

Objednatel:

STATUTÁRNÍ MĚSTO MOST

RADNIČNÍ 1
434 69 MOST



Souřadnicový systém: S-JTSK

Výškový systém: Bpv

Číslo zakázky:	14 172 06	HIP:	Ing. Petr SOUČEK 602214618, soucek@pontex.cz	
Schválil:	Ing. Václav HVÍZDAL	Zodp. projektant:	Ing. Jan BAŽIL 241 096 743, bazil@pontex.cz	
Tech. kontrola:	Ing. Petr DRBOHLAV	Vypracoval:	Ing. Jan BAŽIL 241 096 743, bazil@pontex.cz	

Objednatel:	Město Most	Obec:	Most	Kraj:	Ústecký
Akce:	Rekonstrukce mostu ev.č. 1c-M1 - projektová dokumentace			Datum	Stupeň
				06/2017	PDPS
Část:	PRŮVODNÍ ZPRÁVA			Souprava	Č. přílohy
					A.1

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

OBSAH

1. Stručný popis stavby.....	4
1.1 Identifikační údaje mostu	4
2. Základní údaje o stavbě	5
2.1 Základní popis stavby.....	5
2.2 Předpokládaný průběh stavby:	5
2.3 Vazba na územní plán	5
2.4 Stručná charakteristika zájmového území a jeho dosavadní využití:.....	5
2.5 Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí ...	6
2.6 Celkový dopad stavby do dotčeného území a navrhovaná opatření.....	6
2.6.1 Vztahy k plánovaným stavbám	6
2.6.2 Změny využití území.....	6
2.6.3 Změny dosavadních staveb dotčených projektovanou stavbou	6
3. Přehled výchozích podkladů a průzkumů	7
3.1 Výčet podkladů použitých pro vypracování PD.....	7
3.1.1 Zadávací dokumentace.....	7
3.1.2 Schválená územně plánovací dokumentace nebo územně plánovací podklady	7
3.1.3 Mapové a další geodetické podklady	7
3.1.4 Dopravní průzkumy	7
3.1.5 Geotechnický a hydrogeologický průzkum.....	7
3.1.6 Základní korozní průzkum	7
3.1.7 Diagnostický průzkum a mimořádná prohlídka.....	7
3.1.8 Hydrologické údaje	7
3.1.9 Klimatologické údaje	7
4. Členění stavby	8
5. Podmínky realizace stavby.....	8
5.1 Věcné a časové vazby se stavbami jiných stavebníků.....	8
5.2 Uvažovaný průběh výstavby	8
6. Přehled budoucích vlastníků (správců)	8
7. Předání stavby do užívání	9
8. Stručný technický popis stavby	9
8.1 SO 001 Příprava území a provizorní komunikace	9

8.2	SO 002 Demolice stávajícího mostu	10
8.2.1	Základní údaje o stávajícím mostě	10
8.2.2	Popis stávajícího stavu a závad	10
8.2.3	Postup demolice	12
8.3	SO 101 Komunikace na předmostích	12
8.4	SO 201 Most ev.č. 4a-M1	13
8.4.1	Základní údaje o novém mostě	13
8.4.2	Popis konstrukce mostu	13
8.5	SO 202 Provizorní lávka pro pěší	15
8.5.1	Základní údaje o lávce	15
8.5.2	Popis konstrukce lávky	16
8.6	SO 301 Přeložka kanalizace	16
8.7	SO 441 Přeložka VO – provizorium	17
8.8	SO 442 Přeložka VO – definitivní stav	17
8.9	SO 491 Ochrana proti bludným proudům	17
8.10	SO 631 Provizorní úprava trakčního vedení	18
8.11	SO 632 Definitivní úprava trakčního vedení	19
8.12	SO 633 Ukolejnění vodivých konstrukcí	19
9.	Výsledky a závěry z podkladů a průzkumů	19
10.	Dotčená chráněná pásma, chráněná území, zátopová území a kulturní památky	19
11.	Zásah stavby do území	20
12.	Základní nároky stavby na zdroje, potřeby a jejich zajištění	20
12.1	Nakládání s odpady	20
13.	Vliv stavby a silničního provozu na zdraví a ŽP	21
14.	Obecné požadavky	21

