

Rekonstrukce mostu v km 232,992 trati Chomutov - Cheb

Projekt

SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

OBSAH:

1. Základní údaje o stavbě	3
2. Souhrnná technická zpráva.....	3
3. Průzkumy a podklady.....	4
4. Ochranná pásma	5
5. Koncepce stavby	5
6. Údaje o splnění stanovených podmínek.....	10
7. Příprava pro výstavbu	10
8. Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí (bytů a nebytových prostor)	11
9. Výjimky z předpisů	11
10. Provozní a dopravní technologie.....	11
11. Vliv stavby na životní prostředí - podrobně řešeno v příl. B2.....	12
12. Projektová dokumentace staveb z hlediska zapracování všech nezbytných požadavků bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, odolnost a zabezpečení stavby z hlediska požární ochrany, hygieny a obrany státu, odolnost a zabezpečení před vlivy trakčních a energetických vedení (ve smyslu 41 vyhlášky č. 246/2001 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (vyhláška o požární prevenci), ve znění pozdějších předpisů).....	13
13. Energetické výpočty.....	13
14. Protikorozní ochrana.....	14
15. Graf dynamického průběhu rychlostí (platí pouze pro celostátní a regionální dráhy).....	14
16. Dopravní opatření	14
17. Trvalé a dočasné zábory pozemků ze zemědělského půdního fondu a pozemky určené pro plnění funkcí lesa	15
18. Úspora energie a ochrana tepla	15
19. Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí.....	15
20. Ochrana obyvatelstva	16
21. Bezbariérové užívání	16

1. Základní údaje o stavbě

Název stavby: Rekonstrukce mostu v km 232,992 tr. Chomutov - Cheb
TÚ: 0112 Chomutov-záp.zhlaví (mimo)-Cheb (klášterské staničení) (mimo)
DÚ: 38 Tršnice - Cheb (klášterské staničení)
Zadavatel: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
Zhotovitel projektu: Společnost sdružení firem TOP CON SERVIS s.r.o. + Dipont s.r.o.
Kraj: Karlovarský
Stupeň dokumentace: Projekt

2. Souhrnná technická zpráva

Zhodnocení staveniště, u změny dokončené stavby též vyhodnocení současného stavu konstrukcí; stavebně historický průzkum u stavby, která je kulturní památkou, je v památkové rezervaci nebo je v památkové zóně:

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

V nedávné době proběhly na této trati stavební práce, které mají připravit podmínky pro zkrácení cestovních dob na trati Ústí n.L. - Teplice - Cheb o 12,5 minuty. Toto zkrácení vyplývá z požadavků kraje na zajištění návaznosti na DB takt v Chebu a Eurotakt v Ústí nad Labem, a tím vytvořit nabídku veřejné dopravy, která by byla atraktivní alternativou k dopravě individuální. Tohoto cíle lze dosáhnout koordinovanými opatřeními jak na straně objednatele, tak i na straně infrastruktury. Opatření na straně infrastruktury je nutné řešit investičními a opravnými stavebními akcemi, které zajistí potřebné rekonstrukce a úpravy železničního svršku, spodku, rekonstrukce a opravy umělých staveb (mostů) a zabezpečovacího zařízení. Jedním z opatření, které tomuto pomáhají, je i přestavba po stavební stránce nevyhovujících úseků nebo mostních objektů. Předkládaná stavba je právě tohoto charakteru a navrhuje rekonstrukci mostního objektu překračujícího řeku Ohři poblíž železniční stanice Tršnice a rekonstrukci části přilehlé trati. Trať Chomutov - Cheb je zařazena do 2. třídy kategorie železničních tratí z hlediska mostů, se zatížením těžkým zatěžovacím vlakem (ČD-T). Současná traťová rychlost v dotčeném úseku je 70 km/h, přes most pak 50 km/h (TOR). Cílem této stavby je dosažení rychlosti 90-100 km/h v celém úseku včetně tohoto mostu. Úsporou jízdní doby zejména pro rychlíky až o minutu se významně podpoří časová úspora pro celý traťový úsek. Úspora jízdní doby z důvodu zvýšení cestovní rychlosti posílí konkurenceschopnost železniční dopravy a prohloubí se integrace železniční dopravy do integrovaného dopravního systému Karlovarského kraje. Dalším přínosem bude zlepšení kultury cestování a zvýšení bezpečnosti vlakové dopravy na železniční dopravní cestě.

Charakteristika současného stavu:

SO 101 - Most v km 232,992

Nosná konstrukce současného mostu je v obou kolejích ocelová trámová spojitá plnostěnná nýtovaná s mezilehlou mostovkou o třech polích. Most je šikmý s kolmým závěrem. Šířka mostu je 11,17 m, délka mostu je cca 88,76 m. stavební výška je cca 1,88 m.. Most má 3 otvory se světlou šířkou 23,76 m, u chomutovské opěry v prvním poli je inundační území, v druhém poli je přemostovaná řeka Ohře, v třetím poli je koryto řeky a břehová část. Opěry a pilíře jsou šikmé, tvarem sledují tok řeky. Jsou hlubinně založené pravděpodobně na dřevěných beraněných pilotách. Vedle železničního mostu po toku řeky je most silniční III. třídy rovněž o třech otvorech se světlou šířkou 3 x 19 m. Tvary opěr a pilířů jsou k ose mostu kolmé. Dolní hrana nosné konstrukce tohoto mostu je o 330 mm níže, než mostu železničního. Rovněž rozdílné šikmosti pilířů v řece zhoršují odtokové poměry při velkých vodách.

