

Podpis: \_\_\_\_\_ Datum: \_\_\_\_\_

[Prostor pro další informace]

**Rekonstrukce mostu v km 20,691 na trati Domažlice – Planá u M.L.**

**Dokumentace pro společné povolení stavby (*DUSP*)**

**a**

**Projektová dokumentace staveb drah pro provádění stavby (PDPS)**

## **B – SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA**

## OBSAH:

B.1	Popis území stavby .....	3
B.1.1	Charakteristika území a stavebního pozemku .....	3
B.1.2	Vazba na územně plánovací dokumentaci .....	4
B.1.3	Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů .....	4
B.1.4	Interoperabilita (TSI) a návrhové zatížení .....	4
B.1.5	Geotechnický a stavebně technický průzkum .....	5
B.1.6	Využití dosavadního hmotného majetku .....	5
B.1.7	Ochranná pásma a bezpečnostní pásma .....	5
B.1.8	Vliv na kulturní památky a archeologii .....	7
B.1.9	Koordinace stavby rekonstrukce mostu s dalšími stavbami .....	7
B.1.10	Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje .....	7
B.2	Celkový popis stavby .....	8
B.2.1	Základní charakteristika stavby a jejího užívání .....	8
B.2.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení .....	9
B.2.3	Celkové technické řešení .....	9
B.2.4	Bezbariérové užívání stavby .....	9
B.2.5	Bezpečnost při užívání stavby .....	9
B.2.6	Základní popis stavebních objektů .....	10
B.2.7	Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby .....	13
B.2.8	Úspora energie a tepelná ochrana .....	13
B.2.9	Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí .....	13
B.2.10	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí .....	13
B.3	Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu .....	13
B.4	Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie .....	14
B.5	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav .....	14
B.6	Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana .....	15
B.7	Ochrana obyvatelstva .....	16
B.8	Zásady organizace výstavby .....	16
B.8.1	Postup výstavby .....	16
B.8.2	Omezení provozu .....	18
B.8.3	Umístění staveniště .....	18
B.8.4	Přístupy na staveniště .....	18
B.8.5	Plochy zařízení staveniště .....	18
B.8.6	Zhodnocení možnosti požárního zásahu .....	18
B.8.7	Dopravní inženýrská opatření pro realizaci stavby .....	19
B.8.8	Náhradní autobusová doprava (NAD) .....	19
B.8.9	Výkresy .....	19
B.8.10	Harmonogram výstavby a stavební postupy .....	19
B.8.11	Bilance zemních hmot .....	19
B.8.12	Časový faktor spojený s technologií .....	19

## B.1 Popis území stavby

### B.1.1 Charakteristika území a stavebního pozemku

Stavba se nachází v Plzeňském kraji v extravilánu obce Poběžovice. Jednokolejná neelektrifikovaná železniční trať z Domažlic do Tachova zde vede na vyvýšeném náspu přes údolní nivu a stáčí se směrem na Poběžovice do žst. Poběžovice. V úseku se nachází na trati dva mostní objekty. První v km 20,691 (předmětem rekonstrukce) překračuje bezejmenný vodní tok. O kus dále je potok Pivoňka překonáván druhým mostem v km 20,788. Rekonstrukce odstraňuje špatný stavebně-technický stav mostního objektu v km 20,691. V okolí rekonstruovaného mostu se nachází obytná budova (vzdálenost cca 60 m), plochy luk a polí.

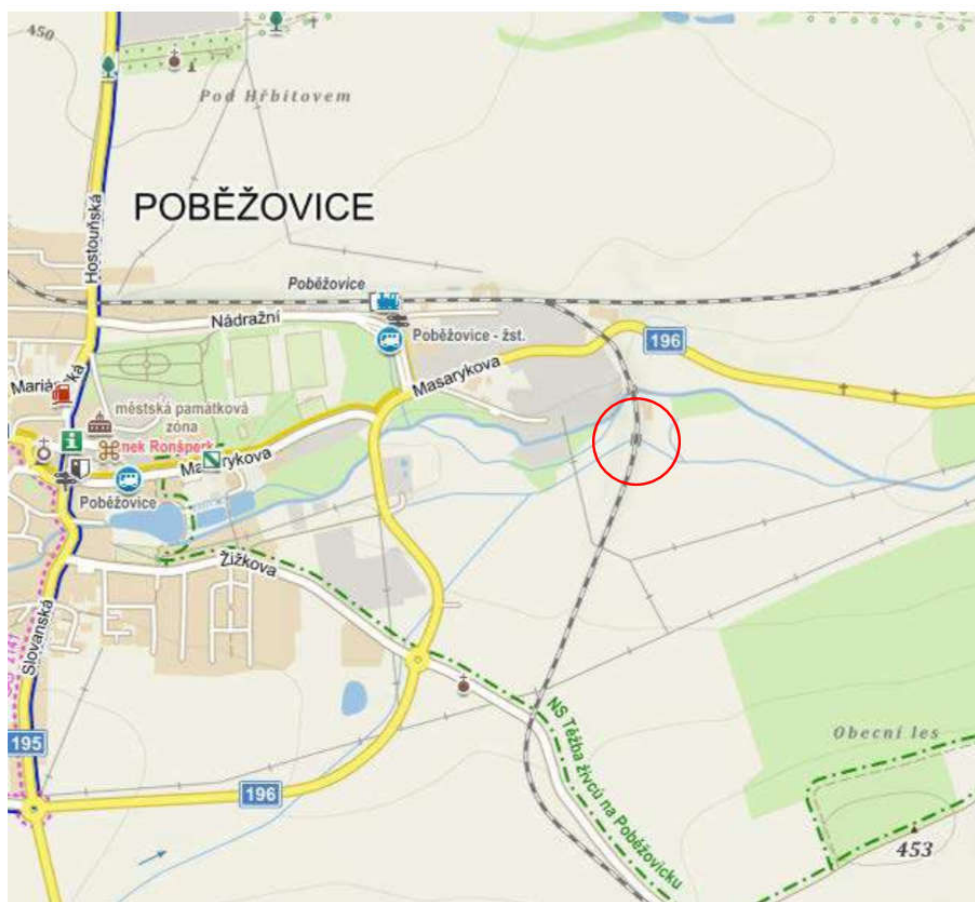
V rámci rekonstrukce dojde k výměně nevyhovující nosné konstrukce mostu v km 20,691. Součástí rekonstrukce je i úprava železničního svršku a vyrovnání GPK v nezbytném rozsahu.

