství (KUUK/000697/2022/ZPZ ze dne 08. 02. 2022

B.6.5 Archeologické posouzení

Dle seznamu archeologických nalezišť není evidováno v řešeném území naleziště s archeologickou kulturou. Archeologický průzkum nebude před stavbou prováděn i z důvodu charakteru zemních prací – budou probíhat na dražním pozemku v místě tratě.

B.6.6 Soustava chráněných území Natura 2000

Natura 2000 je celistvá evropská soustava území se stanoveným stupněm ochrany, která umožňuje zachovat přírodní stanoviště a stanoviště druhů v jejich přirozeném areálu rozšíření ve stavu příznivém z hlediska ochrany, nebo popřípadě umožní tento stav obnovit. Na území České republiky je Natura 2000 tvořena evropsky významnými lokalitami (EVL) a ptačími oblastmi (PO).

Řeka Labe a svahy okolo řeky tvoří součást EVL Porta Bohemica, vyhlášenou teprve v roce 2016. Skladba biotopů na svazích údolí odpovídá velmi pestré geologické stavbě a lokálním klimatickým podmínkám. Druhy chráněné soustavou Natura 2000 jsou např. bobr evropský, losos obecný, přástevník kostivalový, roháč obecný a ještěrka zelená. Z rostlin např. kozinec bezlodyžný, kozinec rakouský, křivatec český a další.

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 viz vyjádření Krajského úřadu Ústeckého kraje (spisová značka: KUUK/010877/2022/2/ZPZ/Kal-3, číslo jednací: KUUK/000697/2022/ZPZ)

B.6.7 Vliv na kulturní památky a archeologické nálezy

Řešené mostní objekty nejsou nemovitou kulturní památkou ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

Vzhledem k tomu, že stavební práce budou probíhat na pozemcích, kde již v minulosti zemní práce probíhaly, nepředpokládá se výskyt archeologických nálezů.

Pokud však během stavebních prací k archeologickým nálezům dojde, 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, ve znění pozdějších předpisů.

Nejpozději při závěrečné kontrolní prohlídce prokáže stavebník, že zahájení výkopových prací oznámil Archeologickému ústavu AV ČR a předloží zprávu oprávněné organizace o výsledku odborného dozoru archeologa, a to i v negativním případě, aby se tak předešlo možnému postihu ve smyslu ustanovení § 35, 39 zákona o státní památkové péči.

B.6.8 Posuzování dle EIA

Projekt „Rekonstrukce mostů v km 518,498 a 518,962 TÚ Praha Masarykovo n. – Děčín hl. n.“ nepodléhá posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, nepodléhá posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, neboť dle § 1 odst. 2 tohoto zákona tento záměr nelze zařadit mezi vymezené záměry, jejichž provedení by mohlo závažně ovlivnit životní prostředí (viz vyjádření Krajského úřadu Ústeckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství, č.j. KUUK/000697/2022/ZPZ).

B.6.9 Ochranná pásma vodních zdrojů

Stavba neleží ani v ochranném pásmu přírodních léčivých zdrojů, v ochranném pásmu vodního zdroje ani v chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV). Nejbližší CHOPAV jsou Krušné hory.

B.6.10 Ochrana ovzduší

Stavba může dočasně ovlivnit kvalitu ovzduší, zejména při provádění bouracích a výkopových prací. Příslušným orgánem státní správy, který se zabývá ochranou ovzduší, je Magistrát města Ústí nad Labem, odbor životního prostředí. Podmínky (viz níže) jsou uvedeny i v dokladové části viz vyjádření Magistrátu města Ústí nad Labem, Odboru životního prostředí (spisová značka: MMUL/OŽP/26665/2022/SchAK, číslo jednací: MMUL/OŽP/OOS/65786/2022/SchAK) ze dne 18.2.2022.

Veřejné zájmy, které dotčený orgán hájí podle § 11 odst. 3, § 12 odst. 1, 3 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, jsou záměrem dotčeny.

Záměr je možné uskutečnit za těchto podmínek:

- „Požadujeme, aby v rámci akce byla realizována účinná opatření ke snížení prašnosti (zkrápění, zakrytí nákladu na vozidlech, instalace protiprašných zábran, k činnostem produkujícím prašnost budou využívána vlhká období, bude zajištěna očista všech mechanismů při odjíždění z upravované plochy, bude zajištěn mokrý úklid dotčených příjezdových komunikací, atd.) „,

B.6.11 Záplavová území – ochrana vod

Most převádí trať přes místní komunikace.

