



Jiná ověření:

Paré:



Orientační schéma:

Razítko oprávněné osoby:

Podpis: Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace		SPRÁVA ŽELEZNIC
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1		
Zástupce investora:	OŘ Plzeň		
Adresa:	Sušická 1168/23, 326 00 Plzeň		

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 části/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:	Oprava mostu v km 2,291 na trati Železná Ruda - Plzeň	Označení investora: S654100064
		Zakázka: 38-23
Název části:	Mosty, propustky a zdi	Označení části: B
Název objektu/dílní části:	Souhrnná technická zpráva	Označení objektu/komplexu: -
Název přílohy:		Číslo přílohy (typ/pořadí):
Název dílní části přílohy:		
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy: Ing. Ivo Heinz	Měřítka: - Formáty: A4
Kraj:	Katastrální území: Plzeňský Špičák [796051]	TUDU: 036102
		Stupeň dokumentace: DUSP
		Smluvní datum zpracování: 11/2023

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

[Prostor pro další informace]

Oprava mostu v km 2,291 trati Železná Ruda - Plzeň

DUSP + PDPS

B – SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

OBSAH:

B.1	Popis území stavby	3
B.1.1	Charakteristika území a stavebního pozemku	3
B.1.2	Vazba na územně plánovací dokumentaci.....	3
B.1.3	Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů	3
B.1.4	Interoperabilita (TSI) a návrhové zatížení	3
B.1.5	Geotechnický a stavebně technický průzkum	4
B.1.6	Využití dosavadního hmotného majetku	4
B.1.7	Ochranná pásma a bezpečnostní pásma	4
B.1.8	Vliv na kulturní památky a archeologii.....	5
B.1.9	Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje.....	6
B.2	Celkový popis stavby.....	6
B.2.1	Základní charakteristika stavby a jejího užívání	6
B.2.2	Stručný popis stavby - stávající stav	7
B.2.3	Celkové urbanistické a architektonické řešení	7
B.2.4	Bezbariérové užívání stavby.....	7
B.2.5	Bezpečnost při užívání stavby	7
B.2.6	Základní popis technologických objektů a technických zařízení.....	8
B.2.7	Základní popis stavebních objektů.....	8
B.2.8	Zdůvodnění řešení ve vztahu k obecným požadavkům na výstavbu.....	9
B.2.9	Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby	10
B.2.10	Hygienické požadavky na stavbu, požadavky na pracovní a komunální prostředí	10
B.2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	11
B.3	Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu.....	11
B.4	Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie	11
B.4.1	Graf dynamického průběhu rychlostí (platí pouze pro celostátní a regionální dráhy)	11
B.4.2	Rozsah provozu.....	11
B.4.3	Dopravní opatření.....	11
B.4.4	Koordinace s dalšími infrastrukturními opatřeními	12
B.5	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav.....	12
B.6	Vliv stavby na životní prostředí a jeho ochrana.....	12
B.7	Ochrana obyvatelstva.....	13
B.8	Zásady organizace výstavby	14
B.8.1	Postup výstavby	14
B.8.2	Koordinace stavby opravy mostu s dalšími stavbami.....	15
B.8.3	Omezení provozu	15
B.8.4	Umístění staveniště.....	16
B.8.5	Přístupy na staveniště	16
B.8.6	Plochy zařízení staveniště	16
B.8.7	Zhodnocení možnosti požárního zásahu	16
B.8.8	Způsob provádění stavby, postup výstavby	17

B.1 Popis území stavby

B.1.1 Charakteristika území a stavebního pozemku

Trať Železná Ruda - Plzeň hl. (včetně) je zařazena jako dráha regionální sítě sítě a v místě mostu je jednokolejná trať. Trať je neelektrifikovaná.

Tato projektová dokumentace řeší opravu umělé stavby na této trati - mostní objekt v km 2,291, který převádí trať přes komunikaci 1. třídy – silnici I/27. V daném úseku je trať zařazena do traťové třídy zatížení C3-80 km/h, na mostě je rychlost snížena na 70 km/h (přípustná hmotnost 20 t na nápravu a 8 t na běžný metr). V dotčeném traťovém úseku je zábrzdňá vzdálenost 700 m. Normativ délky nákladního vlaku je 455 m.

B.1.2 Vazba na územně plánovací dokumentaci

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

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

Úpravou volného mostního prostoru na mostním objektu dle aktuálních bezpečnostních a normativních požadavků dojde k mírné úpravě celkové šířky a délky nosné konstrukce. Spodní stavba mostu nebude upravena, k novým trvalým záborům dalších pozemků nedochází. Opravou mostu nedojde ke změně využití území v zájmové oblasti. Stavba splňuje požadavky na využívání území.

