



Jiná ověření:

Paré:


Orientační schéma:



Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
[000]	[30.06.2023]	[Definitivní odevzdání dokumentace]	[Ing. Libor Marek]

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace		SPRÁVA ŽELEZNIC
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1		
Zástupce investora:	Stavební správa západ, Diamond Point		
Adresa:	Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha 8 – Karlín		

Zhotovitel díla:	TOP CON SERVIS s.r.o.	
Adresa:	Ke Stírce 1824/56, 182 00 Praha 8	
Kontakt:	T: +420 284 021 740 E: topcon@topcon.cz	
Zhotovitel objektu:	TOP CON SERVIS s.r.o.	
Adresa:	Ke Stírce 1824/56, 182 00 Praha 8	
Kontakt:	T: +420 284 021 740 E: topcon@topcon.cz	
Hlavní projektant (HIP):	Ing. Štěpán Jakeš	Specialista: Ing. Libor Marek

Název stavby/akce:	Rekonstrukce mostu v km 101,816 trati Praha-Bubny – Chomutov	Označení investora: S632000265
Název části:	Souhrnná technická zpráva	Označení zhotovitele: 08-21
Název objektu/dílní části:	Souhrnná technická zpráva	Označení části: B
Název přílohy:	Souhrnná technická zpráva	Označení objektu/komplexu:
Název dílní části přílohy:		Číslo přílohy: 1. 0.0.1
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy: Ing. Štěpán Jakeš	Měřítko: - Formáty: A4
Kraj:	Katastrální území: Ústecký Žatec [794732]	TUDU: 0101 36
Ústecký		Stupeň dokumentace: DUSP+PDPS
		Smluvní datum zpracování: 09/2022

Označení investora	Stupeň dokumentace: Část:	Objekt:	Podoblet:	Příloha:	Revize:
S 6 3 2 0 0 0 2 6 5 - P D P S - X X X X X X X X - X X X X X X X X - X X - X X X X - 0 0 0 0					

[Prostor pro další informace]

Rekonstrukce mostu v km 101,816 trati Praha-Bubny – Chomutov

DUSP+PDPS

B – SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

OBSAH:

B.1	Popis území stavby	3
B.2	Celkový popis stavby.....	8
B.2.1	Celková koncepce řešení stavby	8
B.2.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení	9
B.2.3	Celkové technické řešení	10
B.2.4	Bezbariérové užívání stavby	10
B.2.5	Bezpečnost při užívání stavby	10
B.2.6	Základní popis technologických objektů a technických zařízení.....	11
B.2.7	Základní popis stavebních objektů	12
B.2.8	Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby.....	15
B.2.9	Úspora energie a tepelná ochrana	16
B.2.10	Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí	16
B.2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	17
B.3	Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu.....	17
B.4	Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologii	18
B.5	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav.....	20
B.6	Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	20
B.7	Ochrana obyvatelstva.....	21
B.8	Zásady organizace výstavby	21
B.8.1	Technická zpráva	21
B.8.2	Výkresy	24
B.8.3	Harmonogram výstavby.....	24
B.8.4	Schéma stavebních postupů	25
B.8.5	Bilance zemních hmot	26
B.8.6	Zdroje vody a energií.....	26
B.9	Celkové vodohospodářské řešení	26

B.1 Popis území stavby

- a) *charakteristika území a stavebního pozemku vymezeného pro stavbu, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem v území, dosavadní využití a zastavěnost území:*

Objekt se nachází v Ústeckém kraji v katastrálním území Žatec. Stavba rekonstrukce mostu se nachází na okraji města poblíž průmyslové a skladové zóny, vlastní most překonává tok Ohře, její údolní nivu a polní cesty na obou březích. Jednokolejná neelektrifikovaná železniční trať vede na předmostí na náspech, jedná se o úsek Trnovany – Žatec, dráha je regionální. Most se nachází v ev. km 101,816.

Stavba bude probíhat zejména na drážních pozemcích, které plní funkci dráhy. Prostor řeky má ve správě Povodí Ohře. Pro přístup a montáž nové konstrukce a demontáž staré budou použity také pozemky jiných majitelů, viz dále. Rekonstrukce mostu je v souladu s charakterem území, využití a zastavěnost se nemění. Rekonstrukce mostu nezabraňuje provedení cílů a úkolů daných v územním plánu. Pro stavbu se nevydává žádná výjimka z obecných požadavků na využití území. Veškeré podmínky provedení rekonstrukce, přeložek inženýrských sítí a ochranná pásma jsou respektovány.

- b) *údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci:*

Stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací (Územní plán Žatce s nabytím účinnosti v roce 2008). Pořizovatelem územního plánu je z hlediska ustanovení § 6 a § 24 odst.1 stavebního zákona Město Žatec, obec s rozšířenou působností. Pozemky plní funkci dráhy. Rekonstrukce mostu nezabraňuje provedení cílů a úkolů daných v územním plánu.

- c) *informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území:*

Bez výjimek.

- d) *informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů:*

Podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů jsou zohledněny, a to ve všech částech PD.

- e) *geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod:*

V průběhu zpracování projektu mostu byl proveden Inženýrskogeologický a stavebně – technický průzkum. Byly provedeny dva jádrové vrty dl. 15,0 m, viz geologický profil. Též byly odebrány vzorky pro laboratorní zkoušky.

Geologické poměry

Z regionálně geologického hlediska patří zájmové území Žatce a okolí do severočeské pánve v části tzv. Žatecké delty. Předkvartérní podloží zájmového území je tvořeno horninami terciárního stáří. Tyto jsou zastoupeny mocnými jílovito-písečnými vrstvami žatecké facie, světle šedých, jemně nazelenalých odstínů. Vrstvy jílu a písku se v řadě sedimentárních cyklů navzájem prostupují v přechodech jíl – písečný jíl – jílovitý písek – písek. Vrstvy jsou zřídka prostoupeny hnědými tenkými polohami, zabarvenými uhelným pigmentem, ojediněle se vyskytují proplástky silně jílovitého uhlí. Sedimenty miocénu dosahují značných mocností, v rozmezí cca 70 – 80 m.

Horniny miocénu jsou překryty kvartérními fluvialními písečnými štěrky a štěrkopísky říčních teras řeky Ohře. Říční terasové stupně jsou tvořeny z nevytříděných horninových typů.

Povrch terénu je na celé ploše zájmového území zakryt antropogenními navážkami a hlínami s organickou příměsí. Navážky mají mocnost od 0,2 m až do více než 2 m. Zkoumané území je

součástí oblasti, ve které se nacházejí sesuvná území, kde dochází dlouhodobě opakovaně ke svahovým deformacím. Proto je důležité nahlížet na zkoumané území jako náchylné ke svahovým deformacím.

Popis zemin zastižených průzkumnými vrty, které byly pro vyhodnocení inženýrskogeologického průzkumu rozděleny do dále popsanych základních kategorií – inženýrskogeologických typů, a to podle příslušných fyzikálně - mechanických vlastností a geneze:

Navážky (GT1) – navážky jsou na lokalitě ve složení převážně výkopových zemin spolu se stavebním materiálem. Jedná se o úlomky cihel a úlomků vulkanitů a křemenců. Materiál navážek je středně ulehý. Tyto navážky vznikly jako zasypy při stavbě mostního objektu a vybudování polní cesty. Dle makroskopického popisu jsou navážky zaříděny jako štěrk hlinitý G4 GMY (podle ČSN P 73 1005).

Terasový štěrk (GT2) – jedná se o terasové štěrky tvořené valounky a valouny křemene s písčitou až hlinitopísčitou mezerní hmotou. Tento geotyp byl na základě makroskopického popisu a laboratorních zkoušek zařazen jako štěrk špatně zrněný G2 GP až štěrk hlinitý G4 GM (podle ČSN P 73 1005).

Fluviální písky (GT3) – tento geotyp zastupuje fluviální jemnozrnné až hrubozrnné písky s proměnlivým obsahem jílovitohlinité složky, ojediněle i s výskytem drobných valounků křemene. Jedná se o písky jílovité až písky hlinité. Celkově byly zeminy tohoto geotypu makroskopicky popsány a laboratorně zaříděny jako písky hlinité S4 SM až písky jílovité S5 SC (podle ČSN P 73 1005).

Fluviální jíly (GT4) – tento geotyp zastupuje fluviální jílovité sedimenty. Jedná se především o jíly, které místy přecházejí s přibývajícím písčitou frakcí do písčitých jíků, v rozsahu od měkkých až po pevné konzistence, šedých barev. V nově provedených vrtech byly zeminy tohoto geotypu makroskopicky popsány a laboratorně zaříděny jako jíly písčité F4 CS až jíly se střední plasticitou F6 CI (podle ČSN P 73 1005).