Stavba situovaná do stanoveného záplavového území toku Labe, a zároveň částečně do jeho aktivní zóny, správcem povodí je Povodí Ohře, státní podnik. U obou mostů se nachází protipovodňová ochrana, která je ve správě Povodí Labe, státního podniku.

Most v ev. km 518,498 - $Q_{100}=141,720$

Most v ev. km 518,962 - $Q_{100}=141,650$

Rekonstrukcí mostu se nezmění odtokové poměry v území.

Ochrana vod po dobu výstavby bude zabezpečena dodržáním bezpečnostních opatření. Pro způsob řešení havarijních stavů po dobu výstavby je součástí dokumentace Havarijný plán. Soubor opatření k ochraně stavby před povodněmi je v dokumentaci řešen v Povodňovém plánu.

Příslušným orgánem státní správy, který se zabývá ochranou vod, je Magistrát města Ústí nad Labem, odbor životního prostředí. Podmínky (viz níže) jsou uvedeny i v dokladové části viz vyjádření Magistrátu města Ústí nad Labem, Odboru životního prostředí (spisová značka: MMUL/OŽP/26665/2022/SchAK, číslo jednací: MMUL/OŽP/OOS/65786/2022/SchAK) ze dne 18.2.2022.

Veřejné zájmy, které dotčený orgán hájí podle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, jsou záměrem dotčeny. Záměr je možné uskutečnit za těchto podmínek:

- Před zahájením akce bude zpracován a předložen ke schválení zdejšímu vodoprávnímu úřadu, tj. Magistrátu města Ústí nad Labem, odboru životního prostředí, plán opatření pro případ havárie "havarijní plán" pro dobu stavby zpracovaný dle současného znění vyhlášky č. 450/2005 Sb., předem odsouhlasený správcí toků.
- Pro stavby, které se nachází v záplavovém území, musí být zpracován povodňový plán (§ 71 odst. 4 vodního zákona). Zpracovaný povodňový plán bude předložen příslušnému povodňovému orgánu, tj. odboru životního prostředí, oddělení vodní hospodářství Magistrátu města Ústí nad Labem, k potvrzení souladu věcné a grafické části s Povodňovým plánem města Ústí nad Labem. V případě povodňového ohrožení bude postupováno dle povodňového plánu.

Podmínky správce povodí byly doplněny do finální verze dokumentace. Při realizaci budou učiněna taková opatření, aby nedošlo ke kontaminaci podzemních a povrchových vod.

B.6.12 Další ochranná a bezpečnostní pásma

- ochranné pásmo komunikací (dle zákona č.13/1997 Sb. v platném znění)
- ochranné pásmo sítě elektro (dle zákona č. 222/1994 Sb. v platném znění)
- podmínky souběhu a křížování podzemních vedení (dle ČSN 73 60 05)
- ochranné pásmo vodovodních řadů (dle ČSN 755401, zákon č. 274/2001 Sb.)
- ochranné pásmo kanalizace (dle ČSN 75 6101, zákon č. 274/2001 Sb.)
- ochranné pásmo plynovodů (ČSN EN 1775, zákon č. 458/200 Sb.)
- ochranné pásmo dráhy (dle zákona č. 266/1994 Sb.o drahách)

B.6.13 Hluk

Výměnou kovové nosné konstrukce s mostnicemi a plechovými podlahami za konstrukci železobetonovou s průběžným šterkovým ložem dojde ke značné redukci hluku od projíždějících kolejových vozidel, což bude mít pozitivní vliv na okolní zástavbu.

Přechodné zvýšení hluku v okolí stavby:

Stavební činnost bude prováděna pouze v době od 7 do 21 hodin. Hlučné práce při realizaci objektů na území obcí se doporučuje provádět v době od 8 do 17 hodin. Řidiči nákladních aut po příjezdu na staveniště a po dobu čekání na stavbě musí vypnout motor.

Stavební stroje a zařízení nasazené při realizaci stavebních objektů na území obcí je třeba volit tak, aby jejich maximální hlučnost při požadované době nasazení během dne nezpůsobila takové hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku u chráněné zástavby, které by překročily požadovaný hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti $L_{Aeq, S} = 65$ dB pro dobu od 7:00 do 21:00 hod. Při výběru dodavatele strojního zařízení pro stavební práce je nutno se řídit požadavky na maximální hlučnost použitých mechanismů, jejichž činnost při výstavbě nezpůsobí zhoršení akustické situace a překročení hygienických limitů.