Stavba bude probíhat zejména na dražních pozemcích. Pro zařízení staveniště budou použity dražní pozemky a pozemky města Železná Ruda.

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

Ke stavbě bude vydáno místně příslušným orgánem územního plánování (MÚ Klatovy) závazné stanovisko, tzn. zda je záměr stavby přípustný z hlediska souladu s politikou územního rozvoje, územně plánovací dokumentací a z hlediska uplatňování cílů a úkolů územního plánování jako podklad pro povolení pro stavby speciálním stavením úřadem (Dražní úřad) dle **§15 zákona č. 183/2006 Sb.**

B.1.3 Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů

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

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

B.1.4 Interoperabilita (TSI) a návrhové zatížení

V rámci zadání stavby byla definována tato základní charakteristika trati:

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.: Regionální dráha

Kategorie dráhy podle TSI INF: P6/F4

Součást sítě TEN-T: Nezařazeno

Číslo trati podle Prohlášení o dráze: 204 00

Číslo traťového a definičního úseku: TUDU 036102

Trakční soustava: NE

Počet traťových kolejí:	1
Traťová třída zatížení:	C3 (po rekonstrukci: most C3)
Výkonnostní parametry odpovídající kategorii tratě P6/F4: dle TSI INF 2015:	
obrys vozidla:	G1
hmotnost na nápravu:	12 t pro P6 a 18 t pro F4
rychlost:	NEPOUŽÍJE SE
délka vlaku:	NEPOUŽÍJE SE

Minimální hodnota součinitele α pro navrhování nových konstrukcí je dle TSI INF 2015 tab. 11 pro kategorii trati P6/F4 $\alpha = 0,83/0,91$. Stavba splňuje požadavky Technických specifikací pro interoperabilitu TSI INF 2015 (1299/2014) pro subsystém infrastruktura. Požadavky Technických specifikací pro interoperabilitu TSI v subsystémech infrastruktura (TSI INF 2015) jsou daným projektem splněny. Subsystémy řízení a zabezpečení (TSI CCS) a energie (TSI ENE 2015) se s ohledem na rozsah stavby a její charakter na tuto stavbu nevztahují.

Zatížení vyzískané mostní konstrukce železniční dopravou musí odpovídat traťové třídě provozu C3-80km/h.

B.1.5 Geotechnický a stavebně technický průzkum

Geologický průzkum

neřešeno.

Hydrogeologický průzkum

neřešeno

Agresivita podzemní vody

Lze předpokládat dle ČSN EN 206-1 středně agresivní prostředí stupně XA2.

Průzkum železničního spodku (pražcové podloží)

nebyl proveden

B.1.6 Využití dosavadního hmotného majetku

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

B.1.7 Ochranná pásma a bezpečnostní pásma

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

Stavba se nachází v ochranném pásmu silnice I. třídy, kterou překonává (Silnice I/27), pro kterou platí ochranné pásmo 50 m od osy komunikace na obě strany.

Stavba se nachází v ochranných pásmech IS:

Nadzemní vedení VN ČEZ,
kabely CETIN,
Kabelové vedení ČD-telematika

Stavba se nachází v bezpečnostních pásmech IS:
VTL plynovod Gasnet.

Vztah k proceduře EIA

Projekt nepodléhá posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, neboť změna není dle § 4 odst. 1 písm. c) zákona významnou změnou.

Soustava NATURA 2000

Stavba leží v EVL Šumava. Stavba svojí povahou nemůže ovlivnit ani předměty ochrany EVL ani chráněná území, jedná se o lokální stavbu.

Chráněná území přírody a krajiny

Stavba se nachází v chráněném území – CHKO Šumava. Cca 1 km je od stavby vzdálen NP Šumava.

Biologický průzkum

Pro provedení stavby se předpokládá pouze kácení náletové zeleně v místě na ploše zařízení staveniště. Jedná se o křoviny nepodléhající povolení orgánu ochrany přírody.

Kácení zeleně bude v souladu s Metodickým pokynem pro údržbu stromoví ze dne 2. 4. 2020, č.j. 20180/2020-SŽ-GŘ-O15, především s částí druhou, článkem 9 „Kácení v případě investic na železniční dopravní cestě“.