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 Poběžovice s nabytím účinnosti 06/2020). Pořizovatelem územního plánu je z hlediska ustanovení § 6 a § 24, odst.1 stavebního zákona MĚSTO POBĚŽOVICE. 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.



### B.1.2 Vazba na územně plánovací dokumentaci

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

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

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

Stavba bude probíhat zejména na drážních pozemcích. Pro zařízení staveniště a umístění jeřábu budou použity obecní pozemky a pozemek soukromých osob.

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

Ke stavbě bylo vydáno místně příslušným orgánem (Magistrát města Mostu) územního plánování Závazné stanovisko č.j. MmM/016240/2021/ORaD/MČ dle **§96b zákona č. 183/2006 Sb. (stavební zákon)**, tzn. zda je záměr stavby přípustný z hlediska souladu s politikou územního rozvoje, územně plánovací dokumentací a z hlediska uplatňování cílů a úkolů územního plánování jako podklad pro povolení pro stavby speciálním stavením úřadem (Drážní úřad) dle **§15 zákona č. 183/2006 Sb.**

### B.1.3 Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů

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

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

### B.1.4 Interoperabilita (TSI) a návrhové zatížení

V rámci zadání stavby byla definována tato základní charakteristika trati:

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

Kategorie dráhy podle TSI INF: P6/F4

Součást sítě TEN-T: NE

Číslo trati podle Prohlášení o dráze: 106 00

Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu: 717

Číslo trati podle knižního jízdního řádu: 184

Číslo traťového a definičního úseku: 03 3112

Trakční soustava: nezávislá

Počet traťových kolejí: 1

Traťová třída zatížení: C3 (po rekonstrukci: most D4)

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: nepoužije se

Délka vlaku: nepoužije se

Minimální hodnota součinitele  $\alpha$  pro navrhování nových konstrukcí je dle TSI INF 2015 tab. 11 pro kategorii trati P6/F  $\alpha = 0,83/0,91$ . 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 nové mostní konstrukce železniční dopravou je určeno dle k ČSN EN 1991-2. Model zatížení LM71 je uvažován s klasifikačním součinitelem zatížení  $\alpha = 1,10$ .

### **B.1.5 Geotechnický a stavebně technický průzkum**

#### **Inženýrskogeologický průzkum**

Z uvedených map a protokolů lze orientačně stanovit složení horninového prostředí v oblasti železničního mostu u Poběžovic.

Území je budováno gabrovým a amfibolitovým tělesem poběžovickým, které se skládá ze starých hornin přeměněných na amfibolity a z mladších gabrových masivků. Územím pronikají mladší kyselé žilné horniny jako pegmatity a aplity. Tyto horniny leží pod sedimentárními zeminami. Zvodnělé jsou gabra s křemennými a pegmatitovými žilami a větší žíly pegmatitů a aplitů, horizonty vody jsou v hloubkách cca 4,4 a 8,8 m.

Pokryvné aluviální sedimenty jsou slabě zvodnělé a dosahují mocností obvykle do 3 – 9 m.

### **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.

Pro nosnou konstrukci bude použita vyzískaná ocelová konstrukce ze stavby „III. TŽK, Uzel Plzeň, 2. stavba“, která bude upravena v mostárně, tak aby mohla být osazena do mostního otvoru a splňovala technické požadavky a parametry.

### **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.

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

#### **Inženýrské sítě**

Stavba se nachází v ochranných pásmech IS:

1. dálkové a místní sdělovací kabely SŽ – CTD ve správě ČD Telematika a.s.: 1,0 m na obě strany.
2. zabezpečovací vedení SŽ s.o., SSZT : 1,0 m na obě strany

ad 1. Sdělovací vedení v majetku Správy železnic, státní organizace, CTD ve správě ČD Telematika a.s.

- kabely byly zakresleny do dokumentace dle zaslaných podkladů – jsou vedeny na levé straně tratě cca 2,4 m od osy stávající koleje. Přes most v km 20,691 jsou vedeny v ocelovém žlabu zavěšeném na levém zábradlí.

- kabely budou po zahájení stavby provizorně vyvěšeny a během celého průběhu stavby řádně ochráněny před porušením a odcizením

- práce jsou součástí SO 30-01 – Přeložka kabelu SŽ – CTD

Podmínky, které musí být dodrženy dle požadavků správy: bude doplněno dle podmínek souhrnného stanoviska Správy železnic, státní organizace.

ad 2. Zabezpečovací vedení v majetku Správy železnic, státní organizace, SSZT

- kabely byly zakresleny do dokumentace dle zaslaných podkladů – jsou vedeny na levé straně tratě. Přes most v km 20,691 jsou vedeny v ocelovém žlabu zavěšeném na levém zábradlí.

- kabely budou po zahájení stavby provizorně vyvěšeny a během celého průběhu stavby řádně ochráněny před porušením a odcizením

- práce jsou součástí SO 30-02 – Přeložka kabelu SSZT

Podmínky, které musí být dodrženy dle požadavků správy: bude doplněno dle podmínek souhrnného stanoviska Správy železnic, státní organizace.

