

B.1. Popis území stavby	2
B.2. Celkový popis stavby	6
B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání.....	6
B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení	8
B.2.3 Celkové technické řešení	8
SO 11-20-01 Most v km 3,113	8
B.2.4 Bezbariérové užívání stavby	11
B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby	11
B.2.6 Základní charakteristika technologických objektů a technických zařízení.....	11
B.2.7 Základní charakteristika stavebních objektů	11
SO 11-20-01 Most v km 3,113	12
B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby	12
B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana.....	13
B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí	13
B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí.....	13
B.3. Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu	13
B.4. Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie.....	14
B.5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	15
B.6. Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	15
B.7. Ochrana obyvatelstva	16
B.8. Zásady organizace výstavby	16
B.9. Celkové vodohospodářské řešení	16

B.1. Popis území stavby

- a) charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem v území, dosavadní využití a zastavěnost území

Mostní objekt se nachází v intravilánu města Ústí nad Labem. Stavba se nachází na pozemcích p. č. 3801/25, 3801/32, 3801/36 a 3801/38 v k.ú. Ústí nad Labem. Vlastníkem je Česká republika a právo hospodařit s těmito pozemky má Správa železnic, s.o. Dále se stavba nachází na pozemku p.p.č. 4278/1 v k.ú. Ústí nad Labem. Vlastníkem pozemku je Statutární město Ústí nad Labem. Pozemky se nacházejí v CHKO České středohoří. Pozemky jsou součástí stávající liniové stavby. Jedná se o stavbu dráhy.

Stávající most se nachází v obvodu stanice Ústí nad Labem západ na stávající dvoukolejné celostátní trati, TÚ 1003 Ústí nad Labem-Střekov (mimo) – Ústí nad Labem západ (mimo), DÚ 2A Ústí nad Labem (kol.1)-hr.TO Děčín východ/TO Ústí nad Labem západ. Předmětný most převádí pouze kolej č.1. Trať je vedena v místě mostu na náspu.

- b) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování

Stavba se nachází v obvodu dráhy a současně v ochranném pásmu dráhy a prochází převážně řídce zastavěným územím, spíše průmyslové části intravilánu města Ústí nad Labem. Jedná se o opravu stávajícího železobetonového deskového mostu o jednom otvoru, stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací.

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

Nejsou.

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

Případné podmínky dotčených orgánů budou zohledněny.

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

Geomorfologie

Řešené území náleží do hercynského systému České vysočiny v Krušnohorské soustavě a dle geomorfologického členění (CZUDEK a kol 1972) leží v I₃B Podkrušnohorské podsoustavě (oblasti) a na rozhraní dvou geomorfologických celků - I₃B-3 Mostecká pánev a I₃B-5 České středohoří.

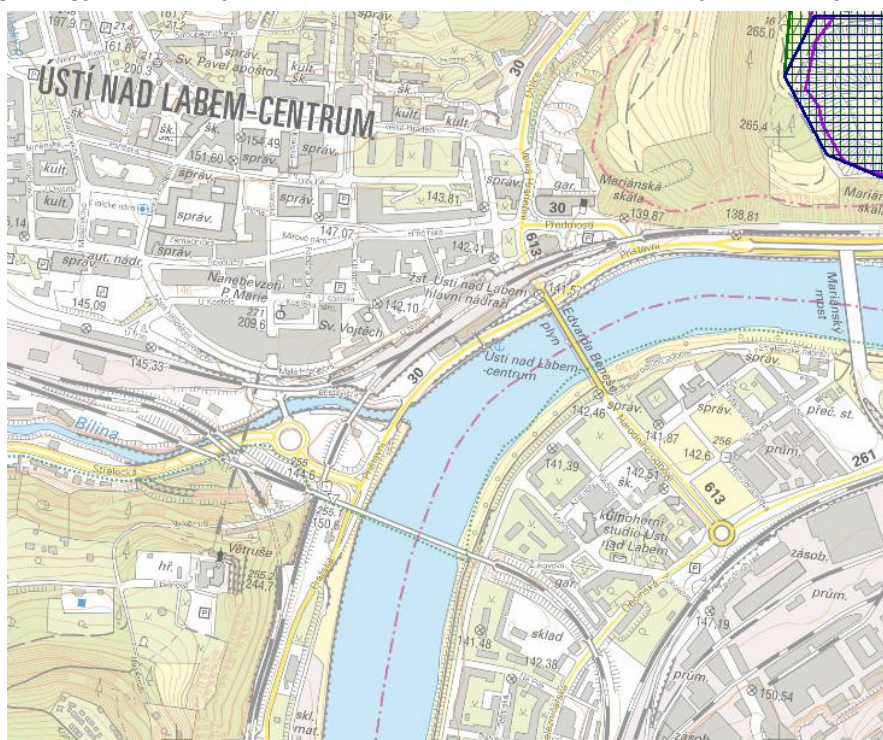
Geologie

Z regionálně geologického hlediska náleží území k teplické části severočeské pánve, která je budována terciárními a křídovými sedimenty. Na geologické stavbě zájmového území se výrazně podílejí terciární vulkanity Českého středohoří, terciární pánevní sedimenty a svrchnokřídlové sedimenty české křídové pánve. V zájmové lokalitě je podloží kvartérních sedimentů tvořeno horními terciárními a svrchnokřídlovými stáří. Svrchnokřídlové sedimenty jsou součástí české křídové pánve ve vývoji odpovídajícím oharsko-středohorské faciální oblasti.

