

**Rekonstrukce mostu v km 232,992 trati Chomutov - Cheb**

**Projekt**

# **PRŮVODNÍ ZPRÁVA**

**OBSAH:**

1. Identifikační údaje stavby.....	3
2. Základní údaje o stavbě.....	5
3. Přehled výchozích podkladů .....	6
4. Zdůvodnění stavby a jejího umístění.....	7
5. Předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu, doba jeho trvání ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání stavby .....	7
6. Provozní soubory a stavební objekty podléhající technicko – bezpečnostní zkoušce.....	8
7. Přehled vlastníků, popřípadě správců hmotných investičních prostředků.....	8
8. Informace o dodržení obecných požadavků na výstavbu, včetně bezbariérového užívání stavby .....	8
9. Členění projektové dokumentace staveb drah a staveb na dráze pro vydání stavebního povolení nebo k oznámení ve zkráceném stavebním řízení .....	8
10. Seznam provozních souborů a stavebních objektů s přímou vazbou na parametry interoperability .....	9

## 1. Identifikační údaje stavby

- a) *identifikace stavby, jméno a příjmení, místo trvalého pobytu stavebníka, obchodní firma (fyzické osoby), obchodní firma, IČ, sídlo stavebníka (právnícké osoby), jméno a příjmení projektanta, číslo, pod kterým je zapsán v evidenci autorizovaných osob vedené Českou komorou architektů nebo Českou komorou autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě s vyznačeným oborem, popřípadě specializací jeho autorizace, dále jeho kontaktní adresa a základní charakteristika stavby a její účel:*

Název stavby:	Rekonstrukce mostu v km 232,992 trati Chomutov - Cheb
Stupeň dokumentace:	Projekt
Zadavatel:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
IČO:	70994234
DIČ:	CZ70994234
Zastoupená:	SŽDC, s.o., Stavební správa západ
Kontaktní adresa:	Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9
Nadřízený orgán:	Ministerstvo dopravy ČR Nábřeží L. Svobody 12, 110 15 Praha 1
Zhotovitel projektu:	TOP CON SERVIS s.r.o. Ke Stírce 1824/56, 182 00 Praha 8
IČO:	45274983
DIČ:	CZ45274983
Bankovní spojení:	Česká spořitelna a.s., pobočka Praha 1 č. účtu: 1927001329/0800
Vedoucí projektu:	Ing. Libor Marek (č. autorizace 0006986)
Zodpovědný projektant:	Část E1 – Ing. Ondřej Lojík, Ph.D. - TOP CON SERVIS s.r.o. Část E2 – Ing. Miroslav Novák – PROGI spol. s r.o. Část E3 – Ing. Jiří Košíček - TOP CON SERVIS s.r.o. Část E4 – p. Jan Sýkora - TOP CON SERVIS s.r.o.
Termín odevzdání projektu:	06/2014

### *Základní charakteristika stavby a její účel:*

Obsahem stavby je rekonstrukce mostu v km 232,992 na celostátní, dvoukolejné trati Chomutov - Cheb. Cílem této rekonstrukce je odstranění špatného stavebně-technického stavu mostu, který snižuje traťovou rychlost.

V nedávné době proběhly stavební práce na této trati, které mají připravit podmínky pro zkrácení cestovních dob na trati Ústí n.L. - Teplice - Cheb o 12,5 minuty. Toto zkrácení vyplývá z požadavků kraje na zajištění návaznosti na DB takt v Chebu a Eurotakt v Ústí nad Labem a tím vytvořit nabídku veřejné dopravy, která by byla atraktivní alternativou k dopravě individuální. Tohoto cíle lze dosáhnout koordinovanými opatřeními jak na straně objednatele, tak i na straně infrastruktury. Opatření na straně infrastruktury je nutné řešit investičními a opravnými stavebními akcemi, které zajistí potřebné rekonstrukce a úpravy železničního svršku, spodku, rekonstrukce a opravy umělých staveb (mostů) a zabezpečovacího zařízení. Jedním z opatření, které tomuto pomáhají je i přestavba po stavební stránce nevyhovujících úseků nebo mostních objektů. Předkládaná stavba je právě tohoto charakteru a navrhuje rekonstrukci mostního objektu překračujícího řeku Ohří poblíž železniční stanice Tršnice a rekonstrukci části přilehlé trati. Trať Chomutov - Cheb je zařazena do 2. třídy kategorie železničních tratí z hlediska mostů, se zatížením těžkým zatěžovacím vlakem (ČD-T).