**Veškeré inženýrské sítě je třeba před započítáním prací vytyčit a během výkopových prací zajistit jejich ochranu proti poškození chráničkami, pažením nebo jiným způsobem, případně sítě dočasně přeložit.**

**Po odhalení kabelů bude servisními pracovníky Správy železnic – SSZT Plzeň a ČD Telematika a.s. rozhodnuto o definitivním postupu provizorního vyvěšení a ochrany dotčených sítí.**

Přeložky kabelových tras na mostě jsou součástí SO 30-01 a SO 30-02. Po ukončení výstavby železničního mostu budou kabely přeloženy zpět do nových kabelových žlabů.

## **Záplavová území**

Obcí protéká potok Pivoňka a jeho přítoky. Jsou součástí povodí Vltavy. Obec není zařazena v seznamu vyhlášených záplavových území vydaném Krajským úřadem Plzeňského kraje. Pro bezejmennou vodní linii v místě přemostění nebyly zpracovány měrné křivky a neexistují pro ni denní ani n-leté návrhové průtoky. S ohledem na význam vodního toku a s přihlédnutím k rozsahu prací, které budou v rámci stavby prováděny, nebyly měrné křivky ani návrhové průtoky zjišťovány. Pro zjištění průtočných poměrů na toku v dotčené lokalitě postačí výsledky místního průzkumu a údaje poskytnuté správcem toku a obyvateli žijícími v bezprostřední blízkosti toku. Rekonstrukcí mostu se nezmění odtokové poměry v území.

## **Vliv poddolování**

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

## **Ložiska nerostných surovin**

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

## **Sesuvné území**

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

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. Nejblíže stavbě jsou ložiska živců.

Stavba neprochází ochrannými pásmy přírodních léčivých zdrojů a nenachází se v chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV). **Viz N.1.5.1 – Souhrnná zpráva vlivu stavby na ŽP.**

## **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 výměna spodní stavby 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.

## **B.1.9 Koordinace stavby rekonstrukce mostu s dalšími stavbami**

V rámci přípravy stavby budou investorem koordinovány stavby na trati Domažlice - Planá u M. L. k omezení výluk na trati.

Výluky budou pokud možno koordinovány s následujícími stavbami:

„Zvýšení bezpečnosti na přejezdu P705 v km 20,090 na trati Domažlice – Planá“

## **B.1.10 Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umístí**

### **k.ú. Poběžovice u Domažlic:**

- na pozemku Správy železnic s.o., **parc. č. 992/4** (dráha-ostatní plocha), kde se nachází samotná konstrukce mostu a spodní stavby.

Stavba bude probíhat a dočasně zasáhne také na tyto pozemky:

### **k.ú. Zámělič**

- na pozemku Druhá Poběžovická, a.s, **parc. č. 1239** (orná půda, ZPF), kde se nachází dočasná přístupová cesta na staveniště.

- na pozemcích Státní pozemkový úřad (vlastnické právo ČR), **parc. č. 1230** (trvalý travní porost, ZPF), **parc. č. 1240** (ostatní plocha-neplodná půda), kde se nachází část dočasné přístupové cesty na staveniště a plocha zařízení staveniště.

- na pozemku město Poběžovice, **parc. č. 1303** (vodní plocha-koryto vodního toku umělé), kde se nachází plocha zařízení staveniště.

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 Plzeňském kraji v extravilánu obce Poběžovice. Mostní objekt převádí jednokolejnou neelektrifikovanou železniční trať z Domažlic do Tachova přes údolní nivu bezejmenného potoka, který je pravostranným přítokem potoka Pivoňka. Stávající most sestává ze dvou plnostěnných trámových nýtovaných hlavních nosníků. Konstrukce je bez mostovky s přímým uložením mostnic na horní pásnice hl. nosníků. Uložení na spodní stavbu je kolmé. Spodní stavba je tvořena kamenným zdivem s kamennými úložnými prahy. Na opěry navazují šikmá kamenná křídla proměnné výšky.

PKO konstrukce je na třetině plochy porušena, popraskána a prostupuje koroze. Prvky ztužení jsou oslabeny korozí, v detailech spojů se objevuje štěrbinová koroze, PKO ložisek je porušena. Levý hlavní nosník je na začátku zapřen do závěrné zdi.

Spárování na spodní stavbě je popraskané, objevují se výluhy. Na povrchu narůstá mech a vegetace. Na mostě je rovněž nevyhovující prostorové uspořádání. Most je hodnocen stavebně-technickým stavem (K2/S1).

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.

V rámci rekonstrukce mostu bude stávající nýtovaná ocelová konstrukce odstraněna a nahrazena novou ocelovou konstrukcí s průběžným kolejovým ložem. Jako nová konstrukce bude použita vyzískaná upravená ocelová konstrukce s třemi hlavními nosníky a s ortotropní mostovkou. Pro výzisk bude použita konstrukce vyzískána v rámci stavby „III. TŽK, Uzel Plzeň, 2. stavba“. Vrchní části stávajících opěr budou ubourány a budou zhotoveny nové ŽB úložné prahy s vyváženími křídly.

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 města Poběžovice s nabytím účinností 06/2020). 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 se předpokládá v jedné výluce Před zahájením výluky budou probíhat přípravné práce, zejména vypracování realizační dokumentace a výrobních výkresů ocelové konstrukce, objednání materiálu a výroba ocelové konstrukce v mostárně, rovněž bude započata sanace spodní stavby. Po ukončení výluk budou probíhat dokončovací práce – dokončení terénních úprav, 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 20-01: 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 tento most se proto předepisuje statická zatěžovací zkouška.

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

### **B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení**

Rekonstrukcí mostu se výrazněji nemění prostorové řešení – zůstává stávající spodní stavba, dochází k výměně nosné konstrukce. Výška spodní hrany mostní konstrukce zůstává přibližně nezměněna. Pro uložení nové konstrukce na spodní stavbu budou na stávající dřívky zhotoveny nové ŽB úložné prahy. Z důvodu větší šířky nosné konstrukce budou tyto prahy na šířku překonzolovány přes stávající spodní stavbu. Přechod plochy kamenných křídel do závěrné zdi bude přerušen plentovacími zídkami, která zajistí členitost této plochy. Kamenné řádkové zdivo dřívku spodní stavby a křídel bude očištěno a přespárováno, čímž dojde k výraznému zlepšení jeho vzhledu. Vrcholy kamenných křídel budou opatřeny nízkou betonovou římsou. Ta zamezí dalšímu narůstání vegetace a znečišťování křídel.