B.6.14 Demolice

Most v km 518,498

Po snesení nosných ocelových konstrukcí budou odbourány kamenné závěrné zídky včetně dobetonávek. Výšková úroveň, po kterou je nutno odbourání jednotlivých částí realizovat, je vyznačena v dokumentaci. Dále bude vybourána konstrukce a část spodní stavby kamenné klenby a žb. rámové konstrukce z roku 2006. Výšková úroveň, po kterou je nutno odbourání jednotlivých částí realizovat, je vyznačena v dokumentaci.

Most v km 518,962

Po snesení nosných ocelových konstrukcí budou odbourány kamenné závěrné zídky včetně dobetonávek. Výšková úroveň, po kterou je nutno odbourání jednotlivých částí realizovat, je vyznačena v dokumentaci. Původní kamenné opěry budou ponechány. Nová mostní konstrukce

má kratší rozpětí. Prostor mezi rubem no a lícem staré opěry bude zasypán a vyplněn.

B.6.15 Kácení dřevin

Stavba si nevyžaduje kácení mimolesních dřevin.

V případě kácení dřevin bude postupováno dle metodického pokynu pro údržbu stromoví, č.j.: 8611/2021-SŽ-GŘ-O15 ze dne 4.3.2021. Původcem odpadu bude zhotovitel stavby.

B.6.16 Zemědělský a lesní půdní fond

Stavba nevyžaduje trvalý zábor zemědělského půdního fondu ani trvalý či dočasný zábor pozemků určených k plnění funkce lesa.

B.6.17 Likvidace dešťových vod

Stavba nevyžaduje napojení na stávající technické vybavení území. Dešťová voda z nosné konstrukce bude odváděna pomocí příčných a podélných svodů do přechodových oblastí. Odvodnění přechodových oblastí je provedeno pomocí izolace a příčných drenáží, které jsou zaústěny do vsakovacích jímek. Vzhledem k malé rozloze oblasti, z níž bude voda odváděna, je toto řešení dostatečné. U mostu v km 518,498 je využito stávající vedení, které zaústí vodu do kanalizace.

B.7 Ochrana obyvatelstva

Požadavky civilní ochrany na využití stavby k ochraně obyvatelstva. Zásah stavby do zón havarijního plánování a inundačních území, případně jiný vliv stavby na prvky civilní ochrany (úkryty, sirény, monitorovací kamerové systémy apod.).

Stavba nezasahuje do inundačního území řeky Labe. Podrobné řešení problematiky viz B.8-1 0.0.6 Povodňový a B.8-1 0.0.5 Havarijný plán.

Před dokončením stavby bude doplněn vliv úpravy na stávající stěně PPO do Provozního řádu PPO UL-LB. Změnu (revizi) provozního řádu zajistí zhotovitel stavby a v šesti tištěných a dvou elektronických vyhotoveních předá na Povodí Labe, státní podnik – závod Roudnice nad Labem, Nábřeží 311, 413 01 Roudnice nad Labem.

B.8 Zásady organizace výstavby

B.8.1 Postup výstavby

Časová následnost a délky jednotlivých stavebních činností jsou uvedeny v harmonogramu výstavby. Před zahájením prací předloží zhotovitel investorovi k odsouhlasení podrobný časový harmonogram výstavby pro mostní objekt.

Při pracích na objektu je nezbytné jednotlivé práce koordinovat v rámci souvisejících objektů celé stavby s ohledem na minimalizaci doby výluk železničního provozu.

Předpokládaná lhůta výstavby je **240** dní. Stavbu lze realizovat pouze v měsících, kdy je teplota trvale nad +5°C. Vzhledem k lokalitě stavby je vhodné začít stavební práce nejdříve v dubnu a ukončit nejpozději do konce listopadu.

B.8.2 Etapizace výstavby celé stavby

Z hlediska koordinace a plánování výluk je potřeba zachování železniční dopravy vždy na všech lýchých a následně všech sudých kolejích – nutno zkoordinovat se sousedním objektem v km 518,962.