Současná traťová rychlost v dotčeném úseku je 70 km/h, přes most pak 50 km/h (TOR). Cílem této stavby je dosažení rychlosti 90 -100 km/h v celém úseku včetně tohoto mostu. Úsporou jízdní doby zejména pro rychlíky až o minutu se významně podpoří časová úspora pro celý traťový úsek.

b) *údaje o dosavadním využití a zastavěnosti území, o stavebním pozemku a o majetkoprávních vztazích:*

Dosavadní využití a zastavěnost území nebude stavbou změněna.

Staveniště je dáno rozsahem rekonstrukce železniční tratě, na které je dotčený mostní objekt.

Stavba se nachází na třech katastrálních územích: Jindřichov, Tršnice, Cheb

k.ú. Jindřichov u Tršnic:	parc. č. 248/1 – SŽDC, s.o.
k.ú. Tršnice:	parc. č. 245/22, 31/2 – SŽDC, s.o. parc. č. 245/1 – ČD, a.s.
k.ú. Cheb:	parc. č. 2484/2 – Povodí Ohře, s.p.

Dočasné zábory pro zařízení staveniště:

k.ú. Jindřichov u Tršnic:	39/2, 241/6 – Město Cheb parc. č. 241/8 – Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje
k.ú. Tršnice:	parc. č. 247/1 – Povodí Ohře, s.p. parc. č. 245/20 – Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje
k.ú. Cheb:	parc. č. 253/2 – Státní pozemkový úřad parc. č. 2484/2 – Povodí Ohře

c) *údaje o provedených průzkumech a o napojení na dopravní a technickou infrastrukturu:*

- 1) Geodetické zaměření trati a mostu (PROGI spol. s r.o., 09/2014)
- 2) Výsledky podrobné rekognoskace stavu objektu, okolního terénu a přístupové cesty k budoucímu zařízení staveniště (TOP CON SERVIS s.r.o., 08/2014)
- 3) Inženýrsko-geologický průzkum (Mgr. Károly Alföldi, 06-09/2014)
- 4) Základní korozní průzkum – Rekonstrukce mostu v km 232,992 trati Chomutov - Cheb (JEKU, s.r.o., 09/2014)

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

Příjezd na stavbu je možný jak po tělese dráhy tak i po silnici III/21227.

d) *informace o splnění požadavků dotčených orgánů:*

Všechny požadavky dotčených orgánů byly do dokumentace zapracovány.

e) *informace o dodržení obecných požadavků na výstavbu:*

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

f) *údaje o splnění podmínek regulačního plánu, územního rozhodnutí, popřípadě územně plánovací informace u staveb podle 104 odst. 1 stavebního zákona:*

Pro tuto stavbu bylo vydáno souhlasné stanovisko místně příslušného stavebního úřadu v Chebu podle §15, odst. 2 stavebního zákona (183/2006 Sb.) – viz dokladová část dokumentace.

g) *věcné a časové vazby stavby na související a podmiňující stavby a jiná opatření v dotčeném území:*

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

h) *předpokládaná lhůta výstavby včetně popisu postupu výstavby:*

Zhotovení projektu stavby

08-10/2014

Projednání a schválení	11-12/2014
Stavební povolení	01-02/2015
Výběrové řízení na zhotovitele stavby	01-03/2015
Realizace stavby	04-12/2015

Stavební postup lze shrnout do následujících pracovních bloků:

Před zahájením výluky:

- Výroba ocelové konstrukce v mostárně
- Příprava staveniště a vytýčení všech inženýrských sítí
- Přeložky inženýrských sítí na sousední silniční most
- Výstavba montážní plošiny podél silničního mostu nad řekou
- Oprava a montáž dílců OK do jednoho celku

Dlouhodobá výluka k.č. 2 - 15 dní

- Vložení mostního provizoria nad opěru O2 na chebské straně a dočasné podpory před opěrou v k.č.2