SO 201 - Železniční spodek

Železniční spodek byl rekonstruován v roce cca 2007 v rámci akce „Rekonstrukce výhybek č. 44 – 46 ŽST. Tršnice trati Chomutov – Cheb“. V rámci akce byly v dotčeném úseku zřízeny nové trativody a byla zřízena sanace železničního spodku, ZKPP u železničního přejezdu v km 232,680. Z tohoto důvodu není v rámci této akce uvažováno s rekonstrukcí železničního spodku. V rámci SO 201 bude doplněno těleso železničního spodku z důvodu posunu opěry mostu směrem k řece. Těleso železničního se nachází v náspu.

SO 202 - Železniční svršek

Stávající tvar železničního svršku je S49, kolej je bezстыková. Stávající pražce jsou betonové a dřevěné. V rámci stavby dojde k výměně železničního svršku v koleji č. 1 a č. 2 na dotčeném železničním mostě v km 232,992. Stávající mostnice budou po přestavbě železničního mostu nahrazeny konstrukcí s průběžným kolejovým ložem.

SO 301 - Trakční vedení

Dvojkolejná železniční trať Tršnice – Cheb je elektrifikována jednofázovou proudovou soustavou „S“ se jmenovitým napětím 25 kV, 50Hz AC, označené 1 PEN AC 25 kV 50 Hz / TN-C, montáž TV je provedena podle typové sestavy "S".

Napájecí bod je TNS Jindřichov (km 233,987), která je situována v dotčeném traťovém úseku Tršnice-Cheb. Podél trati je současně vedeno samostatné napájecí vedení Vojtanov (trať Tršnice – Frant. Lázně). V prostoru mostu je toto napájecí vedení vedeno podél koleje č. 2 na samostatných stožárech. Systém trakčního vedení je v obou traťových kolejích č. 1 a 2 hlavní, t.j. trolej 100 mm² Cu, NL 50 mm² Bz. Oba systémy jsou plně kompenzovány tahem 10 kN v troleji i nosném laně v poměru 1:2. Závěsy TV v dotčeném úseku jsou individuální pomocí šikmých izolovaných konzol.

SO 401 - Přeložky kabelů ČD-T

SO 402 - Přeložky kabelů SŽDC - zabezpečovací

ČD Telematika spravuje optický kabel 36f Karlovy Vary - Cheb. SŽDC SSZT zde má uloženy 4 kabely zabezpečovací kabely vedoucí k návěstidlům. Kabely jsou vedeny vlevo ve směru staničení v tělese dráhy. Přes most jsou v ocelovém žlabu, který je zavěšen na zábradlí lávky pro pěší, která je součástí ocelové konstrukce mostu v k.č.1. Tato lávka se v současné době již příliš nevyužívá, protože její funkce byla nahrazena mostem silničním.

3. Průzkumy a podklady

a) *údaje o provedených průzkumech, měření a závěry z nich vyplývající pro zpracování projektu a realizace stavby:*

Pro návrh technického řešení rekonstrukce mostu byly použity výsledky následujících měření a průzkumů, zajištěných v rámci přípravné dokumentace a projektu:

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

b) vhodnost geologických a hydrogeologických poměrů v území:

Zájmové území se z širšího hlediska nachází na říčních terasách řeky Ohře. Dle provedeného IGP a archivních sond je pod říčními terasami v hloubce cca 5 m skalní podloží tvořené pevnými jílovci charakteru poloskalní horniny R5, R4 až R3. Nad ním jsou vesměs říční terasy tvořené písky se štěrky (S1 SW) nebo štěrky s písky (G2 GP, G3 G-F). Průzkumný vrt byl proveden vedle mostní konstrukce u opěry O2, u opěry O1 průzkum provedený nebyl z důvodu zbahnělého terénu na přístupu k plánovanému místu průzkumu. Vzhledem však k tomu, že archivní dokumentace obsahovala i 2 sondy s popisem podloží, je jeden vrt dostačující k provedení aproximace i pro druhou stranu mostu.

c) použité geodetické a mapové podklady a podmínky založení vytyčovací sítě polohové a výškové (primárního systému):

Mosty, trať a přilehlý terén jsou geodeticky zaměřeny v souřadném systému JTSK a výškovém systému Bpv. Platné bodové pole bylo převzato od SŽG. Platný katastr nemovitostí je včleněn do podrobného geodetického zaměření stavby.

4. Ochranná pásma

a) údaje o dosavadních dotčených ochranných pásmech a chráněných územích:

Ochranné pásmo drah železničních je 60 m od osy krajní koleje, nejméně však 30 m od hranice obvodu dráhy.

Stavbou budou dotčeny následující inženýrské sítě

- kabelová trasa OK ve správě ČD-Telematika a.s., viz SO 401,
- zabezpečovací kabely SŽDC, s.o., SSZT Ústí n. Labem, viz SO 402,
- V okolí stavby se nenacházejí podzemní vedení inženýrských sítí jiných vlastníků vyjma SŽDC, s.o. SEE OŘ Ústí nad Labem- silnoproud, EOv, 6kV a napájecí vedení TT Jindřichov směr trať Františkovy Lázně - Tršnice, u kterých budou respektována ochranná pásma.

b) stanovení nových ochranných pásem (rozměry a umístění v terénu):

Žádná nová ochranná pásma nejsou stanovena.

c) údaje o chráněných ložiskových územích a specifikace báňských podmínek pro zpracování návrhu zajištění stavby proti účinkům poddolování (ochranná pásma — dle zákona o ochraně přírody a krajiny v platném znění):

V místě stavby nejsou ložisková ani poddolovaná území.

d) údaje o zeleni:

Stavba rekonstrukce mostu nevyžaduje ke své realizaci kácení zeleně. Drobné travnaté a keřové porosty včetně drobných náletů v bezprostřední blízkosti stavby zejména v oblasti inundace řeky, které budou bránit samotné rekonstrukci, budou v předstihu odstraněny na náklady OŘ Ústí nad Labem.

e) údaje o záborech zemědělského a lesního fondu.