Jílovec zcela zvětralý (GT5) – jedná se o polohy jílovců, které byly zastiženy oběma vrty. Jílovce jsou zcela zvětralé charakteru jíků, pevné až tuhé konzistence, šedých barev. Na základě makroskopického popisu a laboratorních zkoušek klasifikujeme tyto polohy jako jílovce zcela zvětralé třídy R6 / F6 CI (podle ČSN P 73 1005).

Hydrogeologický průzkum

Podle hydrogeologické rajonizace podzemních vod je zájmové území součástí rajónu 2132 – Mostecká pánev – jižní část. Podle archivní hydrogeologické dokumentace v okolí Žatce lze předpokládat, že v zájmovém území budou vyvinuty 2 pod sebou následující zvodnělé horizonty. Prvním zvodnělým systémem je průlinový kolektor kvartérních fluviálních písků a štěrků. Hladina podzemní vody je volná, charakterizovaná průměrnou hodnotou koeficientu transmisivity T v řádu $1 \cdot 10^{-3}$ až $6 \cdot 10^{-3}$. Podzemní voda je dotována atmosférickými srážkami a tokem řeky Ohře. Druhý horizont vázaný na křídové sedimenty je pro potřeby předkládané zprávy nepodstatný.

Agresivita podzemní vody

Dle laboratorního rozboru je podzemní voda v zájmovém území neagresivní na beton (podle ČSN EN 206). Agresivita vod na ocel je velmi nízká I. (pH), střední II. (chloridy + sírany) a velmi vysoká (konduktivita, oxid uhličitý).

f) *výčet a závěry provedených průzkumů a měření: hydrogeologický průzkum, inženýrskogeologický průzkum, korozní průzkum, stavebně technický průzkum, stavebně historický průzkum, kontaminace železničního svršku a spodku apod.:*

IGP – viz výše.

Korozní průzkum

Z hlediska ČSN 03 8372, tab. 1, na základě měrného odporu horniny, se stanovuje agresivita prostředí ve stupni č. II. – střední. Je stanoven požadavek na realizaci objektu s přípravou pro budoucí elektrizaci tratě.

Na objekt budou uplatněna ochranná opatření ve stupni č. 4. Navrhované prostředky ochrany před bludnými proudy jsou v souladu s SŽDC (ČD) SR 5/7 (S) a TP 124 (Základní ochranná opatření pro omezení vlivu bludných proudů na mostní objekty a ostatní betonové konstrukce pozemních komunikací).

Stavebně technický průzkum - Sondy do opěr - provedené šikmé a horizontální jádrové vrty do mostních opěr věřily typ kamene. Dále byla provedenými šikmými vrty ověřena hloubka úrovně základové spáry a zemina, která základovou spáru tvoří.

Opěra Žatec: ve vrtném jádru šikmého vrtu Š1 bylo ověřeno zdivo z hornin typu žulových a pískovcových bloků a kamenů. Ze svislých i vodorovných spar byla malta povětšinou rozplavena technologií vrtní. Základová spára byla ověřena šikmým vrtem Š1 ve svislé hloubce 5,8 m pod terénem u paty opěry. Zemina tvořící základovou spáru je fluvialní písek, šedých barev a dle laboratorních zkoušek je tato zemina klasifikována podle ČSN P 73 1005 jako S3 G-F. Hladina podzemní vody komunikuje s hladinou v řece Ohři, která protéká pod předmětným mostem. Horizontální vrt ověřil tloušťku opěry 6,5 m a zásyp za opěrou charakteru šterku špatně zrněného.

Opěra Praha: ve vrtném jádru šikmého vrtu Š2 bylo ověřeno zdivo z hornin typu žulových a pískovcových bloků a kamenů. Ze svislých i vodorovných spar byla malta povětšinou rozplavena technologií vrtní. Základová spára byla ověřena šikmým vrtem Š1 ve svislé hloubce 4,7 m pod terénem u paty opěry. Zemina tvořící základovou spáru je podle makroskopického popisu tvořena fluvialním jilem písčitým a ten byl klasifikován podle ČSN P 73 1005 jako F4 CS. Hladina podzemní vody komunikuje s hladinou v řece Ohři, která protéká pod předmětným mostem. Horizontální vrt ověřil tloušťku opěry 6,5 m a zásyp za opěrou charakteru šterku špatně zrněného.

Biologický průzkum okolí mostu: Ve zkoumaném území nebyly nalezeny žádné zvláště chráněné druhy rostlin či živočichů uváděné ve vyhlášce č. 395/1992 Sb.

Biologické posouzení záměru:

Záměrem je rekonstrukce antropogenního prvku, během níž dojde i k zásahu do jeho okolí. Záměr zasáhne do VKP – toku Ohře a potažmo i přírodního biotopu V4A Makrofytní vegetace vodních toků, porosty aktuálně přítomných vodních makrofytů, způsobí dočasný zábor a dočasné zhoršení kvality vod v toku. V důsledku toho může dojít k dočasnému omezení plnění jeho ekologických funkcí.

Vyloučit nelze ani přímé či nepřímé vlivy na dva zvláště chráněné druhy živočichů, kteří se v ploše záměru mohou vyskytovat (velevrub tupý, lejsek šedý). Ovlivnění dalších zvláště chráněných druhů (jejichž výskyt je z dotčeného území a jeho okolí znám) lze vyloučit, neboť se vyskytují v dostatečné vzdálenosti od záměru, či je jejich výskyt (s vazbou na zájmové území) časově omezen na období, v němž nebudou (v souladu se stanovenými podmínkami projektu) žádné stavební práce vykonávány.

Biologický průzkum – Chráněné druhy bezobratlých:

Během místního šetření nebyl nalezen žádný ze zvláště chráněných druhů, který je zařazený v příloze III. vyhlášky č. 395/1992 Sb. Nicméně přítomnost některých zvláště chráněných druhů brouků se na lokalitě prokazuje velmi obtížně (např. páchník *Osmoderma barnabita*) a může se na ně přijít až při samotném kácení (skryté dutiny apod.). Proto bylo doporučeno, aby po pokácení stromů byly pařezy ještě jednou zkontrolovány odborně způsobilou osobou, která výskyt zvláště chráněných druhů zcela vyloučí. Některé stromy však nabízejí vhodné podmínky pro vzácnější saproxylické druhy brouků. Jde především o stromy s odumřelými částmi kmenů nebo s částmi, které by v budoucnu mohly vytvořit dutinu. Bylo nalezeno několik druhů zařazených v červeném seznamu ohrožených druhů České republiky. Hodnota starších stromů, které se nacházejí v záplavové oblasti řeky Ohře, je velká. Stavba samotná, resp. požadované odstranění stromů znamená zásah do přirozeného prostředí některých vzácnějších saproxylických druhů brouků. V

okolí se nachází poměrně velké množství vzrostlých stromů, ale i pařezů nebo pahýlů, nejčastěji topolů a vrb, které pro tyto druhy nabízejí vhodné podmínky pro život. I přesto bylo navrženo, pokud to podmínky umožní, aby u vzrostlých stromů s průměrem kmene nad 100 cm byl na místě ponechán alespoň pařez výšky cca 80 cm.

Biologický průzkum – Netopýři, hnízdící ptactvo a jiné či další zvláště chráněné druhy obratlovců:

Vizuální kontrolou mostu a celého staveniště nebyl zjištěn výskyt netopýřů. Kontrolou vhodných míst nebyl nikde nalezen trus netopýřů, nebyly nalezeny ani žádné pobytové stopy. Večerním monitoringem a vizuálním pozorováním nebyl na stavbě zjištěn výskyt netopýřů. Stávající most a staveniště aktuálně není biotopem netopýřů. Na staveništi nebylo pozorováno hnízdění ptactva, nebyl zaznamenán výskyt zvláště chráněných druhů.

Kácení – viz dále.

g) *ochrana území podle jiných právních předpisů – archeologické posouzení, památková rezervace, památková zóna, zvláště chráněné území, ochranná pásma vodních zdrojů a ochranná pásma vodních děl a prvků životního prostředí – soustava chráněných území NATURA 2000, ÚSES, VKP, chráněné ložiskové území, stávající ochranná a bezpečnostní pásma apod.:*

V místě stavby se nenachází.

h) *poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.:*

Jedná se o most přes řeku, prostor pod mostem, kde bude umístěno zařízení staveniště, se nachází v záplavovém území.