Erozní působení toku Labe bylo dominujícím prvkem ovlivňujícím reliéf terciérních pevných hornin, později zaplavených kvartérními sedimenty. Dle archivní dokumentace mostu tvoří skalní podloží terciérní horniny (čedič) a kvartérní sedimenty (valouny s příměsí štěrku/písku nebo hlíny/jílu).

Nerostné suroviny

Dle www.geology.cz se v zájmovém území nenachází žádné zdroje nerostných surovin.



Zdroj: <https://mapy.geology.cz/suris/#>

Podzemní voda

Vzhledem k charakteru oprav hladina podzemní vody nemá vliv na stavební práce. Hladina podzemní vody je dána hladinou řeky Bíliny a řeky Labe.

- f) výčet a závěry provedených průzkumů a měření - geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, stavebně technický průzkum, stavebně historický průzkum, apod.

V zájmovém území nebyl proveden inženýrskogeologický průzkum.

Zeminy, které budou zastíženy výkopovými pracemi při hloubení výkopů, patří do třídy těžitelnosti I, maximálně I-II podle ČSN 73 6133.

- g) ochrana území podle jiných právních předpisů

Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy:

- železniční trať Ústí nad Labem-Střekov – Ústí nad Labem západ (dle „Prohlášení o dráze celostátní a regionální“).

V blízkosti stavby se dále nachází ochranná pásma následujících inženýrských sítí:

- podzemní vedení Správy železnic, s.o. – SEE
- podzemní vedení Správy železnic, s.o. – SSZT Ústí nad Labem

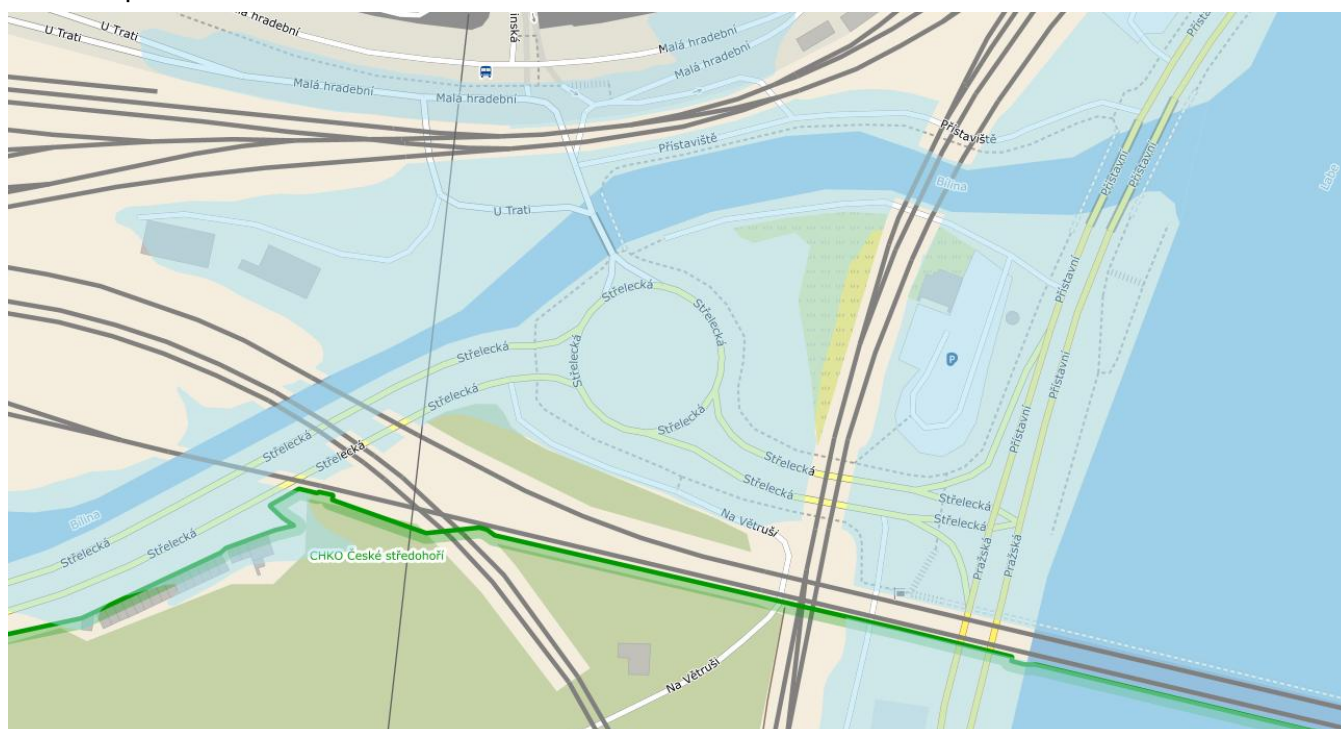
- podzemní vedení Správy železnic, s.o. – SSZT Ústí nad Labem
- podzemní vedení NN do 1kV – ČEZ Distribuce, a.s.

Stavba se nachází na hranici velkoplošného chráněného území – CHKO České Středohoří

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

Území se nachází v záplavovém území řeky Labe a řeky Bíliny. Stavba samotného mostu je nad úrovní záplavové hladiny Q100. Stavba se nenachází v poddolovaném území.