### **B.2.3 Celkové technické řešení**

V rámci rekonstrukce mostu bude stávající nýtovaná ocelová konstrukce odstraněna a nahrazena novou ocelovou konstrukcí s průběžným kolejovým ložem. Jako nová konstrukce bude použita vyzískaná upravená ocelová konstrukce s třemi hlavními nosníky a ortotropní mostovkou. Pro výzisk bude použita konstrukce vyzískána v rámci stavby „III. TŽK, Uzel Plzeň, 2. stavba“. Tato konstrukce byla původně umístěna v žst. Plzeň ev. km 108,629 na trati Praha-Smíchov – Plzeň. Zhotovena byla v roce 1990. V rámci úpravy bude vyzískaná konstrukce zkrácena a upravena na kolmé uložení. Rozpětí bude upraveno na 23,0 m. Na zúžený plech ortotropní mostovky budou přivařeny boční plechy pro vytvoření žlabu kolejového lože. Konstrukce bude doplněna mezilehlé příčníky, nové chodíkové konzoly a podlahové plechy. Na stávající kamenné opěry budou vybetonovány nové ŽB úložné prahy s vyvěšenými křídly respektující úpravu železničního svršku. Budou zhotoveny mikropiloty pro zajištění stability stávajících opěr a trysková injektáž pro zpevnění podzákladí.

Veškeré trvalé konstrukce a stavební stavy byly staticky posouzeny dle platných norem a předpisů. Statický výpočet nosné konstrukce a spodní stavby je součástí Dokumentace objektů – SO 20-01 Rekonstrukce mostu.

Přesný technologický postup rekonstrukce mostu 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 postupy 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.

### **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.4.**

Při zpracování projektové dokumentace zejména spodní stavby objektu projektant stavební části pro návrh ochranných opatření bude vycházet z platného předpisu - technických podmínek TP 124 MD ČR "Základní ochranná opatření pro omezení vlivu bludných proudů na mostní objekty a ostatní betonové konstrukce pozemních komunikací". S ohledem na rozsah stavby jsou navrženy následující principy ochrany stavby proti účinkům bludných proudů.

### Hlavními zásadami ochrany proti účinkům bludných proudů

**Na úrovni primárních ochran:** Stanovení kvality betonů: Navržený beton bude odpovídat dle ČSN EN 206 a ČSN EN 1992-1-1 až 4 a TKP 17. Krytí výztuže spodní stavby 50 mm. Volbu kvality betonu navrhuje statik rovněž s přihlédnutím k TP 124 (cement, vodní součinitel, atd.). Pro systém navržených mikropilot platí požadavek na primární ochranu ve formě dostatečného krytí betonem (zvětšený vrt). Distančníky budou betonové.

**Na úrovni sekundárních ochran:** Je navržena ochrana ve formě natavovaných modifikovaných asfaltových pásů. Pásky budou umístěny z rubu nově budovaných železobetonových prahů a budou sloužit jako ochrana proti volně stékající vodě. Tyto izolace lze považovat za vhodné doplnění primární ochrany. Součástí sekundární ochrany je ochrana povrchu nosné konstrukce.

Pozn.: Všechny ocelové konstrukce budou dále opatřeny PKO

**Na úrovni konstrukčních opatření:** Hlavní zásadou je elektricky izolační oddělení zejména spodní stavby od nosné konstrukce. Polymerní malta bude splňovat požadavky TP 124. Pro stupeň ochranných opatření č. 4 se uplatní požadavek na provaření výztuže a přípravu vývodů pro měření vlivu bludných proudů a mostní diagnostiku. Systém provaření výztuže bude splňovat i požadavky na ochranu proti blesku minimálně na opěrách mostní stavby.

Ochranná opatření budou koordinována (doplněna) v souladu s požadavky na ochranu proti přepětí a blesku ve smyslu TP 124, resp. SR 5/7(S).

Pata kolejnice nebude v žádném místě v přímém styku se šterkovým lože pro případ uložení kolejnic na pražcích. Přísně bude dbáno dodržení předpisu S3.

### Požadavky na provedení inženýrských sítí

ostatní inženýrské sítě – kabelové žlaby budou od nosné konstrukce elektricky izolačně odděleny

Návrh trvale zabudovaných zařízení pro sledování vlivu bludných proudů se nenavrhuje.

**Aktivní ochrana proti účinkům bludných proudů se nenavrhuje.**

**Pro danou stavbu navrhuje měření v průběhu a po dokončení stavby. Nepředpokládá se další periodické měření.**

## B.2.6 Základní popis stavebních objektů

### Stávající stav

#### SO 20-01 Rekonstrukce mostu

Druh nosné konstrukce:	OK, nýtovaná s dvěma plnostěnnými hlavními nosníky, trámová, bez mostovky, ukončení kolmé
Spodní stavba:	tížné opěry a křídla z kamenného řádkového zdiva
Počet mostních otvorů:	1
Počet nosných konstrukcí:	1
Délka přemostění kolmá:	21,10 m
Rozpětí nosné konstrukce:	22,38 m (MES)
Volná výška pod mostem:	~4,2 m (u opěry O1); ~4,8 m (v polovině rozpětí)

Výška mostu:	7,70 m (MES)
Světlost kolmá:	21,10 m
Šikmost mostu:	kolmý 90°
Přemostovaná překážka:	občasný vodní tok, inundace
Úhel křížení:	90°
Šířka mostu:	4,77 m
Rok výroby konstrukcí:	1910
Most je hodnocen stavebně-technickým stavem (K2/S1).	