Při stavbě nedojde k odnětí půdy ze ZPF ani PUPFL.

5. Koncepce stavby

a) účel stavby (celková koncepce řešení, zdůvodnění navrženého řešení s ohledem na účel stavby, její umístění):

Navržená rekonstrukce odstraňuje špatný stavebně-technický stav mostní konstrukce v km 232,992, rekonstrukcí železničního svršku a spodku dojde ke zvýšení traťové rychlosti na chebském zhlaví stanice Tršnice, rekonstrukcí trakčního vedení v dotčeném úseku bude nastaven normový stav pro TV. Součástí rekonstrukce je zkrácení jízdních dob, a to zvýšením

rychlosti v celém rekonstruovaném úseku z 50 km/h na mostě a 70 km/h v trati na výslednou 90-100 km/h.

b) přehled o dodržení obecných technických požadavků na výstavbu, včetně bezbariérového užívání stavby:

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

c) architektonické a urbanistické začlenění stavby do území, její vzhled a výtvarné řešení:

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

d) stručný popis navrženého technického řešení po jednotlivých provozních souborech a stavebních objektech, např. užitečné délky kolejí, délky nástupišť, dopravní frekvence, včetně rozčlenění, parkoviště, požadavky na bezbariérové řešení dopravních cest, typ zabezpečovacího zařízení, soustava trakčního vedení, atd.:

Seznam SO a PS:

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

Popis jednotlivých SO a PS

SO 101 Most v km 232,992

V rámci této stavby bude most snesen včetně mezilehlých pilířů a opěr a místo něj je navržena dvojkolejná konstrukce s hlavními nosníky o jednom poli s rozpětím 67,760 m. Tímto návrhem sice dochází ke zkrácení mostu na jedné straně, odstraněním podpěr v korytě řeky však dochází k výrazně lepším poměrům pro odtok vody při povodních.

Hlavní nosníky jsou tvořeny trámem vyztuženým obloukem (Langerův trám). Tento typ mostu zajistí ponechání nivelety koleje v současném stavu, dolní hrana nosné konstrukce nebude snížena oproti současné úrovni, most bude s průběžným kolejovým lože a bezstykovou kolejí. Nové opěry budou založeny hlubinně na mikropilotách (opěra O1) a kombinaci mikropilot se sloupy tryskové injektáže (opěra O2). Tyto opěry budou postaveny v předstihu před úplnou výlukou v obou kolejích.

SO 201 Železniční spodek

Těleso náspu bude založeno na konsolidační vrstvě ze štěrkodrti frakce 16-63 tl. 300 mm zhutněné na min. min. ID = 0,75. Konsolidační vrstva bude zřízena v příčném spádu 5 % směrem vpravo trati a v podélném spádu 6 % k nové opěře mostu. Příčně bude konsolidační vrstva odvodněna do patního příkopu.

Těleso železničního spodku bude vybudováno ze zemin propustných nenamrzavých. Jednotlivé vrstvy zeminy budou hutněny po vrstvách max. 30 cm. ZKPP je součástí SO 101 Železniční most.

Doplnění tělesa železničního spodku.....468 m3
(z důvodu posunu opěry žel. mostu)

SO 202 Železniční svršek

Směrová a výšková úprava – kolej	715 + 800 m
Směrová a výšková úprava – výhybka	4 ks
Nové kolejové pole (49E1, B91 S/2)	259,46 m
Nové kolejové pole (49E1 SB8, upevnění K)	33,95 m
Rekonstrukce železničního přejezdu	1 ks
Rekonstrukce komunikace u žel. přejezdu	110 m ²

Začátek úseku	km 232,427
Konec úseku	kol. č. 1 km 233,142
	kol. č. 2 km 233,226

Tvar železničního svršku na železničním mostě v km 232,960 bude 49 E1, pražce budou betonové B91 S/2 s pružným upevněním, kolej bude bezstyková (v koleji č. 1 a č. 2).

Dále bude vloženo nové kolejové pole v ŽST. Tršnice, v koleji č. 2, za stávající výhybkou č. 40 (po směru staničení). Stávající kolejové pole je s dřevěnými pražci a nebylo dotčeno žádnou rekonstrukcí v posledních letech. Toto nové kolejové pole bude tvaru 49E1 na pražcích B91 S/2.

Návrh směrových poměrů vychází z požadavku zvýšit rychlost v ŽST. Tršnice na chebském zhlaví na $V = 90$ km/h (stávající rychlost je $V = 70$ km/h).

Návrh byl zpracován pro maximální nedostatek převýšení $I = 100$ mm, $V = 90$ km/h – 100 km/h. Návrh GPK rovněž navazuje na akci „Zvýšení rychlosti Ústí nad Labem – Cheb“ (stavba 7 – úsek Kynšperk – Cheb). Směrově a výškově je nutno GPK napojit na již realizovanou akci „Zvýšení“.

Sklonové poměry vycházejí ze stávající nivelety koleje (TK). Navržené zdvihy a poklesy v niveletě koleje jsou minimální, vše s ohledem na požadované nutné převýšení $D = 100$ mm.