1. Stručný popis stavby

1.1 Identifikační údaje mostu

<i>Název stavby</i>	Rekonstrukce mostu ev. č. 1c–M1 – projektová dokumentace
<i>Obec</i>	Most (567027)
<i>Katastrální území</i>	Most II (699594), Rudolice nad Bílinou (699691)
<i>Kraj</i>	Ústecký
<i>Objednatel stavby</i>	Statutární město Most Radniční 1, 434 69 Most
<i>Stavebník</i>	Statutární město Most Radniční 1, 434 69 Most
<i>Uvažovaný správce mostu</i>	Technické služby města Mostu a.s. Dělnická 164, 434 32 Most
<i>Projektant</i>	PONTEX s.r.o., 147 14 Praha 4, Bezová 1658 IČO 40763439, DIČ 010-40763439
<i>Hlavní inženýr projektu</i>	Ing. Petr Souček
<i>Zodpovědný projektant objektu</i>	Ing. Jan Bažil - autorizovaný inženýr pro mosty a inženýrské konstrukce (ČKAIT 0013238)
<i>Stupeň dokumentace</i>	PDPS
<i>Druh převáděné komunikace</i>	Místní komunikace
<i>Kategorie komunikace</i>	MS 7,5/50
<i>Druh přemostované překážky</i>	Chodník pro pěší Chanov – Most Řeka Bílina Jednokolejná elektrifikovaná trať Most – Obrnice Dvokolejná elektrifikovaná trať Most – Bílina Ulice Ke skále
<i>Staničení mostu</i>	Opěra O1 – km 0,017 075 Pilíř P2 – km 0,035 075 Pilíř P3 – km 0,058 075 Pilíř P4 – km 0,081 075 Opěra O5 – km 0,100 575
<i>Staničení křížení na MS</i>	Chodník pro pěší – km 0,025 006 Řeka Bílina – km 0,043 465 Trať Most-Obrnice – km 0,068 562 Trať Most-Bílina – km 0,073 477; km 0,077 361 Ulice Ke Skále – km 0,088 250
<i>Staničení křížení na přemostovaných překážkách</i>	Chodník pro pěší – neuvedeno Řeka Bílina – řkm 47,8 Trať Most-Obrnice žkm 45,339 Trať Most-Bílina žkm 120,835 Ulice Ke Skále – neuvedeno
<i>Úhel křížení</i>	Chodník pro pěší – 100g Řeka Bílina – 98g Trať Most-Obrnice – 100g Trať Most-Bílina – 100g

	Ulice ke Skále – 100g
<i>Požadovaný průjezdný profil</i>	4.85 m
<i>Volná výška pod mostem</i>	cca 6.90 m

2. Základní údaje o stavbě

2.1 Základní popis stavby

Předmět stavby:	Rekonstrukce mostu ev. č. 1c – M1 z Mostu do Rudolic
Druh stavby:	Rekonstrukce stávajícího mostu
Rozsah stavby:	Rozsah stavby je definován potřebou komplexně rekonstruovat stávající silniční most
Zdůvodnění stavby:	Důvodem stavby je špatný stavebně-technický stav mostu (viz diagnostický průzkum NK a spodní stavby) a zajištění normové zatížitelnosti dle ČSN 73 6222, změna Z1 -07/2015.

2.2 Předpokládaný průběh stavby:

Zahájení stavby:	zahájení stavby se předpokládá na jaře roku 2018
Etapizace stavby:	realizace stavby proběhne najednou v jediné etapě
Uvedení do provozu:	bezprostředně po dokončení prací

2.3 Vazba na územní plán

Soulad s územně plánovací dokumentací:	Stavba je v souladu se schváleným územním plánem. Jedná se o opravu stávajícího přemostění
Vztah k dotčeným předchozím ÚR:	Jedná se o stavební úpravy stávajícího mostu, které jsou v souladu se záměry územního plánování. Z tohoto důvodu není třeba vydávat územní rozhodnutí.