B.1.8 Vliv na kulturní památky a archeologii

Vliv na kulturní památky

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

Archeologické posouzení

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

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

Vliv na vodoteče a vodní zdroje

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

Dle hydrologického členění se zájmové území nachází poblíž řeky Řezné (povodí Dunaje) a je ve správě Povodí Vltavy, státního podniku.

Stavba neprochází ochrannými pásmy přírodních léčivých zdrojů. Stavba se dle nařízení vlády č.40/1978 Sb. nachází v chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) - Šumava, identifikátor chráněné oblasti přirozené akumulace vod: 106.

Most se nenachází v záplavovém území.

Vliv poddolování

Podle námi získaných údajů z archivu České geologické služby neprochází přímo, ale v blízkosti poddolovaného území Železná Ruda-Špičák.

Ložiska nerostných surovin

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

Sesuvné území

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

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

Vlastní objekt se nachází na pozemku:

Špičák, č.k.ú. 796051

- na pozemcích Správy Železnic, s.o, parc. č. 799/3, 799/10, 799/11, 799/17 a 799/18 (dráha – ostatní plocha))

Pro stavbu jsou nutné dočasné zábory.

Špičák, č.k.ú. 796051

- na pozemcích Správy Železnic, s.o, parc. č. 799/14, 799/16 (jiná plocha – ostatní plocha)
- na pozemcích Město Železná Ruda, parc. č. 935/2 (silnice – ostatní plocha) a parc. č. 795/2 (jiná plocha – ostatní plocha)

Vliv na ZPF a PUPFL

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

B.2 Celkový popis stavby

B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

Předmětem stavby je oprava mostního objektu v km 2,291 na trati v obci Železná Ruda, která povede k udržení sjízdnosti trati. Také dojde ke zlepšení kvalitativních parametrů, a to zejména v oblasti prostorové průchodnosti a přechodnosti trati.

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

- zajištění dostatečné přechodnosti mostu (min. úroveň traťové třídy zatížení C3),
- zajištění dostatečné prostorové průchodnosti (volného mostního průřezu),
- zajištění bezpečnosti a spolehlivosti provozu,
- snížení objemu prostředků nutných na zajištění provozuschopnosti dráhy,
- snížení vlivu vibrace a hlukové zátěže pod úroveň platných hygienických limitů,

Stavba se předpokládá v tomto rozsahu:

- sanace stávající kamenné spodní stavby
- odbourání závěrných zdí
- nové ŽB úložné prahy a přechodové úhlové zídky
- snesení staré ocelové konstrukce
- kompletace nové ocelové konstrukce a její osazení do otvoru
- oprava části železniční tratě na mostě a v jeho předpolí

B.2.2 Stručný popis stavby - stávající stav

Jedná se o mostní objekt o jednom poli. Konstrukce ocelová, plnostěnná, nýtovaná, s přímo pojížděnými hlavními nosníky s mostnicemi, prostá, ztužená vodorovným podélným nýtovaným ztužením z L profilů. Kolejnice jsou upevněny pomocí rozponových podkladnic na mostnicích. Délka nosníků je cca 17,05 m. Mezi nosníky i vně nosné konstrukce na konzolách jsou umístěny ocelové podlahy. Spodní stavba je tvořena kamennými opěrami a křídly. Závady nosné konstrukce i spodní stavby jsou podrobně popsány v revizní zprávě.

Stávající mostní objekt tvoří omezující překážku. Ocelová konstrukce je nevyhovující, ve špatném technickém stavu. S ohledem na její stáří a konstrukční typ není oprava a zesílení již ekonomické.

Hodnocení stavebního stavu konstrukcí dle protokolu o podrobné prohlídce z r. 2023 je: nosná konstrukce: K3 / spodní stavba: S2.

Zdůvodnění nezbytnosti realizace

Cílem stavby je oprava železničního mostu v km 2,291, která povede ke kvalitnímu a kvalitativnímu zlepšení jednotlivých prvků železniční infrastruktury, k zajištění bezpečnosti a spolehlivosti provozu odstranění technicky nevyhovujícího stavu železniční dopravní cesty, ke snížení objemu prostředků nutných k zajištění provozuschopnosti dráhy díky vyloučení velkých oprav pod dobu životnosti, ke snížení hlukové zátěže zřízením bezстыkové koleje a využitím vhodných materiálů.

Údaje o harmonogramu provádění

Realizace opravy mostu proběhne během jedné stavební sezóny.

Předpokládaná doba realizace stavby: **04/2024 až 10/2024**

předpokládaná délka realizace opravy cca **7 měsíců**

(přípravné práce, kácení apod. proběhnou v období vegetačního klidu, tzn. do 31. 3. 2024)

B.2.3 Celkové urbanistické a architektonické řešení

Opravou mostu se nemění prostorové řešení. Pohledově zůstává konstrukce nezměněná.