$Q_1 = 197,560$ m n.m., $Q_{10} = 198,650$ m n.m., $Q_{100} = 199,350$ m n.m.

i) *vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území, vliv stavby na stabilitu svahů:*

Objekt mostu a upravované koleje se nachází na **parc. č. 2844/77** (vlastník/správce Správa železnic, s.o.).

Pozemky potřebné pro realizaci této stavby (dočasný zábor):

Zařízení staveniště bude umístěno (kromě výše uvedeného poz.) na **parc. č.** (vlastník/správce):

2844/78, 2844/15, 2844/17 (Správa železnic, s.o.)

3658, 2716/2 (Město Žatec)

7032/1, 7032/4 (Povodí Ohře, státní podnik)

889, 2842/1 (České dráhy, a.s.)

Přístupové cesty (levý břeh) se nachází na **parc. č.** (vlastník/správce):

2842/1 (České dráhy, a.s.)

2844/78 (Správa železnic, s.o.)

2844/23 (Město Žatec)

2844/26, 2727/1, 2727/2, 2727/3, 2720/1, 6903/1 (HP-Pelzer s.r.o.)

Přístupové cesty (pravý břeh) se nachází na **parc. č.** (vlastník/správce):

3659 (Státní pozemkový úřad)

4206, 6935/3, 4070/24, 4070/29, 4070/27, 7036/27 (Město Žatec)

7032/1, 7032/64, 7032/78, 7032/77 (Povodí Ohře, státní podnik)

4215/2, 4215/6 (Lesy České republiky, s.p.)

Během stavby bude z důvodu bezpečnosti osob zamezen vstup na části těchto pozemků.

Po dokončení rekonstrukce budou pozemky uvedeny do původního stavu.

Dokončená stavba poté nemá vliv na výše uvedené.

j) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin:

Bude provedena demolice stávajícího mostu. V okolí mostu proběhne v předstihu kácení dřevin nutné pro uskutečnění záměru, viz Dokladová část, Dokumentace vlivů záměru na životní prostředí.

k) požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa:

Trvalé zábory nejsou.

Dočasné zábory: 335 m² z poz. parc. č. **4215/2 a 4215/6** (Lesy České republiky, s.p.)

l) územně technické podmínky – zejména možnost napojení stavby na stávající technické vybavení území, přeložky inženýrských sítí, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě:

Stavba není napojena na stávající technické vybavení území.

Přeložky inženýrských sítí - v dotčeném úseku stavby i na stávajícím mostě se nachází kabely – viz též samostatné přílohy SO 11-30-01, SO 11-30-02. Kabely budou během stavby odstraněny/přemístěny, v závěru prací budou nové kabely uloženy do nového do plastového žlabu umístěného v kolejovém loži.

VTL plynovod – viz dále.

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

m) seznam pozemků a staveb podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje a provádí věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice:

Viz výše.

Podmiňující investice – viz dále.

n) seznam pozemků a staveb podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo:

Beze změny.

o) věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice:

Podmiňující investicí pro rekonstrukci mostu je vymístění plynovodu z drážního mostu. Před zahájením rekonstrukce mostu bude provedena přeložka VTL Js 200 firmy GasNet, s.r.o., která má nyní uložené své vedení vně OK. Po jednání s vlastníkem VTL nám bylo sděleno, že plánují přeložku tohoto potrubí mimo most, a to uloženi pod dno řeky Ohře. Bylo dohodnuto, že tato přeložka bude provedena buď v r. 2023 nebo v 1. polovině r. 2024.

B.2 Celkový popis stavby

B.2.1 Celková koncepce řešení stavby

- a) *nová stavba nebo změna dokončené stavby, u změn stávajících staveb údaje o jejich současném stavu; závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí; údaje o dotčené dráze – kategorie dráhy, traťový úsek, definiční úsek, staničení apod., u výpravní budovy číslo podle SR70:*

Rekonstrukce mostu odstraňuje špatný stavebně-technický stav mostu v km 101,816. Stávající most nevyhovuje ani svým šířkovým uspořádáním. Rekonstrukce bude obnášet snesení nosné konstrukce a odbourání vrchní části opěry O1 a O2 a pilíře P2, na zbytky těchto starých sanovaných částí spodní stavby budou vystavěny nové železobetonové úložné prahy, příp. závěrné zdi, křídla atd. Pilíř P1 bude zbourán a znovu vybudován celý nový. Nové železobetonové části, nové dříky pilíře a křídla opěr budou obloženy kamenem, aby všechny prvky spodní stavby působily vizuálně stejně. Založení nového pilíře P1 bude na velkopřůměrových pilotách, ostatní podpěry budou posíleny tryskovou injektáží či mikropilotami.

Následně bude osazena nová nosná konstrukce. Výhodou nové NK je možnost provedení průběžného kolejového lože. Nová nosná konstrukce bude spojitá třípolová ocelobetonová. Dva ocelové trámové hlavní nosníky budou spřaženy s horní mostovkou – železobetonovou deskou s římsami a uzavřeným šterkovým ložem. Proběhne též vyrovnaní geometrické polohy koleje, výměna železničního svršku, zřízení ZKPP atd.

TÚ: 0101 Praha-Bubny (mimo) – Chomutov-záp.zhlaví (mimo), DÚ: 36 Trnovany – Žatec, dráha je regionální.

- b) *účel užívání stavby:*

Most převádí jednokolejnou neelektrifikovanou železniční trať přes řeku a její inundace.

- c) *trvalá nebo dočasná stavba:*

Trvalá stavba.

- d) *celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby, s ohledem na umístění a účel stavby (traťová, staniční technologie a rámcová dopravní technologie, specifika dopadů technologie místní práce), vliv na dopravní obslužnost území, navrhované kapacity stavby, včetně základních technických parametrů stavby jako navržené traťové rychlosti, zatížitelnost a prostorová průchodnost, označení polohy dopraven a zastávek, základní údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních:*

Popis koncepce řešení stavby – viz a). Vliv na dopravní obslužnost území během výstavby – viz dále, vliv na dopravní obslužnost území po dokončení stavby – bez vlivu. Traťová rychlost $V=70$ km/h, $V_{130}=75$ km/h. Zatížitelnost min. 1,10, dimenzováno pro nahodilé krátkodobé zatížení: model zatížení LM71 a SW0, klasifikační součinitel $\alpha=1,10$ (zatížení dle ČSN EN 1991-2). Prostorová průchodnost VMP 3,0 včetně rezervy 125 mm.

- e) *informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu provozovatele dráhy o udělených výjimkách z platných předpisů a norem a případně souhlasu provozovatele dráhy s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení, uvedení částí dokumentace, ke kterým se vztahuje:*

Neuplatňuje se.

- f) *informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů:*

Podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů jsou zohledněny, a to ve všech částech PD.

- g) *ochrana stavby podle jiných právních předpisů – kulturní památka, ochrana přírody apod.:*
Neuplatňuje se.

- h) *základní bilance stavby – potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření odtoku povrchových vod vzniklých dopadem atmosférických srážek, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod.:*

Objem spotřebované oceli – cca 200 t, objem spotřebovaného betonu – cca 1000 m³ (doprava autodomíchávači z betonárky). Odtok povrchových vod je beze změny. Množství a druhy odpadů – viz dále.

- i) *základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy:*

Předpoklad výstavby je 03-12/2024, stavba nebude dělena na etapy.

- j) *základní požadavky na předčasné užívání staveb a staveb ke zkušebnímu provozu, návrh doby jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby:*

Neuplatňuje se.

- k) *orientační náklady stavby – uvedou se poslední schválené celkové investiční náklady stavby:*

165 mil. Kč

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

- a) *urbanistické řešení – kompozice prostorového řešení:*

Rekonstrukcí mostu se výrazněji nemění prostorové řešení – zůstává most se 3 mostními otvory. Realizace stavby nevyžaduje změnu trvalých záborů. Realizací stavby se částečně mění územní podmínky, světlost otvoru pod mostem bude šířkově zachována. Výškově je podhled nové NK v místě náběhu oproti stávající NK až o 2,5 m níže, nicméně jsme v tomto nejhorším místě stále 1,75 m nad hladinou Q₁₀₀.

