

TÚ: 0502 Mladotice (mimo)–Žatec (mimo)
DÚ: 22 Žabokliky–Žatec západ

VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S–JTSK

	Vedoucí projektu	Zodpovědný projektant	Investor	SŽ s.o. SSZ
	ING. L. MAREK 	ING. O. LOJÍK Ph.D. 	Místo stavby	ŽATEC
	Vypracoval	Kontroloval	Formát	A4
	ING. L. MAREK 	ING. L. MAREK 	Datum	07/2020
			Účel	DSP
TOP CON SERVIS s.r.o., Ke Stírce 1824/56, 182 00 Praha 8, tel/fax: 284 021 740, email: topcon@topcon.cz			Měřítko	
			Č.zakázky	29–19
REKONSTRUKCE MOSTU KM 200,916 TRATI PLZEŇ – ŽATEC B – SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA			Číslo kopie	Číslo přílohy
				B
SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA				

Rekonstrukce mostu km 200,916 trati Plzeň - Žatec

Dokumentace pro stavební povolení (*DSP*)

B – SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

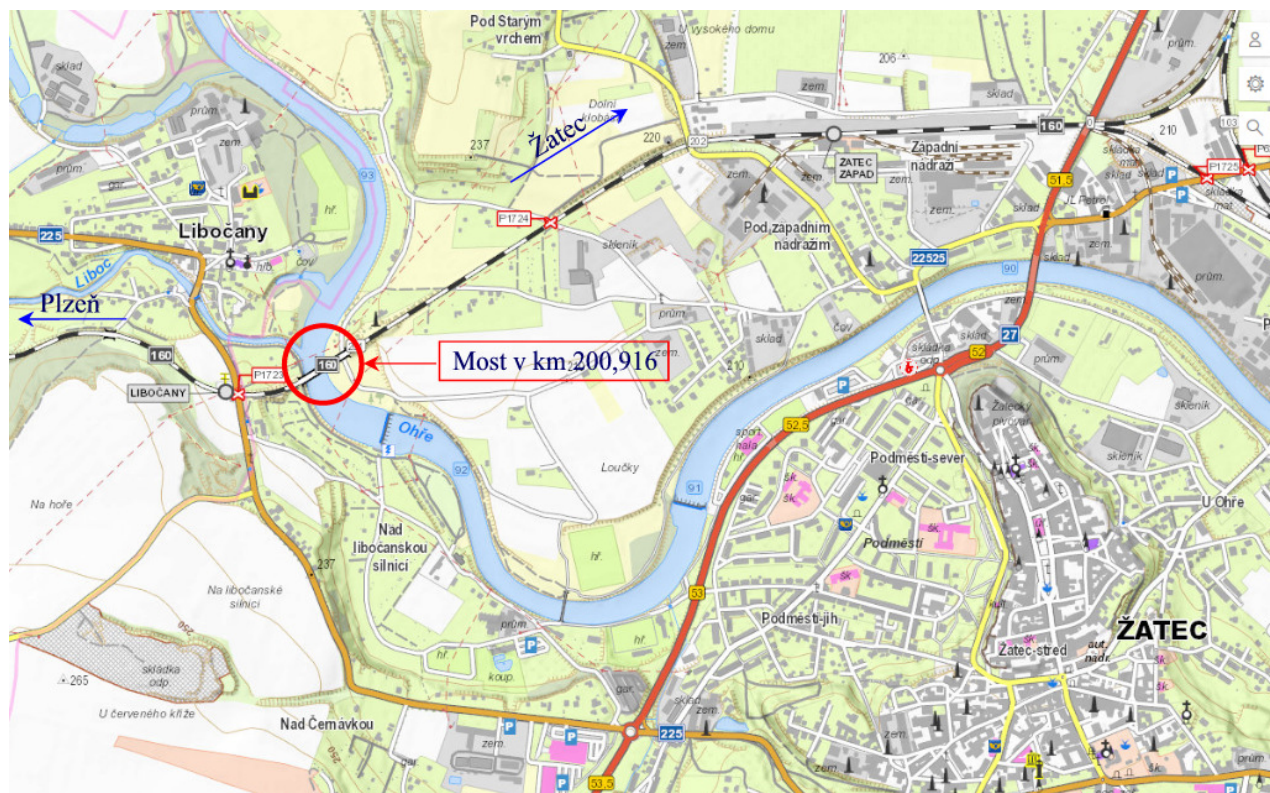
OBSAH:

B.1	Popis území stavby	3
B.1.1	Charakteristika území a stavebního pozemku	3
B.1.2	Vazba na územně plánovací dokumentaci	3
B.1.3	Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů	4
B.1.4	Interoperabilita (TSI) a návrhové zatížení	4
B.1.5	Geotechnický a stavebně technický průzkum	4
B.1.6	Využití dosavadního hmotného majetku	6
B.1.7	Ochranná pásma a bezpečnostní pásma	6
B.1.8	Vliv na kulturní památky a archeologii	7
B.1.9	Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje	8
B.2	Celkový popis stavby	8
B.2.1	Základní charakteristika stavby a jejího užívání	8
B.2.2	Stručný popis stavby - stávající stav	9
B.2.3	Celkové urbanistické a architektonické 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	11
B.2.8	Zdůvodnění řešení ve vztahu k obecným požadavkům na výstavbu	12
B.2.9	Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby	13
B.2.10	Hygienické požadavky na stavbu, požadavky na pracovní a komunální prostředí	14
B.2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	14
B.3	Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu	15
B.4	Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie	16
B.4.1	Železniční doprava	16
B.4.2	Návrh dopravního opatření na dobu výluky	17
B.4.3	Náhradní autobusová doprava (NAD)	17
B.5	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	19
B.6	Vliv stavby na životní prostředí a jeho ochrana	20
B.7	Ochrana obyvatelstva	20
B.8	Zásady organizace výstavby	20
B.8.1	Postup výstavby	20
B.8.2	Koordinace stavby rekonstrukce mostu s dalšími stavbami	21
B.8.3	Omezení provozu	21
B.8.4	Umístění staveniště	22
B.8.5	Přístupy na staveniště	22
B.8.6	Plochy zařízení staveniště	22
B.8.7	Zhodnocení možnosti požárního zásahu	23
B.8.8	Způsob provádění stavby, postup výstavby	23

B.1 Popis území stavby

B.1.1 Charakteristika území a stavebního pozemku

Železniční trať č. 160 Plzeň - Žatec (TÚ 0502 Mladotice - Žatec) je součástí celostátní dráhy. Spojuje města Plzeň a Žatec. Trať je dlouhá 107 km a její převážná část vede okresem Plzeň-sever a okresem Louny. Jednokolejná neelektrifikovaná trať byla zprovozněna postupně od r. 1872. Úsek Mladotice - Žatec byl dokončen v r. 1907.



Tato stavba řeší rekonstrukci velké umělé stavby na této trati - mostní objekt v km 200.916, který převádí trať přes řeku Ohři a její inundaci ve městě Žatci. V daném úseku je trať zařazena do traťové třídy zatížení C3/70 (přípustná hmotnost 20 t na nápravu a 7,2 t na běžný metr). V dotčeném traťovém úseku Blatno u Jesenice – Žatec západ je nejvyšší traťová rychlost 70 km/h a zábrzdňá vzdálenost 700 m. Normativ délky nákladního vlaku je 390 m, průjezdný průřez ZGC.

B.1.2 Vazba na územně plánovací dokumentaci

Stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací (Územní plán Města Žatce). 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 související úpravě celkové šířky nosné konstrukce. Vlastní spodní stavba mostu bude zachována a k trvalým záborům dalších pozemků tedy nedochází. Rekonstrukcí mostu nedojde ke změně využití území v zájmové oblasti. Stavba splňuje požadavky na využívání území.

Stavba bude probíhat zejména na drážních pozemcích. Prostor řeky má ve správě Povodí Ohře. Pro montáž nové konstrukce a demontáž staré budou použity pozemky na obou březích řeky ve vlastnictví Města Žatce a Státního pozemkového fondu.

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

Ke stavbě bylo vydáno místně příslušným orgánem územního plánování Závazné stanovisko (č.j. xxxx ze dne xxxxx) dle **§96b zákona č.183/2006 Sb. (stavební zákon)** tzn. zda záměr stavby záměr 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. Doklady z projednání s dotčenými orgány.

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 definován tato základní charakteristika trati:

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.:	Celostátní dráha
Kategorie dráhy podle TSI INF:	Konvenční železniční systém
Součást sítě TEN-T:	NE
Číslo trati podle Prohlášení o dráze:	180
Číslo traťového a definičního úseku:	0502/22
Trakční soustava:	NE
Počet traťových kolejí:	1
Výkonnostní parametry odpovídající kategorii tratě F3: dle TSI INF 2015:	
obrys vozidla:	GA
hmotnost na nápravu:	20 t
rychlost:	nepoužije se
délka vlaku:	nepoužije se

Minimální hodnota součinitele α pro navrhování nových konstrukcí je dle TSI INF 2015 tab. 11 pro kategorii trati F3 $\alpha = 1,0$. 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 a SW0 je uvažován s klasifikačním součinitelem zatížení **$\alpha=1,21$** .