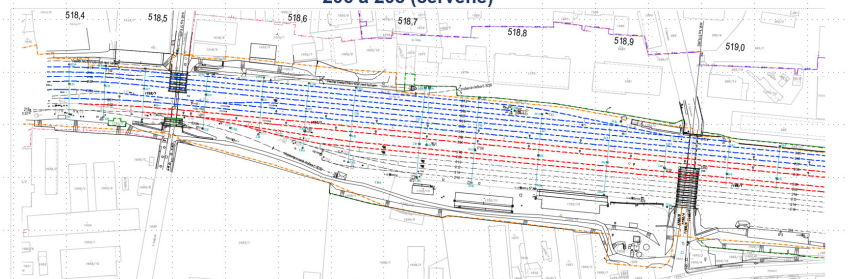
Z hlediska provozu je nutné při výluce sudé skupiny kolejí zachovat části kolejí od konce stavebních prací cca od km 519,000 směr Povrly a umožnit tak odstavování vozů.

Na základě výše uvedeného byla stavba rozčleněna na 3 etapy:

I. Etapa

most v km 518,498 – U Podjezdu: provedení mostních konstrukcí pod lichými kolejemi 201,203,207, 209, 211 a 213 (modré)

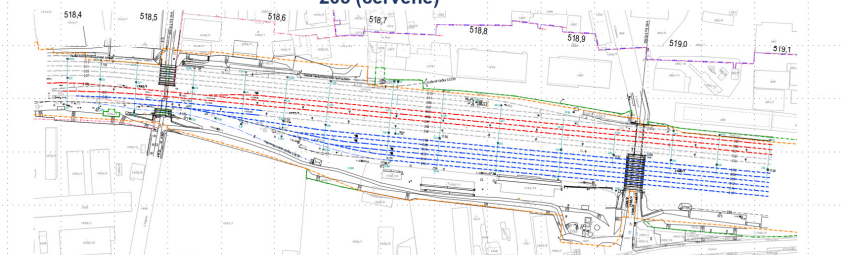
most v km 518,962 – U Cukrovaru: bez zásahu do NK – jízda probíhá po kolejích č. 202 a 204 + 206 a 208 (červené)



II. Etapa

most v km 518,498 – U Podjezdu: provedení mostních konstrukcí pod sudými kolejemi 202, 204, 218 (modré)

most v km 518,962 – U Cukrovaru: kompletní výměna NK OK pod kolejemi 206, 208, 210, 212, 214, 216 (modré) – jízda probíhá po kolejích č. 201 a 203 + 205 (červené)



III. Etapa – provedení komunikace pod mostem - za železničního provozu. Krátkodobá výluka sudých kolejí – 1 den, lichých kolejí – 1 den, pro provedení úpravy GPK.

Stavební postup lze shrnout do následujících pracovních bloků:

Práce prováděné za železničního provozu – před zahájením výluky

- příprava stavby – VTD – zpracování, schválení
- výroba železobetonových prefabrikátů nosné konstrukce

Zahájení prací na staveništi – před začátkem výluky — 30 dní

- příprava staveniště a vytýčení všech inženýrských sítí
- provedení zařízení staveniště
- přeložka parovodu SO 11-33-02 (SO 11-20-01) – snesení stávajícího vedení
- přeložka Cetin SO 11-30-05 (SO 11-20-01)
- přeložka plynovodu SO 11-33-01 (SO 11-20-02)
- přeložka TI – TMCZ SO 11-30-04 (SO 11-20-02)

Dlouhodobá výluka - 60 dní I. etapa (vyloučené liché koleje)

- snesení žel. svršku o OK v k. č. 207-211
- pažení výkopu za klenbou a kolejového lože

- vybourání klenbové konstrukce pod kol. č. 201 a 203
- hlubinné založení – mikropiloty pod kol. č. 201-213
- základové pasy prefabrikátů pod kol. č. 201-213
- osazení stěn žb. rámů (mobilní jeřáb) 201-211
- snesení OK k. č. 213 (vlečková kolej)
- osazení stěn žb. rámů (mobilní jeřáb) 213
- montáž příčlí prefa rámů pro k. č. 201 - 213)
- Přeložka horkovodu do tubusu podjezdu pod lichými kolejemi (etapa I)
- úprava protipovodňového hrazení
- betonáž petlicových styků rámů a říms
- hydroizolace NK a rubů rámů, zásypy za opěrami, drenáže (přednostně k. č. 213)
- tvrdá ochrana izolace
- montáž žel. svršku k. č. 213 a její zprovoznění (vlečková kolej)
- montáž žel. svršku k. č. 201- 211
- komunikace a chodník v podjezdu pod lichými kolejemi
- montáž žel. svršku
- uložení sítí vedoucích po mostě do finální polohy
- hlavní prohlídka
- zahájení zkušebního provozu