V rámci akce jsou dotčené tři stávající výhybky – č. 44, spojka 45 – 46. Tyto výhybky jsou na betonových pražcích a budou dotčeny pouze směrovou a výškovou úpravou.

Stávající železniční přejezd je tvořen konstrukcí z celopryžových přejezdových panelů (vnitřní i vnější – typ Strail). Železniční přejezd byl v nedávné době kompletně rekonstruován (včetně ZKPP, trativodů, atd.). V rámci navržených úprav GPK je na přejezdu navrženo vyšší převýšení ($D = 100$ mm), než je stávající převýšení. Přejezd bude tedy rozebrán a po úpravě GPK bude opět sestaven včetně úpravy závěrných zídek. Dále bude nutné rekonstruovat stávající komunikaci v blízkosti železničního přejezdu z důvodu plynulého navázání komunikace na přejezdovou konstrukci.

Z důvodu zvýšení převýšení jsou v koleji č. 2 vyšší zdvihy v niveletě koleje a dojde i ke zdvihu v niveletě pozemní komunikace.

Po provedení stavebních prací na železničním svršku bude kolej v celém úseku úprav opětovně svařena do BK.

Dopravní značení

Na železničním přejezdu v km 232,680 není dodrženo ustanovení ČSN 73 6380, čl. 5.2.1 Změna Z1 o vzdálenosti hranice nebezpečného pásma přejezdu od hranice křižovatky souběžné komunikace.

V rámci stavby bude provedeno dopravní opatření ve formě změny svislého dopravního značení a změny průběhu hlavní a vedlejší komunikace.

SO 301 Trakční vedení

Při respektování požadavků pro výstavbu nového mostu, t.j. zajištění beznapěťového stavu nad pracovištěm, bude v dlouhodobé výluce kolej č. 1 sneseno trakční vedení v této koleji, kotevní úsek mezi stožárem č. 59 v žst. Tršnice po stožár č. 31 v t.ú. Tršnice - Cheb, v rozvinuté délce 1.226 m. V dlouhodobé výluce koleje č. 2 bude sneseno trakční vedení v koleji č. 2, kotevní

úsek mezi stožárem č. 62 v žst. Tršnice po stožár č. 32 v t.ú. Tršnice - Cheb, v rozvinuté délce 1.265 m. Celkem 2.491 m.

Po ukončení demontážních prací bude zbývající část TV traťového úseku oboustranně uvedena pod napětí sepnutím úsekových odpojovačů podélného propojení přilehlých dopraven.

Pro zpětnou montáž bude opětovně použito nosné lano. Trolejový drát již nelze použít, bude nahrazen novým. Pro zpětnou montáž se využije většina nosných konzol, nové budou pouze v prostoru nových trakčních podpěr v prostoru mostu. Ve zpětné montáži je uvažována směrová a výšková regulace TV. Nově budou navrženy proudové propojky, věšáky a bude provedena regulace TV, zejména bude respektovat nové lomy nivelety koleje. Stávající základy TP, které jsou dotčeny předpokládaného zásypem novým železničním svrškem, budou ochráněny proti zasypání např. vhodným prefabrikátem. Ve stavbě je uvažována demontáž trakčních podpěr č. 1 a 2, které budou nahrazeny novými podpěrami v novém situování. Na konstrukci nového obloukového mostu budou situovány čtyři, dva v každé koleji, nové závěsy (SIK). Současně bude k mostní konstrukci zavětrováno pomocí závěsů stávající napájecí vedení, které je situováno podél koleje č. 2.

Během nepřetržité výluky a vypnutí napájecího vedení z napáječe N3 je možné napájet úsek Cheb – Vojtanov přes neutrální pole Cheb – Františkovy lázně (NP1 a NP11). Toto řešení je možné bez dalších zásahů.

Při snesení části TV v koleji č. 1 a 2 trati Tršnice – Cheb bude zbývající část TV traťového úseku oboustranně uvedena pod napětí sepnutím úsekových odpojovačů podélného propojení přilehlých dopraven. V té době bude žst. Tršnice napájena z další TNS Bohatice přes sepnutou SpS Královské Poříčí.

SO 401 Přeložky kabelů ČD-T

Na mostním tělese je vlevo ve směru staničení ve žlabu na zábradlí pochozí lávky uložena optická trasa v majetku akciové společnosti ČD Telematika. Trasa je složena ze dvou oranžových ochranných trubek HDPE 40/33, optického kabelu ERICSON GRHLDV 36x11/125 a vytyčovacího vodiče CYY 2mm. Z provozních důvodů SŽDC, pronájmu MV ČR a dalšího komerčního provozu se nedoporučuje vlákna optického kabelu po dobu rekonstrukce mostu přerušovat.

Po dobu rekonstrukce mostu bude z optické trasy odstraněna rezervní oranžová ochranná trubka HDPE 40/33 a vytyčovací vodič CYY 2mm. Pro přeložení optického kabelu 36f Karlovy Vary - Cheb bude využita rezerva 30m kabelu umístěná v Romoldu 80 S2 – č.15 žkm 233,1. Na pokraji mostu bude HDPE s kabelem odborně přerušena a OK opatrně vytažen z Romoldu (vzdálenost cca 30m). Obsazená HDPE bude i s OK připevněna ke konstrukci souběžného silničního mostu. Na nezakrytý úsek OK (vytažený z Romoldu) bude zámky upevněna půlená servisní HDPE tak aby OK nebyl volně přístupný.