2.4 Stručná charakteristika zájmového území a jeho dosavadní využití:

Most se nachází na dvou katastrálních územích. Předmostí a první pole ve směru na Most se nachází v k.ú. Most II, předmostí a přiléhající 3 pole mostu ve směru na Rudolice se nacházejí v k.ú. Rudolice nad Bílinou.

Mostní objekt převádí místní komunikaci přes chodník pro pěší Most-Chánov, řeku Bílinu, jednokolejnou elektrifikovanou železniční trať Most-Obrnice a dvoukolejnou elektrifikovanou železniční trať Most-Bílina. Povrch území v okolí mostu je převážně svažité.

V prostoru staveniště a jeho bezprostřední blízkosti jsou vedeny inženýrské sítě. Identifikace sítí viz dále tato zpráva.

Most se nachází v zátopovém území.

Zdůvodnění navrženého umístění:

Směrově a výškově bude most napojen na stávající komunikaci. Bude dodržen požadavek průjezdného profilu železniční tratě.

2.5 Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí

a) účelnost stavby

- zvýšení užité hodnoty mostu – provedením rekonstrukce bude zajištěna plná normová zatížitelnost. Osazením nového záchytného systému bude zvýšena bezpečnost provozu, zejména pěších.
- dopravně ekonomická hlediska nebyla s ohledem na charakter stavby posuzována

b) ovlivnění ŽP a krajiny

- výsledky hodnocení vlivu stavby na ŽP u staveb, na které se nevztahuje zákon č. 100/2001 Sb., včetně hluku a emisí z dopravy – vzhledem k malému rozsahu stavby nedojde k negativnímu ovlivnění ŽP.
- stavba nepodléhá posouzení dle zákona č. 100/2001 Sb.

c) opatření na eliminaci, minimalizaci příp. kompenzaci účinku stavby na životní prostředí

Minimalizace vlivu bude uplatněna nepřímo:

1. minimalizací termínu výstavby vzhledem k rušení plynulosti dopravy
 2. minimalizací plošného rozsahu vzhledem k potřebě minimalizace záborů pozemků
- návrh opatření vzhledem k vlivům posouzeným dle příslušného referátu ŽP: nejsou
 - problematika hluku a exhalací z dopravy: viz část ZOV této PD

2.6 Celkový dopad stavby do dotčeného území a navrhovaná opatření

2.6.1 Vztahy k plánovaným stavbám

V zájmovém území se dle vyjádření jednotlivých majitelů sítí nacházejí tyto sítě:

- | | |
|-----------------------|--|
| - SŽDC OŘ UL SSZT | sdělovací a zabezpečovací kabely |
| - SŽDC OŘ UL SEE | kabely elektrotechniky a energetiky |
| - ČD Telematika a.s. | optické sdělovací kabely, metalické sdělovací kabely, místní metalický kabel |
| - TS města Most a.s. | kabely VO |
| - SČVK, a.s. | kanalizace DN 300, kanalizace DN1500, vodovod LT80 |
| - ČEZ Distribuce a.s. | silové vedení NN |
| - CETIN, a.s. | sdělovací optické kabely |

2.6.2 Změny využití území

Po rekonstrukci mostu nedojde ke změně využití území.

2.6.3 Změny dosavadních staveb dotčených projektovanou stavbou

Rekonstrukcí mostu nedojde ke změně stávajících staveb.

3. Přehled výchozích podkladů a průzkumů

3.1 Výčet podkladů použitých pro vypracování PD

3.1.1 Zadávací dokumentace

Předchozí stupeň PD nebyl zpracován. Rozsah stavby je definován požadavkem investora.

3.1.2 Schválená územně plánovací dokumentace nebo územně plánovací podklady

Projektovaná stavba je v souladu s územně plánovacími podklady zájmové oblasti.

3.1.3 Mapové a další geodetické podklady

Bylo provedeno zaměření oblasti v JTSK a Balt po vyrovnání. Zaměření provedla firma GRV m Židovice 128, 411 83 Hrobce.

3.1.4 Dopravní průzkumy

S ohledem na charakter stavby není dopravní průzkum nutný.