- b) *architektonické řešení – tvarové řešení, materiálové a barevné řešení:*

Výška starých hlavních příhradových nosníků byla konstantní a jednalo se o most s dolní mostovkou. NK bude nahrazena plnostěnnými nosníky se spřaženou betonovou deskou (horní mostovkou) a římsami, přičemž ocelové nosníky jsou nad pilířem s náběhem. Z důvodu nižší konstrukční výšky a plynulému náběhu pak vyznívá plnostěnná konstrukce méně masivně než konstrukce původní příhradová.

Spodní stavba bude částečně nová, částečně zachovaná sanovaná původní. Nové části budou obloženy z vyzískaného kamene, tudíž se přiblíží vzhledu původní spodní stavby z přírodního materiálu. Veškeré konstrukce spodní stavby budou v horní části překryty betonem, linie betonové římsy kamenných křídel respektive křídel s kamenným obkladem budou navazovat na linii betonové římsy nosné konstrukce.

B.2.3 Celkové technické řešení

- a) *popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech, včetně údajů o statických výpočtech (a výpočtech sedání) prokazujících, že stavba je navržena tak, aby zatížení na ni působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části, větší stupeň nepřípustného přetvoření:*

Rekonstrukce mostu odstraňuje špatný stavebně-technický stav mostu v km 101,816, bude obnášet snesení nosné konstrukce a odbourání vrchní části opěry O1 a O2. Na zbytky staré sanované spodní stavby budou vystavěny nové železobetonové úložné prahy. Stávající most nevyhovuje ani svým šířkovým uspořádáním.

Následně bude osazena nová nosná konstrukce. Výhodou nové NK je možnost provedení průběžného kolejového lože. Nová nosná konstrukce bude spojitá třípolová ocelobetonová. Dva ocelové trámové hlavní nosníky budou spřaženy s horní mostovkou – železobetonovou deskou s římsami a uzavřeným šterkovým ložem. Proběhne též vyrovnaní geometrické polohy koleje, výměna železničního svršku, zřízení ZKPP atd.

- b) *celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody – podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima:*

Neuplatňuje se.

- c) *celková spotřeba vody:*

Neuplatňuje se.

- d) *celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem a jeho množství:*

Viz samostatná příloha Odpadové hospodářství.

- e) *požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě:*

Neuplatňuje se.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Pohyb cizích osob je na trati a na mostě zakázán. Most není určen pro pohyb pěších, proto se opatření pro bezbariérové užívání stavby nenavrhuje.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

- a) *popis splnění zásadních požadavků příslušných předpisů a norem ochrany před vlivy trakčních a energetických vedení:*

Neuplatňuje se.

- b) *řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů na základě výsledků korozních průzkumů:*

Je stanoven požadavek na realizaci objektu s přípravou pro budoucí elektrizaci tratě.

Na objekt budou uplatněna ochranná opatření ve stupni č. 4. Navrhované prostředky ochrany před bludnými proudy jsou v souladu s SŽDC (ČD) SR 5/7 (S) a TP 124 (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 zásady ochrany stavby proti účinkům bludných proudů:

Na úrovni primární ochrany: Navržený beton bude odpovídat dle ČSN EN 206 a ČSN EN 1992-1-1 až 4 a TKP 18. Krytí výztuže spodní stavby 50 mm. Distančníky budou betonové.

Na úrovni sekundární ochrany: Je navržena ochrana spodní stavby ve formě natavitelných modifikovaných asfaltových pásů. Pásky budou umístěny z rubu nově budovaných železobetonových opěr a budou sloužit jako ochrana proti volně stékající vodě. Tyto izolace lze považovat za vhodné doplnění primární ochrany. Všechny ocelové konstrukce budou dále opatřeny protikorozní ochranou, žlab KL též hydroizolací.

Na úrovni konstrukčních opatření:

Hlavní zásadou je elektricky oddělit zejména spodní stavbu od nosné konstrukce. Receptura polymermalty bude odpovídat SŽ SR 5/7 (S) a TP 124. Minimální elektrický odpor je požadován 5 k Ω . Důraz bude kladen i na kvalitu oddělení příslušenství.

Výztuž – veškerá výztuž bude vzájemně vodivě propojena dle požadavků TP 124, vč. vývodů pro měření BP (vývody na NK nebudou z FeZn, ale z korozivzdorné oceli).

Systém provaření výztuže bude splňovat i požadavky na ochranu proti blesku. Pata kolejnice nebude v žádném místě v přímém styku se šterkovým ložem. Chráničky inženýrských sítí budou plastové.

Není navrženo trvale zabudované zařízení pro sledování vlivu bludných proudů. Aktivní ochrana proti účinkům bludných proudů se nenavrhuje. Pro danou stavbu se navrhuje měření v průběhu a po dokončení stavby. Nepředpokládá se další periodické měření.

- c) *výjimky z norem a předpisů (resp. popis řešení odchylného od řešení podle technické normy a zajišťujícího nejméně stejnou úroveň bezpečnosti jako řešení podle technické normy) ve vztahu k bezpečnosti při užívání stavby (např. omezení volného a schůdného manipulačního prostoru atd.):*

V rámci objektu se odchylky oproti platným předpisům a normám v navrhovaném řešení neuplatňují.

- d) *opatření zabráňující nežádoucímu vstupu do uzavřeného prostoru dráhy, jeho monitoring:*
Neuplatňuje se.

- e) *zabezpečení a dohled nad kříženími dráhy s pozemními komunikacemi:*
Neuplatňuje se.

B.2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení

- a) *popis stávajícího stavu:*

Stavba uvedené neobsahuje.

- b) *popis navrženého řešení:*

Neuplatňuje se.

- c) *energetické výpočty – uvede se spotřeba energie pro elektrickou trakci, výkonové dimenzování napájecích stanic a podklady pro proudové a napětové dimenzování pevných elektrických trakčních zařízení, zpětné vlivy trakčních obvodů na napájecí síť energetiky a návrh způsobu omezování zpětných vlivů, kontrola bilance činných a jalových výkonů a návrh opatření na zajištění předepsaného účinku. Uvede se souhrn základních vstupních parametrů a závěr návrhu. Výpočet je dokladován v samostatné části Doklady – Doklady objednatel:*

Neuplatňuje se.

B.2.7 Základní popis stavebních objektů

a) *popis stávajícího stavu:*

SO 11-00-01 Železniční svršek a spodek

Stávající železniční svršek na mostě v km 101,816 trati Praha-Bubny - Chomutov se skládá z kolejnic S49 na dřevěných mostnicích. Před a za mostem na délku výběhu pojistných úhelníků jsou dřevěné pražce. Z obou stran mostu se za závěrnými zdmi nachází kolejnicová dilatační zařízení pro ukončení bezстыkové koleje. Před mostem ve směrovém oblouku $R=280$ m se v převážné části nachází betonové pražce s tuhým podkladnicovým upevněním, pouze v místě vjezdového návěstidla je pak vloženo kolejové pole dl. 30 m na dřevěných pražcích. Mezi řešeným mostem a výhybkou č. 1 (ZV1=km 101,977) se většinou nacházejí betonové pražce s tuhým podkladnicovým upevněním. Před výhybkou č. 1 je pak kolejové pole z kolejnic S49 na betonových pražcích B91 S/2 s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Stávající traťová rychlost na mostě, resp. v úseku od km 101,520 do ŽST Žatec je 50 km/h. Od km 101,520 směrem na Trnovany (proti směru staničení) je traťová rychlost 80 km/h. Na trati jsou zavedeny rychlostníky pro vozidla skupiny přechodnosti 3.

V pražcovém podloží se nachází nesoudržné zeminy charakteru štěrku s příměsí jemnozrnné zeminy až písků s špatně zrněných únosností v rozmezí $E_r = 30,0 - 50,0$ MPa.

SO 11-20-01 Most:

Spojité třípolový most přes řeku a přilehlé inundace s polními cestami na obou březích je tvořen nýtovanými ocelovými NK s mezilehlou prvkovou mostovkou s mostnicemi. Hlavní nosníky jsou příhradové, svislicové soustavy, doplněné dolním a brzdným ztužením. Repasovaná mostovka se skládá ze šroubovaných plnostěnných příčníků a podélníků. Uložení hl. nosníků na spodní stavbě je šikmé, na opěrách jsou použita podružná ložiska, takže je zde ukončení nosné konstrukce kolmé. Rozpětí nosných konstrukcí je 39,80+40,65+39,80 m, délka 121,0 m, šířka hlavní nosné konstrukce 5,35 m. Ložiska jsou ocelová. Konstrukci spodní stavby mostu představují dvě opěry s rovnoběžnými křídly a dva pilíře. Opěry i pilíře vč. úložných prahů jsou provedeny z kamenného zdiva s pravidelným řádkováním.