Záplavové území Q100



Zdroj: <https://www.edpp.cz/online-povodnova-mapa-cr/>

i) vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území

Jedná se o opravu a sanaci stávající železobetonové konstrukce mostu, včetně souvisejících úprav železničního svršku. V rámci opravy mostu nedochází ke zvýšení traťové rychlosti, proto není řešena protihluková studie.

Situování mostu vzhledem k pozemkům bude zachováno. V rámci stavby nedojde k rozšíření trvalých záborů. Pro účely stavby bude využit sousední pozemek, který vlastní soukromý vlastník. Veškeré potřebné náležitosti budou s majitelem projednány před zahájením stavebních prací. Pro zařízení stavby bude využit pozemek investora p.p.č. 3801/25 v k.ú. Ústí nad Labem.

Odtokové poměry v území nebudou stavbou dotčeny.

j) požadavky na asanace, demolice a kácení dřevin

V rámci stavby se nepředpokládá mýcení náletových dřevin na drážním tělese a v okolí stavby.

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

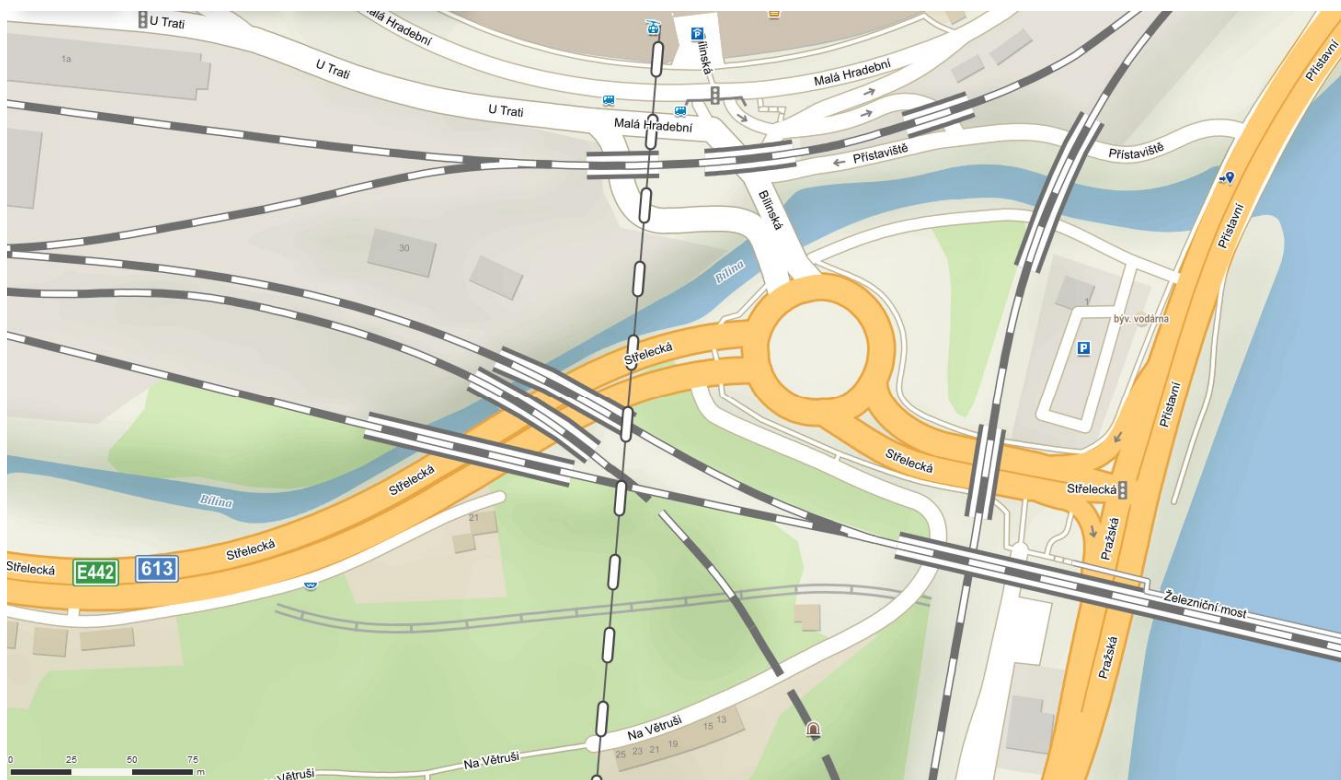
Zábory pozemků ZPF a PUPFL nebudou.

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

Most v km 3,113 převádí kolej č. 1 celostátní tratě přes dvoukolejnou trať Praha – Děčín. Přístup na stavbu je možný po nezpevněné komunikaci od ulice Střelecká. Tato cesta se však nachází na pozemku soukromého vlastníka. Pro účely stavby bude použit přístup po koleji.

Za rubem římsy vpravo se nachází kabelové vedení SŽ – SSZT Ústí nad Labem. Za rubem římsy vlevo se nachází kabel SŽ – SEE, který bude v rámci související stavby přeložen. Dále pod mostem podél opěry O2 se nachází podzemní kabel SŽ SSZT Ústí nad Labem. Skrz stávající žb. křídla vlevo je veden kabelový kanál, ve kterém se nachází kabelové vedení NN do 1 kV ve správě ČEZ Distribuce, a.s.

Podél stávající trati se nachází nadzemní traťové vedení.