3.1.5 Geotechnický a hydrogeologický průzkum

Vzhledem k rozsahu a způsobu rekonstrukce nebyl žádný geotechnický a hydrogeologický průzkum prováděn.

3.1.6 Základní korozní průzkum

Korozní průzkum byl proveden firmou JEKU s.r.o. Dle tohoto průzkumu je stavba mostu zařazena do stupně ochranných opatření č. 4 dle TP 124.

3.1.7 Diagnostický průzkum a mimořádná prohlídka

Na most byly provedeny 2 podrobné diagnostické průzkumy. Diagnostický průzkum nosné konstrukce (PONTEX s.r.o., Ing. Tomáš Míčka, 11/2014) a diagnostický průzkum spodní stavby (PONTEX s.r.o., Ing. Tomáš Míčka, 12/2016). Dále byla provedena mimořádná prohlídka mostu (Ing. Tomáš Míčka, 21.8.2014).

Projekt rekonstrukce byl zpracován na základě doporučení výše uvedených průzkumů.

3.1.8 Hydrologické údaje

Na žádost projektanta poskytl ČHMÚ údaje o n-letých průtocích řeky Bíliny.

N-leté průtoky Q_N (m³/s)

1	2	5	10	20	50	100	Třída
7,60	11,6	21,3	29,6	39,5	55,0	68,8	IV

3.1.9 Klimatologické údaje

S ohledem na charakter stavby nejsou klimatologické údaje nutné.

4. Členění stavby

Stavba bude členěna na následující stavební objekty

SO 001	Příprava území a provizorní komunikace
SO 002	Demolice stávajícího mostu
SO 101	Komunikace na předmostích
SO 201	Most ev.č. 4a-M1
SO 202	Provizorní lávka pro pěší
SO 301	Přeložka kanalizace
SO 401	Přeložka kabelu NN ČEZ Distribuce – provizorium (<i>není součástí PD</i>)
SO 402	Přeložka kabelu NN ČEZ Distribuce – definitivní stav (<i>není součástí PD</i>)
SO 441	Přeložka VO – provizorium
SO 442	Přeložka VO – definitivní stav
SO 491	Ochrana proti bludným proudům
SO 631	Provizorní úprava trakčního vedení
SO 632	Definitivní úprava trakčního vedení
SO 633	Ukolejnění vodivých konstrukcí

5. Podmínky realizace stavby

5.1 Věcné a časové vazby se stavbami jiných stavebníků

Nejsou.

5.2 Uvažovaný průběh výstavby

Po vybudování objízdné trasy, bude provedena výměna příslušenství (izolace, vozovka, zábradlí, zábrany proti dotyku) při zachování stávajících říms, lokální sanace spodní stavby a sanace kloubových uložení NK. Stávající sloupy VO zůstanou zachovány, bude částečně opravena jejich PKO. Výměna příslušenství bude rozdělena do dvou etap, tak aby bylo možno na mostě zachovat provoz pro pěší. Dotčené pozemky uvedeny do původního stavu.

6. Přehled budoucích vlastníků (správců)

SO	Název	Bud. vlastník/správce
SO 001	Příprava území a provizorní komunikace	
SO 002	Demolice stávajícího mostu	
SO 101	Komunikace na předmostích	Město Most / TS Města Most
SO 201	Most ev.č. 4a-M1	Město Most / TS Města Most
SO 202	Provizorní lávka pro pěší	
SO 301	Přeložka kanalizace	SČVK a.s.
SO 441	Přeložka VO - provizorium	

SO 442	Přeložka VO - definitivní stav	Město Most / TS Města Most
SO 491	Ochrana proti bludným proudům	Město Most / TS Města Most
SO 631	Provizorní úprava trakčního vedení	
SO 632	Definitivní úprava trakčního vedení	ŠŽDC OŘ UL SEE
SO 633	Ukolejnění vodivých konstrukcí	ŠŽDC OŘ UL SEE
SO 801	Rekultivace ploch doč. záboru	Město Most / TS Města Most

7. Předání stavby do užívání

Stavba bude předána do užívání po kompletním dokončení všech stavebních objektů.