Vrchní nátěr konstrukce podlah a zábradlí bude tmavého až černého odstínu DB 701.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Úsek je mimo staniční obvod, mimo veřejný prostor, tzn. že se zásady řešení užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace dané vyhláškou č. 398/2009 Sb., pro danou stavbu neuplatní.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

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

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

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

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

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

B.2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení

Stavba neobsahuje žádné provozní soubory.

B.2.7 Základní popis stavebních objektů

Stávající stav

SO 11-20-01 Most v ev. km 2,291

Jedná se o mostní objekt o jednom poli. Konstrukce ocelová, plnostěnná, nýtovaná, s přímo pojižděnými hlavními nosníky s mostnicemi, prostá, ztužená vodorovným podélným nýtovaným ztužením z L profilů. Kolejnice jsou upevněny pomocí rozponových podkladnic na mostnicích. Délka nosníků je cca 17,05 m. Mezi nosníky i vně nosné konstrukce na konzolách jsou umístěny ocelové podlahy. Spodní stavba je tvořena kamennými opěrami a křídly. Závady nosné konstrukce i spodní stavby jsou podrobně popsány v revizní zprávě.

Spodní stavbu tvoří kamenná. U obou opěr jsou rovnoběžná křídla se závěrnou zídou.

Opěry mostu jsou pravděpodobně plošně založeny.

Železniční svršek a spodek

Řešený úsek leží na jednokolejné trati regionální sítě bez trakční soustavy. Na mostě jsou ve stávajícím stavu použity kolejnice tvaru S49 upevněny pomocí rozponových podkladnic na mostnicích, na dřevěných mostnicích 240/240/24300 mm. V navazujícím úseku se ve stávajícím stavu nachází kolejnice S49 s tuhými rozponovými podkladnicemi na betonových pražcích. Stávající rychlost je v místě řešeného mostu 70 km/h.

Stav po opravě

SO 11-20-01 Most v ev. km 2,291

Stará nosná konstrukce mostu bude odstraněna. Stávající opěry budou ubourány do požadované výšky. Budou zřízeny nové železobetonové úložné prahy a přechodová křídla. Původní světlost otvoru a volná výška pod mostem bude zachována. Následně bude na úložné prahy osazena nová nosná ocelová konstrukce mostu – zkrácená archivní konstrukce včetně ložisek a konzol. Bude provedena úprava konzol a obnova PKO. Spodní hrana nové ocelové nosné konstrukce mostu bude o cca 400 mm výš oproti staré nosné konstrukci. Stávající komunikace pod mostem bude zachována. Výhodou nové NK mostu její nízká hmotnost a cena díky využití vyzískané konstrukce.

Toto konstrukční řešení vyhovuje prostorovému uspořádání VMP 2,5 dle ČSN 73 6201 pro rychlost 70 km.h-1, která odpovídá navazujícím směrovým poměrům vedení trati. Pro návrhové zatížení je použito, dle zatížení tratě, schéma zatížení LM 71 dle ČSN EN 1991-2 s klasifikačním součinitelem, $\alpha=1,10$.

HL. nosnou konstrukci tvoří dvojice hlavních svařovaných ocelových plnostěnných nosníků, dolní prvková mostovka s upevněním přes mostnicová sedla.

Statická soustava je prostý nosník s rozpětím 11,552 m. OK bude osazena na čtveřici vyzískaných ocelových válcových ložisek na nové ŽB prefabrikované úložné prahy.

Celý most je v podélném stoupání 20,172 ‰.

Železniční svršek a spodek

Stavební objekt řeší oprava železničního svršku na mostním objektu ev. km 2,291.

Na mostní stávající svršek S49 na nových dubových mostnicích s mostnicovými sedly. V předpolích na betonových pražcích. Tloušťka kolejového lože je minimálně 350 mm pod pražcem. Detailní řešení železničního svršku viz Oprava mostu v km 2,291 v úseku Železná Ruda Alžbětín – Špičák (SŽ, s.o., SŽG Praha, 10/2023)

Navržená rychlost v řešeném úseku 70km/h. SRP v tomto úseku navrhuje nejvyšší možnou rychlost $v = 75$ km/h, kterou lze zavést bez změny směrového řešení

Směrové poměry se oproti stávajícímu stavu výrazně nemění, dochází k optimalizaci oblouků. Výškové řešení se oproti stávajícímu stavu rovněž výrazně nemění. Řešený úsek stoupá ve směru staničení. Maximální podélný sklon v řešeném úseku je 20,172‰. Výškově je niveleta navržena tak, aby navazovala do stávajícího stavu.