Zdroj: <https://www.mapy.cz>

- m) věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice

Související stavbou je „Rekonstrukce mostu v km 3,040 trati Ústí nad Labem-Střekov – Ústí nad Labem západ“.

n) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje a provádí

<i>katastr. území</i>	<i>parc. číslo</i>	<i>vlastnické právo – právo hospodařit s majetkem</i>	<i>druh pozemku podle KN</i>	<i>výměra (m²)</i>
Ústí nad Labem	3801/25	Česká republika – Správa železnic, s.o.	Ostatní plocha – jiná plocha	2017
Ústí nad Labem	3801/32	Česká republika – Správa železnic, s.o.	Ostatní plocha – jiná plocha	927
Ústí nad Labem	3801/36	Česká republika – Správa železnic, s.o.	Zastavěná plocha a nádvoří - zbořeniště	280
Ústí nad Labem	3801/38	Česká republika – Správa železnic, s.o.	Ostatní plocha – ostatní komunikace	115
Ústí nad Labem	4278/1	Statutární město Ústí nad Labem	Ostatní plocha – jiná plocha	4022

o) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo

Stavbou nevznikají žádná nová ochranná ani bezpečnostní pásma.

B.2. Celkový popis stavby

B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

a) nová stavba nebo změna dokončené stavby; u změny stavby údaje o jejím současném stavu, závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí; údaje o dotčené dráze nebo objektu – kategorie dráhy, traťový úsek, staničení, apod.

Kategorie dráhy

Ostatní dráhy celostátní

Trať dle „Prohlášení o dráze“

442 00 Ústí n. L.-Střekov – Ústí n.L. západ

Součást sítě TEN-T

ANO

Kategorie železniční trati z hlediska mostů

trať 1. třídy

Traťový úsek

1003 Ústí nad Labem-Střekov (mimo) – Ústí nad Labem západ (mimo)

Definiční úsek

2A Ústí nad Labem západ (kol.1) – hr.TO Děčín východ/TO Ústí nad Labem západ

b) účel užívání stavby

Most v km 3,113 převádí jednokolejnou trať přes dvoukolejnou trať Praha - Děčín.

c) trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o trvalou stavbu.

- d) celkový popis dopravní koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby s ohledem na umístění stavby a na účel stavby (traťová, staniční technologie a rámcová dopravní technologie), navrhované kapacity stavby včetně základních technických parametrů stavby (navržené traťové rychlosti, označení polohy dopraven a zastávek, základní údaje o provozu a navrhovaných provozních a dopravních technologiích a nezavedených zařízeních)

Stávající mostní objekt bude zachován. V rámci oprav budou provedeny sanace povrchů betonových konstrukcí včetně rubové plochy nosné konstrukce. Poté bude proveden nový systém vodotěsné izolace včetně nové rubové drenáže, která bude usazena do drenážních žeborů. Dále budou ubourány římsy v rozsahu dle výkresové části a vybudovány nové železobetonové římsy, do kterých bude ukotveno nové ocelové zábradlí včetně ochrany proti dotyku. Z důvodu malé tloušťky kolejového lože bude niveleta stávající koleje zvednuta. Návrh je řešen v rámci související stavby: „Rekonstrukce mostu v km 3,040 trati Ústí n.L.-Střekov – Ústí n.L. západ“. Dále budou vyměněny stávající betonové pražce za dřevěné tak, aby byla splněna minimální tloušťka kolejového lože 200 mm.

Přístup na stavbu je možný od stávající komunikace v ul. Střelná dále po účelové komunikaci ke garážím a dále po nezpevněné ploše až k samotnému mostu. Nezpevněná plocha je však ve vlastnictví soukromé osoby. Pro stavební účely bude využit přístup po koleji. Stavba bude koordinována společně se související stavbou: „Rekonstrukce mostu v km 3,040 trati Ústí n.L.-Střekov – Ústí n.L. západ“.

Jedná se o částečně přesýpaný most. Na mostě je navržen VMP 2,5. Volný mostní průřez je limitován ocelovým zábradlím. Trať je v přímé, s převýšením 0 mm. Oprava mostu zajistí přechodnost traťové třídy zatížení D4/50 km/h.

V rámci opravy mostu se bude zasahovat do železničního svršku.

- 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 souhlasu provozovatele dráhy s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení,

Stavba není přístupná veřejnosti, z tohoto důvodu není řešené bezbariérové užívání stavby. Na mostním objektu jsou navrženy dřevěné pražce tak, aby byla splněna minimální tloušťka šterkového lože 200 mm.

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

V dokladové části se nacházejí záznamy z výrobních porad a závazná stanoviska dotčených orgánů, které jsou zohledněny v příslušných částech dokumentace a ZTP dokumentace.

- g) ochrana stavby podle jiných právních předpisů¹⁾,

Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy:

- Železniční trať 442 00 Ústí nad Labem-Střekov – Ústí nad Labem západ (dle „Prohlášení o dráze celostátní a regionální“).

- h) základní bilance stavby - potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod.,

Vzhledem k charakteru stavby se neřeší.

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

Výstavba bude probíhat v jedné etapě za vyloučeného provozu na železniční trati. Předpoklad realizace stavby je 03/2023 až 10/2023, ve kterém má probíhat realizace související stavby: „Rekonstrukce mostu v km 3,040 trati Ústí nad Labem-Střekov – Ústí nad Labem západ“.

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

Není uvažováno s postupným předáváním některých částí stavby do užívání. Bude zaveden zkušební provoz v délce půl roku.