B.1.5 Geotechnický a stavebně technický průzkum

Geologický průzkum

Geologický průzkum

Geologické prostředí představují v obou směrech faciálně proměnlivé sedimenty mosteckého souvrství (mocnost X0 až X00 m), neogenního stáří - jíly až slabě zpevněné jílovce bez uhelné hmoty a stejnozrnné, jemno až hrubozrnné písky bez štěrků, charakteristické hnědé a šedé barvy. Jemnozrnné a písčité zeminy tříd F6 CL, CI - F4 CS - S3 S-F a S2 SP vytvářejí polohy proměnlivých mocností až ploše čočkovité neprůběžné vrstvy, či vzájemné přechody, jejich zastoupení se místo od místa mění. Mají vesměs samé nepříznivé geotechnické vlastnosti - soudržné jílovité zeminy při styku s vodou snadno degradují, rozbírají a většinou patří k

převlhčeným, stejnozrně písčité zeminy jsou zase náchylné ke ztekucení (tekoucí až vztlakové) a díky nevhodné zrnitostní skladbě velmi obtížně až nezhotavitelné.

Výše popsané terciérní sedimenty překrývá vrstva tl. 1,55 m kvartérních sedimentů fluvialní geneze, složená z ulehých písčitých štěrků s kamenitou složkou, tř. G3 G-F Cb, která představuje zároveň nejúnosnější zeminu lokality.

V přípovrchové vrstvě do hloubky 1,20 m p. t. jsou zastoupeny navážkové zeminy, typu písčité hlíny, jílu a škváry.

Hydrogeologický průzkum

V prostoru budoucího staveniště realizovaný vrt ověřil dvojí zvodnění, vázané na prostředí jak kvartérních, tak i terciérních sedimentů v písčitém vývoji.

Na písčité štěrky vázaná zvodně měla po dokončení a odpažení vrtu ustálenou hladinu 0,69 m p. t., tj. v úrovni 205,13 m n. m., která odpovídá aktuální hladině Ohře v době realizace průzkumu. Jedná se o souvislé zvodnění kvartérních štěrkovitých sedimentů, s volnou hladinou.

Výrazně odlišné zvodnění se váže na propustné písčité partie terciérních sedimentů s napjatou hladinou.

Agresivita podzemní vody

Podle výsledků zkráceného chemického rozboru laboratorního vzorku podzemní voda z kvartérní zvodně vytváří ve znění ČSN EN 206-1 středně agresivní prostředí stupně XA2, vlivem obsahu 51,41 mg.l-1 CO2 agresivního na vápno.

Průzkum železničního spodku (pražcové podloží)

Štěrkové lože u „libočanské“ opěry mostu (km 200,838) má pod dřevěnými pražci vyhovující mocnost 35 cm, svrchu je čisté, pod ložnou plochou mírně znečištěné, naproti tomu u „žatecké“ opěry (km 200,972) je vesměs silně znečištěné s nedostatečnou tl. vrstvy 22 cm, která se musí zvětšit na minimálně potřebných 35 cm o 13 cm,

Štěrkové lože, složené vesměs z magmatických hornin, bude po přečištění dále využitelné, obě přechodové oblasti mostu jsou vybudované ze stejné nesoudržné zeminy - písčitého štěrku s kamenitou složkou, třídy G3 G-F+Cb, který díky méně příznivému zrnitostnímu složení vykazuje odlišnou ulehlost/míru zhuštění i únosnost $E_{0r} = 100,0$ MPa a 46,9 MPa,

Vzhledem k dosaženým rozdílným výsledkům modulů přetvárnosti u „libočanské“ opěry mostu postačí výměna ŠL a přehutnění pláně železničního spodku, u „žatecké“ opěry se kromě nezbytného zvětšení mocnosti ŠL doporučuje ještě odtěžení písčitého štěrku v mocnosti 0,20 m a jeho nahrazení podkladní vrstvou ze ŠD fr. 0 - 32 mm, uloženou na přehutněnou zemní pláň, která zajistí požadovanou únosnost přechodové oblasti.

Stavebně technický průzkum pilíře P1 a opěry O2

Vrty diagnostické (2 x šikmý vrt do pilíře a opěry O2) byly v řezném průměru 76. Vrtáno bylo za použití vodního vrtného výplachu. Vrtné jádro bylo ukládáno do standardních pětiřádkových vzorkovnic k následné geologické dokumentaci.

Konstrukce zdiva pilíře je tvořeno kamenným obkladem tl. 0,6 m, na který navazují vrstvy menších (0,6 - 1,1 m) a větších (1,1 - 1,9m) žulových bloků, které probíhají až do hloubky cca 3,3 m. Následuje pak vrstva cca 0,5 m z různého kameniva s hlavami dřevěných pilot. Hloubka založení je cca 4,35 m pod úroveň terénu.

Konstrukce zdiva opěry O2 je tvořeno kamenným obkladem tl. 1,0 m, na který navazuje vrstva menších žulových bloků (1,0 - 2,0 m). následuje pak vrstva různorodého kameniva s cementovápenou maltou do hloubky 5,25 m, kde začínají dřevěné rošty. Hloubka založení je cca 5,4 m pod úroveň terénu.

Na základě dosud provedených průzkumných prací a jejich vyhodnocení je pro stavební objekt stanovena 3. geotechnická kategorie.

Stanovení geotechnické kategorie a třídy rizika podle ČSN P 73 1005 – příloha E, tab. E.2. Jedná se o stavbu s náročnou konstrukcí ve složitých inženýrskogeologických poměrech. Vznik i neuskutečnění nežádoucího jevu jsou stejně pravděpodobné a vzniklé škody by byly velké.

B.1.6 Využití dosavadního hmotného majetku

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

B.1.7 Ochranná pásma a bezpečnostní pásma

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

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

Stavba se nachází v ochranných pásmech IS:

- kanalizace - splašková stoka, Severočeské vodovody a kanalizace, a.s. : 1,5 m na obě strany
- silových vedení VN - vzdušné vodiče bez izolace: 7,0 m na obě strany, ČEZ distribuce, a.s.
- zabezpečovací vedení SŽ s.o., SSZT : 1,0 m na obě strany
- dálkové a místní sdělovací kabely ČD-Telematika, a.s.: 1,0 m na obě strany

Přeložky kabelových tras na mostě jsou součástí SO 401 a SO 402. Po ukončení výstavby železničního mostu budou kabely přeloženy zpět do nových kabelových žlabů.

Vztah k proceduře EIA

Stavba „Rekonstrukce mostu km 200.916 trati Plzeň - Žatec“ nepodléhá posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, neboť dle § 1 odst. 2 tohoto zákona tento záměr nelze zařadit mezi vymezené záměry, jejichž provedení by mohlo závažně ovlivnit životní prostředí (dle vyjádření Krajského úřadu Ústeckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství, ze dne 12. 8. 2019, č.j. KUUK/92034/2019/ZPZ).

Chráněná území přírody a krajiny

Nejbližším maloplošným zvláště chráněným územím je přírodní památka Žatec, která je vzdálená cca 1,5 km severovýchodně od místa záměru.

Soustava chráněných území Natura 2000

Soustava Natura 2000 je tvořena evropsky významnými lokalitami (EVL) a ptačími oblastmi (PO). Záměr je přímo situován v evropsky významné lokalitě Ohře (EVL CZ0423510). Je to v regionu největší EVL, která zahrnuje celý tok řeky Ohře od soutoku s Libocí nad městem Žatec po soutok Ohře a Labe v Litoměřicích. Předměty ochrany EVL jsou bolen dravý, losos atlantský a velevrub tupý.

Podél řeky Liboc je vedena EVL Doupovské hory. Jedná se o rozsáhlou lokalitu s velkým množstvím předmětů ochrany, oblast kolem řeky je pouze malou součástí.

Vyjádření dle §45i zákona č.114/1992 Sb. vydal Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (č.j. ze dne 12. 8. 2019, č.j. KUUK/92034/2019/ZPZ).

Biologický průzkum

Při provedeném terénním šetření nebyl nalezen žádný zvláště chráněný druh rostliny. Ze zvláště chráněných druhů živočichů byl zaznamenán výskyt čmeláků rodu *Bombus* (ohrožený druh), čmeláci území pravděpodobně využívají pouze jako potravní biotop. V blízkosti mostu (poblíž stromu č. 26) se nachází jedno hnízdo mravenců rodu *Formica* (ohrožený druh). Vzhledem k tomu, že se nejedná přímo o plochu stavby, bylo by vhodné toto hnízdo řádně označit (opáskovat) a

vyhnout se jeho poničení. Nebude-li to možné, bude nutné provést transfer hnízda na biotopově vhodné místo v blízkém okolí. Na železničním náspu byl zaznamenán výskyt ještěrky obecné (silně ohrožený druh), jejíž biotop bude během prací dočasně narušen, avšak po jejich ukončení bude obnoven. Vliv záměru na ještěrku lze proto považovat za přijatelný. Z důvodu ochrany ptáků bude nutné provádět kácení v době vegetačního klidu. Vzhledem k době provádění průzkumu nemusel být zaznamenán výskyt všech na zájmovou plochu vázaných druhů rostlin a živočichů.

V rámci stavby bude pokáceno 27 stromů.

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 sanace stávající 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.

Vliv na vodoteče a vodní zdroje

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

Dle hydrologického členění se zájmové území nachází ve správě Povodí Ohře, státního podniku.

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

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

Záplavová území

Městem protéká řeka Ohře a přítoky. Jsou součástí Povodí Ohře. Město je zařazeno v seznamu vyhlášených záplavových území vydaném Krajským úřadem Ústeckého kraje. Most v km 200,916 se nachází v záplavovém území, kam patří také travnatá říční niva na levém břehu v okolí opěry O2. V daném profilu jsou jednotlivé výšky hladiny vody:

$Q_1=205,83$ m n.m.

$Q_{10}=206,92$ m n.m.

$Q_{100}=207,93$ m n.m.

Stavba se nachází v záplavovém území 100-leté vody Ohře.

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.

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

Pro stavbu je nutný pouze dočasný zábor v délce trvání do **1 roku**. Trvalý zábor, případně věcná břemena stavba nevyžaduje, tzn. že výkup pozemků ani budov není nutný.