### **SO 00-01 Železniční svršek a spodek**

Řešený úsek leží na jednokolejné trati. Nachází se v oblouku o poloměru  $R=250$  m s převýšením  $D=48$  mm. Železniční svršek je převážně tvaru S49 z let 1978-1989, převážně na dubových pražcích z roku 1989. Vzhledem ke stáří vykazují pražce částečné opotřebení. Stav ojetí kolejnic je značný. Železniční svršek je na konci své životnosti. Levý oblouk je veden od km 20,612 do km 20,864, kde navazuje na další levý složený oblouk. Kolej je stykovaná. Upevnění na mostě žebrové tuhé. Ve stávajícím úseku je traťová rychlost 60 km/h, dovolená rychlost na mostě 50 km/h.

### **SO 30-01/30-02 Přeložka kabelu – CTD (sdělovací)/ SSZT (zabezpečovací)**

Na mostní konstrukci vlevo ve směru staničení je z vnější strany zábradlí uložen ocelový žlab, ve kterém jsou uloženy kabely jednotlivých správců:

SO 30-01: Sdělovací vedení v majetku Správy železnic, státní organizace, CTD ve správě ČD Telematika a.s.

- kabely byly zakresleny do dokumentace dle zaslaných podkladů – jsou vedeny na levé straně tratě cca 2,4 m od osy stávající koleje. Přes most v km 20,691 jsou vedeny v ocelovém žlabu zavěšeném na levém zábradlí.
- kabely je nutno před zahájením prací nechat vytyčit od správce ČD Telematika a.s.. Vytyčení sítě elektronických komunikací bude provedeno na základě písemné objednávky zaslané nejméně 14 dnů před požadovaným termínem vytyčení. Zhotovitel musí respektovat vyjádření ČD Telematika, které je součástí dokladové části této dokumentace.
- kabely budou po zahájení stavby provizorně vyvěšeny a během celého průběhu stavby řádně ochráněny před porušením a odcizením. Vyvěšení kabelů bude provedeno bez vlivu na organizování a řízení drážní dopravy. Kabely nebudou přerušovány a budou po celou dobu výstavby v provozu.

SO 30-02: Zabezpečovací vedení v majetku Správy železnic, státní organizace, SSZT

- kabely byly zakresleny do dokumentace dle zaslaných podkladů – jsou vedeny na levé straně tratě. Přes most v km 20,691 jsou vedeny v ocelovém žlabu zavěšeném na levém zábradlí.
- kabely je nutno před zahájením prací nechat od správce vytyčit.
- kabely budou po zahájení stavby provizorně vyvěšeny a během celého průběhu stavby řádně ochráněny před porušením a odcizením. Vyvěšení kabelů bude provedeno bez vlivu na organizování a řízení drážní dopravy. Kabely nebudou přerušovány a budou po celou dobu výstavby v provozu.

### **Stav po rekonstrukci**

#### **SO 20-01 Rekonstrukce mostu**

Rekonstrukce mostu bude obnášet snesení nosné konstrukce a odbourání vrchních částí stávajících opěr. Na ubouranou spodní stavbu budou zhotoveny nové ŽB úložné prahy s vyvěšenými křídly. Přechody do trati budou zajištěny seběhnutím říms na křídlech. Jako nová nosná konstrukce bude použita konstrukce vyzískaná v rámci stavby „III. TŽK, Uzel Plzeň, 2.

stavba“. Vyzískaná konstrukce bude zkrácena a upravena na kolmé uložení. Světlý otvor pod mostem nebude zmenšen.

Druh nosné konstrukce:	ocelová trémová třínosníková konstrukce s ortotropní plechovou mostovkou se žlabem kolejového lože
Spodní stavba:	kamenné tížné z řádkového zdiva s šikmými kamennými křídly, ŽB úložné prahy
Počet mostních otvorů:	1
Počet nosných konstrukcí:	1
Délka přemostění kolmá:	20,64 m
Rozpětí nosné konstrukce:	23,00 m
Stavební výška mostu (od TK):	2,09 m
Délka NK:	23,80 m
Volná výška pod mostem:	~4,9 m (střed mostu – terén) ~4,4 m (u opěry O1)
Volná šířka na mostě:	5,98 m
Šířka mostu:	6,26 (vč. zábradlí)
Šikmost mostu:	kolmá 90°

### **SO 00-01 Železniční svršek a spodek**

Rekonstrukce železničního svršku proběhne v úseku km 20,649 000 až km 20,712 100. V tomto úseku bude stávající železniční svršek snesen a nahrazen novým. Železniční svršek je navržený ve skladbě:

- Kolejnice 49E1
- Pražce dl. Min. 2,41m, hmotnost min. 252 kg, bezpodkladnicové, vystojené upevněním W14
- Rozdělení pražců „c“
- Kolejové lože fr. 31,5/63, min. tl. 350mm

Výběh ASP bude proveden podle grafických příloh. Za místem rekonstrukce (ve směru staničení) nedosahuje výběh délky 50m z důvodu blízkosti mostní konstrukce. Během směrové a výškové úpravy

ve výběhu ASP bude doplněno kolejové lože do předepsaného profilu.

V místě není bezстыková kolej. Rekonstrukce ŽSv je navržena v rozsahu překlenující stávající styky. V rámci výstavby rekonstrukce ŽSv budou v celém úseku rekonstrukce kolejnice svařeny, ale nejedná se o bezстыkovou kolej. Na konci úseků budou zřízeny styky.

Nově navržené drážní stezky jsou ověřeny šířkově min. 0,4m pro nadvýšené a rozšířené kolejové lože pro případ budoucího zřízení bezстыkové koleje. Pro zajištění dostatečné šířky drážních stezek je nutné navrhnout rozšíření tělesa. Toto je navrženo zazubením a dosypáním.