SO 11-30-01 Přeložka kabelu SŽ – CTD

Po pravé straně trati ve směru staničení je veden kabel v majetku SŽ – CTD typu DK47, tedy DCKAYPBVu 3XV1,2 + 14DM0,9. Jedná se o klasický dálkový metalický kabel. Dodnes je na některých čtyřkách aktivní pupinace pro zlepšení jeho přenosových parametrů. Kabel zajišťuje provoz přenosových a rozhlasových sítí a zajišťuje dálkový dohled pro zařízení zabezpečovací dopravní Měcholupy, Trnovany a přejezdu Bezděkov. Je uložen v zemi vedle trati, po mostě pak ve stávajícím žlabu společně s kabely v majetku a správě OŘ Ústí nad Labem – SSZT.

SO 11-30-02 Přeložka kabelu SŽ – SSZT

Po pravé straně trati ve směru staničení jsou vedeny společně s kabelem v majetku SŽ – CTD i kabely místní sdělovací a zabezpečovací ve správě OŘ Ústí nad Labem – SSZT. Jedná se o kabely zabezpečovací č.129 TCEPKPFLEY 16P1,0 mezi skříněmi KS3 v km 102,074 a KS1 v km 101,571, č. 435 TCEPKPFLEY 5XN0,8 mezi stejnými skříněmi a kabel č. 803 TCEPKPFLEY 30P1,0 do Měcholup. Kabely jsou uloženy v zemi vedle trati, po mostě pak ve stávajícím žlabu společně s kabelem v majetku a CTD.

b) *popis navrženého řešení:*

SO 11-00-01 Železniční svršek a spodek

Stavební objekt řeší rekonstrukci železničního svršku z důvodu rekonstrukce mostu v km 101,816 trati Praha-Bubny – Chomutov. Hlavním účelem stavebního objektu je rekonstrukce kolejového roštu od km 101,512 do km 101,954 v délce 442 m, úprava GPK na rychlost $V=70$ km/h a $V_{130}=75$ km/h, zřízení bezстыkové koleje v rozsahu nového kolejového roštu.

Nový svršek bude zřízen v rozsahu délky mostu a v rozsahu takovém, aby bylo možné zřídit a řádně ukončit novu BK v souladu s předpisem SŽDC S3/2. Vzhledem k tomu, že se bezprostředně za mostem nachází oblouk malého poloměru, bude železniční svršek rekonstruován v celém oblouku, až do přímé. Rozsah rekonstrukce železničního svršku bude od km 101,512 po km 101,954. Kolejový rošt bude z nového materiálu na bet. pražcích dl. 2,60 m, s pružným bezpodkladnicovým upevněním W14 pro kolejnici 49E1, s rozdělením „c“ 667 mm. Na rekonstruovaném mostě a v přechodových oblastech bude zřízeno nové kolejové lože z přírodního, drceného, hrubého, hutného kameniva frakce 31,5/63 mm tl. 350 mm. V ostatních úsecích s rekonstrukcí kolejového roštu bude kolejové lože doplněno do plného profilu dle SŽDC S3/2.

V rámci stavby bude železniční spodek rekonstruován pouze v přechodových oblastech mostu ev. km 101,816. Přechodová oblast (ZKPP) se zřizuje pro snížení (zamezení) sedání a deformací geometrických parametrů koleje v místech přechodu tělesa železničního tělesa na mostní objekty. Délka ZKPP bude ze strany od stanice Žatec navržena 17,5 m. Z druhé strany mostu, se pak nachází přechodnice oblouku ($R=262$ m), kde bude přechodová oblast ukončena až v kružnicové části oblouku. V rozsahu kolejového řešení budou reprofilovány drážní stezky. Zároveň v rekonstruovaném úseku bude obnoveno odvodnění.

Navržená zesílená konstrukce pražcového podloží – typ 2:

- Štěrkové lože 350 mm
- Štěrkodrt' fr. 0/63 kv 250 mm
- Štěrkodrt' fr. 0/63 kv 250 mm
- Řádně zhutněná zemní pláň

V rámci stavby dojde ke snesení původních a zřízení nových rychlostníků a tím i ke zvýšení traťové rychlosti. Veškeré změny rychlostníků, které budou provedeny v kolejové výluce, musí být uvedeny ve výlukovém rozkazu, který na tuto akci bude vypracován.

SO 11-20-01 Most

Charakteristika mostu:	spojitá ocelobetonová konstrukce, dva hlavní svařované nosníky spřažené s betonovým žlabem kolejového lože na upravené spodní stavbě, jednokolejný most
Statická soustava:	spojitý nosník o třech polích
Počet mostních otvorů:	3
Popis spodní stavby:	sanované tížné opěry a posílený pilíř P2 s novými ŽB úložnými prahy, závěrnými zdmi a křídly, nový pilíř P1 na VP pilotách
Délka přemostění:	117,13 m (v ose mostu)
Světlost otvoru kolmá:	29,15 + 29,90 + 29,15 m
Světlost otvoru šikmá:	36,25 + 36,55 + 36,25 m
Rozpětí:	40,20 + 40,60 + 40,20 m
Délka nosné konstrukce:	122,73 m
Stavební výška:	2,52 – 3,99 m
Šikmost mostu:	levá 77,77°
Šířka mostu:	6,73 – 6,96 m
Volná šířka na mostě:	6,25 m
Volná výška pod mostem:	4,80 m (k hladině nízké vody); 4,55 m nad účelovou komunikací u O1

Přemostňovaná překážka:	3,85 m nad účelovou komunikací u O2
Úhel kříž. s přemostňovanou překážkou:	trvalý vodní tok Ohře, inundace, účelové komunikace
Počet kolejí na mostě:	53,3°
Směrové poměry koleje na mostě:	1
Výškové poměry koleje na mostě:	přechodnice z P oblouku a dále přímá
Železniční svršek:	niveleta na mostě vodorovná
	BK, kolejnice 49 E1, betonový pražec, kolejové lože tl. 350 mm pod pražcem (splňuje min. 510+40 mm od nivelety) – viz SO 11-10-01 Železniční svršek.
Změna GPK na mostě:	max. změna výšky TK: +23 mm
	max. směrový posun: 210 mm (do oblouku)
Rychlost:	V=70 km/h, V130=75 km/h
Nahodilé krátkodobé zatížení:	model zatížení LM71 a SW0, klasifikační součinitel $\alpha=1,10$ (zatížení dle ČSN EN 1991-2)

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 11-20-01.

SO 11-30-01 Přeložka kabelu SŽ – CTD

Kabel musí zůstat v provozu i během stavby nového mostu. Je proto nutné provést provizorní vymístění a následně pak uložení do definitivního stavu. Vzhledem ke stáří kabelu navrhujeme jeho náhradu již v provizorním stavu. Přeložit je nutné jednu kabelovou délku (231 m) od pupinační skříně 02/P v km cca 101,7 ke spojce 02/7 v km cca 101,88. S ohledem na technologii provádění opravy mostu bude tato spojka včetně měřících bodů posunuta zhruba 15 metrů ve směru Žatec. Aktuálně dostupnou náhradou z nového sortimentu je celoplastový kabel A-02YSTF(L)2YB2Y 7x4x1,3 plus 19x4x0,9 (změna do doby realizace je možná).

Nové uložení bude ve žlabu, který bude součástí konstrukce mostu. Součástí montážních prací budou všechna nutná měření a zkoušky provozuschopnosti zařízení. V rozsahu oprav budou do trasy dále položeny tři trubky HDPE 40/33, neboť po trati se plánuje výstavba optických tras, aby pak nebylo nutné do mostu zasahovat.

SO 11-30-02 Přeložka kabelu SŽ – SSZT

Přerušit by se neměl kabel č. 803, který je závislostní směr n.z. Trnovany a ŽST Měcholupy. Překládka tohoto kabelu je však s ohledem na stavební práce nutná a tento kabel je proto možné přerušit jen krátkodobě na nezbytnou dobu během přepojování. Je zde hlídání vstupních dveří reléovky v neobsazené dopravně Trnovany a zároveň povely k uvolňování klíčů z EZ při nakládce v Trnovanech.

Kabel č. 803 musí tedy zůstat v provozu i během stavby nového mostu. Je proto nutné provést provizorní vymístění a následně pak uložení do definitivního stavu. Kabely budou přerušeny a naspojovány novým dílem stejného profilu a dimenze, s ohledem na kompletní výluku železničního provozu během stavby u kabelů č. 129 a 435 není nutné zřizovat provizorní stav.