Po provedení rekonstrukce mostu budou kabely zpět vráceny do původní trasy, ale nyní do žlabu v kolejovém loži. Optický kabel bude v nejbližší spojně přerušen, zatažen na most a opětovně naspojován.

SO 403 Přeložky kabelů SŽDC - zabezpečovací

Na mostním tělese je vlevo ve směru staničení na zábradlí upevněn plechový žlab ve kterém jsou uloženy čtyři párové zabezpečovací kabely v majetku SŽDC, s.o. Trasa je složena z kabelů konstrukce TCEKEZE profilů 2x 7P1,0; 1x 4P1,0 a 1x 48P1,0. Pro vyvěšení na konstrukci souběžného silničního mostu, nemají kabely dostatečnou délkovou rezervu. Před rekonstrukcí mostu budou na straně žkm 233,0 zřízeny čtyři provizorní kabelové vložky jednotné délky 10m. Naspojované zabezpečovací kabely budou upevněny na mostní konstrukci souběžného silničního mostu společně s optickým sdělovacím kabelem. Po přepojení musí být zabezpečovací zařízení odzkoušeno. Po ukončení stavebních prací na mostě budou provizorní kabelové vložky překlenuty novými kabely konstrukce TCEKEZE a v krátkodobých výlukách naspojovány. Zabezpečovací zařízení musí být opět revidováno a kabely změřeny.

- e) *požadavky stavby na zdroje (elektrická energie, voda, plyn – bilance spotřeby energií, podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima):*

Elektrická energie:

Pro zabezpečení elektrické energie potřebné pro stavbu bude nutno realizovat provizorní přípojku NN z nejbližšího stávajícího vedení. Místo napojení staveništní přípojky je záležitostí zhotovitele, přípojka bude opatřena měřením spotřebované energie. Rovněž je možné stavbu zásobit energií z mobilních agregátů.

Voda pitná a technologická:

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

- f) *odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci (nároky na vodní hospodářství, vypouštění odpadních vod, včetně souhlasů, ochranná pásma – pásmo hygienické ochrany, povolené kvalitativní a kvantitativní ukazatelé odpadních vod, provozní a havarijní řády, řešení napojení stavby na stávající sítě technického vybavení):*

Kanalizaci nelze napojit.

Pro komunikaci budou použity mobilní telefony, resp. radiotelefony.

- g) *napojení na dopravní systém (počty stání, dopravní trasy a dopravní frekvence):*

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

- h) *rozsah náhradní výsadby a ozelenění:*

Není navrženo.

- i) *bezpečnost práce (zdroje ohrožení zdraví a bezpečnosti pracovníků, způsob omezení rizikových vlivů, bezpečnostní pásma a únikové cesty, ochrana pracovníků a pracovního prostředí před účinky škodlivin, skladování nebezpečných látek a manipulace s nimi):*

Je nezbytné zajistit trvalé spojení mezi pracovištěm a pověřeným pracovníkem SŽDC. V místech, kde bude možný přístup veřejnosti na stavbu, je třeba zajistit bezpečné provádění prací, současně se zajištěním bezpečnosti veřejnosti.

Vedoucí práce musí být držitelem Vysvědčení o odborné zkoušce pro vedoucího práce dle Směrnice SŽDC č. 50, k vedení prací a vyvíjení pracovní činnosti na dráhách provozovaných SŽDC.

Všichni pracovníci zhotovitele budou s předpisy prokazatelně seznámeni.

Pro zajištění bezpečnosti práce je nutno v plném rozsahu respektovat:

- vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu č. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení, ve znění pozdějších zákonů,
- TKP staveb státních drah v platném znění – kap. 1 a dotčené speciální kapitoly,
- Všichni zaměstnanci, kteří se zúčastní na realizaci díla (včetně zaměstnanců případných subdodavatelů), splňují nebo budou splňovat podmínky SŽDC pro vstup do vyhrazeného prostoru – mají nebo budou mít vystaven Průkaz ke vstupu do objektů a provozované železniční dopravní cesty SŽDC v souladu s předpisem Ob1 díl II,
- Splňují podmínky zdravotní i smyslové způsobilosti pro práci ve vyhrazeném prostoru SŽDC
- Budou splňovat ustanovení předpisu SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci

- Musí mít platnou elektrotechnickou kvalifikaci podle přílohy č.4 vyhlášky 100/1995 Sb. v platném znění.

j) *posouzení stavby z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, údaje o splnění požadavků na bezbariérové řešení stavby:*

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

k) *uvedou se podmiňující, vyvolané a jiné související investice a předpoklady, resp. nároky na jejich zabezpečení:*

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

l) *uvedou se statické výpočty prokazující, že stavba je navržena tak, aby zatížení na ní působící v průběhu výstavby a užívání nemělo za následek*

- *poškození (zřícení) stavby nebo její části:*
- *větší stupeň nepřijatelného přetvoření:*

Statické posouzení nového mostu bylo pro novou mostní konstrukci provedeno dle platné legislativy a je uloženo u projektanta.

6. Údaje o splnění stanovených podmínek

a) *podmínky rozhodnutí o umístění stavby:*

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

b) *podmínky posuzování vlivů na životní prostředí:*

Podrobně je tato problematika řešena v příloze B2.

Během výstavby bude zhotovitelem mostu zabráněno znečištění vod řeky Ohře, zvláště ropnými látkami.

c) *dodržení kapacitních a dalších stanovených údajů a zdůvodnění případných navržených změn oproti předcházejícímu stupni dokumentace:*

Všechny stanovené údaje byly v tomto stupni splněny.