- k) orientační náklady stavby.

Náklady stavby budou upřesněny po zpracování položkového rozpočtu.

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

- a) urbanistické řešení - kompozice prostorového řešení

Kompozice prostorového řešení zůstane zachována.

- b) architektonické řešení - tvarové řešení, materiálové a barevné řešení.

Stavba mostu se nachází v intravilánu města Ústí nad Labem v Ústeckém kraji. Tvarové ani materiálové řešení se zásadně nemění. Stávající spodní stavba je železobetonová stejně jako nosná konstrukce. V rámci stavby budou provedeny nové železobetonové římsy, do kterých bude ukotvené nové ocelové třímadlové úhelníkové zábradlí včetně ochrany proti dotyku.

B.2.3 Celkové technické řešení

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

SO 11-20-01 Most v km 3,113

Stávající objekt je tvořen ze dvou železobetonových desek, které jsou pomocí vrubového kloubu uloženy na masivní železobetonové opěry. Opěry jsou založeny na mohutných železobetonových základech. Most je šikmý s délkou přemostění 13,6 m. Přes most je vedena 1 kolej. Stav mostu je hodnocen podle předpisu SŽ S5 K2/S2. Je navržena oprava mostu. V rámci opravy budou sanovány betonové povrchy spodní stavby a nosné konstrukce včetně rubové části, na kterou bude proveden nový systém vodotěsné izolace. Dále bude ubourána část říms (nos římsy). Povrch bude začištěn včetně výztuže. Nové římsy budou kotveny do stávajících říms pomocí trnů z betonářské výztuže. Na nové římsy bude osazené nové ocelové třímadlové zábradlí včetně ochrany proti dotyku. Dále jsou řešeny přechody do trati. Vpravo ve směru Ústí n.L. Střekov je navržena nová žb. monolitická přechodová konstrukce

délky 2,0 m s římsou s vodorovným spádem. Vlevo ve směru Ústí n.L. západ je navržena žb. monolitická přechodová konstrukce délky 3,26 m (delší hrana) s římsou se sklonem 12%. Na přechodových dílech bude osazeno zábradlí bez ochrany proti dotyku.

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

Vzhledem k charakteru stavby se neřeší.

- c) celková spotřeba vody

Vzhledem k charakteru stavby se neřeší.

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

Dle úplného znění zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech ve znění pozdějších předpisů a prováděcí vyhlášky Ministerstva životního prostředí, ve znění pozdějších předpisů je nutné provádět zatřídění odpadů, které vzniknou při realizaci stavby a určit, jak budou takto vzniklé odpady likvidovány.

Původcem odpadu ve smyslu zákona je po dobu opravy dodavatel stavby. Dle § 12 výše uvedeného zákona je základní povinností každého stavebníka (původce vzniku odpadu) v průběhu své činnosti předcházet vzniku odpadu a vlastní vznik odpadu co nejvíce omezovat. Společně s omezováním vlastního vzniku je nutné vytvářet předpoklady pro jeho opětovné využití, omezovat nebezpečné vlastnosti, popř. zajistit odpovídající zneškodnění.

Původce odpadu (§ 5 zákona) je povinen odpady zařazovat dle „Katalogu odpadů“ (vyhláška č. 08/2021 Sb.) a odpady, které nemůže sám využít, trvale nabízet k využití jiné právnické nebo fyzické osobě. Nelze-li odpady využít, potom zajistit zneškodnění odpadů. Zákon přitom zdůrazňuje povinnost zajistit přednostně využití odpadů (recyklace, kompostování apod.) před jejich odstraněním (uložení na skládku, spalení). Dále je původce odpadu povinen odpad třídit a kontrolovat, zda odpad nemá některou z nebezpečných vlastností. Během výstavby i po uvedení do provozu je povinen vést evidenci o množství odpadu a způsobu nakládání s ním.

Způsob vedení evidence je stanoven vyhláškou MŽP o podrobnostech nakládání s odpady, v platném znění. Původce odpadu je zodpovědný za nakládání s odpady do doby, než jsou předány oprávněné osobě.

Odpady budou v průběhu stavby přímo nakládány a odváženy. Krátkodobé shromažďování je dovoleno výhradně v prostoru záboru staveniště. Převážní prostředky při přepravě stavebního odpadu musí být zcela uzavřeny nebo musí mít ložnou plochu zakrytou plachtou, bránící úniku tohoto odpadu. Pokud dojde v průběhu přepravy k úniku stavebního odpadu, je přepravce povinen neprodleně znečištění odstranit.

Zhotovitel díla bude povinen během stavebních prací zajistit kontrolu práce a údržby stavebních mechanismů, aby bylo zabráněno úniku ropných produktů do okolí. Pokud dojde k úniku ropných látek do zeminy, je nutné kontaminovanou zeminu ihned vytěžit a uložit do nepropustné nádoby příp. kontejneru, vyvést na příslušnou skládku nebezpečného odpadu nebo do spalovny. V případě úniku ropných látek je zhotovitel povinen neprodleně informovat dotčené orgány státní správy.

Všechny nebezpečné odpady je třeba skladovat a likvidovat v souladu s vyhláškou MŽP o podrobnostech nakládání s odpady. Odpad charakteru „N“ bude v průběhu stavby shromažďován

odděleně do zvlášť k tomu určených uzavřených nádob z nepropustných materiálů, které budou chráněny proti odcizení, neodborné manipulaci a úniku nebezpečné látky do okolního prostředí. Nebezpečné odpady budou likvidovány osobami oprávněnými k nakládání s těmito látkami. Ropné látky mohou být likvidovány biodegradací, znečištěné čisticí tkaniny apod. mohou být spáleny.