Nové uložení bude ve žlabu, který bude součástí konstrukce mostu. Součástí montážních prací budou všechna nutná měření a zkoušky provozuschopnosti zařízení včetně přezkoušení vlakových cest.

B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby

- a) *stručný popis stavby, koncepce návrhu ve vztahu k použité legislativě požární bezpečnosti staveb, seznam použitých podkladů pro zpracování:*

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

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

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

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

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

Požární ochrana se řídí těmito předpisy:

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

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

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

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

Stavba řešená touto projektovou dokumentací tedy patří do kategorie 0.

Dle § 31 zákona č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů, se státní požární dozor vykonává mimo jiné posouzením projektové dokumentace stavby, ovšem dle § 40

tohoto zákona se nevykonává u stavby kategorie 0 a I. Závazné stanovisko hasičského záchranného sboru tedy není vyžadováno.

- b) *posouzení celé stavby z hlediska požární ochrany ve vztahu k přístupovým komunikacím, zabezpečení požární vody, spojení a signalizace pro požární účely, odstupové vzdálenosti a ochranná pásma:*

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

- c) *posouzení požární bezpečnosti inženýrských a pozemních stavebních objektů v rozsahu příslušné vyhlášky (vyhl. č. 246/2001 Sb., o požární prevenci):*

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

- d) *posouzení požadavků na zabezpečení stavby požárně bezpečnostními zařízeními, následně stanovení podmínek a návrh způsobu jejich umístění a instalace do stavby:*

Neuplatňuje se.

- e) *stanovení zvláštních požadavků na zvýšení požární bezpečnosti stavby:*

Neuplatňuje se.

- f) *návrh koncepce vlivu detekce požáru na navazující technologické zařízení (např. vliv TOTAL STOP a CENTRAL STOP na zabezpečovací zařízení vč. ETCS, stanovení hlavních ovládaných nebo monitorovaných zařízení s výpisem požadovaných monitorovaných stavů v návaznosti na zařízení EPS včetně posouzení nutnosti optické signalizace popř. OPPO a KTPO, stanovení požadavků na napájení včetně napájení ze dvou na sobě nezávislých zdrojů, stanovení druhů signalizace poplachu a způsobu jeho přenosu na pracoviště dohledu a HZS SŽ, požadavky na kabely a kabelové trasy přenosové cesty, stanovení požadavků na nutnost střežení zdvojených podlah, popř. prostor nad podhledy apod.), pokud vyplývá z koncepce požární bezpečnosti:*

Neuplatňuje se.

- g) *pro tunelové stavby bude zpracování:*

- model šíření kouře a modelování úniku osob;
- operativně taktická studie;
- analýza rizik;
- projekt ventilace

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Netýká se této stavby, nejedná se o budovu.

B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí

Výsledný návrh i samotné provádění bude navrženo i s ohledem na platnou legislativu na poli ochrany zdraví obyvatel, tj. bude řešen dopad stavby na své okolí, a to zejména z pohledu:

- a) *denní a umělé osvětlení:*

Pro všechny body - Neuplatňuje se, tato stavba nevyžaduje.

- b) *oslunění:*
- c) *hluk a vibrace:*
- d) *větrání:*
- e) *prašnost:*
- f) *mikroklima – zajištění tepelné pohody:*
- g) *opatření k ochraně zdraví před účinky nadměrné expozice chemickými látkami:*
- h) *opatření ohledně expozice azbestem:*
- i) *hodnocení fyzické zátěže:*
- j) *hodnocení pracovní polohy:*
- k) *opatření k ochraně zdraví:*
- l) *požadavky na pracovní rovinu a pracovní místo:*

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

- a) *ochrana před pronikáním radonu z podloží:*

Stavba není ohrožena pronikáním radonu z podloží.

- b) *ochrana před bludnými proudy:*

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

- c) *ochrana před technickou seismicitou:*

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

- d) *ochrana před hlukem a vibracemi:*

Stavba není ohrožena hlukem z vnějšího prostředí.

- e) *protipovodňová opatření:*

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

- f) *ostatní účinky – vlivem poddolování, výskytem metanu apod.:*

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

B.3 Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu

- a) *napojovací místa technické infrastruktury:*

Stavba nevyžaduje nové připojení na technickou infrastrukturu. Přeložky inženýrských sítí jsou řešeny v jednotlivých objektech. Dešťová voda z nosné konstrukce bude odváděna pod most a do prostor za opěry. Dešťová voda z přechodových oblastí bude vzhledem k velikosti povodí sváděna na svahy železničního tělesa.

Připojení na stávající dopravní infrastrukturu se rekonstrukcí železničního mostu nemění.

b) *připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky:*

Neuplatňuje se.

c) *nápojení území na stávající dopravní infrastrukturu, popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace:*

Viz výše.

d) *doprava v klidu:*

Neuplatňuje se.

e) *dopravní řešení z hlediska automobilové, cyklistické a pěší dopravy, pěší, cyklistické a smíšené stezky:*

Neuplatňuje se.

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

Železniční trať č. 124 je převážně tvořena tratí bývalé Buštěhradské dráhy o délce 130 kilometrů z Prahy do Chomutova a 9 kilometrů z Lužné u Rakovníka do Rakovníka, která v úseku Praha–Kladno vedla z velké části ve stopě bývalé lánské koněspřežky.

Tato trať je jednokolejná neelektrifikovaná. Trať Žatec – Lužná u Rakovníka (124 dle KJŘ, 531H dle TTP) je zařazena jako dráha regionální. Dovolená traťová třída zatížení je C2 (přípustná hmotnost 20 t na nápravu a 6,4 t na běžný metr). V dotčeném traťovém úseku Žatec – Měcholupy je nejvyšší traťová rychlost 80 km/h a zábrzdná vzdálenost 700 m. Normativ délky nákladního vlaku je 450 m.

Souhrn dopravních a celospolečenských požadavků:

V současnosti je tato trať využívána hlavně pro osobní dopravu mezi největším městem Středočeského kraje Kladnem a Prahou a pro spojení Rakovníka s Kladnem. Význam spojení do Chomutova výrazně poklesl s omezením dopravy na rameni Lužná u Rakovníka – Chomutov a zrušením rychlíků Praha – Chomutov. Od prosince 2019 převzali některé výkony alternativní dopravci – rychlíky Praha–Rakovník provozuje ARRIVA, osobní vlaky Lužná u Rakovníka – Chomutov – Jirkov Die Länderbahn CZ.

V osobní dopravě jsou dle platného GVD 2021 v úseku Žatec – Měcholupy objednávány Ústeckým krajem vlaky osobní regionální dopravy, linky U14. Dálková osobní doprava není objednávána, na trati není provozována ani žádná komerční doprava a není veden ani žádný pravidelný vlak nákladní dopravy.

Počty vlaků v úseku Žatec – Měcholupy:

směr Měcholupy - Žatec							
označení	trasa	interval	dopravce	prac. dny	sobota	neděle	poznámka
linka U14	Lužná u R. - Jirkov	120	Die Länderbahn CZ	6	4	4	
celkem osobní doprava				6	4	4	
-				0	0	0	
celkem nákladní doprava				0	0	0	
vlaků celkem				6	4	4	
směr Žatec - Měcholupy							
označení	trasa	interval	dopravce	prac. dny	sobota	neděle	poznámka
linka U14	Jirkov - Lužná u R.	120	Die Länderbahn CZ	5+1	4	4	5 v X + 1 jen v pátek
celkem osobní doprava				6	4	4	
-				0	0	0	
celkem nákladní doprava				0	0	0	
vlaků celkem				6	4	4	
				prac. dny	sobota	neděle	
CELKEM za OBA SMĚRY				12	8	8	

Linka U14 Lužná u Rakovníka – Jirkov bude v úseku Žatec – Měcholupy nahrazena NAD. Zachování provozu na úseku Měcholupy – Lužná u Rakovníka umožní zachovat v tomto úseku současné jízdní doby. Při obratu souprav v Žatci a Měcholupích nedojde k nárůstu turnusové potřeby. Pro úsek Měcholupy – Lužná u Rakovníka postačí jedna souprava, která může být na trať navážena přes úsek Lužná – Rakovník z linky Rakovník – Osek, kterou provozuje stejný dopravce. Náhradní doprava bude trasována po komunikaci II/227, z Holedečku zájezd do Veletic a zpět po III/22723, do Měcholup po III/22270, délka trasy je 14,2 km. Na všechny spoje postačí jeden standardní autobus 12 m. Delší jízdní doba NAD bude kompenzována zkrácením pobytu (přestupu) v Žatci.