8. Stručný technický popis stavby

8.1 SO 001 Příprava území a provizorní komunikace

Objekt má charakter vedlejší polní cesty, i když se samozřejmě nejedná o polní cestu. Provizorní komunikace má základní šířku 4m. Příčný sklon je navržen jako nulový. Podélný sklon kopíruje podélný sklon terénu. Situační řešení je limitováno umístěním na stávajících pozemcích. Osa komunikace a niveleta nejsou navrženy v normových parametrech, neboť se jedná o provizorní komunikaci bez veřejného přístupu.

Zemní práce jsou omezeny na sejmutí kulturní vrstvy v mocnosti 200 mm. Tato zemina bude použita po dokončení stavby na rekultivaci provizorní komunikace.

Skladba vozovky mimo inženýrské sítě

Štěrkoдрť tř. B 0-32	ŠD _B	150 mm	ČSN 73 6126
Štěrkoдрť tř. B 0-32	ŠD _B	min. 200 mm	ČSN 73 6126
Konstrukce celkem		min. 350 mm	

Štěrkoдрť bude hutněna na ID=0,8.

Skladba vozovky nad inženýrskými sítěmi

Silniční panely 3,0x1,5x0,15m		150 mm	
Štěrkoдрť tř. B 0-32	ŠD _B	min. 200 mm	ČSN 73 6126
Konstrukce celkem		min. 350 mm	

Štěrkoдрť bude hutněna na ID=0,8.

Odvodnění provizorní komunikace je řešeno odtokem srážkové vody na terén.

V napojení provizorní komunikace na ulici Chanovská bude přejezd stávajícího chodníku z Mostu do Chánova. V místě přejezdu bude na chodník rozprostřena dvojité netkaná geotextilie s minimální plošnou hmotností 600 g/m². Na rozprostřenou geotextilii budou položeny silniční betonové panely.

Součástí provizorní komunikace je i provizorní most. Pro založení provizoria budou provedeny pouze nejnutnější výkopy nutné k dosažení požadované úrovně založení. Dno výkopu bude zlepšeno polštářem ze štěrkoдрti ŠD 0-32 tl. 200 mm zhutněným na E_{def,2}= 60 MPa při poměru E_{de,2}/E_{def,1}≤2,5. Provizorium bude založeno na rovnatině z betonových silničních panelů.

Lze použít různé typy mostního provizoria (TMS, Bailey). Není tedy předepsán konkrétní typ. Pro použití provizoria jsou směrodatné délkové a šířkové parametry a zatížitelnost.

Stejně tak není předepsán postup výstavby (osazení jeřábem, vysouvání), který je přímo navázán na použitý typ provizoria.

Přechodové oblasti za oběma opěrami budou tvořeny mezerovitým betonem.

Provizorní komunikace (včetně provizoria) bude zrušena v okamžiku, kdy nebude potřeba. Všechny dotčené plochy budou uvedeny do původního stavu, resp. rekultivovány. Bude provedeno rozproštění ornice a zatravnění.

Do toku pod stavbou (cca 5m od okraje mostu) budou umístěny 2 překážky (např. sorpční hadi) k minimalizaci rizika úniku ropných látek a ke zmenšení odtoku nerozpuštěných látek.

8.2 SO 002 Demolice stávajícího mostu

Předmětem objektu je odstranění mostu v rozsahu, který doporučují diagnostické průzkumy. Jedná se o kompletní odstranění mostního svršku a vybavení, nosné konstrukce, pilířů horních partií opěr.