Stavba je umístěna na pozemku parc. č. 1702/3, 1702/6 a 1702/5 ve správě Správy železnic, státní organizace (dráha-ostatní plocha), k.ú. Žatec

Pozemky potřebné pro realizaci této stavby (dočasný zábor): k.ú. Žatec:

- Povodí Ohře, státní podnik (vlastnické právo ČR), parc. č. 7032/124 (koryto vodního toku přirozené nebo upravené - vodní plocha),
- Město Žatec, parc. č. 603 (neplodná půdy-ostatní plocha)
- Státní pozemkový fond, parc.č. 604/2 (orná půda)

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

Dočasný zábor se týká pouze malého pásu těchto pozemků, podél mostu na inundačním území pod polem č.2. Po dokončení rekonstrukce budou pozemky uvedeny do původního stavu.

Vliv na ZPF a PKPFL

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

Předmětná stavba vyvolává dočasný zábor zemědělského půdního fondu v k.ú. Žatec parc.č. 604/2 o celkové výměře 1552 m². Doba záboru nepřekročí délku trvání **1 rok**. V rámci stavby je třeba postupovat v souladu se zákonem č. 334/1992Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu a vyhláškou č. 13/1994Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu.

B.2 Celkový popis stavby

B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

Předmětem stavby je celková rekonstrukce mostního objektu v km 200,916 trati Plzeň - Žatec přes řeku Ohři a její inundaci ve městě Žatec, která povede k udržení sjízdnosti trati a odstranění lokálního omezení traťové rychlosti. Také dojde ke zlepšení kvalitativních parametrů a to zejména v oblasti prostorové průchodnosti a přechodnosti trati. Řešený úsek rekonstrukce trati je délky ~164 m.

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

- zajištění dostatečné přechodnosti mostu (min. úroveň traťové třídy zatížení D4 pro možnosti výhledové elektrizace trati),

- zajištění dostatečné prostorové průchodnosti (volného mostního průřezu),
- zajištění bezpečnosti a spolehlivosti provozu,
- zkrácení jízdních dob odstraněním propadů rychlosti (současné omezení rychlosti na mostě),
- snížení objemu prostředků nutných na zajištění provozuschopnosti dráhy,
- snížení vlivu vibrace a hlukové zátěže pod úroveň platných hygienických limitů,

Požadavky na inteligentní dopravní systémy, pokrytí rádiovým signálem GSM-R a Informační systémy pro cestující apod. nejsou předmětem této stavby, jejíž hlavním cílem je rekonstrukce mostu a má lokální charakter v rámci celé trati resp. traťového úseku.

Zajištění výše uvedených výhledových standardů na trati Plzeň - Žatec bude v souladu s koncepcí Ústeckého kraje na dopravní obsluhu území. Přispěje také k udržitelnosti realizovaných investičních i neinvestičních akcí SŽ s.o. v této oblasti.

Stavba se předpokládá v tomto rozsahu:

- snesení staré ocelové konstrukce
- sanace spodní stavby, zesílení podloží, nové ŽB úložné prahy a závěrné zídky
- demolice pilíře a výstavba nového
- kompletace nové ocelové konstrukce a její osazení do otvoru
- přeložky inženýrských sítí
- rekonstrukce části železniční tratě na mostě a v jeho předpolí

B.2.2 Stručný popis stavby - stávající stav

Dvoupolový most se skládá ze dvou prostých nýtovaných kovových nosných konstrukcí se zapuštěnou prvkovou mostovkou s mostnicemi. Hlavní nosníky jsou příhradové, svislicové soustavy, doplněné příhradovým dolním a příčným ztužením. Mostovka se skládá z plnostěnných příčníků a podélníků. Rozpětí nosných konstrukcí je 2 x 56,9 m. Uložení na spodní stavbě je šikmé. Na středovém pilíři jsou umístěna pevná ložiska obou konstrukcí, na opěrách pak ložiska pohyblivá. Spodní stavbu tvoří kamenné opěry a středový pilíř z řádkového žulového zdiva z r. 1873. U obou opěr jsou šikmá svahová křídla, u opěry O1 navazuje na pravé křídlo opěrná zeď podél vodního toku. Podpěry mostu jsou pravděpodobně hlubinně založeny na dřevěných pilotách.

Hodnocení stavebního stavu konstrukcí dle protokolu o podrobné prohlídce z r. 2017 je: nosná konstrukce: K2 / spodní stavba: S2. Mimořádná prohlídka mostu z r. 2019 však stavební stav nosné konstrukce ohodnotila stupněm 3.

Zdůvodnění nezbytnosti realizace

Z Podrobných pravidelných mostních prohlídek vyplývá, že se stav mostu za poslední roky zhoršil a korozní oslabení má zrychlující se tendenci. Na základě provedeného statického přepočtu a výsledku mimořádné prohlídky mostu byla od 1. 10. 2018 na mostě snížena traťová rychlost ze 70 km/h na 10km/h (TOR).

Současné šířkové uspořádání na mostě nevyhovuje podmínkám pro bezpečné provozování mostních objektů, kde je požadována minimální vzdálenost překážek v přímé od osy koleje 2,20 m, což je více než skutečná vzdálenost 2,098 - 2,166 m. Zvětšení volné šířky na mostě nelze pro tento typ konstrukce docílit žádnou úpravou OK, ani zřízením výklenků pro ochranu osob před projíždějícím vlakem.

Na základě závěrů ze zjištěných skutečností a výsledků přepočtu ocelové konstrukce bylo konstatováno, že není možné takovou konstrukci zesílit natolik, aby splňovala stávající požadavky na zatížení podle EC norem. Dalším konstrukčním nedostatkem, který znemožňuje účelný návrh konstrukčních úprav, je mezilehlá mostovka, která je příčinou zvýšené citlivosti konstrukce na

vodorovná zatížení, kdy dochází k rozkmitávání v příčném směru v úrovni koleje. Pro zachování provozuschopnosti a bezpečnosti železničního provozu na trati je nezbytné po 113 letech provozu v krátkodobém horizontu vyřešit rekonstrukci tohoto přemostění.

Údaje o harmonogramu provádění

Realizace rekonstrukce mostu proběhne během jedné stavební sezóny.

Doba realizace stavby: **05/2021 až 11/2021**

předpokládaná doba realizace rekonstrukce **9 měsíců**

(přípravné práce, kácení apod. proběhnou v období vegetačního klidu, tzn. do 31. 3. 2021)

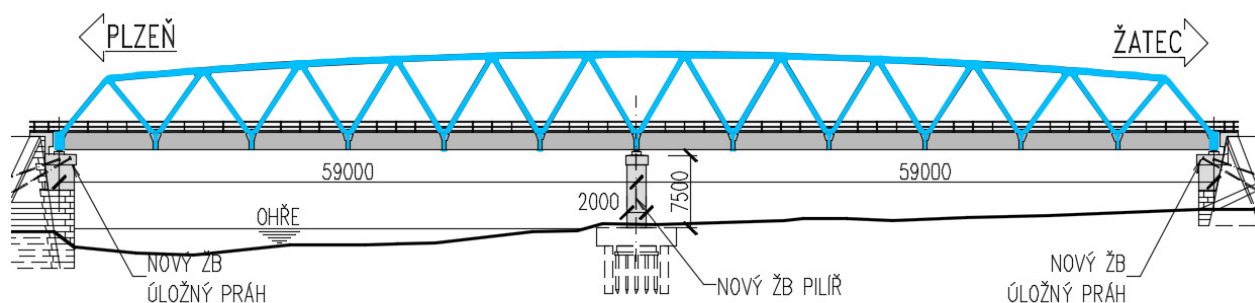
Podrobný harmonogram výstavby je přílohou ZOV.

B.2.3 Celkové urbanistické a architektonické řešení

Rekonstrukcí mostu se výrazněji nemění prostorové řešení – zůstává příhradový most se dvěma mostními otvory. Výška starých hlavních příhradových nosníků byla konstantní 6,20 m. Ty jsou v novém návrhu nahrazeny zakřiveným horním pasem. Celková výška konstrukce je proměnná od 7,60 m nad opěrami po 10,09 m nad pilířem. Z důvodu nižší konstrukční výšky v poli a plynulému náběhu pak vyznívá plnostěnná konstrukce méně masivně než konstrukce původní příhradová.

Spodní stavba – díky obou opěr z řádkového kamenného zdiva budou přespárovány a očištěny, čímž dojde k výraznému zlepšení vzhledu. Část nového dřívku pilíře budou obložena kamenem, čímž se přiblíží vzhledu původní spodní stavby z přírodního materiálu. Veškeré konstrukce spodní stavby budou v horní části překryty betonem úložných prahů resp. závěrných zdí.

Z důvodu výhodnějšího statického působení byla namísto starých dvou prostých nosných konstrukcí mostu navržena jedna spojitá dvoupolová konstrukce. Na hlavě pilíře, kde budou použita pouze 2 ložiska, dojde ke zúžení dřívku pilíře. Veškeré trvalé konstrukce a stavební stavy byly staticky posouzeny dle platných norem a předpisů a jsou součástí SO 101 Rekonstrukce mostu.



B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Úsek širé trati není veřejným prostorem, tzn. že se zásady řešení užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace dané vyhláškou č. 398/2009 Sb., pro danou stavbu neuplatní.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

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

V rámci stavby bude provedena u mostního objektu technicko-bezpečnostní zkouška ve smyslu stavebního a technického řádu drah vyhl. 177/1995 Sb.

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

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

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

B.2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení

Stavba neobsahuje žádné provozní soubory.