Dlouhodobá výluka k.č.1 - 60 dní

- Snesení žel.svršku, trakce v k.č.1
- Demontáž OK z k.č.1
- Odbourání celé opěry O2
- Výstavba nových podpor pro TV
- Hlubinné založení nových opěr - mikropiloty a trysková injektáž
- Výstavba nových opěr pod současnou OK v k.č.2 a MP

Dlouhodobá výluka v obou kolejích - 15 dní

- Demontáž OK v k.č.2 včetně MP
- Vložení NOK do otvoru pomocí dvou jeřábů
- Rekonstrukce železničního spodku - zřízení tělesa dráhy mezi novou opěrou a stávající O1
- Osazení NOK na ložiska
- Přeložky sítí do žlabu v KL
- Zřízení nového železničního svršku
- Montáž TV
- Zahájení provozu na trati v k.č.1
- Dokončovací práce - demolice pilířů v řece, odláždění, terénní úpravy, likvidace stavby

Dlouhodobá výluka v k.č.2 - 15 dní

- Zahájení provozu na trati v k.č.2
- Dokončovací práce - demolice pilířů v řece, odláždění, terénní úpravy, likvidace stavby

i) *statistické údaje o orientační hodnotě stavby bytové, nebytové, na ochranu životního prostředí a ostatní v tis. Kč, dále údaje o podlahové ploše budovy bytové či nebytové v m<sup>2</sup>, a o počtu bytů v budovách bytových a nebytových:*

Jedná se o inženýrskou stavbu s náklady stavby cca 90 mil. Kč.

## 2. Základní údaje o stavbě

a) *údaje o umístění stavby (kategorie dráhy, traťový úsek, obec, lokalizace atd.):*

Název stavby: Rekonstrukce mostu v km 232,992 tr. Chomutov - Cheb

TÚ: 0112 Chomutov-záp.zhlaví (mimo)-Cheb (klášterecké staničení) (mimo)  
DÚ: 38 Tršnice - Cheb (klášterecké staničení)  
Objednatel: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážďená 1003/7,  
110 00 Praha 1  
Správce: SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Ústí nad Labem  
Katastrální území: Jindřichov (č.k.ú. 768898), Tršnice (č.k.ú. 768901), Cheb (č.k.ú. 650919)  
Kraj: Karlovarský

b) *stručný popis stavby z hlediska účelové funkce:*

Rekonstrukce mostního objektu a stávající trati a trakčního vedení v nezbytném rozsahu včetně vyvolaných přeložek sítí ve správě SŽDC a ČDT.

c) *projektované kapacity stavby včetně základních technických parametrů a údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních:*

Stávající tvar železničního svršku tv. S49 se nebude měnit a bude rekonstruován v prostoru mostu a části tratě až po výhybky chebského zhlaví stanice Tršnice. Na přilehlých obloucích chebského zhlaví bude zvýšeno převýšení, které umožní zvýšení rychlosti ze 70 km/h na 90 km/h. Kolej pak bude plynule napojena na stávající GPK kolejí v žst. Tršnice km 232,427 na jedné straně a v km 233,121 na straně druhé. Osová vzdálenost na mostě bude konstantní 4,0 m. Železniční přejezd v km 232,680 bude rozebrán a po úpravě GPK bude opětovně vrácen zpět v nové poloze.

d) *charakteristika území dotčeného stavbou:*

Stavba se nachází mezi obcemi Jindřichov a Tršnice a most převádí železniční trať přes řeku Ohři a její inundační území. V okolí trati se nachází zástavba obcí Jindřichov na jedné straně a Tršnice na straně druhé.

e) *požadavky na realizaci stavby:*

Stavba musí probíhat podle schválené projektové dokumentace a podle platných TKP Státních drah, TP, českých technických norem, evropských norem a nařízení.

Bezpečnost práce a technických zařízení má při provádění dopravních staveb mimořádný význam a zhotovitel je povinen věnovat této problematice odpovídající péči. Jde zejména o zabránění následkům rizik, vyplývajících ze železničního a silničního provozu, pracuje-li se na provozované komunikaci nebo její blízkosti. Zhotovitel při realizaci stavby musí postupovat tak, aby neohrozil bezpečnost provozu jak na železniční trati, tak i na přilehlé komunikaci.