Pražcové podloží je navrženo v souladu s předpisem SŽ S4 podle výsledků IGP. Před mostem byla zastižena redukováná únosnost vyšší než 20MPa, za mostem vyšší než 15MPa. Zemní pláň bude ukloněna 5%, stejně jako pláň tělesa železničního spodku.

### **SO 30-01/30-02 Přeložka kabelu – CTD (sdělovací)/ SSZT (zabezpečovací)**

Kabelové trasy sdělovacích a zabezpečovacích kabelů běží v souběhu koleje vlevo. Kabely budou během stavby provizorně vyvěšeny a ochráněny před porušením a odcizením.

V závěru prací budou kabely uloženy do nového plechového žlabu na ocelových konzolách.

Všechny činnosti se budou řídit všeobecnými podmínkami pro ochranu sítě elektronických komunikací společnosti ČD Telematika a.s. a Správy železnic, státní organizace.

### **B.2.7 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby**

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

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

Zahájení a ukončení prací na trati je nutno ohlásit na místně příslušné operační středisko HZS Správy železnic - JPO Plzeň, Na Sklárně 1 301 00 Plzeň 4, nepoplachové č. tel. 972 522 622, 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.2.8 Úspora energie a tepelná ochrana**

Nejedná se o budovu.

### **B.2.9 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí**

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

### **B.2.10 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 potoka Pivoňka, aby v případě vysoké vody byla provedena taková opatření, která by znemožnila odplavení stavební techniky a stavebního materiálu. Podrobné řešení viz B.8.5 Havarijní plán a B.8.6 Povodňový 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 příčných sklonů a odvodňovačů sváděna do prostoru pod mostem. Dešťová voda z přechodových oblastí bude vzhledem k velikosti povodí sváděna na svahy železničního tělesa. Připojení na kanalizaci se nenavrhuje.

Připojení na stávající dopravní infrastrukturu se rekonstrukcí železničního mostu nemění.

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

Trať Domažlice - Planá u Mariánských Lázní (184 dle KJŘ, 717A dle TTP) je zařazena jako dráha regionální, je jednokolejná, provoz je v řešeném i přilehlém úseku organizován podle předpisu SŽDC D3. Dovolena traťová třída zatížení je C3 (přípustná hmotnost 20 t na nápravu a 7,2 t na běžný metr). V dotčeném traťovém úseku Domažlice – Poběžovice je nejvyšší traťová rychlost 60 km/h a zábrzdna vzdálenost 400 m. Normativ délky nákladního vlaku je 156 m. Předmětem stavby je most v km 20,691.

V **osobní dopravě** jsou dle platného GVD 2021 v úseku Domažlice – Poběžovice objednávány Plzeňským krajem vlaky regionální dopravy. Dálková osobní doprava není objednáвана a na trati není provozována ani žádná pravidelná komerční doprava. V nákladní dopravě jsou vedeny obslužné manipulační vlaky.

Počty vlaků v úseku Domažlice – Poběžovice:

směr Domažlice - Poběžovice							
označení	trasa	interval	dopravce	prac. dny	sobota	neděle	poznámka
linka P33	Domažlice - Tachov	60/120	České dráhy	11	7	7	
vlaky Mn	Domažlice - Bělá n.R.		ČD Cargo	1	0	0	jen v pondělí, středu a pátek
<b>vlaků celkem</b>				<b>12</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	
směr Poběžovice - Domažlice							
označení	trasa	interval	dopravce	prac. dny	sobota	neděle	poznámka
linka P33	Tachov - Domažlice	60/120	České dráhy	11	7	7	
vlaky Mn	Bělá n.R. - Domažlice		ČD Cargo	1	0	0	jen v pondělí, středu a pátek
<b>vlaků celkem</b>				<b>12</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	
				prac. dny	sobota	neděle	
<b>CELKEM za OBA SMĚRY</b>				<b>24</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	

Výlukou bude dotčeno v pracovní dny 22 vlaků osobní dopravy, v sobotu, neděli a svátek 14 vlaků osobní dopravy. Náhradní autobusová doprava je navrhována za osobní vlaky v úseku Domažlice – Poběžovice následovně.

Autobusy budou vedeny po komunikacích I/22, II/193, II/195, a obslouží všechny (s jednou výjimkou) nácestné vlakové stanice a zastávky přímo v obci nebo na příslušné autobusové zastávce na dané komunikaci. Zastávka Havlovice zůstane obsloužena pouze autobusovými linkami na přilehlé zastávce Babylon, Hadrovec. Délka trasy NAD je cca 24,0 km. Za všechny spoje postačí jeden standardní autobus 12 m, s výjimkou vlaků v pracovní dny 7208, 7212, 7226, 7225, 7201, na které je nutné vypravit ještě posilový autobus v úseku Klenčí pod Čerchovem – Domažlice po stejných komunikacích, délka posilové trasy cca 11,8 km. Výluka by neměla probíhat v cca polovině srpna, kdy město Domažlice pořádá Chodské slavnosti a je v oblasti zvýšený pohyb turistů.

Na této trati (v dotčeném úseku) jsou provozovány pravidelné vlaky **nákladní dopravy**. Jedná se o jeden pár vlaků v pondělí, středu a pátek. Vlaky kategorie Mn – místní obsluhy – zajišťované dopravcem ČD Cargo, a.s. v trase Domažlice – Poběžovice – Bělá nad Radbuzou obsluhují (manipulují) v nácestných stanicích Poběžovice a Hostouň. Vlaky mohou být po dobu výluky vedeny úvratí přes stanici Staňkov na trati Plzeň – Domažlice, nebo v trase Stříbro – Svojsín – Bor – Poběžovice. Řešení záleží na konkrétním směrování zátěže a projednání s dopravcem. Pravidelně není zajišťována obsluha stanice Klenčí pod Čerchovem, nejsou proto žádné požadavky na zachování provozuschopnosti koleje Domažlice – Klenčí pod Čerchovem v době výluky řešeného mostu. Naopak je doporučeno směřovat do tohoto úseku ve stejné době další standardní údržbu trati vyžadující NAD v osobní dopravě.