B.2.7 Základní popis stavebních objektů

Stávající stav

SO 101 - Rekonstrukce mostu

Ocelové konstrukce mostu jsou trémové, příhradové, prosté, nýtované. Mostovka je mezilehlá, s dřevěnými plošně uloženými mostnicemi, ukončení mostu je kolmé. Rozpětí konstrukcí je 2x58 m, na středovém pilíři jsou umístěna pevná ložiska obou konstrukcí, na opěrách pak ložiska pohyblivá. Spodní stavbu tvoří kamenné opěry a středový pilíř z řádkového žulového zdiva z r. 1873. U obou opěr jsou šikmá svahová křídla, u opěry O1 navazuje na pravé křídlo opěrná zeď podél vodního toku. Podpěry mostu jsou pravděpodobně hlubinně založeny na dřevěných pilotách.

SO 201 Železniční spodek/ SO 202 Železniční svršek

Na mostě jsou ve stávajícím stavu použity kolejnice tvaru S49 s tuhým podkladnicovým upevněním na dřevěných mostnicích 240/260/2470 (2500) mm. V místě výběhů pojistných úhelníků jsou před a za mostem použity dřevěné pražce. V traťovém úseku mimo most je zřízena bezстыková kolej. Po obou stranách mostu je stávající bezстыková kolej ukončena malým dilatačním zařízením tv. S49 umístěným na dřevěných pražcích. V oblouku před mostem a v přímé za mostem proběhla v roce 2018 výměna pražců – nově jsou v traťové koleji osazeny pražce B91 S/2 s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Štěrkové lože je mírně znečištěné. Stávající traťová rychlost je ze směru od zastávky Libočany 50 km/h, za mostem směrem na Žatec pak 70 km/h. Na mostě je trvalé omezení rychlosti na 10 km/h.

SO 401/402 Přeložky kabelů TÚDC / SSZT

Podél trati jsou položeny kabely ve správě ČD Telematiky a OŘ Ústí nad Labem – SSZT:

- diagnostický kombinovaný kabel – hybridní. Je v majetku SŽDC – TÚDC a jeho opravy a údržbu provádí ČD Telematika
- dálkový metalický kabel v provedení TCEKFLE 5XN0,8. Ten však vede mimo most a stavba ho nenaruší
- Zabezpečovací kabel TCEKEZE 3P1,0.

Kabely jsou uloženy v zemi, částečně ochráněné žlaby nebo chráničkami. Přes most jsou vedeny ve žlabech, po obou stranách. Jsou z nich provedeny výpichy k drážním objektům. Na hybridním kabelu je poblíže mostu v km 201,011 spojka S120 typu FOSC-404A4 – S24-1-NGN, ve které jsou spojovány optické i metalické prvky, se zanechanou rezervou 10 m oboustranně.

Stav po rekonstrukci

SO 101 Rekonstrukce mostu

Řešení rekonstrukce mostu je navrženo náhradou celé nosné mostní konstrukce na upravené spodní stavbě. Průběh vedení koleje po mostě a na předpolí je beze změny.

Toto konstrukční řešení vyhovuje prostorovému uspořádání VMP 2,5 dle ČSN 73 6201 pro rychlost 70 km.h-1, která odpovídá navazujícím směrovým poměrům vedení trati. Pro návrhové zatížení je

použito, dle zatížení tratě, schéma zatížení LM 71 dle ČSN EN 1991-2 s klasifikačním součinitelem, $\alpha=1,21$.

Nové OK budou v podélném směru tvořeny trámy vyztuženými příhradovou bezsvislicovou svařovanou konstrukcí se zakřiveným horním pásem příhrady. Mostovka je ortotropní, tvořící žlab pro uložení šterkového lože. Statická soustava - spojitý nosník o dvou polích s rozpětím 2 x 59,0 m. OK bude osazena na upravené úložné prahy opěr a nový středový pilíř na kalotová ložiska. Spodní stavba (opěry) bude zesílena a částečně přestavěny pro uložení nové OK, která má větší šířku, než stávající konstrukce. Stávající středový pilíř bude zbourán a nahrazen novým, hlubinně založeným na velkopřůměrových pilotách.

SO 201 Železniční spodek/ SO 202 Železniční svršek

Stavební objekt řeší snesení stávajícího a vložení nového kolejového roštu na mostě. Směrové řešení vychází ze stávajícího stavu. Z hlediska směrových poměrů se traťový úsek ve směru staničení před mostem nachází ve složeném směrovém oblouku. Za mostem ve směru staničení pak traťový úsek pokračuje přímou. Vzhledem k tomu, že za mostem se nachází složený oblouk délky cca 1,427 km, je uvažováno s ukončením směrové a výškové úpravy koleje v kružnicové části oblouku, ještě před železničním přejezdem P1723 km 200,673.

V rámci stavební činnosti bude provedena demontáž železničního svršku, odtěžení kolejového lože, zřízení přechodové oblasti mostu, zřízení nového kolejového lože a zpětné zřízení kolejového roštu. Dále bude provedena směrová a výšková úprava koleje. V řešeném úseku pak bude zřízena BK. Most bude nově s průběžným kolejovým ložem. Kolejový rošt budou tvořit nové kolejnice tv. 49E1 na betonových pražcích dl. 2,6m s hmotností 304kg, s pružným bezpodkladnicovým upevněním w14 – obdobně jako v navazujících úsecích. Kolejové lože bude nové ze šterku fr. 31,5/63mm, tloušťky 350mm pod ložnou plochu pražce.

U mostu bude zřízena nová zesílená konstrukce pražcového podloží, po obou stranách mostu. Ze strany od zastávky Libočany bude ZKPP zřízeno pod celou přilehlou přechodnicí (vzestupnicí). ZKPP bude ukončené až v kruhové části oblouku. Směrem na Žatec bude ZKPP zřízeno na délku 12m (7+5m). Odvodnění tělesa bude řešeno jednostranným sklonem 5% na svah náspu a dále na rostlý terén.

SO 401/402 Přeložky kabelů TÚDC / SSZT

K přerušení hybridního kabelu může dojít pouze tím způsobem, že bude rozpojen ve spojce S120, svinut a následně opět rozvinut po nové mostní konstrukci s uložení do žlabu v kolejovém loži.

Stávající hybridní kabel je plně obsazen (přenosové systémy MPLS, Sm@rtMux, datové sítě TDS a intranet SŽDC + další). Vzhledem k tomu, že se nedá počítat s výlukou na celé trati v úseku Blatno u Jesenice – Žatec západ a možnost případně přesměrovat metalické okruhy na souběžný DK SŽDC dává pouze velmi omezené možnosti, navrhuje se přeložka tohoto kabelu ve formě rozpojení ve spojce, smotání kabelu na jednu stranu a opětovně rozmotání na provizorní konstrukci zřízenou podél mostu. Zakopaná rezerva 10 metrů by tuto manipulaci měla umožnit.

Pro definitivní uložení bude muset být kabel ve spojce opětovně rozpojen, z provizoria přemístěn do nového žlabu a znovu naspojován.

Zabezpečovací kabel bude na vyloučené trati po dobu stavby přerušen bez náhrady. Po rekonstrukci mostu bude opětovně uložen do žlabu v kolejovém loži.

Součástí montážních prací bude následné znovuvvedení všech zařízení do provozu včetně provedení všech nutných měření a zkoušek zařízení, a to v obou fázích.

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

Splnění požadavků obecně platných zákonů a vyhlášek

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

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

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

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

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

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

Zákon č. 114/1992 o ochraně přírody a krajiny

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

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

zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů,

vyhláška č. 294/2005 Sb. o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu

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

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

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

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

Projekt stavby je vypracován v souladu se zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách, vyhláškou č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah a vyhláškou č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah.

Úspora energie a tepelná ochrana

Stavba neobsahuje.

B.2.9 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby

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

Zhotovitel, který bude provádět stavební práce, zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky 246/2001Sb., 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 Směrnice SŽDC č. 56 o požární bezpečnosti při svařování.

Zahájení a ukončení prací na trati je nutno ohlásit na místně příslušné operační středisko HZSP SŽDC - JPO Praha, Chodovská 1430/3a 141 00 Praha 4, nepoplachové č. tel. 272 774 125, v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření k vytvoření podmínek pro zásah a záchranné práce. Po dobu zemních prací musí být zajištěna možnost příjezdu jednotek IZS pro zásah v objektech drah a na dráze.

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

V rámci dokumentace nebylo provedeno posouzení stavby s ohledem na hluk ze stavební činnosti. Hluk z provozu na rekonstruovaném mostu nebyl řešen. S ohledem na skutečnost, že se jedná o rekonstrukci mostu v délce 164 m a v těsné blízkosti se nenachází žádná chráněná zástavba, se vliv nové mostní konstrukce na snížení hlučnosti v okolí mostu projeví pouze v jeho blízkosti, kde se nachází zahrádky a, drobné stavby vedené v KN jako jiná stavba nebo stavba pro rodinnou rekreaci. Tyto stavby nemají v souladu s § 30 odst. 3 zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů chráněný venkovní prostor stavby, ale hodnotí se pouze chráněný venkovní prostor. Na nové mostní konstrukce bude průjezd vlakové soupravy tišší, protože kolejové lože bude nové s bezстыkovou kolejnicí. V bezprostředním okolí mostu je možné očekávat snížení hlučnosti okolo 1 dB. U chráněné zástavby ve vzdálenosti cca 250 m od mostu se vliv nové mostní konstrukce prakticky neprojeví.