Na této trati (v dotčeném úseku Žatec – Měcholupy) nejsou provozovány pravidelné vlaky nákladní dopravy.

Výpočet nákladů na náhradní autobusovou dopravu:

Nnad celkem:	1 573 928,00 Kč	Sazba za km	85 Kč
---------------------	------------------------	--------------------	--------------

Výluka č.	od	01.08.24	do	28.11.24	
1	D _p	86	D _v	34	
T _{kmⁱ} [km]	Pracovní den		Dny pracovního volna		
	A _{xi}	V _{pi}	A _{xi}	V _{vi}	
T _{km1}	14,2	1	12	1	8
T _{km2}					
T _{km3}					
T _{km4}					
Σ T _{kmⁱ} celkem	18 516,80				

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

a) *terénní úpravy:*

Podél křídel opěr a před opěrami bude provedeno nové odláždění kamenem. Kolem pilířů bude jako ochrana vytvořen trvalý těžký kamenný zához z regulačního kamenem. Celé staveniště bude po dokončení stavby uvedeno do původního stavu.

b) *použité vegetační prvky:*

Neuplatňuje se.

c) *biotechnická, protierozní opatření:*

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

Na drážním pozemku do vzdálenosti cca 15 m od líce mostu bude provedeno kácení přibližně 20 ks vzrostlých stromů a zároveň několika menších náletových dřevin. Povolení je součástí dokladové části.

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

a) *vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady, půda a horninové prostředí, památky, archeologie:*

Podrobně řešeno v příloze Dokladová část, Dokumentace vlivů záměru na životní prostředí.

b) *vliv na přírodu a krajinu – zvláště chráněná území, přírodní parky, ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině, krajinný ráz, VKP a ÚSS apod.:*

Viz výše, podmínky závazného stanoviska zohledněny.

c) *vliv na soustavu chráněných území NATURA 2000:*

Neuplatňuje se.

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

Podmínky závazného stanoviska zohledněny.

e) *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:*

Neuplatňuje se.

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

Neuplatňuje se.

B.7 Ochrana obyvatelstva

- a) *opatření vyplývající z požadavků civilní ochrany na využití stavby k ochraně obyvatelstva, zásah stavby do zón havarijního plánování a inundačních území, případně jiný vliv stavby na prvky civilní ochrany (kryty, sirény, monitorovací kamerové systémy apod.):*

Stavba zasahuje do vyhlášeného záplavového území řeky Ohře. Podrobné řešení viz přílohy části B Havarijní plán a Povodňový plán.

- b) *prevence závažných havárií:*

Neuplatňuje se.

B.8 Zásady organizace výstavby

B.8.1 Technická zpráva

- a) *nápojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu:*

Stavba nevyžaduje nové připojení na technickou infrastrukturu. Přeložky inženýrských sítí jsou řešeny v jednotlivých objektech. Připojení na stávající dopravní infrastrukturu se rekonstrukcí železničního mostu nemění.

- b) *přístup na stavbu po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy, dopravní trasy pro přesun rozhodujících dodávek materiálů, zásady vnitrostaveništní dopravy:*

Pro možnost překonání řeky v místě stavby bude zřízeno vnitrostaveništní mostní provizorium. Přístup k mostu bude na obou březích řeky, viz kapitola „Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území, vliv stavby na stabilitu svahů“

- c) *ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin:*

V okolí mostu bude pokáceno 18 ks stromů. Odstranění některých dřevin vyžaduje povolení ke kácení dřevin podle § 8 zákona na základě velikostí a charakteristik dřevin specifikovaných v § 3 vyhlášky 189/2013 o ochraně dřevin a povolování jejich kácení.

- d) *maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště, plochy zařízení staveniště:*

trvalé zábory: 0 m²

dočasné zábory pro ZS: 15.752 m² (zařízení staveniště a přístupové cesty, vč. poz. SŽ, s.o.)

- e) *požadavky na bezbariérové obchozí trasy a úpravy/náhrady stávajících bezbariérových tras, úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb:*

Viz výše.

- f) *bilance zemních prací, řešení konsolidačních náspů, požadavky na přísun nebo deponie zemin v rozsahu podle B.8.5:*

Viz B.8.5.

- g) *požadavky na postup a způsob přípravy a realizace výstavby, rozhodující dílčí termíny, požadavky na postupné uvádění stavby do provozu (užívání):*

Předpoklad výstavby je 03-12/2024, stavba nebude dělena na etapy. Předpoklad výluky koleje je 08-11/2024. Součástí montážních prací bude následné znovuvedení všech zařízení do provozu včetně provedení všech nutných měření a zkoušek zařízení, a to v obou fázích.

h) popis jednotlivých stavebních postupů:

- stručný rozsah prací;
- přístup mechanizace na staveniště;
- vymezení kolejí pro stavební mechanizaci;
- délka postupu v kalendářních dnech, délka výluky v kalendářních dnech nebo v hodinách u denních výluk;
- vyloučené koleje a jejich vymezení (staniční kolej, traťová kolej, v případě potřeby bude upřesněno námezníkem, kilometricky, návěstidlem atp.);
- vymezení vylučovaného trakčního vedení (úsekovým odpojovačem / děličem / aj.), včetně zajištění vodivé cesty zpětného trakčního proudu a připojení TNS, SpS, EPZ atp.;
- omezení rychlosti;
- činnost zabezpečovacího zařízení: rozsah kolejiště ovládaný jednotlivými ZZ (stávající / provizorní / nové); místo, odkud budou ovládaný výhybky a návěstidla (stávající dopravní kancelář / kontejner / ...); návrh opatření na straně obsluhy dráhy při případných výlukách ZZ (zejména zajištění obsluhy rozhodujících výhybek a návěstidel, zjišťování volnosti tratě, popř. obsluhy přejezdových zab. zař. apod.), návrh opatření na činnost ETCS, dopady do činnosti RBS, provozované módy ETCS na jednotlivých úsecích trati aj. (zejména v případě infrastruktury upravené pro výhradní provoz ETCS);
- jízdy vlaků;
- výluková propustnost;
- dopravní opatření (počet vlaků, které je potřeba odklonit, odřeknout, nahradit autobusy náhradní autobusové dopravy nebo změnit jejich časovou polohu, výpočet nákladů na náhradní autobusovou dopravu, prověření navržených jízd setrvačností, rozsah výkonů, které bude potřeba zajistit nezávislou trakcí při napěťových výlukách, výlukový GVD pro stavbou omezené úseky dvou- a vícekolejných tratí, u omezení, které předpokládají odklon vlaků, též dostupnou stávající kapacitu odklonových tratí pro odklonovou vozbu).

Výluková propustnost není spočtena, protože se jedná o jednokolejnou trať, na které je plánován běžný provoz nebo je uvažováno s vyloučením provozu.

Omezení rychlosti kolem pracovního místa $V = 50$ km/h není využíváno, jedná se o úplné vyloučení provozu mimo dosah ostatního provozu. Dopravní opatření jsou navrhovaná na provoz dle GVD 2021. Je nutno je brát orientačně.

Výluky je třeba koordinovat s případnými výlukami na okolních tratích.

Jednotliví přepravci budou o případném zákazu nakládky a vykládky (ŽST Žatec koleje č. 5 a 5a) informováni prostřednictvím PO. Jednotliví přepravci se před plánovanými výlukami předzásobí nebo budou obslouženi v kolejích č. 7, 7a, 5b.

Osobní doprava bude v době vyloučení železničního provozu zajištěna náhradní autobusovou dopravou. Na trati nejsou vedeny pravidelné vlaky nákladní dopravy. Případná odklonová trasa by byla vedena přes Louny a Podlešín a dále dle relace přes Kralupy n. V. nebo Hostivice.

Vše ostatní uvedeno v jiných kapitolách této STZ.

Chybí vymezení výluky kolejí – vyloučena traťová kolej Měcholupy - Žatec a měcholupské zhlaví od TK z Měcholup po začátek výh. č. 2 (km 102,086) a námezník výh. č. 8 (km 102,144) //interní poznámka: tj. koleje k začátku dvojité kolejové spojky a manipulační koleje cca na úroveň dvojité kolejové spojky.

Vymezení výluky TV – TV vyloučeno měcholupské zhlaví od TK z Měcholup po začátek výh. č. 2 (km 102,086) //interní poznámka: na staniční koleje č. 1 a 3 nutno umožnit jízdu el. jednotek pro osobní dopravu, což umožňujeme.