Zhotovitel je odpovědný za řádné a prokazatelné seznámení svých zaměstnanců a zaměstnanců svých podzhotovitelů s právními předpisy a technickými normami, které se týkají bezpečnosti práce a technických zařízení a dbát na jejich dodržování. Rozsah seznámení musí odpovídat obsahu činnosti příslušných zaměstnanců. Zhotovitel stavebního díla rozpracuje uvedené předpisy a upraví je pro podmínky daného objektu se zvláštním přihlédnutím na manipulaci s břemeny, práci ve výškách, v kolejišti, resp. nad vodní plochou.

### 3. Přehled výchozích podkladů

Výchozím podkladem pro zpracování projektu byly:

Podklady předané zadavatelem:

- 1) Archivní výkresy mostu
- 2) Mostní revizní zprávy
- 3) Pasport trati
- 4) Zvýšení traťové rychlosti Ústí n.L. - Cheb - úsek Kynšperk - Cheb (08/2013, sdružení Sudop Praha a.s. + H-Pro, spol. s r.o.)

Podklady doplněné zpracovatelem projektu:

- 1) Geodetické zaměření trati a mostu (PROGI spol. s r.o., 09/2014)
- 2) Výsledky podrobné rekognoskace stavu objektu, okolního terénu a přístupové cesty k budoucímu zařízení staveniště (TOP CON SERVIS s.r.o., 08/2014)

- 3) Inženýrsko-geologický průzkum (Mgr. Károly Alföldi, 06-09/2014)
- 4) Základní korozní průzkum – Rekonstrukce mostu v km 232,992 trati Chomutov – Cheb (JEKU, s.r.o., 09/2014)
- 5) Pořízení fotodokumentace
- 6) Vyjádření účastníků řízení
- 7) Závěry z výrobních porad

a) *členění stavby na provozní soubory a stavební objekty (změny v objektové skladbě):*

Seznam SO a PS:

- SO 101 Most v km 232,992  
SO 201 Železniční spodek  
SO 202 Železniční svršek  
SO 301.....Trakční vedení  
SO 401 Přeložky kabelů ČD-T  
SO 402 Přeložky kabelů SŽDC - zabezpečovací

b) *změny v objektové skladbě oproti předchozímu stupni dokumentace, včetně příslušného zdůvodnění:*

Změna v objektové skladbě se vůči PD (přípravné dokumentaci) nemění.

#### **4. Zdůvodnění stavby a jejího umístění**

a) *zdůvodnění nezbytnosti stavby na základě zpracovaného a projednaného předchozího stupně dokumentace:*

Trať Chomutov- Cheb je významnou komunikací železniční sítě České republiky, která je součástí železniční tratě spojující Ústí nad Labem (ležícím na I. železničním koridoru) s Chebem (ležícím na III. Železničním koridoru). Jedná se o dvoukolejnou elektrifikovanou trať, jejíž význam přesahuje hranice České republiky. Leží v podhůří Krušných hor, je v tomto regionu nejvýznamnější železniční tepnou spojující místa jako Cheb – Sokolov - Karlovy Vary – Ostrov – Klášterec nad Ohří - Chomutov a dále Most a Ústí nad Labem. Na několika místech je propojena s železniční sítí Německé spolkové republiky.

Je zřejmé, že si tato trať svůj dopravní význam udrží i do budoucna a proto je nutno udržovat její stav v provozuschopném stavu odpovídajícímu bezpečné a plynulé dopravě s jistou úrovní pohodlí pro cestující. S tímto přímo souvisí kvalita kolejového svršku a objektů na trati.

Současná traťová rychlost v dotčeném úseku je 70 km/h, přes most pak 50 km/h (TOR). Poslední revizní zprávou z r.2013 byl stavební stav objektu hodnocen: nosná konstrukce K3, spodní stavba S2.