Krátkodobá výluka - 4x3,5 hod (vyloučená kolej)

SO 11-20-01

Pro provedení dočasného zajištění stavební jámy (vrtání a osazení zápor pažení), bude nutné v souběhu s dlouhodobou výlukou lichých kolejí vyloučit krátkodobě kolej č. 202 (napětově i kolejově).

Dlouhodobá výluka - 121 dní II. etapa (vyloučené sudé koleje)

SO 11-20-01

- snesení žel. svršku v k. č. 202, 204 a 218b
- snesení staré ocelové konstrukce pod kolejí č. 218b
- odbourání rámové monolitické konstrukce v k. č. 202 a 204
- hlubinné založení - mikropiloty
- základové pasy prefabrikátů
- osazení stěn žb. rámů (mobilní jeřáb)
- osazení nosné konstrukce do otvoru – horní příčel rámu (mobilní jeřáb)
- betonáž petlicových styků rámů a říms
- definitivní přeložka horkovodu do tubusu podjezdu
- hydroizolace NK a rubů rámů, zásypy za opěrami, drenáže
- tvrdá ochrana izolace
- komunikace a chodník v podjezdu pod lichými kolejemi
- montáž žel. svršku
- montáž zábradlí
- definitivní přeložka horkovodu do tubusu podjezdu
- komunikace a chodník v podjezdu

- uložení sítí vedoucích po mostě do finální polohy
- dokončovací práce
- hlavní prohlídka
- zahájení zkušebního provozu

Dlouhodobá výluka - 121 dní II. etapa (vyloučené sudé koleje)

SO 11-20-02

- snesení žel. svršku v k. č. 206, 208, 210, 212, 214 a 216
- snesení staré ocelové konstrukce pod kolejí č. 206-216
- hlubinné založení - mikropiloty
- základové pasy prefabrikátů
- osazení stěn žb rámů (mobilní jeřáb)
- osazení nosné konstrukce do otvoru – horní příčel rámu (mobilní jeřáb)
- betonáž petlicových styků rámů a říms
- hydroizolace NK a rubů rámů, zásypy za opěrami, drenáže
- tvrdá ochrana izolace
- komunikace a chodník v podjezdu pod lichými kolejemi
- montáž žel. svršku
- montáž zábradlí
- uložení sítí vedoucích po mostě do finální polohy
- dokončovací práce
- hlavní prohlídka
- zahájení zkušebního provozu

SO 11-20-01, SO 11-20-02

Práce prováděné za železničního provozu po výluce 40 dní:

- úprava komunikace pod mostem, chodníky – dokončení
- montáž VO (SO 11-30-06)
- dokončovací práce, terénní úpravy
- likvidace zařízení staveniště, definitivní terénní úpravy v okolí mostu apod.
- uvedení okolí do původního stavu
- úpravy GPK (cca po 30-ti dnech provozu), kontrola stavu žel. svršku, podbití (krátkodobá výluka 2x1den – 1 den liché koleje, 1 den sudé koleje)

Časové náročnosti a následnosti jednotlivých prací viz příloha B.8-1 0.0.2 Harmonogram výstavby.

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 založení a základy svislých stojek prefabrikovaných rámů.

Příjezd k mostním objektům je možný z komunikací vedoucích pod mosty, případně po drážním tělese.

Viz výkres B.8-2 0.0.1 Situace – zařízení staveniště a přístupové cesty

Žádné související asanace a demolice kromě vlastního objektu mostu a úpravy navazujících částí trati nejsou navrhovány. Komunikace a terén pod mostem budou upraveny do nově navrhovaného stavu s napojením na stávající průběh komunikací před a za mosty.

Kácení dřevin viz viz N.1 Dokladová část pro správní řízení, příloha N.1.4.3 – Kácení – stavba nevyžaduje kácení mimolesní zeleně – není obsazeno.

Stavba nevyžaduje žádné nové trvalé zábory.

Bezbariérová obchodní trasa není navrhována.