7. Příprava pro výstavbu

a) *uvolnění staveniště (pozemků i objektů):*

Pozemky dotčené stavbou:

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

k.ú. Jindřichov u Tršnic: parc. č. 248/1 – SŽDC, s.o.

k.ú. Tršnice: parc. č. 245/22, 31/2 – SŽDC, s.o.

parc. č. 245/1 – ČD, a.s.

k.ú. Cheb: parc. č. 2484/2 – Povodí Ohře, s.p.

Dočasné zábory pro zařízení staveniště:

k.ú. Jindřichov u Tršnic: 39/2, 241/6 – Město Cheb

parc. č. 241/8 – Krajská správa a údržba silnic
Karlovarského kraje

parc. č. 247/1 – Povodí Ohře, s.p.

k.ú. Tršnice: parc. č. 245/20 – Krajská správa a údržba silnic
Karlovarského kraje

parc. č. 253/2 – Státní pozemkový úřad

k.ú. Cheb: parc. č. 2484/2 – Povodí Ohře

b) využití stávajících nebo budovaných objektů:

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

c) dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby:

Bez využití.

d) způsob provedení demolice a místa skládek:

Odstranění podlah NK a zábradlí, kolejového svršku včetně šterku v předpolí, snesení původní kovové nosné konstrukce. Demoliční suť bude odvezena na skládku odpadů, ocelové části nosné konstrukce do šrotu.

e) likvidace porostů (přesázení, kácení, zužitkování):

Stavba vyžaduje ke své realizaci kácení zeleně. Ta bude odstraněna z bezprostřední blízkosti stavby před jejím započatím v době vegetačního klidu pracovníky OŘ Ústí nad Labem.

f) likvidace škodlivých odpadů (řešit podle druhu odpadu):

Řešeno v příloze B2 – Vliv stavby na životní prostředí.

g) zabezpečení ochranných pásem, chráněných objektů i porostů po dobu výstavby:

Zhotovitel má povinnost před zahájením stavebních prací ověřit všechny dotčené sítě a vedení a zajistit vytyčení všech inženýrských vedení a provést opatření na jejich ochranu.

h) přeložky podzemních a nadzemních vedení, dopravních tras, vodních toků:

Přeložky sdělovacích kabelů jsou řešeny v SO 401 a 402. Jiné přeložky tato stavba neprovádí.

i) omezující nebo bezpečnostní opatření při přípravě staveniště a v průběhu výstavby (odstřel objektu či horniny):

Bez omezujících nebo bezpečnostních opatření.

j) výluka dopravy a jiná dopravní omezení (železniční, silniční apod.):

Během výstavby bude po dobu 15 dní vyloučen provoz v k.č.2, poté bude doprava vrácena na tuto kolej. Následovat bude výluka 60 dní v k.č.1 mezi spojkami na mezistaničním úseku Tršnice - Cheb. V tuto dobu bude probíhat i napěťová výluka mezi staticí Tršnice a Cheb v k.č.1.

Zcela vyloučen provoz v úseku Tršnice - Cheb pak bude následovat v trvání 15 dní. Všechny osobní vlaky budou přesměrovány do žst. Františkovy Lázně a z nich pak do Tršnice, kde budou pokračovat po původní trase. Po celou dobu bude výluka i napěťová. Následovat bude výluka v k.č.2 po dobu max. 15 dní pro zprovoznění této koleje.

k) omezení v dodávce energií:

Stavbou nebudou omezeny dodávky energií.

8. Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí (bytů a nebytových prostor)

Uvede se celkový rozsah trvalého a dočasného záboru nebo jiného dotčení pozemků a staveb nebo bytů a nebytových prostor nebo jejich částí požadovaných pro stavbu:

Stavba vyžaduje změnu trvalých záborů – budou dotčeny pozemky Státního pozemkového úřadu, Povodí Ohře, s.p. a města Cheb. Velikost záborů je součástí části C projektové dokumentace. Smluvní vztahy budou vyřešeny do zahájení stavebního řízení.

9. Výjimky z předpisů

Seznam souhlasů, výjimek a úlevových řešení z předpisů, kterými je podmíněno navrhované technické řešení, včetně dokladů o jejich udělení.

Pro tuto stavbu nebyla požadována výjimka z předpisů a norem.

10. Provozní a dopravní technologie

Pokud dochází ke změnám oproti předchozímu stupni dokumentace, majících vliv na rozsah železniční infrastruktury a provozu, bude provozní a dopravní technologie aktualizována k datu odevzdání projektové dokumentace staveb drah a staveb na dráze pro vydání stavebního povolení nebo k oznámení ve zkráceném stavebním řízení. Podrobně je zpracována provozní a dopravní technologie v průběhu výstavby s přímou vazbou na stavební postupy a s návrhem dopravních a stavebních opatření, jsou-li potřeba.

Součástí stavby není provozní soubor, který by upravoval či měnil zabezpečovací zařízení na trati. Ačkoliv dochází ke zvýšení rychlosti ze 70 km/h na 90, resp. 100 km/h, je zábrzdná vzdálenost pro návěstidla dostatečná a nebude měněna.

Trať Chomutov - Cheb je zařazena jako dráha celostátní a je zařazena do evropského železničního systému. Dovolená traťová třída zatížení D4, D3 (22,5 t – 8,0 t/m). Provozovaná rychlost je v úseku po zvýšení rychlosti v úseku Kynšperk - Cheb na chebském zhlaví stanice Tršnice 70 km/h, na mostě přes Ohři 50 km/h. Po rekonstrukci bude rychlost zvýšena na 90 - 100 km/h.