## B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

Výkopové práce v rámci rekonstrukce mostu budou prováděny pouze v malém rozsahu. Výkopy železničního tělesa provedené za opěrami budou zasypány a svahy a okolní terén upraven do

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

Z důvodu zřízení přístupové cesty na staveniště bude provedeno kácení mimolesní zeleně. S tím souvisí zřízení náhradní výsadby – viz kapitola B.6 Kácení dřevin a N.1.5.1 Souhrnná zpráva vlivu stavby na životní prostředí.

Pás terénu za líci šikmých kamenných křídel a vyústění drenáží budou odlážděny lomovým kamenem do betonového lože. 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 Dokladová část, N.1 Doklady z projednání, N.1.5.1 Souhrnná zpráva vlivu stavby na životní prostředí.**

### Biologický průzkum okolí mostu

Během provedeného průzkumu nebyl zjištěn trvalý výskyt žádného zvláště chráněného druhu. Jediným zaznamenaným zvláště chráněným druhem jsou čmeláci *Bombus sp.*, kteří sbírají potravu na železničním náspu. Záměrem stavby budou ovlivněny pouze nepřímo a v nízké intenzitě.

Za nejproblematictější lze považovat výskyt invazního **bolševníku velkolepého**. **Výskyt této rostliny je významný i z hygienicko-zdravotních důvodů** a to díky fytotoxickým furanokumarinům, které jsou obsaženy ve všech zelených částech rostliny. **Při kontaktu s pokožkou a následné expozici slunečnímu záření nastávají rozsáhlé zánětlivé popáleniny, které se obtížně hojí. Před započítím stavebních prací by bylo vhodné porost bolševníků postříkat herbicidy, rostliny následně spálit.** Rovněž bude vhodné zamezit šíření semen do okolní krajiny (před odjezdem omývat pneumatiky stavebních strojů, odvážený materiál neukládat na místech umožňujících klíčení semen či jejich další šíření větrem apod.)

### Soustava chráněných území Natura 2000, posuzování dle EIA

Nejbližší EVL v rámci soustavy Natura 2000 se nachází cca 3 km severozápadně, a to EVL Drahotínský les. Vzhledem k lokálnímu charakteru stavby nebudou předměty ochrany EVL stavbou zasaženy.

Vztah k proceduře EIA. Z vyjádření Krajského úřadu Plzeňského kraje vyplývá, že rekonstrukce mostu nemůže mít významný vliv na životní prostředí a není předmětem posuzování.

### 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.

Stavba neprochází ochrannými pásmy přírodních léčivých zdrojů a nenachází se v chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV).

Ochrana vod po dobu výstavby bude zabezpečena dodržením bezpečnostních opatření. Pro způsob řešení havarijních stavů po dobu výstavby bude součástí dokumentace zpracovaný a projednaný Havarijný plán. Soubor opatření k ochraně stavby před povodněmi bude řešen v dokumentaci zpracované a projednané Povodňovým plánem.

### Ochranná pásma vodních zdrojů

Podle serveru VÚV HEIS TGM je území s mostem součástí dílčího povodí potoku Pivoňka, číslo hydrologického pořadí 1-10-02-0290-0-00. Povrchové vody z území odvádí bezejmenný vodní tok, jako pravostranný přítok potoku Pivoňka od jihozápadu. Stavba neprochází ochrannými pásmy přírodních léčivých zdrojů a nenachází se v chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV).

### Hluk



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

### **Demolice**

Stávající ocelová konstrukce bude snesena a odstraněna. Dřívky opěr budou postupně ubourávány spolu s postupným výkopem zeminy za opěrami. Vrchní části šikmých kamenných křídel budou ubourány pro vytvoření prostoru k betonáži nového úložného prahu.

### **Kácení dřevin**

Pro provedení stavby je nutné kácení mimolesní zeleně, a to cca 45 ks stromů na plánované příjezdové cestě, z nichž 14 ks podléhá povolení orgánu ochrany přírody. Souhlasné závazné stanovisko bylo vydáno pod podmínkou náhradní výsadby.

### **Zemědělský a lesní půdní fond**

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

Pro příjezdovou cestu byl navržen přístup po pozemku typu orná půda, zábor je dočasný a délka záboru odpovídá délce stavby, tzn. méně než 1 rok.

### **Likvidace dešťových vod**

Stavba nevyžaduje napojení na stávající technické vybavení území. Dešťová voda z nosné konstrukce bude odváděna pomocí příčných sklonů a odvodňovačů do prostoru pod mostem a do vodoteče. Odvodnění přechodových oblastí je provedeno pomocí izolace a příčných drenáží, které jsou jednostranně vyvedeny na svah drážního tělesa. Vzhledem k malé rozloze oblasti, z níž bude voda odváděna, je toto řešení dostatečné.

## **B.7 Ochrana obyvatelstva**

### **Využití staveb k ochraně obyvatelstva**

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

## **B.8 Zásady organizace výstavby**

### **B.8.1 Postup výstavby**

Práce prováděné za železničního provozu před výlukou:

- Výroba ocelové konstrukce v mostárně včetně nátěrů
- Vytyčení inženýrských sítí, provizorní přeložka vedení IS
- Vybudování přístupové cesty na staveniště
- Zatrubnění potoka v prostoru pod mostem a úprava plochy pro postavení jeřábu
- Zřízení zařízení staveniště
- Provedení tryskové injektáže pod opěrami (před demontáží staré OK z otvoru) a křídly, zahájení jejich spárování a injektáž zdiva.