Práce na rekonstrukci mostu budou probíhat ve dvousměnném provozu v době mezi 7:00 až 21:00. V bezprostředním okolí mostu se nenachází chráněná zástavba. Na obou březích řeky Ohře v blízkosti rekonstruovaného mostu jsou zahrádkářské kolonie. Hluk z výstavby v době mezi 7:00 až 21:00 hod nepřekročí požadovaný hygienický limit $L_{Aeq, s} = 65$ dB, a to jak v prostoru zahrádek, tak i u nejbližší obytné zástavby, která se nachází cca 250 m od mostu na obou březích řeky Ohře.

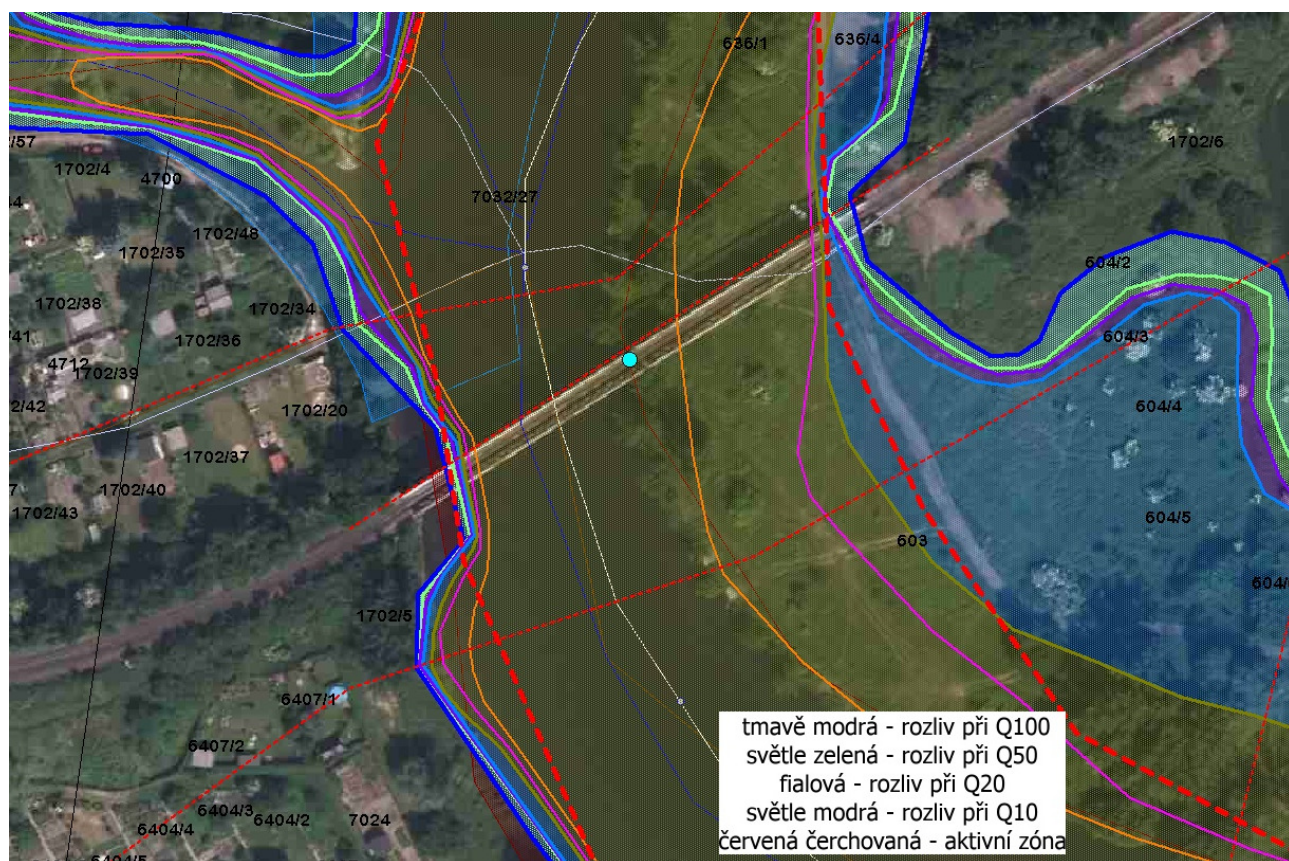
Při realizaci stavby musí být minimalizována sekundární prašnost tzn. vnášení tuhých částí do ovzduší. Jedná se zejména o nezpevněné cesty v zahrádkářských koloniích, po kterých bude vedena staveništní doprava – max. počet 5 nákladních vozidel za den v jednom směru. O zahájení stavebních prací a provoz na těchto cestách musí zhotovitel stavby informovat majitele zahrádek předem a během užívání cest zajistit omezení prašnosti (zpevnění povrch šterkem atp.).

Práce v noční době se nepředpokládají. V nezbytném případě lze v noční době realizovat montážní práce na ocelové konstrukci.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

Ochranná opatření proti povodni

V místě stavby se nachází hranice aktivní zóny záplavového území řeky Ohře, kde je možné umístit pouze stavby nutné technické a dopravní infrastruktury. Správa řeky podléhá Povodí Ohře s.p..



Charakter povodní je lokální a náhlý a závislý na srážkových úhrnech v povodí Ohře a jeho přítoků. Díky Nechanické přehradě je zde jistý časový prostor, který se umožňuje vyklizení staveniště z aktivní zóny. Rozliv řeky nastává bezprostředně a v závislosti na intenzitě srážek. Rovněž opadnutí vody po povodni je velmi rychlé a voda se vrátí zpět do přirozeného koryta potoka.

V průběhu výstavby bude přiměřeným způsobem sledován vývoj meteorologické a hydrologické situace v povodí vodního toku Ohře a jejích přítoků, aby v případě vysoké vody byla provedena takové opatření, která by znemožnila odplavení stavební techniky a stavebního materiálu.

Mostní objekt je v prostoru hranice hladiny při průtoku Q100 zasažen pouze pilířem, který bude nově masivní ŽB konstrukce s kamenným obkladem hlubině založeným. Z hlediska účinků povodně je jeho konstrukce dostatečně robustní a odolná. Při povodni nehrozí nárazy spláví, příp. ledových ker, a výška hladiny v údolí dosahuje cca 1,0 m nad úroveň inundace. Návrhy Povodňového plánu a Havarijního plánu uvedené v přílohách části B musí být aktualizovány zhotovitelem stavby před zahájením stavební činnosti v daném území.

Ochranná opatření proti atmosférickému přepětí a blesku

Na každé podpěře jsou navržena tzv. jiskřiště. Umístění jiskřišť je vpravo na horním povrchu úložného prahu. Na mostní konstrukci je navrženo 3 ks jiskřišť. Jiskřiště bude tvořeno drátem Ø 10 mm, který bude umístěn podél dolního pásu hlavního nosníku se vzduchovou mezerou 10 mm. Kotvení drátu je pomocí kotevního pouzdra M16 vodivě propojeného s výztuží úložných prahů.

Výjimky z předpisů a norem

V rámci stavby nejsou řešeny výjimky z norem a předpisů.

B.3 Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu

Stavba je rekonstrukcí dílčího úseku stávající jednokolejné železniční tratě a nová připojení nejsou v rámci stavby zřizována. Napojení na ostatní technickou infrastrukturu jsou v místě stavby velmi

omezené a jejich kapacity nebyly v rámci přípravy stavby zjišťovány. Připojení na stávající dopravní infrastrukturu se rekonstrukcí železničního mostu nemění.

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

B.4.1 Železniční doprava

V daném úseku je trať zařazena do traťové třídy zatížení C3/70 (přípustná hmotnost 20 t na nápravu a 7,2 t na běžný metr). V dotčeném traťovém úseku Blatno u Jesenice – Žatec západ je nejvyšší traťová rychlost 70 km/h a zábrzdna vzdálenost 700 m. Normativ délky nákladního vlaku je 390 m, průjezdný průřez ZGC.

Osobní doprava

V osobní dopravě je dle platného GVD 2020 v úseku Blatno u Jesenice – Žatec západ v pracovní dny provozováno 7 párů dálkových vlaků linky R25 relace Plzeň (Blatno u Jesenice) – Most v základním dvouhodinovém taktu. V současné době Ústecký kraj na trati Mladotice – Žatec v úseku hr.VUSC ÚK/PK – Žatec objednává 4 páry spojů kategorie R. Jedná se o doplněk k vlakům linky R25 Most – Plzeň objednávaných Ministerstvem dopravy ČR. V předmětném úseku jsou dále Ústeckým krajem objednány spoje turistické linky T6 Kadaň – Podbořany tzv. Doupovský motoráček (provoz o víkendech a svátcích), který však nejede směrem do Žatce. Žádná další doprava pak není Ústeckým krajem na tomto úseku objednávana.

Rozsah dopravy na lince R25 objednávané Ústeckým krajem je smluvně pokryt s dopravcem GWTR do prosince 2026 a z pohledu kraje je stabilní. Jelikož spoje mají charakter dálkové dopravy a tvoří doplněk na 2 hodinový takt ke spojům objednávaných MDČR, je objednávka Ústeckého kraje přizpůsobena rozsahu a podobě objednávky MDČR. Dle informací, které má Ústecký kraj k dispozici, tak i MDČR rozsah dopravy na této lince hodnotí jako stabilní a je tak předpoklad jeho zachování do konce smluvního období.

Vozidla použitá k zabezpečení dopravních výkonů jsou do prosince 2026 fixována smlouvou s dopravcem a jedná se o motorové vozy řady 845.