Časové úspory pro osobní vlaky dosáhnou 30 s resp. 36 s dle typu vlakové soupravy. Úspory pro rychlíky jsou významnější, protože nezastavují ve stanici Tršnice a dosahují hodnot 51 s - 57 s dle typu soupravy.

Dle aktuálního GVD 2013/2014 je v pracovních dnech na trati nasazeno 7 párů rychlíků, a 13 párů osobních vlaků. Tuto dopravu zajišťují pro osobní dopravu soupravy 844 (RegioShark), ve dvou případech pak 814 (RegiNova) nebo 810. Rychlíky jsou taženy lokomotivami ř. 362,363 resp. 151. Počet vlaků se bude vyvíjet v souladu s přepravní poptávkou a výší veřejného rozpočtu na dopravu.

Počet cestujících v úseku Kynšperk - Cheb je v průměru za jeden den 2448 osob. Jedná se o data z pravidelných sčítacích kampaní Českých drah v posledních letech. Počty přepravovaných osob jsou prezentovány souhrnně za oba přepravní směry. Poptávka po železniční dopravě je v této oblasti stabilizována. Poměr cestujících Os a R vlaků je odhadnut v poměru 2:1 tzn., že 2/3 všech cestujících v tomto úseku jedou osobním vlakem, 1/3 pak rychlíkem.

Traťové zabezpečovací zařízení

Traťové zabezpečovací zařízení je v celém úseku III. kategorie. Žst. Dasnice, Kynšperk, Tršnice a Cheb jsou vybaveny systémem AŽD 71.

Z Citic až do Chebu je v provozu autoblok. Kódování vlakového zabezpečovače do kolejí je zajištěno v úseku z Chodova až do Chebu.

11. Vliv stavby na životní prostředí - podrobně řešeno v příl. B2

Rozsah zpracování vlivu stavby na životní prostředí v projektové dokumentaci staveb drah a staveb na dráze pro vydání stavebního povolení nebo k oznámení ve zkráceném stavebním řízení vyplyne z upřesnění a změn v technické části dokumentace oproti předchozímu stupni dokumentace, včetně ochrany proti hluku. Pokud došlo ke změně oproti hlukové studii, která byla součástí přípravné dokumentace, doplní se i hluková studie, biologický průzkum a hodnocení vlivů na životní prostředí v případech, kdy není nařízeno posuzování podle zákona Č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Při provádění stavebních prací je nutno dbát na:

- Ochranu proti hluku a vibracím

Zhotovitel stavby je povinen používat především stroje a mechanismy v dobrém technickém stavu, jejich hluchnost nesmí přesahovat hodnoty stanovené v technickém osvědčení.

- *Ochranu proti znečištění komunikací a nadměrné prašnosti*

Vozidla vyjíždějící ze staveniště na pozemní komunikace musí být řádně očištěna, aby nedocházelo k jejich znečištění. V případě odvozu sutí bude suť při nakládání na vozidla zvlhčována kropením. U výjezdů ze staveniště bude zřízena plocha pro mechanické dočištění vozidel vyjíždějících ze stavby.

- *Ochranu proti znečištění ovzduší výfukovými plyny a prachem*

Zhotovitel je povinen zabezpečit provoz dopravních prostředků produkujících ve výfukových plynech škodliviny v množství odpovídajícím platným vyhláškám a předpisům o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Nasazování stavebních strojů se spalovacími motory musí být omezeno na nejmenší možnou míru. Je nutné provádět pravidelně technické prohlídky vozidel a pravidelné seřízení motorů.

- *Ochranu proti znečištění podzemních a povrchových vod a kanalizace*

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

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

- *Ochrana stávající zeleně:*

Při realizaci je nutná ochrana stávající zeleně, z níž bude možné likvidovat pouze to, co bezprostředně překáží stavbě.

12. Projektová dokumentace staveb z hlediska zapracování všech nezbytných požadavků bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, odolnost a zabezpečení stavby z hlediska požární ochrany, hygieny a obrany státu, odolnost a zabezpečení před vlivy trakčních a energetických vedení (ve smyslu 41 vyhlášky č. 246/2001 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (vyhláška o požární prevenci), ve znění pozdějších předpisů).

Uvede se popis s uvedením, jak daný návrh řešení splňuje požadavky příslušných vyhlášek, předpisů a norem (bezpečnost a ochrana zdraví při práci, včetně možných rizik, technické řešení stavby a jejího provozu z hlediska požární ochrany včetně vodních zdrojů, vnějších požárních hydrantů, požární signalizace, požárních stanic nebo zbrojnic apod. Dále charakteristika objektů a provozů z hlediska požární ochrany. Bude uvedeno konkrétní prokázání splnění stanovených a požadovaných podmínek z předchozího stupně dokumentace).

Požární ochrana stavby bude projednána se složkami integrovaného záchranného systému. U tunelů delších než 1000 m bude jako součást projektové dokumentace zpracován „Plán požárně-bezpečnostních zkoušek“, prováděných v rámci zkušebního provozu.

Požárně bezpečnostní řešení:

Z hlediska požární bezpečnosti nedojde ke změně stávajících parametrů.

Ochrana proti hluku a vibracím:

V blízkosti zástavby budou zhotovitelem při výstavbě respektovány hlukové limity pro danou lokalitu. Z hlediska hlukové zátěže nedojde ke změně stávajících parametrů. Krajská hygienická stanice Karlovarského kraje nevyžaduje pro tuto stavbu hlukovou studii ani posouzení hluku ze stavební činnosti.