8.2.1 Základní údaje o stávajícím mostě

<i>Charakteristika mostu</i>	Trvalý silniční most. Nosná konstrukce je tvořena monolitickou železobetonovou deskovou konstrukcí, založení plošné
<i>Délka přemostění</i>	82,40 m
<i>Délka mostu</i>	89,80 m
<i>Délka nosné konstrukce</i>	82,30 m
<i>Rozpětí jednotlivých polí</i>	18,0 + 23,0 + 23,0 + 19,5 m
<i>Šikmost mostu</i>	kolmý
<i>Volná šířka mostu</i>	9,10 m
<i>Šířka mezi zábradlími</i>	9,10 m
<i>Šířka mezi obrubami</i>	6,60 m
<i>Šířka průjezdního prostoru</i>	7,60 m
<i>Šířka průchozího prostoru</i>	1,50 m
<i>Šířka nosné konstrukce</i>	9,20 m
<i>Celková šířka mostu (včetně říms)</i>	9,70m
<i>Výška mostu</i>	5,47-7,87 m
<i>Stavební výška</i>	1,128 m
<i>Plocha mostu</i>	$(82,4 \times 6,60) = 543,84 \text{ m}^2$
<i>Zatížení mostu</i>	---
<i>Zatížitelnost mostu</i>	Vn=17t, Vr=24t, Ve=84t
<i>Důležitá upozornění</i>	--

8.2.2 Popis stávajícího stavu a závad

Jedná se o monolitický železobetonový most na místní komunikaci. Mostovku tvoří deska o čtyřech polích 18.0+23.0+23.0+19.5 m, staticky určitá konstrukce s vloženými klouby v polích (tzv. Gerberův nosník).

Nosná konstrukce má proměnnou tloušťku. V poli má tloušťku 0,9m; nad pilíři 1,15m. Změna tloušťky je provedena na délku 4m od pilířů. Příčný sklon mostovky je střechovitý, podhled je příčně v nulovém sklonu.

Vložené klouby jsou tvořeny ozuby (krátké konzoly), mezi kterými jsou osazena neoprenová ložiska.

Nosná konstrukce je uložena O1, P2, P4 na neoprenová ložiska (všesměrně pohyblivé neoprenové bloky); na P3 a O5 je nosná konstrukce s pilířem spojena vrubovým kloubem.

V rámci diagnostického průzkumu [1] bylo zjištěno, že sanační vrstvy aplikované při opravě v roce 1996 jsou separované a reálně hrozí riziko jejich pádu do prostoru pod most. Tato oprava nezajistila dostatečnou pasivaci betonářské výztuže, korozní procesy jsou stále aktivní a výrazně ovlivňují životnost a zatížitelnost konstrukce. Bylo zjištěno, že oslabení betonářské výztuže je v intervalu 5-15%. Největší vliv na zatížitelnost mostu má koroze výztuže v ozubem vložených kloubů. Náhrada této výztuže by byla technicky natolik komplikovaná, že by se technicky ani ekonomicky nevyplatila. Z tohoto důvodu je navrženo (resp. bylo navrženo už ve studii variant opravy) kompletní odstranění nosné konstrukce a její náhrada za novou n.k.

Opěry jsou masivní a jsou plošně založeny. Základy a dříky jsou z prostého betonu. Úložné prahy a závěrné zdi jsou železobetonové. Křídla jsou masivní z prostého betonu.

Pilíře jsou založeny plošně ve dvou úrovních. Spodní úroveň je tvořena pasem z prostého betonu. Horní úroveň je tvořena železobetonovými čtvercovými patkami. Dříky pilířů jsou železobetonové kruhové prismatické sloupy spojené v hlavě masivním stativem, na které je uložena nosná konstrukce. Podélné síly přenáší pilíř P3 a opěra O5.

Opěry: diagnostický průzkum [3] doporučuje odbourání povrchového degradovaného betonu s vysokým obsahem Cl^- iontů. Toto doporučení je akceptováno. Úložné prahy opěr budou kompletně odbourány a líce opěr budou odbourány do hloubky, která bude odpovídat hloubce degradovaného betonu. Líce a boky opěr budou sanovány kotvenou dobetonávkou.