Rozsah dopravy objednávaného Ústeckým krajem po konci smluvního období v 12/2026 bude závislý na podobě objednávky ze strany MDČR a odsouhlasení v řídicích orgánech Ústeckého kraje. Aktuálně platný a Zastupitelstvem Ústeckého kraje schválený koncepční dokument Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2017 – 2021 předpokládá ve výhledu následující provozní řešení: „s ohledem na silné přepravní vztahy mezi Ústeckým krajem a Plzeňským krajem má Ústecký kraj významný zájem na změně provozní koncepce této linky; během plánovacího období bude usilovat o změnu provozní koncepce, která bude spočívat ve změně vozby vlaků R25 tak, aby bylo možno soupravy spojovat a dělit v Žatci – základní kmen soupravy by byl přetrasován v úseku Most – Žatec přes Postoloprty (s adekvátním zkrácením cestovní doby), přímé vozy by pokračovaly v úseku Žatec – Chomutov – Jirkov (a zpět); o toto řešení bude Ústecký kraj usilovat, jakmile to bude s ohledem na smluvní možnosti objednatelských partnerů na této lince možné“.

Pokud se ale jedná o místní dojížděku Mladotice - Žatec, tak převládá autobusová doprava i díky vyšší četnosti spojů a častějším zastávkám s lépe umístěnými stanicemi. Ekonomickými centry této oblasti jsou města Podbořany a Žatec, která tato trať spojuje. Vzhledem k nabídce malého počtu pracovních míst v této oblasti musí velká část ekonomicky aktivních obyvatel za práci dojíždět. Nejčastější cesty obyvatel zájmového území jsou uskutečňovány na základě potřeby přepravy do zaměstnání či do škol. Cesty do škol jsou realizovány většinou prostředky veřejné dopravy, cesty do zaměstnání jsou realizovány veřejnou dopravou a osobními automobily.

Nákladní doprava

Na této trati (v dotčeném úseku) jsou provozovány pravidelné vlaky nákladní dopravy. Jedná se o dva páry vlaků kategorie Mn – místní obsluhy – zajišťované dopravcem ČD Cargo, a.s., které jsou vypravovány každý pracovní den (pondělí – pátek). Jeden je veden v relaci Most nové nádraží –

Žatec západ – Podbořany – Toužim a zpět a druhý v relaci Most nové nádraží – Žatec západ – Podbořany – Bočov a zpět.

Na trati Plzeň – Žatec (v dotčeném úseku) zajišťoval vlaky nákladní dopravy také dopravce UNIPETROL DOPRAVA, s.r.o., cca v počtu 4 – 5 párů vlaků za měsíc. V případě opětovného vození těchto vlaků by dopravce využil odklonovou trasu přes Cheb.

Pro nákladní dopravu slouží tato trať též jako odklonová v případě výluk např. v úseku Plzeň – Cheb.

Jízdní doby

Jízdní doby v úseku mezi dopravami Blatno u Jesenice - Žatec západ budou stejné jako ve stávajícím stavu.

Pozn. Odstraněním omezení rychlosti 10 km/h okolo rekonstruovaného mostu se zkrátí jízdní doby dálkových vlaků v obou směrech o cca 10 s. Toto bude mít příznivý vliv na stabilitu (dodržování) GVD.

B.4.2 Návrh dopravního opatření na dobu výluky

Dopravní opatření je nutno brát orientačně, protože jsou navržena pro GVD 2019/20. Upřesněna budou v „Rozkaze o výlukách“, který bude zpracován pro platný GVD. Konání výluk traťových kolejí musí být předem projednáno s SŽ, O12 – odbor plánování a koordinace výluk. Tyto výluky budou uvedeny v Ročním plánu výluk.

Po dobu rekonstrukce mostu bude vyloučen železniční provoz mezi dopravami Žabokliky – Žatec západ. Při vyloučení tohoto úseku bude vyloučeno i zabezpečovací zařízení. Kabelová vedení TUDC musí zůstat v provozu, a proto budou přeloženy mimo most. Přerušení těchto kabelů proběhne pouze na nezbytně nutnou dobu.

B.4.3 Náhradní autobusová doprava (NAD)

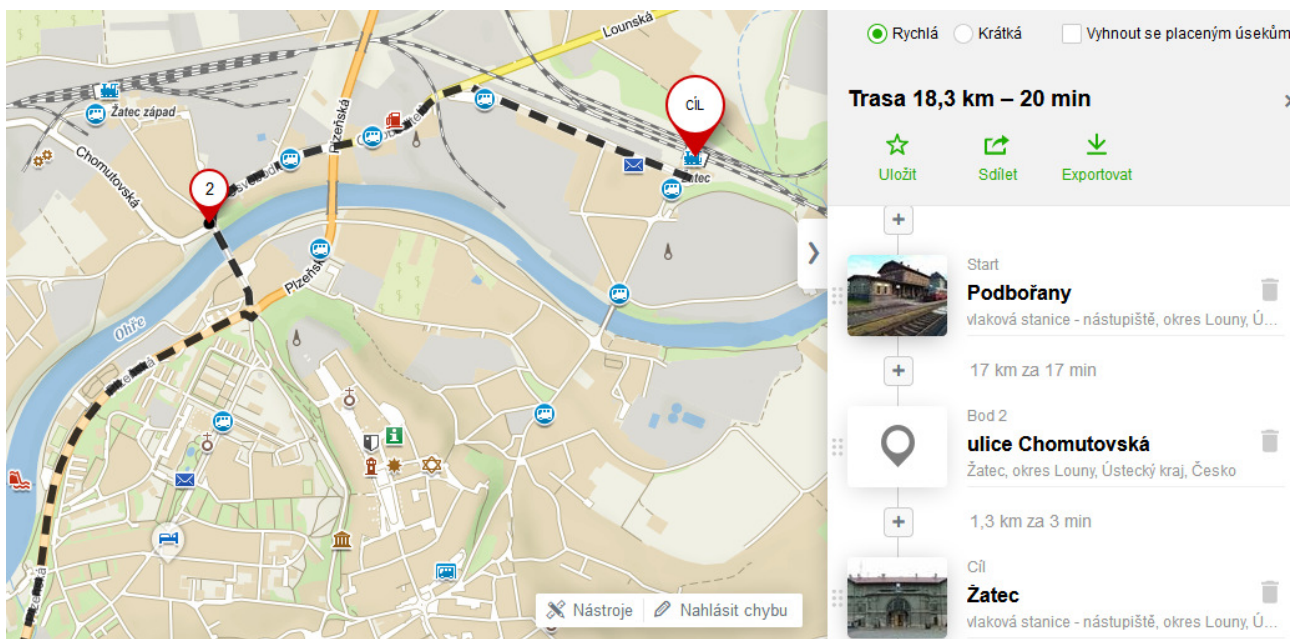
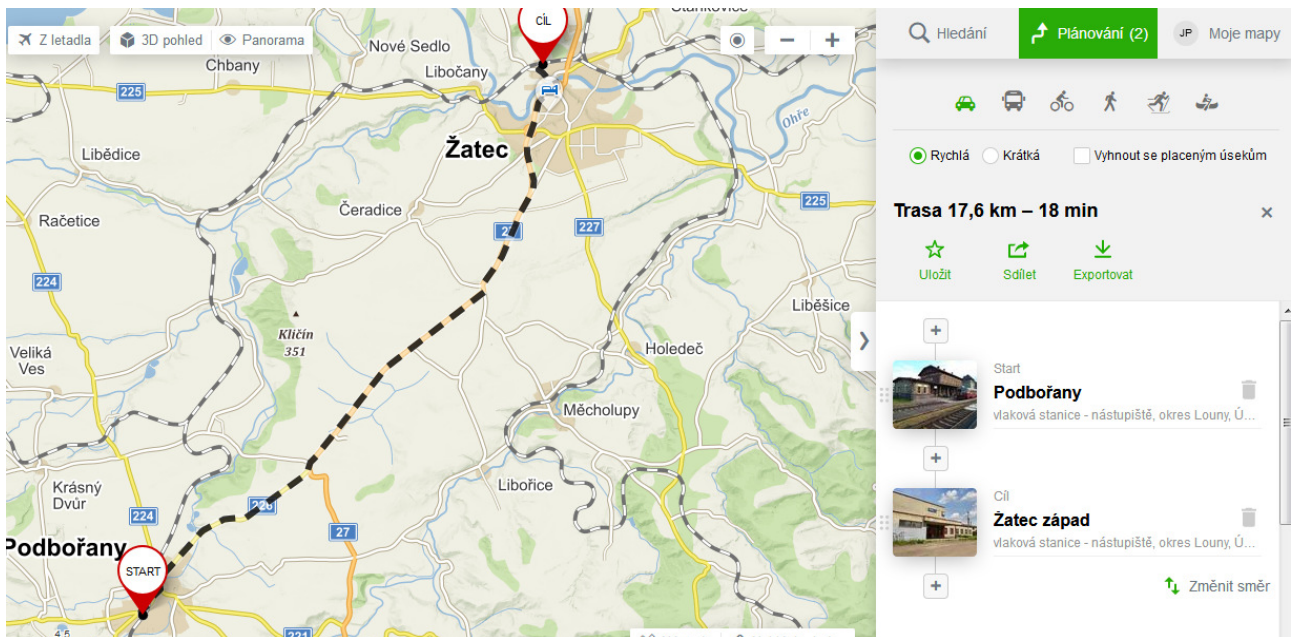
Osobní doprava

Náhradní autobusová doprava se předpokládá v úseku Podbořany – Žatec západ, z důvodu komfortního obratu soupravy je velice pravděpodobná možnost až do Žatce.

Vlaky 1098, 1099 a 1081 budou nahrazeny jedním autobusem, ostatní dvěma. V pátky vlaky 1088 a 1090 nahradíme třemi autobusy, v neděli 1091 a 1093 také třemi autobusy.

Dopravce žádá, aby se výluka nekonala v době školních výletů, kdy je nejvyšší obsazenost, navíc s nepředvídatelnými špičkovými počty cestujících, tzn. v době druhé půlky dubna až konec června.