V rámci železničního spodku a opravy mostního objektu dojde k řízení ZKPP v přechodových oblastech mostu. Přechodová oblast se zřizuje pro snížení (zamezení) sedání a deformací geometrických parametrů koleje v místech přechodu železničního tělesa na mostní objekty. V nutném rozsahu bude provedena rekonstrukce KPP formou výběhů konstrukčních vrstev ZKPP.

Provizorní řešení během stavby:

Kabely ČD - telematika jsou uloženy vpravo ve směru staničení. Vpravo ve směru staničení bude umístěna provizorní konstrukce v podobě lanového převěsu, na kterou se kabely vymístí.

Po zahájení výluky trati dojde k odkopání trasy v dostatečné délce pro potřebnou manipulaci.

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

Definitivní řešení:

Pro definitivní uložení bude v nové mostní konstrukci připraven jako její součást žlab. Popsané provizorium bude zrušeno, kabely bude z provizorního uložení přemístěny a uloženy do nového žlabu. Délka úpravy je cca 50 metrů.

Veškeré potřebné chráničky, včetně zakončení jejich výběhů do terénu, musí být provedeny systémem „antivandal“, obetonovány apod. Důvodem jsou specifické místní podmínky. Pro potřeby nacenění stavby se upozorňuje na zvýšené náklady z toho vyplývající.

Při vedení kabelových tras na povrchu terénu či na konstrukci mostu budou kabely uloženy v chráničkách a žlabech z nehořlavého materiálu třídy reakce na oheň A1, A2, popř. B.

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

Splnění požadavků obecně platných zákonů a vyhlášek

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

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

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

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

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

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

Zákon č. 114/1992 o ochraně přírody a krajiny

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

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

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

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

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

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

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

Úspora energie a tepelná ochrana

Stavba neobsahuje.

B.2.9 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby

Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č.246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti.

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

Zahájení a ukončení prací na trati je nutno ohlásit na místně příslušné operační středisko HZS Správy železnic – Jednotky požární ochrany stanice HZSSŽ, Plzeň, Na Sklárně 1, 301 00, tel. č. +420 972 522 662 v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření k vytvoření podmínek pro zásah a záchranné práce.

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

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

V rámci dokumentace nebylo provedeno posouzení stavby s ohledem na hluk ze stavební činnosti. Jdná se pouze o činnosti nezbytné pro provedení opravy mostu. Práce na opravě mostu budou probíhat ve dvousměnném provozu v době mezi 7:00 až 21:00. Při realizaci stavby musí být minimalizována sekundární prašnost, tzn. vnášení tuhých částí do ovzduší. Práce v noční době se nepředpokládají. V nezbytném případě lze v noční době realizovat pouze montážní práce na ocelové konstrukci.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

Ochranná opatření proti povodni

Most se nenachází v záplavovém území – neřešeno.

Ochranná opatření proti atmosférickému přepětí a blesku

U opěry O1 je navrženo jiskřiště pro případ úderu bleskem do ocelové konstrukce. Z koncového příčnicku nosné konstrukce z boční strany bude vyveden nerezový drát Ø10 mm spojený s výztuží. Na spodní svatbě bude umístěn protikus tak, aby mezi nimi vznikla vzduchová mezera 10 mm.

Výjimky z předpisů a norem

V rámci stavby nejsou řešeny výjimky z norem a předpisů.

B.3 Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu

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

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

Trať Žel. Ruda-Alžbětín – Železná Ruda centrum (183 dle KJŘ, 711- dle TTP) je zařazena jako dráha regionální, je jednokolejná, část trati Železná Ruda - Plzeň.

V dotčeném traťovém úseku je nejvyšší traťová rychlost 80 km/h.

Na základě protokolu o podrobné prohlídce a závad na konstrukci (vruby a trhliny na hlavním nosníku) – protokol o prohlídce uveden v dokladové části.

Předmětem stavby je most v km 2,291. Stavbou dotčený most se nachází v širé trati.

Traťová třída po rekonstrukci na mostě bude C3 - 70 km/h (přípustná hmotnost 20 t na nápravu a 8 t na běžný metr)

B.4.1 Graf dynamického průběhu rychlostí (platí pouze pro celostátní a regionální dráhy)

Graf dynamického průběhu rychlostí nebyl zpracován, protože touto stavbou nezvyšujeme traťovou rychlost.