Práce ve výluce koleje v úseku trati Domažlice – Pobežovice 40 dní

- Snesení stávající nosné konstrukce – bude sneseno automobilovým jeřábem, odhad hmotnosti konstrukce včetně zábradlí, podlah a mostnic 35,0 t / vyložení ~8 m (OK: 25,5 t, podlahy: 4,2 t, mostnice: 4,7 t)
- Odbourání vrchní části opěr a křídel, odtěžení šterkového lože a výkop za opěrami

- Zhotovení podkladních betonů, vrtání mikropilot
- Betonáž nových úložných prahů a křídel, zpětné dozdění stávajících kamenných křídel
- Zřízení izolace spodní stavby, drenáže za opěrami
- Zásypy přechodových oblastí opěr
- Osazení nové nosné ocelové konstrukce – bude osazeno automobilovým jeřábem, hmotnost nové konstrukce (včetně ložisek) bez zábradlí a podlah 66,6 t / vyložení ~8,5 m (OK: 65,0 t, ložiska 1,6 t)
- Podlití ložisek
- Zřízení železničního svršku
- Montáž zábradlí, podlah a osazení kabelových žlabů
- Dokončovací práce
- Zatěžovací zkouška, hlavní prohlídka

Práce prováděné za železničního provozu po výluce:

- Zřízení betonových říms na stávajících kamenných křídlech
- Dokončení spárování veškerého zdiva a jeho tlaková injektáž
- Odláždění za křídly
- Likvidace zařízení staveniště, definitivní terénní úpravy v okolí mostu apod.
- Uvedení okolí do původního stavu

Časové náročnosti a následnosti jednotlivých prací viz 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 je třeba sledovat hydrologickou situaci v povodí vodního toku potoka Pivoňka, zda nehrozí zatopení prostoru staveniště pod mostem.

Žádné související asanace a demolice kromě vlastního objektu mostu a úpravy navazujících částí trati nejsou navrhovány. Komunikace a terén pod mostem bude upraven do původního stavu.

Stavba nevyžaduje žádné nové trvalé zábory.

Bezbariérová obchozí trasa není navrhována.

Odpadové hospodářství - maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, viz N.1 Doklady z projednání stavby, příloha N.1.5.2 Odpadové hospodářství.

Ochrana životního prostředí při výstavbě - podrobně řešeno viz N.1 Doklady z projednání stavby, příloha N.1.5.1 Souhrnná zpráva vlivu na životní prostředí.

Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi - viz B.8.3 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci.

Speciální podmínky pro stavbu

Vnější prostředí nebude mít výrazný vliv na průběh práce. V případě mimořádné události – zvýšených průtoků v potoce bude postupováno dle Povodňového plánu.

Klimatické vlivy:

Práce vyžadující stálé prostředí budou před negativními účinky vnějšího prostředí chráněny například zaplachtováním pracovního místa. Jedná se zejména o:

- svářečské práce
- provádění vodotěsných izolací
- provádění protikoroze ochrany

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

## **B.8.2 Omezení provozu**

### **Požadavky na omezení provozu na trati (výluky)**

Výluka na trati je naplánována v trvání 40N. Výluka bude zařazena do ročního plánu výluk pro r. 2022.

## **B.8.3 Umístění staveniště**

Stavba je umístěna v extravilánu obce Poběžovice za jejím východním okrajem.

## **B.8.4 Přístupy na staveniště**

Příjezd k mostnímu objektu je možný po dočasné přístupové cestě vedoucí podél žel. náspu a po železničním náspu. Viz B.8.1 - Situace – zařízení staveniště a přístupové cesty.

## **B.8.5 Plochy zařízení staveniště**

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

## **B.8.6 Zhodnocení možnosti požárního zásahu**

Plochy zařízení staveniště jsou přístupné po veřejně přístupných komunikacích a po provizorní komunikaci podél železničního tělesa. 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 svářečských prací. Během prací je nutno zajistit odstraňování suché trávy a porostů v místech, kam budou při řezání a svaření dopadat žhavé okraje. Při práci a po jejím skončení je nutno zajistit asistenční hlídky a postupovat v souladu s požadavky vyhlášky č. 87/2000 Sb. (o požární bezpečnosti při svařování a nahřívání živců v tavných nádobách)

### **Broušení a svařování kolejnic**

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

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

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

Zdrojem požární vody v dané lokalitě je zejména potok Pivoňka, který je v blízkosti stavby. 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.8.7 Dopravní inženýrská opatření pro realizaci stavby**

Tato stavba nevyžaduje.

### **B.8.8 Náhradní autobusová doprava (NAD)**

Viz kap. B.4

Autobusy budou vedeny po komunikacích I/22, II/193, II/195, a obslouží všechny (s jednou výjimkou) nácestné vlakové stanice a zastávky přímo v obci nebo na příslušné autobusové zastávce na dané komunikaci. Zastávka Havlovice zůstane obsloužena pouze autobusovými linkami na přilehlé zastávce Babylon, Hadrovec. Délka trasy NAD je cca 24,0 km. Za všechny spoje postačí jeden standardní autobus 12 m, s výjimkou vlaků v pracovní dny 7208, 7212, 7226, 7225, 7201, na které je nutné vypravit ještě posilový autobus v úseku Klenčí pod Čerchovem – Domažlice po stejných komunikacích, délka posilové trasy cca 11,8 km. Výluka by neměla probíhat v cca polovině srpna, kdy město Domažlice pořádá Chodské slavnosti a je v oblasti zvýšený pohyb turistů.

### **B.8.9 Výkresy**

Zařízení staveniště (Situace se zakreslením údajů potřebných pro organizaci výstavby s vyznačením příjezdů) je na příloze B.8.1 – Situace - zařízení staveniště a přístupové cesty.

### **B.8.10 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.8.2 Harmonogram.

### **B.8.11 Bilance zemních hmot**

Je podrobně zpracována v tabulce přílohy N.1.5.2 Odpadové hospodářství.

### **B.8.12 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.