Bezpečnost práce:

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

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

13. Energetické výpočty

- řeší spotřebu elektrické energie pro elektrickou trakci, výkonové dimenzování napájecích stanic a podklady pro proudové a napětové dimenzování pevných elektrických trakčních zařízení;*
- řeší zpětné vlivy trakčních obvodů na napájecí síť energetiky a navrhuje způsob omezování zpětných vlivů;*
- řeší kontrolu balance činných a jalových výkonů a navrhuje opatření na zajištění předepsaného účinníku. Výsledky výpočtů je nutno projednat se stavebníkem a následně pak s dodavatelem elektrické energie;*

Rekonstrukcí mostu nebudou změněny parametry týkající se elektrické trakce. Rovněž nedojde ke zvýšení elektrických vozidel, které po trati jezdí.

14. Protikorozní ochrana

Uvede se ochrana objektů před účinky koroze způsobené bludnými proudy. Z důvodu zamezení negativního ovlivňování především úložných zařízení je nutno zajistit požadavky na korozní průzkum

- u tratí elektrizovaných stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV, a to jak před započítáním stavby (předběžný korozní průzkum a návrh výstavby měřících bodů) tak i před uvedením zařízení do trvalého provozu (dodatečný korozní průzkum);*
- v místě styku stejnosměrné a nezávislé trakce, a to do 5 km od izolovaného styku směrem do trakce nezávislé;*
- v místech styku stejnosměrné a střídavé trakční proudové soustavy do vzdálenosti 5 km od neutrálního pole ve směru tratě napájené střídavou trakční proudovou soustavou,*
- v místech silných stejnosměrných zdrojů (např. městská hromadná doprava).*

Na základě zjištěných výsledků korozních průzkumů je nutno předložit řešení ochranných opatření proti účinkům bludných proudů dle platných předpisů. Z důvodu zamezení negativního ovlivňování především úložných zařízení a dále elektrických zařízení, přijímačů.

V souladu s SR 5/7 je mostní objekt zařazen do stupně ochranných opatření č. 4.

Pro mostní objekt byl ve stupni P zpracován základní korozní průzkum. Most byl zařazen na základě výsledků měření do III. stupně korozní agresivity a platí pro něj 4.stupeň základních pasivních ochranných opatření pro omezení vlivu bludných proudů.

Z hlediska ochranných opatření bude postupováno dle SR5/7 (2007, respektive 2014 (připraveno k vydání)) případně TP 124.

15. Graf dynamického průběhu rychlostí (platí pouze pro celostátní a regionální dráhy)

Upřesní se zpracovaný graf dynamického průběhu rychlostí z předchozího stupně. Vypracuje se pro nejrychlejší osobní vlaky a pro průběžné nákladní vlaky. Obsahuje navržené traťové rychlosti pro klasické soupravy (s nedostatkem převýšení v oblouku do 100 mm a 130 mm) a pro jednotky s naklápěcí skříní, dále stávající traťové rychlosti, popis směrových a sklonových poměrů, včetně jejich staničení, označení polohy dopraven a zastávek. Znáznorňuje dynamický průběh rychlosti v návaznosti na sousední traťové úseky (zpracuje se pouze u staveb modernizace a u rekonstrukcí vedoucích ke zvýšení rychlosti).

Graf dynamického průběhu rychlostí byl zpracován v příloze B3.

16. Dopravní opatření

Uvedou se všechna dopravní opatření (dražní a silniční), zejména pak výluky, náhradní doprava, případné objížďky, uzávěry atd.

Stavební postup lze shrnout do následujících pracovních bloků:

Před zahájením výluky:

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

Dlouhodobá výluka k.č. 2 - 15 dní

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

Dlouhodobá výluka k.č.1 - 60 dní

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

Dlouhodobá výluka v obou kolejích - 15 dní

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

Dlouhodobá výluka v k.č.2 - 15 dní

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

17. Trvalé a dočasné zábory pozemků ze zemědělského půdního fondu a pozemky určené pro plnění funkcí lesa

Uvede se celkový rozsah trvalého a dočasného záboru pozemků nebo rozsah omezení využívání pozemků v členění dle druhu na zemědělský půdní fond a pozemky určené pro plnění funkcí lesa a odchylky od předchozího stupně.

Zábory pozemků ZPF a PUPFL nejsou navrženy.

18. Úspora energie a ochrana tepla

a) *splnění požadavků na energetickou náročnost budov a splnění porovnávacích ukazatelů podle jednotné metody výpočtu energetické náročnosti budov:*

Nejedná se o budovu.

b) *stanovení celkové energetické spotřeby stavby:*

Není pro tuto stavbu požadována.

19. Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí

Radon (pro potřeby realizace pozemních staveb), agresivní spodní vody, seismická, poddolování, ochranná a bezpečnostní pásma, apod.

Stavba není ohrožena výše uvedenými škodlivými vlivy vnějšího prostředí.

20. Ochrana obyvatelstva

Splnění základních požadavků na situování a stavební řešení stavby hlediska ochrany obyvatelstva.

Posuzovaná stavba v předmětném území není v rozporu se zájmy na ochranu veřejného zdraví ve smyslu ustanovení zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví v platném znění a souvisejících předpisů.

21. Bezbariérové užívání

5) *zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu:*

6) *zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením:*

7) *zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením:*

8) *seznam použitých zvláštních a vybraných stavebních výrobků pro tyto osoby, včetně řešení užívání informačních systémů:*

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