Veškeré vybourané materiály budou odvezeny na skládku, popřípadě vhodně recyklovány. Úpravy či změny určí nebo schválí TDS. U vykopané zeminy bude provedena zkouška na zjištění koncentrace škodlivin.

Souhrnný přehled, zařídění a způsob likvidace odpadů vznikajících při výstavbě a provozu

Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu	Kateg. odpadu	Způsob nakládání s odpadem	Druh odpadu
05 01	<i>Odpady ze zpracování ropy</i>			
05 01 05	Uniklé (rozlité) ropné látky	N	Biodegradace	úkapky, havárie
08 01	<i>Odpady z výroby, ze zpracování, z distribuce a používání barev a laků *</i>			<i>používané nátěrové materiály</i>
13 01	<i>Odpadní hydraulické oleje</i>			
13 01 00	Hydraulické oleje, brzdové kapaliny*		zneškodnění oprávněnou osobou	ze stavebních strojů
15 01	<i>Obaly (vč. odděleně sbíraného komun. obalového odpadu)</i>			
15 01 06	Směsné obaly	O, N	deponování, spalování	
17 01	<i>Beton, cihly, tašky a keramika</i>			
17 01 01	beton	O	recyklace	Bet. římsy
17 02	<i>Dřevo, sklo, plasty</i>			
17 02 02	sklo	O	recyklace	
17 02 03	plast	O	recyklace, skládkování	
17 04	<i>Kovy, slitiny kovů</i>			
17 04 05	železo nebo ocel	O	recyklace	Zábradlí, protidotyková ochrana
17 05	<i>Zemina vytěžená</i>			
17 05 04	zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	O	Deponování, recyklace	výkopová zemina nevhodná do násypu
20 01	<i>Složky z odděleného sběru</i>			
20 01 01	papír a lepenka	O	recyklace	sběrový papír (ZS)
20 01 27	barva, lepidlo, pryskyřice	N	spalování, deponování	nátěrové hmoty a odpad z nich (obaly)
20 02	<i>Odpady ze zahrad a parků</i>			
20 02 01	biologicky rozložitelný odpad	O	kompostování	Náletové dřeviny
20 03	<i>Ostatní komunální odpady</i>			
20 03 01	směsný komunální odpad	O	skládkování, spalování	ZS

Pozn.: O - ostatní odpad
 N - nebezpečný odpad
 * - není možné zařadit podle Katalogu odpadů, bude podrobně zaříděno původcem odpadu
 ZS - zařízení staveniště

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

Nejsou.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Vzhledem k charakteru stavby není třeba posuzovat technické řešení dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

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

Mostní objekt se nachází na elektrifikované železniční trati.

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

Mostní objekt se nachází na elektrifikované železniční trati. Vzhledem k charakteru opravných prací se ochrana proti bludným proudům neřeší.

B.2.6 Základní charakteristika technologických objektů a technických zařízení

Stavba neobsahuje technologické objekty ani technická zařízení.

B.2.7 Základní charakteristika stavebních objektů

- a) stručný popis stávajícího stavu,

Jedná se o železobetonový deskový most s přesypávkou a jedním otvorem. Nosnou konstrukci tvoří dvě železobetonové desky oddělené dilatační spárou. Tloušťka nosné konstrukce vpravo je 660 mm ve vrcholu. Tloušťka nosné konstrukce vlevo je 620 mm ve vrcholu. Obě desky jsou spádované od vrcholu k opěrám ve sklonu 2,1 %. Na obou koncích jsou desky opatřeny okapním nosem. Nosná konstrukce je spojena s oběma opěrami vrubovými klouby. Opěry jsou masivní železobetonové. Dle archivní dokumentace jsou opěry rozděleny na kratší a delší část, přičemž kratší části musely být ze statického důvodu zesíleny. Opěry jsou vybudovány na mohutných základových konstrukcích. Na opěry vlevo navazují železobetonové spojovací opěrné zdi. Na opěry vpravo navazují železobetonová šikmá křídla.

Na mostě není splněna minimální tloušťka kolejového lože. V nejhorším místě na nosné konstrukci v polovině rozpětí je pod pražcem pouze necelých 100 mm.

Trať na mostě je vedena v přímé. Most byl vybudován v roce 1957, a od té doby neproběhly žádné zásadní stavební počiny. Stavební stav mostu je hodnocen podle předpisu SŽ S5 K2/S2.

Nosná konstrukce: Na horní ploše desky N.K. je na viditelných místech poškozena ochranná betonová vrstva SVI. Povrchová betonová vrstva na chodníkové římse je též degradovaná (separovaná, místy rozpraskaná a při dilatačních spárách je vrstva odpadaná). Na římsách je místy porušené krytí výztuže (koroze odhalené výztuže) a římsy při hranách degradují. Na podhledu žb. desek jsou patrné

průsaky a to i silné v místě dilatační spáry desek. Při průjezdu vlaku dochází k vytlačení vody ze spáry. Výplňový materiál dilatační spáry je uvolněný a místy vypadaný. Při dilatační spáře je na podhledech desek ojediněle degradovaný beton.