B.4.2 Rozsah provozu

Trať Žel. Ruda-Alžbětín (včetně)– Plzeň hl.n.-os.n. (mimo) je zařazena do ostatní regionální sítě a v místě mostu je jednokolejná. Trať je neelektrifikovaná.

V **osobní dopravě** jsou dle platného JŘ 2024 v úseku Žel. Ruda-Alžbětín – Železná ruda centrum plzeňským krajem objednány linky regionální dopravy. Dálková osobní doprava je objednávána pouze do Klatov, dál na trati není provozována.

Dle mapy skutečných počtů všech vlaků bude dotčeno výlukou až 23 vlaků denně z toho vše osobní.

B.4.3 Dopravní opatření

Linka P24 Klatovy - Železná Ruda-Alžbětín a zpět – Linka bude končit ve stanici Železná Ruda centrum a pokračovat úvratí zpět do Klatov. NAD bude probíhat ze stanice Železná Ruda centrum – Žel. Ruda-Alžbětín a zpět, délka trasy je 4,0 km.

Na této trati (v dotčeném úseku) nejsou provozovány pravidelné vlaky **nákladní dopravy**.

B.4.4 Koordinace s dalšími infrastrukturními opatřeními

Při opravě mostu je nutné počítat se stavbou „Prostá elektrizace traťového úseku Klatovy – Železná Ruda“ - má přímý vliv na řešenou akci.

Dle interaktivní mapy na stránkách <https://mapy.spravazeleznic.cz> lze uvažovat územně jako okolní stavby následující:

P-23 Revitalizace trati Přeštice (mimo) – Klatovy (mimo)

- uvažováno k realizaci v letech 2027 – 2029 - nemá přímý vliv na řešenou akci

ON-08 Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Klatovy

- uvažováno k realizaci v letech 2024 – 2026 - nemá přímý vliv na řešenou akci

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

Terénní úpravy jsou v rámci stavby součástí jednotlivých stavebních objektů. V rámci přípravy území bude provedeno kácení náletové zeleně v podobě křovin u opěr.

V případě kácení dřevin je nutno postupovat v souladu se zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a Metodickým pokynem pro údržbu stromů.

B.6 Vliv stavby na životní prostředí a jeho ochrana

- *vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda:*

Navržená mostní konstrukce nemění krajinný ráz. Stavba se nachází v CHKO Šumava, svým provedením ale nijak nemění funkci stavby a její vliv na dané CHKO.

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

Hluk: Viz kapitola B.2.11. d).

Voda: 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. Vzhledem k umístění stavby není součástí PD ani povodňový, ani havarijní plán.

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

Odpady: Při veškerém nakládání s odpady (tzn. jejich soustřeďování, shromažďování, skladování, přeprava a doprava, využívání, úprava, odstraňování atd.) je původce odpadů povinen postupovat dle příslušných platných legislativních opatření. Nakládání s odpady se v České republice řídí ustanovením zákona č. 541/2020 Sb. o odpadech. Zákon upravuje nakládání s odpady po celou

dobu životního cyklu odpadu, tedy od jeho vzniku až po jeho využití či odstranění. Dále se postupuje také dle zákona č. 545/2020 Sb., zákon, kterým se mění zákon č. 477/2001 Sb., o obalech a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Provádění ustanovení zákona o odpadech upravují ke dni zpracování dokumentace následující prováděcí předpisy:

- vyhláška č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady
- vyhláška č. 8/2021 Sb., o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů (Katalog odpadů),
- vyhláška č. 30/2021 Sb., o provedení některých ustanovení zákona o obalech.

Specifikace odpadů, jejich možné využívání, resp. odstranění:

Převážnou část odpadů vznikajících v rámci této stavby budou tvořit odpady patřící dle Katalogu odpadů do skupiny č. 17 - Stavební a demoliční odpady (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst). Tyto odpady mohou být při vhodném řízení jejich vzniku a nakládání s nimi významným zdrojem úspor primárních surovin, mohou být po úpravě opětovně použity do zásypů.

- *vliv na přírodu a krajinu (ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů), zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod.:*

Projektem není dotčeno kromě výše zmíněného kácení náletových mimolesních dřevin.

- *vliv na soustavu chráněných území Natura 2000:*

Stavbou není dotčeno, jedná se o lokální opravu.

- *způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem:*

Nevztahuje se k projektu.

- *v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno:*

Nevztahuje se k projektu.

- *navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů:*

Není řešeno.