Po dobu výluky traťové koleje v předpokládané délce 90 dní bude vyloučen mezistaniční úsek Žabokliky – Žatec západ). Náhradní autobusová doprava za rychlíkové spoje (regionální doprava není provozována) bude zavedena v úseku Podbořany – Žatec západ (17,6 km), případně Podbořany – Žatec (18,3 km). V případě vedení NAD do Žatce západ nejsou plánovány žádné mezizastávky stejně jako při jízdě vlaků. V případě NAD Podbořany – Žatec je doporučeno nezajíždět až před výpravní budovu žst. Žatec západ, ale obsluhu provést v existující zastávce Žatec, Chmelařství.



Počty autobusů (vozidlo standardní 12 m) nahrazujících konkrétní vlak dle dne v týdnu ukazuje následující tabulka:

Vlak	počet autobusů za vlak							Poznámka
	pondělí	úterý	středa	čtvrtek	pátek	sobota	neděle	
1080	2	2	2	2	2	2	2	
1081	1	1	1	1	1	1	nejede	
1082	2	2	2	2	2	2	2	V pondělí - pátek jede cca od 1.5. do 15.9.
1083	2	2	2	2	2	2	2	
1084	2	2	2	2	2	2	2	
1085	2	2	2	2	2	2	2	V pondělí - pátek jede cca od 1.5. do 15.9.
1086	2	2	2	2	2	2	2	
1087	2	2	2	2	2	2	2	
1088	2	2	2	2	3	2	2	
1089	2	2	2	2	2	2	2	
1090	2	2	2	2	3	2	2	
1091	2	2	2	2	2	2	3	
1092	2	2	2	2	2	2	2	
1093	2	2	2	2	2	2	3	
1094	nejede	nejede	nejede	nejede	nejede	nejede	2	
1095	nejede	nejede	nejede	nejede	nejede	nejede	2	
1098	1	1	1	1	1	nejede	nejede	
1099	1	1	1	1	1	nejede	nejede	

Výpočet NAD pro výluku v trvání 90 dní

Nnad celkem:	3 392 728.61 Kč	Sazba za km	70 Kč
---------------------	------------------------	--------------------	--------------

Výluka č.	od	01.08.21	do	29.10.21
1	D_p	65	D_v	25
T_{kmi} [km]	Pracovní den		Dny pracovního volna	
	A_{xi}	V_{pi}	A_{xi}	V_{vi}
T_{km1}	18.3	2.1	14	2.034483
T_{km2}				
T_{km3}				
T_{km4}				
Σ T_{kmi} celkem	48 467.55			

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

Terénní úpravy jsou v rámci stavby součástí jednotlivých stavebních objektů. V rámci přípravy území bude provedeno kácení náletové zeleně podél trati a v inundaci řeky Ohře, která je v kolizi s prováděním stavby. Dále bude káceno 27 ks vzrostlých stromů. Náhradní výsadba byla stanovena orgánem ochrany přírody MÚ Žatec.

Pro ochranu půdního fondu bude provedeno sejmutí humózních vrstev na louce pod mostem v místě přístupové komunikace a v místě montážní plochy zařízení staveniště. Zde se jedná o trvalý travní porost, resp. orná půda s hloubkou humózních vrstev ~0,15 - 0,20 m. Po ukončení stavby bude provedeno zpětné rozprostření a osetí travním semenem.

B.6 Vliv stavby na životní prostředí a jeho ochrana

Nová mostní konstrukce nemění krajinný ráz. Jde o ocelovou příhradovou svařovanou konstrukci v obdobném tvaru, jako jsou stávající konstrukce.

Při provedeném terénním šetření nebyl nalezen žádný zvláště chráněný druh rostliny. Ze zvláště chráněných druhů živočichů byl zaznamenán výskyt čmeláků rodu *Bombus* (ohrožený druh), čmeláci území pravděpodobně využívají pouze jako potravní biotop. Čmeláci rodu *Bombus* nacházejí vhodné biotopové podmínky i v okolí záměru. I v případě jejich přímé vazby na záměrem dotčenou plochu lze ovlivnění jejich populací považovat za přijatelné. V blízkosti mostu (poblíž stromu č. 26) se nachází jedno hnízdo mravenců rodu *Formica* (ohrožený druh). Vzhledem k tomu, že se nejedná přímo o plochu stavby, bylo by vhodné toto hnízdo řádně označit (opáskovat) a vyhnout se jeho poničení. Nebude-li to možné, bude nutné provést transfer hnízda na biotopově vhodné místo v blízkém okolí. Na železničním náspu byl zaznamenán výskyt ještěrky obecné (silně ohrožený druh), jejíž biotop bude během prací dočasně narušen, avšak po jejich ukončení bude obnoven. Vliv záměru na ještěrku lze proto považovat za přijatelný. Z důvodu ochrany ptáků bude nutné provádět kácení v době vegetačního klidu. Vzhledem k době provádění průzkumu nemusel být zaznamenán výskyt všech na zájmovou plochu vázaných druhů rostlin a živočichů.

B.7 Ochrana obyvatelstva

Využití staveb k ochraně obyvatelstva

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

Řešení zásad prevence závažných havárií

Stavba - rekonstrukce mostu as průběžným kolejovým ložem nevyžaduje ochranu proti vykolejení drážních vozidel na mostním objektu dle požadavku předpisu SŽDC S3.

B.8 Zásady organizace výstavby

Harmonogram prací pro celou stavbu v časových souvislostech je řešen v příloze B5.

B.8.1 Postup výstavby

Stavební postup lze shrnout do následujících pracovních bloků:

Před zahájením výluky:

- Výroba ocelové konstrukce v mostárně
- Případné zpevnění přístupové cesty k mostu
- Příprava staveniště a vytýčení všech inženýrských sítí
- Přeložky inženýrských sítí dle SO 401,402
- Sanace zdiva opěry O2.
- Výstavba montážní plošiny u opěry O2
- Doprava a montáž dílců OK na montážní plošinu a zahájení montáže.
- Zřízení poloostrova u opěry O1 a násypů v řece
- Zřízení pomocného mezilehlého podepření stávající nosné konstrukce pro její následnou demontáž
- Sanace zdiva opěry O1

Dlouhodobá výluka - 90 dní

- Demontáž stávající ocelové konstrukce
- Přestavba násypů pro pomocné konstrukce v řece
- Odbourání ložisek
- Odbourání kamenných opěr do úrovně úložných prahů
- Zřízení paženého násypu u pilíře a odbourání pilíře
- Vrtání hlubinného založení pilíře.
- Provedení tryskové injektáže z úrovně terénu u opěry O1
- Provedení mikropilot opěr
- Výstavba pilíře, úložných prahů a křídel na opěrách.
- Zřízení pomocných konstrukcí pro podélný a příčný výsun nosné konstrukce.
- Montáž ocelových konstrukcí do otvoru
- Osazení konstrukce na ložiska
- Demontáž pomocných konstrukcí a odstranění násypů v řece
- Provedení zásypů za opěrami a šterkového lože
- Dokončovací práce spočívající v odláždění svahů, montáž zábradlí zřízení šterkového lože na mostě
- Provedení statické zatěžovací zkoušky
- Uvedení konstrukce do provozu

Podrobný postup důležitých stavebních fází je uveden v SO 101

Nejsou žádné speciální požadavky na odvodnění během výstavby, konfigurace terénu se z hlediska odvodnění stavbou a během stavby výrazně nemění. V případě silných dešťů bude dle potřeby čerpána voda ze stavební jámy pro založení a základ pilíře, zasahující cca 3,0 m pod terén údolní nivy.

B.8.2 Koordinace stavby rekonstrukce mostu s dalšími stavbami

Ve stejnou dobu by měla na výlukovém rameni 719 proběhnout investiční akce- Rekonstrukce mostu v km 190,152 tr. Plzeň - Žatec a opravné práce OŘ UNL - Oprava mostu v km 192,293 a oprava propustku v km 198,958 tr. Plzeň - Žatec. Rovněž jsou v roce 2021 naplánované realizace oprav propustků v km 195,036, 198,144, 199,106 a 200,688. Je nutné zachovat souběh prací s těmito akcemi.

Stavby ostatních investorů nejsou v oblasti stavby evidovány.

B.8.3 Omezení provozu

Požadavky na omezení provozu na trati (výluky)

Výluka na trati je naplánována na 1.8. - 29.10. 2021 tzn. v trvání 90N. Výluka je zařazena do ročního plánu výluk pro r. 2021.

Požadavky na omezení provozu na trati (mimo výluky)

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

- zahájení stavby bude nahlášeno min. 14 dní předem vedoucímu provozu Traťového okrsku,
- nesmí docházet k ohrožení stability drážního tělesa, bezpečnosti provozu na železnici, ani k narušení jakékoliv činnosti provozovatele drážní dopravy a k poškození zařízení SŽ s.o.,
- zaměstnanci zhotovitele pracující v obvodu dráhy musí mít veškerá osvědčení o způsobilosti SŽ,

- při umístění veškerých zařízení, které lze považovat za překážku, musí být dodržena podmínka zachování tzv. „volného, schůdného a manipulačního prostoru

Omezení provozu pod mostem

Po dobu stavby bude omezen volný průchod nepovolaných osob pod mostem v úseku ve volném terénu. V úseku cyklostezky vedeném pod mostem bude tento úsek po dobu stavby vyloučen a označena objízdná trasa.

Omezení provozu na řece Ohři

Na řece Ohři budou zřízeny pomocné konstrukce, které jsou nutné pro osazení ocelových konstrukcí do otvoru jak. Stavba bude na obou březích označena výstražnými tabulemi pro vodáky v několika profilech před vlastní stavbou z důvodu zajištění jejich bezpečného proplutí stavbou. V průběhu výstavby pomocných konstrukcí v řece při umístění norné stěny, bude stavbou zataven provoz na řece a zřízen stavenišťem koridor s hlídkou pro přesun lodí vodáků.