Spodní stavba: Místy jsou z pracovních spár a z trhlin patrné výluhy pojiva, popř. jsou patrné mapy a povlaky (průsaky). Povrch opěr a křídel vykazuje lokální povrchovou degradaci betonu. U křídla vpravo došlo k oddělení části ve vodorovné pracovní spáře a v pracovní spáře na rozhraní koruny. U opěry O2 v místě úložného prahu a na plentovací stěně došlo k porušení krytí výztuže. V horní části křídla vlevo je degradovaný beton.

b) stručný popis navrženého řešení.

SO 11-20-01 Most v km 3,113

V rámci opravy mostu budou provedeny sanační práce na povrchu nosné a spodní stavby. Mostní objekt bude opatřen novým systémem vodotěsné izolace na sanovaném rubu žb desek nosné konstrukce. Z důvodu úpravy koleje a VMP bude sneseno stávající ocelové zábradlí včetně ochrany proti dotyku a vybourána část žb. římsy (nos římsy) na obou stranách mostu. Nové železobetonové římsy budou kotveny do stávající konstrukce pomocí trnů z ocelové betonářské výztuže. Na nové římsy bude osazeno nové ocelové třímadlové zábradlí včetně ochrany proti dotyku.

Vpravo ve směru Ústí n.L. Střekov je navržena nová žb. monolitická přechodová konstrukce délky 2,0 m s římsou s vodorovným spádem. Vlevo ve směru Ústí n.L. západ je navržena žb. monolitická přechodová konstrukce délky 3,26 m (delší hrana) s římsou se sklonem 12%. Na přechodových dílech bude osazeno zábradlí bez ochrany proti dotyku.

Z důvodu malé tloušťky šterkového lože je navržena výměna stávajících betonových prahů za dřevěné prahce. Min. tloušťka kolejového lože musí být 200 mm.

Za rubem římsy vlevo se nachází kabelové vedení SŽ, s.o. – SEE, které bude v rámci související stavby přeloženo. Za rubem římsy vpravo se nachází kabelové vedení SŽ, s.o. – SSZT Ústí n.L., které bude v rámci stavebních prací ochráněno a poté uloženo zpět do nové chráničky.

B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby

Jedná se o stavbu dopravního významu bez požárního rizika. Podle vyhlášky č. 460/2021 Sb., o kategorizaci staveb z hlediska požární ochrany je stavba dráhy zařazena do kategorie 0, a proto dle § 40 odst. 1 zákona o požární prevenci se státní požární dozor v rozsahu § 31 odst. 1 písm. b) a c). (tj. včetně posouzení stavební dokumentace) nevykonává.

Stavbou procházejí inženýrské sítě. Při stavebních pracích je nutné dodržet podmínky uvedené ve vyjádření jednotlivých správců (viz dokladová část). Během stavebních prací budou vyvěšena a ochráněna proti poškození.

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 zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru zejména s ohledem na okolní vegetaci a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření tj. zabezpečí stanovení a

dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky č. 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů“.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Vzhledem k charakteru stavby se neřeší.

B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí

Vzhledem k charakteru stavby se neřeší.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

- a) ochrana před pronikáním radonu z podloží,

Vzhledem k charakteru stavby se neřeší.

- b) ochrana před bludnými proudy,

Mostní objekt se nachází na elektrifikované železniční trati. Vzhledem k charakteru opravných prací se ochrana proti bludným proudům neřeší.

Ukolejnění zábradlí bude provedeno dle ČSN EN 50122-1. Ve spodní části sloupku příslušného panelu bude proveden otvor $D = 11$ mm pro upevnění ukolejnění. Ukolejnění bude v provedení ocelový drát FeZn 10 mm s izolací z PVC, průrazka typu UPO 500V. Konstrukce bude tvořit po ukolejnění jeden celek. Panely zábradlí budou vzájemně vodivě propojeny.

- c) ochrana před technickou seizmicitou

Nevyžaduje se.

- d) ochrana před hlukem,

Nevyžaduje se.

- e) protipovodňová opatření,

Charakter stavby nevyžaduje řešení opatření vyplývající z požadavků civilní ochrany na využití staveb k ochraně obyvatelstva, vytváření zón havarijního plánování apod. Území leží v záplavovém území řeky Labe a řeky Bíliny. Samotný most je nad hladinou Q100.

- f) ostatní účinky - vliv poddolování, výskyt metanu apod.

Nejsou.

B.3. Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu

- a) napojovací místa technické infrastruktury,

Vzhledem k charakteru stavby není řešené napojení na dopravní a technickou infrastrukturu. Po opravě bude most plnit stejnou funkci jako před opravou.

- b) **připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky,**
viz a)
- c) popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, napojení na stávající dopravní infrastrukturu, doprava v klidu, pěší a cyklistické stezky.
- Není řešeno.

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

- a) traťová a staniční technologie počátečního a cílového stavu a rámcová dopravní technologie v průběhu výstavby,

Železniční trať 442 00 Ústí nad Labem-západ – Ústí nad Labem Střekov

TÚ 1003 Ústí nad Labem-Střekov (mimo) – Ústí nad Labem západ (mimo)

DÚ 2A Ústí nad Labem západ (kol.1) – hr.TO Děčín východ/TO Ústí nad Labem západ

- Zařazení v síti SŽ – ostatní dráhy celostátní
- Označení trati dle TTP – 503A
- Označení trati dle KJŘ - 072
- Označení trati dle prohlášení o dráze – 442 00
- Počet traťových kolejí – 1
- Provoz jednosměrný
- Trakce - stejnosměrná - celá
- Traťové zabezpečovací zařízení – tříznaký autoblok obousměrný
- Vlakové zabezpečovací zařízení – vlakový zabezpečovač LS
- Největší traťová rychlost – 45 až 50 km/h
- Třída zatížení D4 (22,5 t / 8 t.)