Krátkodobé výluky pro vložení izolace do TV a její následné překlenutí - obecně stačí den na vložení a den na sundání izolace. Předpokládáme první a poslední den výluky mít trakci pod napětím, resp. část těchto dnů, než se izolace provede. V rámci vkládání/odebírání izolace TV budou staniční koleje č. 1 a 3 sjízdné pouze v nezávislé trakci.

Informace o ev. vyčleněných kolejích pro mechanizaci:

Koleje pro mechanizaci není třeba vyčleňovat, stavba bude zásobována z pozemních komunikací a cest k oběma opěrám, viz přílohy situace. Krátkodobě, např. pro podbíječku, nákladní vozy se šterkem, kolejové jeřáby pro zatěžovací zkoušku - bude-li třeba, což nepředpokládáme, se nabízí požádat o manipulační kolej č. 10 (má TV, užitná délka 162 m, kusá), a/nebo dopravní kolej č. 6 (užitná délka 424 m, přístupná přímo od TK na Měcholupy). Toto si bude řešit dle potřeby zhotovitel.

i) zásady požární bezpečnostního řešení:

- příjezdové komunikace na staveniště pro složky IZS, pokud je staveništěm znemožněna cesta pro požární vozidla k důležitým objektům železnice, stanovení jiné cesty projednané s příslušným HZS kraje a HZS SŽ;
- vyhodnocení a splnění požadavků vyhlášek (č. 246/2001 Sb., o požární prevenci, a č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb) při provádění stavby v závislosti na stupni jejího provedení v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti;
- dodržení podmínek o požární bezpečnosti při svařování a řezání konstrukce podle předpisu SŽ R14 – Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic;
- umístění zařízení autonomní detekce a signalizace v pokojích pro ubytování osob a v částech vedoucích k východu v ubytovacích zařízeních staveniště.

Vše uvedeno v jiných kapitolách této STZ. Při navrhování stavby zařízení staveniště včetně příjezdové komunikace pro složky IZS se postupuje v souladu s ČSN 73 0804 – Požární bezpečnost staveb – Výrobní objekty.

j) popis navržených provizorních stavů (propojení, nástupiště, odbočky, orientační systém atp.):

Neuplatňuje se.

k) popis podmínek a požadavků ze stanovisek vlečkarů k navrženému omezení:

Neuplatňuje se.

l) popis objízdných tras pro automobily, veřejnou dopravu, cyklisty a pěší odsouhlasených PČR, průchody pěších stavenišť v jednotlivých stavebních etapách (DIO):

Neuplatňuje se.

m) zásady pro dopravní inženýrská opatření:

Neuplatňuje se.

n) požadavky na výluky veřejné dopravy.:

Viz kap. „Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologii“.

o) maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace:

Výkopová zemina: 550 m³

Kamenné zdivo: 750 m³

ŽB: 100 m³

Ocel: 450 t

Odpady budou likvidovány na skládce, viz příloha Odpadové hospodářství.

p) *ochrana životního prostředí při výstavbě:*

Viz příloha Souhrnná zpráva vlivu stavby na životní prostředí.

q) *vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky – včetně omezení hospodaření třetích stran apod.:*

Viz B1.

r) *stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby – provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.:*

Neuplatňuje se.

s) *zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi:*

Viz příloha BOZP.

t) *odvodnění staveniště:*

Nejsou žádné speciální požadavky na odvodnění během výstavby.

u) *potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění:*

Viz B2.

v) *řešení sociálních a sanitárních zařízení:*

Neuplatňuje se.

w) *zařízení staveniště s vyznačením vjezdu (schematicky):*

Viz B.8.1.

x) *staveništní přejezdy a úrovně křížení (vyznačení dále bude ve schématech stavebních postupů):*

Neuplatňuje se.

B.8.2 Výkresy

a) *situace se zakreslením údajů potřebných pro organizaci výstavby – vychází z koordinační situace stavby (část C). Zejména se uvádí obvod staveniště, včetně ploch zařízení staveniště s vyznačením vjezdu, vjezdy na staveniště, možné napojení stavby na vodu a energie;*

Viz výkresové přílohy.

b) *situace objízdných tras pro automobily, veřejnou dopravu, cyklisty a pěší odsouhlasených PČR (DIO).*

Neuplatňuje se.

B.8.3 Harmonogram výstavby

a) *harmonogram výstavby;*

b) *harmonogram výluk.*

Viz Harmonogram.

B.8.4 Schéma stavebních postupů

Práce prováděné za železničního provozu před výlukou

- Výroba ocelové konstrukce (nosníky ocelové konstrukce) v mostárně včetně nátěrů
- Vytyčení inženýrských sítí, případné vytvoření jejich ochrany
- Provedení zařízení staveniště
- Přeložka a ochrana kabelů IS
- Zřízení přístupových cest
- Zřízení dočasných sypaných plošin v korytě řeky
- Osazení mostních provizorií

Práce ve výluce koleje na mostě - 120 dní

- Odizolování koncové části TV
- Podchycení a zakotvení sloupu TV za pravým křídlem opěry O2, zřízení stěny ze sloupů TI jeho okolo základu
- Dočasné snesení lampy SŽ – SEE
- Sanace částí dřívků opěr a pilíře
- Snesení železničního svršku na mostě a v rozsahu rekonstrukce svršku
- Odstranění/přeložení drážních kabelů vedoucích po mostě
- Snesení staré ocelové konstrukce
- Odtěžení šterkového lože a potřebné výkopy za opěrami
- Odbourání spodní stavby dle požadovaného rozsahu
- Zvýšená pracovní plocha na úrovni spodní hrany úložného prahu pro malou vrtnou soupravu podepřenou těžkým lešením okolo pilíře P2
- Zesílení podzákladí pilíře P2 – injektáže, provedení mikropilot
- Montáž nové ocelové konstrukce v prostoru kolejiště v předmostí a v rozšíření náspu trati směr žst. Žatec
- Provedení pilot pilíře P1
- Zřízení štetovnicové jímky – viz Štetovnicová jímka
- Výkop v jímce na definitivní úroveň, s instalací rozpěrného systému
- Úprava dna štetovnicové jímky – viz Štetovnicová jímka
- Odstranění přebetonování pilot
- Betonáž základového bloku pilíře P1 do štetovnic
- Betonáž dřívku pilíře P1
- Betonáž úložných prahů pilířů a opěr
- Zřízení izolace spodní stavby, zásypy
- Zásypy přechodových oblastí opěr
- Osazení železničního svršku v prostoru přechodových oblastí
- Přesun svařené OK do otvoru pomocí kombinace výsunu na vozících a osazení jeřábem, viz příloha Technologie výstavby, spuštění ocelové konstrukce do definitivní polohy
- Podlití ložisek na pilířích
- Betonáž příčníků, ložiska jsou upevněna k výztuži příčníků
- Podlití ložisek na opěrách – po vytvrdnutí betonu příčníků
- Betonáž desky nosné konstrukce (postup betonáže – viz kap. Betonáž NK)
- Betonáž říms
- Zřízení izolace nosné konstrukce
- Zřízení železničního svršku, kabelových žlabů
- Montáž zábradlí
- Uložení sítí vedoucích po mostě do finální polohy

- Dokončovací práce
- Zatěžovací zkouška, hlavní prohlídka, uvedení mostu do provozu

Práce prováděné za železničního provozu po výluce:

- Demontáž provizorního silničního mostu
- Odstranění dočasných sypaných plošin v korytě řeky
- Odláždění
- Likvidace zařízení staveniště

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

Časové náročnosti a následnosti jednotlivých prací viz Harmonogram výstavby.

B.8.5 Balance zemních hmot

Je podrobně zpracována v tabulce přílohy Odpadové hospodářství.

B.8.6 Zdroje vody a energií

Uvedené bude použito z mobilních zdrojů.

B.9 Celkové vodohospodářské řešení

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

Dešťová voda z bude z nosné konstrukce odváděna pod most, z prostoru spodní stavby bude odváděna za opěry. Vzhledem k malé rozloze oblasti, z níž bude voda odváděna, je toto řešení dostatečné. Dešťová voda nebude odváděna do kanalizace.

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

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

Světlost otvoru pod mostem bude šířkově zachována. Výškově je podhled nové NK v místě náběhu oproti stávající NK až o 2,5 m níž, nicméně jsme v tomto nejhorším místě stále 1,75 m nad hladinou Q_{100} . Výška hladiny kulminačního průtoku Q_{2002} není známa.