B.7 Ochrana obyvatelstva

Využití staveb k ochraně obyvatelstva

Stavba je součástí ostatní regionální sítě z hlediska zásobování regionu pro případy krizového situace je jeho strategickou součástí.

Řešení zásad prevence závažných havárií

Stavba - oprava mostu nevyžaduje umístění pojistných úhelníků dle předpisu SŽDC S3 z následujících důvodů:

- Vzdálenost závěrných zdí je menší než 20,0 m
- Pro zamezení nárazu vozidla do spodní stavby budou na komunikaci pod mostem osazena svodidla, který zabrání nárazu do rohů a stěn kolmých na směr jízdy. Podrobně viz příloha D.2.1.1.1.

B.8 Zásady organizace výstavby

B.8.1 Postup výstavby

Stavební postup lze shrnout do následujících pracovních bloků:

Práce prováděné za železničního provozu před výlukou

- Zařízení staveniště stavby.
- Výroba nové ocelové NK mostu výroba ŽB prefabrikátů ÚP a přechodových úhlových zídek.

Práce v nepřetržité výluce koleje

Minimální délka výluky v koleji je přibližně 40N.

- Snesení koleje.
- Výkopy pro ZKPP a odvodnění.
- Zřízení provizorní konstrukce pro převedení sítí ČD-telematika
- Snesení stávající konstrukce silničním jeřábem a její odvoz (6 t bez chodníkových konzol, podlah a mostnic), ubourání ložisek
- Odbourání závěrných zídek a úložných prahů na požadovanou úroveň.
- Osazení ŽB prefabrikátů na požadovanou úroveň.
- Osazení nových ložisek
- Osazení nové ocelové NK mostu – bude osazeno silničním jeřábem (Předpokládaná hmotnost konstrukce je 45 t)
- Napojení izolace
- Izolace spodní stavby.
- Přechodové oblasti a ZKPP.
- Montáž chodníkových konzol, kabel. žlabů, uložení sítí
- Montáž podlah, zábradlí, značek, zřízení kolejového lože, osazení koleje.
- Hlavní prohlídka, uvedení mostu do provozu.

Práce prováděné za železničního provozu po výluce

- Úprava okolního terénu do původního stavu.
- Úprava komunikace pod mostem.
- Osazení svodidel

Práce prováděné za omezení provozu na silnici I/27

- Sanace spodní stavby
- Odbourání závěrných zídek a úložných prahů na požadovanou úroveň.
- Osazení ŽB prefabrikátů na požadovanou úroveň.
- Osazení nových ložisek
- Osazení svodidel.

Práce prováděné za úplné uzavírky provozu na silnici I/27

8 +8 hodin (noční výluka)

- Snesení stávající konstrukce silničním jeřábem a její odvoz (6 t bez chodníkových konzol, podlah a mostnic), ubourání ložisek
- Osazení nové ocelové NK mostu – bude osazeno silničním jeřábem (Předpokládaná hmotnost konstrukce je 45 t)

Sítě – viz Inženýrské sítě, kabelové trasy.

V rámci závěrečných prací je nutné uvést okolí objekty do původního stavu. Plochy dotčené stavebními pracemi se ohumusují a osejí trávou.

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

B.8.2 Koordinace stavby opravy mostu s dalšími stavbami

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

Veškerá manipulace s kabely musí probíhat za účasti správce sítí.

Sítě na mostě a v oblasti úpravy svršku dle projektu:

Dle vyjádření správců sítí se na stávajícím mostě nachází v plechovém kabelovém žlabu vpravo drážní kabely **ČD-Telematika**.

V novém stavu budou kabely na mostě uloženy do nového plechového žlabu pod chodníkovými rošty.

Trať před opěrou O1, respektive železniční těleso křížuje cca v km 2,2 nadzemní vedení VN ČEZ.

Trať za opěrou O2, respektive železniční těleso křížuje cca v km 2,31 a km 2,32 podzemní vedení CETIN.

Kompletní přehled sítí v celém rozsahu úpravy svršku dle tohoto projektu viz příloha 01 Situace.

B.8.3 Omezení provozu

Výluka na trati je naplánována v trvání 40 N. Výluka bude zařazena do ročního plánu výluk pro r. 2024. Výluka 40N bude omezena mostní konstrukcí a zřízením ZKPP a KPP.

Požadavky na omezení provozu na trati (mimo výluky)

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

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

Omezení provozu na silnici I/27

Pro práce na ÚP, křídlech, sanaci spodní stavby a osazení svodidel bude omezen provoz na silnici pod mostem a v okolí mostu.