Odpadové hospodářství - maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, (viz N.1 Dokladová část pro správní řízení, Dokumentace vlivu záměru na životní prostředí, příloha N.1.4.4 – Odpadové hospodářství).

Ochrana životního prostředí při výstavbě - podrobně řešeno v příloze viz N.1 Dokladová část pro správní řízení, Dokumentace vlivu záměru na životní prostředí, příloha N.1.4.1 – Souhrnná zpráva vlivu na životní prostředí.

Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi - viz příloha B.8-1 0.0.3 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci.

B.8.3 Dopravní inženýrská opatření pro realizaci stavby

Rekonstrukce proběhne za nepřetržité výluky koleje ve dvou etapách pro oba mostní objekty najednou. Budou vyloučeny vždy všechny liché a následně sudé koleje, případně lze etapy zaměnit. V rámci této rekonstrukce se provede demolice mostního objektu v km 518, 498 – kompletní výměna nk po etapách a demolice a výměna části nk – pod ocelovými NK u mostu v km 518,962. Požadavek na délku výluky je **60N + 121N**. Stavba musí být zabezpečena tak, aby bylo zamezeno pádu veškerého materiálu z mostu do prostoru komunikací vedoucí pod oběma mostními objekty. Provoz pod mostem bude uzavřen a bude sloužit pouze pro staveništní dopravu.

Z hlediska provozu je nutné při výluce sudé skupiny kolejí zachovat části kolejí od konce stavebních prací cca od km 519,000 směr Povrly a umožnit tak odstavování vozů.

Závazné stanovisko k dopravnímu opatření bude vydávat Městský úřad Ústí nad Labem, odbor investic a správy majetku jako věcně a místně příslušný silniční správní úřad ve věcech místních komunikací. (viz dokladová část projektové dokumentace).

Zhotovitel vypracuje potřebnou dokumentaci DIO a včas zažádá o povolení dopravního opatření účelové komunikace. O dopravní omezení je nutno požádat 30 dní před jejím zahájením. Součástí žádosti musí být situace s vyznačením dopravního řešení a harmonogram stavebních prací.

B.8.4 Vymezení a požadavky na výluky

Etapa I:

Vyloučí se:

- kolejově staniční koleje č. 207, 209, 211 a 213 od návěstidel Se209-212 a jejich pokračování přes zhlaví a kolej č. 207a až po zarážedlo v km 518,994
- kolejově část zhlaví s výhybkami 213, 217 a 220 mezi návěstidly Se213, Se215 a návěstidly Sc201, Sc203, Sc205

Při směrové a výškové úpravě a dokončovacích prací bude kolej č. 201 krátkodobě obsazována pracovními mechanismy po dohodě ZPŘS s dispečerem/výpravčím.

- napětově - liché koleje mezi ÚO 431 - ÚO 441

Krátkodobá výluka - 4x3,5 hod (vyloučená kolej 202)

- **SO 11-20-01**

- Pro provedení dočasného zajištění stavební jámy (vrtání a osazení zápor pažení), bude nutné v souběhu s dlouhodobou výlukou lichých kolejí vyloučit krátkodobě kolej č. 202 (napětově i kolejově).

Dle stávajícího GVD je možné v čase 1:00-4:30 zastavení provozu přes Ústí nad Labem hl.n. obvod sever bez dopadu na osobní dopravu.

Etapa II:

Vyloučí se:

- kolejově část zhlaví s výhybkami 214, 218, 219, 221, 224, 225, 227 a 229 mezi návěstidly Se214 a návěstidly Sc202, Sc204, Sc206, Sc208, Sc210, Sc212, Sc214 a Se219
- kolejově staniční kolej č. 206, její část od Sc206 po km 519,050
- kolejově staniční kolej č. 208, její část od Sc208 po km 519,050
- kolejově staniční kolej č. 210, její část od Sc210 po km 519,050
- kolejově staniční kolej č. 212, její část od Sc212 po km 519,050
- kolejově staniční kolej č. 214, její část od Sc214 po km 519,050
- kolejově staniční kolej č. 216, její část od Se219 po km 519,050

Při směrové a výškové úpravě a dokončovacích prací bude kolej č. 202 krátkodobě obsazována pracovními mechanismy po dohodě ZPŘS s dispečerem/výpravčím.