Cílem této stavby je dosažení rychlosti 90 -100 km/h v celém úseku včetně tohoto mostu pro  $l=100$  mm. Toho je možné dosáhnout pouze výměnou nosné konstrukce za kvalitativně lepší konstrukci, která bude splňovat veškeré prostorové a zátěžové parametry. Úsporou jízdní doby, zejména pro rychlíky až o minutu, se významně podpoří časová úspora pro celý traťový úsek.

b) *zhodnocení dosavadního technického stavu a využití dosavadního majetku:*

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

c) *údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby:*

Parametry po rekonstrukci:

- Traťová rychlost – 90 -100 km.h-1
- Bezстыková kolej
- Třída zatížení – zátěžovací schéma LM71, klas. souč.  $\alpha=1,21$  (~ vlak ČSD T)
- Na mostě bude zřízeno průběžné kolejové lože
- Prostorová průchodnost VMP 2,5
- Do žlabu kolejového lože budou osazeny kabelové žlaby pro vedení IS

- Nové stožáry TV zajistí normové poměry v trakčním vedení v tomto úseku
- Odstraněním mezilehlých podpor v korytě řeky zajistí bezpečnější odtokové poměry z území při velkých vodách

## **5. Předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu, doba jeho trvání ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání stavby**

a) *údaje o postupném předávání částí stavby do užívání, které budou samostatně uváděny do zkušebního provozu:*

Stavba bude předána do užívání najednou.

Stavba bude uvedena do zkušebního provozu po dobu, která bude stanovena DÚ.

b) *seznam dočasných objektů (např. kolejová propojení, zatímní most, atd.):*

Stavba vyžaduje zřízení pomocných konstrukcí. V těsné blízkosti mostu budou zřízeny montážní podpěry a plošiny pro stavbu nosných konstrukcí. Podél pilířů v řece Ohři budou postaveny montážní podpory pro výsun nosné konstrukce.

## **6. Provozní soubory a stavební objekty podléhající technicko – bezpečnostní zkoušce**

*Uvede se seznam tzv. určených technických zařízení a stavebních objektů (např. železniční svršek, mosty trvalé a zatímní atd.):*

SO 101 Most v km 232,992

SO 201 Železniční spodek

SO 202 Železniční svršek

SO 301.....Trakční vedení

SO 401 Přeložky kabelů ČD-T

SO 402 Přeložky kabelů SŽDC - zabezpečovací

## **7. Přehled vlastníků, popřípadě správců hmotných investičních prostředků**

*Uvede se přehledný seznam vlastníků, popřípadě správců hmotných investičních prostředků v členění podle jednotlivých provozních souborů a stavebních objektů nebo jejich částí:*

SO 101, 201-202, 301, 402 – SŽDC s.o., OR Ústí nad Labem

SO 401 – ČD Telematika a.s.

## **8. Informace o dodržení obecných požadavků na výstavbu, včetně bezbariérového užívání stavby**

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

## **9. Členění projektové dokumentace staveb drah a staveb na dráze pro vydání stavebního povolení nebo k oznámení ve zkráceném stavebním řízení**

*Uvede se členění, obsah a rozsah projektové dokumentace:*

A – Průvodní zpráva

B – Souhrnná část

C – Situace stavby

D – Technologická část

E – Stavební část

F – Organizace výstavby

G – Náklady



- H – Doklady
- I – Geodetická dokumentace

## **10. Seznam provozních souborů a stavebních objektů s přímou vazbou na parametry interoperability**

*Pro posouzení shody s technickými specifikacemi interoperability (u staveb vybrané železniční sítě České republiky) se vypracuje seznam provozních souborů a stavebních objektů, které mají přímou vazbu na některý ze základních nebo dalších závazných parametrů interoperability dle příslušné vyhlášky o provozní a technické propojitelnosti evropského železničního systému. Provozní soubory a stavební objekty budou členěny v tomto seznamu dle „subsystémů“ infrastruktura, energie, řízení a zabezpečení (subsystém energie bude obsahovat odděleně technologickou a stavební část):*

Předmětná trať je součástí vybrané železniční sítě České republiky.

Níže uvedené stavební objekty mají přímou vazbu na subsystém infrastruktura.

SO 101	Most v km 232,992
SO 201	Železniční spodek
SO 202	Železniční svršek
SO 301.....	Trakční vedení
SO 401	Přeložky kabelů ČD-T
SO 402	Přeložky kabelů SŽDC – zabezpečovací

Projekt stavby byl posouzen notifikovanou osobou - VÚŽ, a.s. a tento certifikát je součástí dokladové části projektu.