Omezení silničního provozu na silnici III/2675

Projekt předpokládá dopravu mostních dílců po železnici až k mostu, kde budou sundány silničním jeřábem. V případě dovozu částí konstrukcí po místní účelové komunikaci budou muset být přijata lokální omezení provozu v délce trvání 5 - 15 min, protože se na této komunikaci nevyhnou 2 vozidla. Silniční provoz bude řízen pracovníky zhotovitele. Způsob řízení provozu bude v každém případě součástí zvláštních dopravních opatření pro povolení mimořádné dopravy montážních dílců ocelových konstrukcí.

Narušení cizích zájmů

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

B.8.4 Umístění stavenišť

Stavba je umístěna v extravilánu města Žatec na jejím západním okraji.

B.8.5 Přístupy na staveniště

Zásobování většiny stavebních hmot, jako jsou šterkopísky, beton, výztuž, ocelová konstrukce, cementová stabilizace a obalované materiály, se předpokládá po železniční trati a silnicích a dále po účelové cestě přímo pod most.

Pro přístup stavební techniky k opěře O2 a pilíři je navržena přístupová komunikace vedená zahrádkářskou kolonií. Příjezd k opěře O1 bude možný po existující účelové komunikaci vedoucí k mostu po druhé straně. Tyto komunikace budou před stavbou zdokumentovány a po stavbě opětovně předány vlastníkovi.

B.8.6 Plochy zařízení staveniště

Projekt předpokládá montáž nové ocelové konstrukce na montážní plošině zřízené podél náspu vpravo za opěrou O2. Tato plošina má rozměr pro montáž dvou částí OK v délce cca 70 m a 50 m.

Realizace této stavby vyžaduje dočasné zasypání části koryta řeky (pro vytvoření manipulační plochy - dostupnost techniky k opěře O1 a pilíři), a to po dobu cca 4 měsíců. Před zahájením a po dokončení rekonstrukce mostu bude provedeno zaměření dna koryta toku, koryto toku bude uvedeno do původního stavu. Zaměření dna bude předáno správci toku nejpozději na závěrečné kontrolní prohlídce stavby. Manipulační plocha v korytě toku bude nad úroveň hladiny v toku opevněna těžkým kamenivem, aby nedocházelo k odplavování nasypaného materiálu do toku. Kolem pilíře bude jako jeho ochrana vytvořen těžký kamenný zához.

Prostor staveniště se nachází v zátopové oblasti řeky Ohře (správa Povodí Ohře s.p.). Zařízení staveniště je proto nutné přizpůsobit možnosti krátkodobého zatopení. Podmínky pro zařízení staveniště a provádění stavby jsou uvedeny v Přílohách - Havarijní plán a Povodňový plán.

B.8.7 Zhodnocení možnosti požárního zásahu

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

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

Broušení a svařování kolejnic

Zhotovitel zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření tj. zabezpečení stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů a Směrnice SŽDC č. 56 o požární bezpečnosti při svařování v SŽDC s.o.

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

Zdrojem požární vody v dané lokalitě je zejména řeka Ohře, který je v bezprostřední 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.8.8 Způsob provádění stavby, postup výstavby

Všeobecně

Obsahem této kapitoly je popis návrhu na snesení a demontáž starých nosných mostních konstrukcí a montáž a vložení konstrukcí nových včetně sanace spodní stavby. Přesný technologický postup demontáže a montáže mostních konstrukcí bude obsažen ve výrobní dokumentaci zhotovitele. Postup bude stanoven zhotovitelem v souladu s jeho technologickými možnostmi. Dokumentace je zpracovávána bez znalosti konkrétního zhotovitele, který bude až vybrán na základě nabídkového řízení. Dokumentován je jeden z reálných efektivních technologických postupů pro daný typ stavby, který byl kladně projednán s dotčenými orgány státní správy a investorem.

Po dobu stavby je nutné zajistit přístup vozidel IZS.

Souřadnicový systém je JTSK. Výškový systém je Bpv. Polohopisně a výškopisně je nutné vytyčení stavby vztáhnout k bodům použitých při zaměření situace prostoru stavby.

Před zahájením prací na staveništi bude provedeno jeho protokolární předání včetně zřízení fotodokumentace. Rozsah dočasného záboru je specifikován v dokumentaci.

Přípravné práce

Před zahájením stavebních prací musí být provedeno vytyčení podzemních vedení a provedena opatření na jejich ochranu dle požadavků správců IS

V prostou staveniště bude u vyznačených stromů provedeno kácení.

Spodní stavba

Zesílení podloží a dříků opěr mostu

Zesílení podzákladí každé opěry bude provedeno pomocí injektáž tryskové injektáže s mikropilotami. Kamenné dříky opěr budou zpevněny cementovou tlakovou injektáží. Sanace bude probíhat z pracovního lešení, které bude vystavěno podél každé z opěr.

Střední pilíř

Vzhledem k nutnému přenosu vodorovných sil od mostu s průběžným kolejovým ložem je potřeba tento pilíř nově hlubinně založit na velkopřůměrových pilotách. Ty budou vrtány po obvodě nového základu s ponecháním části založení původního pilíře pod ním. Na základ bude postaven nový ŽB dřík pilíře a stativo úložného prahu.

Úložné prahy opěr

Po snesení SOK budou odbourány horní části opěr, na které budou nabetonovány nové úložné prahy a závěrné zídky, které budou rozšiřovat toto stativo pro uložení nové širší konstrukce.

Ocelová nosná konstrukce

Obsahem této kapitoly je popis návrhu pracovních postupů při rekonstrukci mostu se zřetelem na nepřekročení plánované výluky na trati, která se předpokládá v délce 90 dní. Přesný technologický postup bude stanoven zhotovitelem v souladu s jeho technologickými možnostmi.

Předpokládá se nepřetržitý dvousměnný provoz stavby, 7 dní v týdnu se 14 hodinovou pracovní dobou. Investor doporučuje provádět vybrané činnosti v nočních směnách, za předpokladu, že budou kladně projednány s příslušnými orgány ochrany veřejného zdraví.

Pro popis technologie jsou zde použity následující zkratky:

SOK – stávající ocelová konstrukce

NOK – nová ocelová konstrukce

PMK - pomocná mostní konstrukce

Po dobu zásunu SOK a výsunu NOK nesmí na konstrukci foukat příčný vítr větší jak **5,0 m.s-1**.

Výroba NOK

Nosné ocelové konstrukce budou vyrobeny v mostárně, kde jednotlivé dílce budou protikorozně ošetřeny první a druhou vrstvou ochranného nátěrového systému (ONS). Po dílenské přejímce budou montážní dílce ocelové konstrukce mostu dopravovány na staveniště. Velikost montážních dílců je délka cca 30,0 m, šířka 3,0 m a výška 1,5 m. Hmotnost montážních dílců bude cca do 25 t. Pokud budou dílce přepravovány po silnici, tak bude nezbytné zajistit zvláštní dopravní opatření.

Manipulační prostor pro kompletaci NOK a montáž NOK

Montážní plošina je navržena v prostoru za opěrou O2 podél drážního tělesa. Zde je trať vedena na pozemku ve vlastnictví SŽ. Velikost plošiny je cca 80 x 15 m, která umožní kompletaci dvou částí mostu v délce cca 70 a 50 m. Proto, aby tato plošina mohla být zřízena, jsou nezbytné i přilehlé pozemky ve vlastnictví Města Žatce a Státního pozemkového fondu pro manipulaci stavebních strojů. Rozsah zařízení staveniště kolem montážní plošiny musí být takový, aby umožnil zde smontovat 2 části OK a navíc umožnila postavení jeřábů do polohy, aby snesl montážní dílce OK z přilehlé tratě.

Na montážní plošině dojde k sestavení dílců do požadované polohy a jejich následně zavaření do jednoho celku. Prvně bude vždy smontována část mostovky, na kterou se následně budou montovat horní pás a příhrady mostu. Po svaření dvou částí délky 70 a 50 m budou příčně

přesunuty do osy tratě, kde bude proveden konečný montážní spoj, který spojí obě části do jednoho celku.

Snesení a odvoz SOK

Rovněž pilíř bude rozšířen montážními podpěrami. Na montážních podpěrách budou zřízeny výsuvné dráhy. Konstrukce v inundačním poli bude mezilehle podepřena, postupně rozebrána a odvezena. Konstrukce v 1. poli bude podélně přesunuta do inundačního pole, kde bude obdobně demontována.

Pro tento podélný zásun je potřeba v korytě řeky zřídit dvě podpěry. Další mezilehlé podpěry budou postaveny na inundaci mezi pilířem a opěrou O2. V prostoru na inundaci bude SOK rozřezána na přepravitelné kusy, které budou bezodkladně odváženy do šrotu. Není možné zřizovat byť i jenom dočasně skládku šrotu na inundaci. Při rozpalování SOK musí být zajištěna součinnost HZS.

Osazení NOK

NOK bude smontována do jednoho celku na drážním tělese za opěrou O2. Pomocí mezilehlých podpěr (2 na inundaci), pilíře a podpoře v řece bude spojitá konstrukce podélně vysunuta do otvoru. Poté bude spuštěna na ložiska.

Navržený způsob demontáže SOK a vložení NOK minimalizuje zásah stavby do inundace řeky Ohře, protože celý prostor mezi pilířem a opěrou O2 se nachází v aktivní zóně. Proto se je navržen postup omezuje pouze na zřízení dočasných podpěr pro demontáž SOK a montáž NOK.

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.