Provoz bude sveden do jednoho pruhu a omezen na jednosměrný provoz osazeným světelným semaforem nebo regulovčím. Dále bude osazeno dopravní značení spolu s plastovým svodidlem pro vymezení a ochranu prac. prostoru pro práce na opěrách opěr. Dále bude v daném úseku po

dobu probíhajících prací snížena rychlost na silnici I/27 na 30 km/hod. Návrh dopravních opatření ve výkresové části B.8.3.1.

Uzavření provozu na silnici I/27

Pro manipulaci s konstrukcemi bude nutné uzavřít komunikaci I. třídy pod mostem (silnice I/27). Uzavírky budou několikahodinové, v nočních hodinách, vždy při vyjímání a osazování nosné konstrukce.

Práce musí probíhat mimo provoz pravidelných linek autobusů a NAD. V 5:17 hod pojede první linka NAD a 21:36 hod poslední linka NAD. Pravidelná autobusová doprava jezdí linka 001983 první autobus v 8:01 a poslední 17:14 a linka 430962 v 7:40 hod a 13:03 hod.

Předpokládaná délka silniční uzavírky od 22:00 hod do 5:00 hod tzn. max. 7 + 7 hod.

Pro osobní dopravu byla navržena objízdná trasa, která je omezena výškou 3,1m (podjezd pod mostem) a mostem o nosnosti 9,5t. Bude osazena informativní tabule o délce uzávěry. Podrobněji viz dopravní opatření - výkresová příloha B.8.3.2.

Objízdná trasa pro nákladní dopravu nad 9,5t a 3,1 m výšky není přes území ČR možná.

Zhotovitel před zahájením prací následně upraví či vypracuje potřebnou dokumentaci DIO doplněnou dle svých potřeb a včas zažádá o povolení dopravního opatření 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.

Narušení cizích zájmů

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

B.8.4 Umístění staveniště

Stavba je umístěna v extravilánu, k.ú. Špičák, město Železná Ruda.

B.8.5 Přístupy na staveniště

Na stavbu lze materiál dovážet po železničním tělese. Dále se předpokládá využití silnice I/27.

B.8.6 Plochy zařízení staveniště

Zařízení staveniště a skladovací materiál bude umístěn za opěrou O1 a O2, na pozemcích Města Železná Ruda.

B.8.7 Zhodnocení možnosti požárního zásahu

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

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

Broušení a svařování kolejnic

Zhotovitel zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená 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 a Směrnice SŽDC R14 - Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.

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

Zdrojem požární vody v dané lokalitě, jelikož jsme extravilánu, je řeka Řezná, případně hydranty v městě Železná Ruda. Požadavky na množství požární vody je nutno stanovit v rámci řešení požární bezpečnosti zařízení staveniště.

Přenosné hasicí přístroje

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

B.8.8 Způsob provádění stavby, postup výstavby

Přípravné práce

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

Před odstraněním SOK budou vyrobeny ŽB prefabrikáty úložných prahů a přechodových úhlových zídek.

Demontáž mostu

Demontáž mostu bude provedena silničním jeřábem, který bude umístěn na silnici I/27. Stará konstrukce bude snesena mimo mostní otvor a následně rozřezána a odvezena do šrotu. Před demontáží bude z konstrukce odstraněn železniční svršek, podlahy, mostnice a zábradlí. Před demontáží budou osazeny provizorní konstrukce pro převěšení sítí.

Předpokládaná hmotnost konstrukce je cca 6 t bez chodníkových konzol, podlah a mostnic. Hmotnost konstrukce bude ověřena na lisech v místě ložisek.

Pro demontáž konstrukce bude zhotovitelem zpracován technologický postup, který podléhá schválení investora a projektanta.

Výroba NOK

Nosná ocelová konstrukce bude upravena v mostárně, kde bude stávající konstrukce zkrácena a poté bude u kompletně protikorozně ošetřena pomocí ochranného nátěrového systému (ONS).

Výstavba nového mostu

Nosná konstrukce bude na stavbu přivezena v jednom celku bez chodníkových konzol, tzn. v délce 12,57 m a šířky 3,55 m. Předpokládaná hmotnost konstrukce je 45 t.

Osazení mostu bude provedeno silničním jeřábem, který bude umístěn na silnici I/27.

Po osazení konstrukce nosné konstrukce bude následovat její kompletace chodníkovými konzolami, kabelovým žlabem a chodníkovými rošty.

Pro montáž konstrukce bude zhotovitelem zpracován technologický postup, který podléhá schválení investora a projektanta.

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.