Opatření během stavby:

Vlakový provoz na trati po dobu stavby bude vyloučen.

- b) návrh organizačních a dočasných provizorních stavebních opatření na zajištění železniční dopravy po dobu stavby,

Pro realizaci stavby je nutná nepřetržitá výluka provozu. Předpoklad realizace stavby je 03/2023 až 10/2023, ve kterém má probíhat realizace související stavby: „Rekonstrukce mostu v km 3,040 trati Ústí nad Labem-Střekov – Ústí nad Labem západ“.

- c) zdůvodnění a rozsah navrhovaného staničního a traťového zabezpečovacího zařízení, včetně potřeby navrhovaných rychlostí v jednotlivých kolejích a kolejových propojeních.

V rámci stavby nedochází ke změně.

B.5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

- a) terénní úpravy,
Budou beze změny.
- b) použité vegetační prvky,
Všechny svahy budou ohumusovány a osety travním semenem.
- c) biotechnická, protierozní opatření.
Viz b).

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

- a) vliv na životní prostředí - ovzduší, hluk, voda, odpady a půda,

Stavba nebude mít zásadní negativní vliv na zájmy obecné ochrany přírody.

Při provádění stavby musí zhotovitel dodržovat požadavky všech předpisů týkajících se ochrany životního prostředí. Zásady ochrany životního prostředí se řídí obecnými právními předpisy, ustanoveními stavebního povolení a rozhodnutími ostatních orgánů státní správy.

Provoz stavby nesmí nepříznivě ovlivnit životní prostředí. Během stavebních prací zhotovitel účinně zamezí průniku ropných a chemických látek do půdy a do vody toku a zajistí likvidaci odpadu vzniklého užíváním stavby.

Zhotovitel musí zejména dbát na to, aby stroje a vozidla pracující na staveništi byly v řádném technickém stavu a nedocházelo k úniku olejů a pohonných hmot, produkci nadměrného množství výfukových zplodin, hluku a prachu. Dojde-li k úniku ropných látek, zajistí zhotovitel bezodkladně nápravu na vlastní náklady. Při manipulaci se zdraví škodlivými látkami musejí být způsob nakládání, bezpečnostní a ochranná opatření včetně havarijních opatření stanoveny pravidly, která je povinen vypracovat, dodržovat a kontrolovat zhotovitel. V případě havárie je povinen zhotovitel provést bezodkladně nápravu na vlastní náklady.

Zhotovitel díla bude povinen během stavebních prací zajistit kontrolu práce a údržby stavebních mechanismů, aby bylo zabráněno úniku ropných produktů do okolí. Pokud dojde k úniku ropných látek do zeminy, je nutné kontaminovanou zeminu ihned vytěžit a uložit do nepropustné nádoby příp. kontejneru, vyvést na příslušnou skládku nebezpečného odpadu nebo do spalovny. V případě úniku ropných látek je zhotovitel povinen neprodleně informovat dotčené orgány státní správy.

Při realizaci stavby bude řešeno nakládání s odpady původcem odpadu v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb. o odpadech v platném znění. Po dobu výstavby bude původcem odpadu ve smyslu zákona zhotovitel stavby.

Při provádění veškerých stavebních prací musí zhotovitel zvolit takovou techniku, aby nedošlo k překročení nejvyšších přípustných hodnot hluku a vibrací.

Po skončení stavby zhotovitel uvede staveniště do původního stavu. Po uvedení stavby do provozu budou emisní a hlukové poměry minimálně srovnatelné se stávajícím stavem, není proto nutno provádět žádná speciální opatření.

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

V rámci stavby není potřeba kácet dřeviny. V blízkosti mostu se nenachází žádný památný strom.

Stavba se nachází v uzlu železničních tratí, ve kterém dochází ke křížení tří stávajících tratí s pozemní komunikací II/613.

- c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000,

Stavba se nenachází na území soustavy Natura 2000 ani v její blízkosti a svým charakterem nemá potenciál k jejímu ovlivnění.

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

Záměr nepodléhá posuzování vlivů na životní prostředí ani zjišťovacímu řízení podle zákona č. 100/2001 Sb.

- 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,

Záměr nepodléhá do režimu zákona o integrované prevenci.

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

Realizací stavby nevznikne nové ochranné pásmo. Stávající ochranné pásmo dráhy zůstane zachováno.

B.7. Ochrana obyvatelstva

Charakter stavby nevyžaduje řešení opatření vyplývající z požadavků civilní ochrany na využití staveb k ochraně obyvatelstva, vytváření zón havarijního plánování apod.

B.8. Zásady organizace výstavby

Řeší samostatná část dokumentace B. 8 Zásady organizace výstavby

B.9. Celkové vodohospodářské řešení

Vodohospodářské řešení stavby zůstane nezměněno, stavbou nebudou dotčeny povrchové ani podpovrchové vody, ani režim hospodaření s dešťovou vodou.

V Ústí nad Labem, únor 2023

Karla Hrotková, DiS.
DIPONT s.r.o.