- napětově - sudé koleje mezi ÚO 432 – ÚO 442

Krátkodobá výluka - 4x3,5 hod (vyloučená lichá kolej 201)

• SO 11-20-01

- Pro provedení dočasného zajištění stavební jámy (vrtání a osazení zápor pažení), bude nutné v souběhu s dlouhodobou výlukou sudých kolejí vyloučit krátkodobě kolej č. 201 (napětově i kolejově).

Dle stávajícího GVD je možné v čase 1:00-4:30 zastavení provozu přes Ústí nad Labem hl.n. obvod sever bez dopadu na osobní dopravu.

Navržené řešení vychází z aktuálně dostupných podkladů a platného GVD. V případě změny GVD je nutné navržené řešení aktualizovat a v případě nutnosti přistoupit k řešení situace pomocí náhradní autobusové dopravy.

Etapa IIIa:

Vyloučí se na 1 den:

- kolejově staniční koleje č. 207, 209, 211 a 213 od návěstidel Se209-212 a jejich pokračování přes zhlaví a kolej č. 207a až po zarážedlo v km 518,994
- kolejově část zhlaví s výhybkami 213, 217 a 220 mezi návěstidly Se213, Se215 a návěstidly Sc201, Sc203, Sc205

Při směrové a výškové úpravě a dokončovacích prací bude kolej č. 201 krátkodobě obsazována pracovními mechanismy po dohodě ZPŘS s dispečerem/výpravčím.

- napětově - liché koleje mezi ÚO 431 - ÚO 441

Etapa IIIb:

Vyloučí se na 1 den:

- kolejově část zhlaví s výhybkami 214, 218, 219, 221, 224, 225, 227 a 229 mezi návěstidly Se214 a návěstidly Sc202, Sc204, Sc206, Sc208, Sc210, Sc212, Sc214 a Se219
- kolejově staniční kolej č. 206, její část od Sc206 po km 519,050
- kolejově staniční kolej č. 208, její část od Sc208 po km 519,050
- kolejově staniční kolej č. 210, její část od Sc210 po km 519,050
- kolejově staniční kolej č. 212, její část od Sc212 po km 519,050
- kolejově staniční kolej č. 214, její část od Sc214 po km 519,050

- kolejově staniční kolej č. 216, její část od Se219 po km 519,050
Při směrové a výškové úpravě a dokončovacích prací bude kolej č. 202 krátkodobě obsazována pracovními mechanismy po dohodě ZPŘS s dispečerem/výpravčím.
- napěťově - sudé koleje mezi ÚO 432 – ÚO 442

B.8.5 Náhradní autobusová doprava (NAD)

Osobní doprava

Není navrhována

Nákladní doprava

Není navrhována

B.8.6 Speciální podmínky pro stavbu

Vnější prostředí nebude mít výrazný vliv na průběh práce. V případě mimořádné události – zvýšených průtoků na řece Labi 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.8.7 Výkresy

Zařízení staveniště (Situace se zakreslením údajů potřebných pro organizaci výstavby s vyznačením příjezdů) je na příloze B.8-2. 0.0.01 Situace zařízení staveniště a přístupové cesty.

B.8.8 Harmonogram výstavby a stavební postupy

Přesný harmonogram výstavby vypracuje dle svých výrobních prostředků a možností zhotovitel stavby. Odhadnutá doba trvání jednotlivých pracovních postupů je součástí přílohy B.8-1 0.0.2 Harmonogram.

B.8.9 Balance zemních hmot

Je podrobně zpracována v tabulce přílohy N.1.4.4 – Odpadové hospodářství.

B.8.10 Časový faktor spojený s technologií

Dle TNŽ 73 6280/2000 je minimální doba pro aplikaci asfaltových penetračních nátěrů 21 dní. Pokud bude stáří 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 závěrných zídek 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.

B.9 Celkové vodohospodářské řešení

Voda pitná a technologická:

Voda potřebná pro rekonstrukce 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.

Dešťová voda z nosných konstrukcí bude podélnými a příčnými sklony odváděna do přechodových oblastí, odkud je odvedena pomocí příčných drenáží na svahy drážního tělesa a případně zaústěna do vsakovacích jímek u paty svahu. Vzhledem k malé rozloze oblasti, z níž bude voda odváděna, je toto řešení dostatečné.

Dešťová voda tedy nebude vzhledem k malé velikosti odvodňovaného území odváděna do 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.