Pilíře: V [3] je doporučeno provedení nových pilířů. Pilíře jsou celoplošně kryty nátěrem, místy při slabou vrstvou sanace. Na několika místech již došlo k narušení svrchní vrstvy a obnažení šterkových hnízd. Beton obdobného stavu byl zjištěn i pod vrstvami nátěru v oblastech v nátěru prokreslených trhlin. S ohledem na provedení nátěru nelze předem přesně stanovit skutečnou plochu degradace betonu, čímž hrozí riziko dodatečných (a možná i náročných) prací při vlastní realizaci. Nelze ani vyloučit přítomnost šterkových hnízd i mimo než trhlinami narušená místa. V místech šterkových hnízd bylo zjištěno výrazné oslabení betonářské výztuže i více než o 10%. Sanace šterkových hnízd jsou obecně řešitelné metodou kotvené dobetonávky. Celoplošná kotvená dobetonávka na pilířích je však technicky a ekonomicky naprosto nesmyslná, proto bude v souladu s doporučením diagnostického průzkumu provedena výměna pilířů. Pilíře budou odbourány včetně železobetonových základových patek. Spodní úroveň základů (pasy z prostého betonu) budou využity pro založení nových pilířů.

Vozovka na mostě je živičná, dvojvrstvá tl. ~90 mm. Izolace je tvořena asfaltovými pásy.

Římsy jsou monolitické, železobetonové, mají betonové obrubníky a prefabrikované lícové prvky. Povrch říms degraduje, ve spárách mezi obrubami a monolitickou částí je uchycena vegetace.

Nad všemi vnitřními klouby a nad oběma opěrami jsou osazeny elastické mostní závěry. Všechny závěry jsou deformované a netěsné. Dochází k masivním průsakům dilatačními spárami na nosnou konstrukci i spodní stavbu. Spáry mezi závěry a navazující vozovkou jsou otevřené.

Stávající zábradlí je ocelové se sloupky po 2 m, madlo i spodní horizontála jsou tenkostěnné profily (100x60 mm). Výplň z pásové oceli. Zábradlí je vybaveno protidotykovými ochrannými štíty nad trolejemi. Zábradlí koroduje. Sloupky zábradlí jsou osazeny v krycích deskách mostních závěrů. Není umožněn dilatační posun zábradlí v místě dilatačních spár. Svislé štíty protidotykové zábrany korodují, lokálně došlo k jejich deformaci.

Stávající odvodnění mostu je zajištěno pomocí šesti odvodňovačů se svislými svody do prostoru pod mostem. Na rudolickém předmostí je ve vozovce příčný odvodňovací žlab. Dle mimořádné

Na mostě je veden kabel NN (ČEZ Distribuce), kabel VO a stožáry VO (TS Most) a kanalizace DN 300 v chrániče DN 600 (SČVK). prohlídky mostu osazené náhradní kryty odvodňovačů z děrovaného plechu neumožňují dostatečný odtok vody z mostu.

8.2.3 Postup demolice

Před provedením vlastní demolice musí být provedeny tyto stavební práce:

- Vytyčení a zaměření všech sítí v zájmové lokalitě (SO 001)
- Kácení dřevin, provizorní komunikace vč. přemostění (SO 001)
- Zřízení nulového pole a provizorní úprava trakce (SO 631)
- Zřízení objízdné trasy (DIO)
- Stavba provizorní lávky pro pěší (SO 202)
- Provizorní přeložky sítí (SO 301, 401, 441)

Vlastní demoliční práce budou zahájeny frézováním vozovky a demontáží zábradlí s protidotykovou ochranou.

Následně bude nosná konstrukce kompletně podskružena. Předpokládá se použití provizorních podpěr PIŽMO založených na rovinách z betonových silničních panelů a podélné nosníky.

Na takto připravené skruži budou nejprve odbourány římsy a následně bude demolována nosná konstrukce. Nosná konstrukce bude řezáním nadělena na menší díly, které budou postupně odstraňovány.

Po demolici nosné konstrukce budou následovat zemní práce související s demolicí. Základové jámy u pilíře P3 a P4 budou zapaženy záporovým pažením. U pilíře P4 bude pažení podél trati kotveno dočasnými zemními kotvami (pažení je součástí SO 201).

Po odtěžení zásypů na požadovanou úroveň budou odbourány části opěr a pilířů. Opěry budou odbourávány pouze malou technikou a opatrně, aby nedošlo ke statickému narušení ponechaných konstrukcí.

Pilíře budou odbourány postupně. Bourání pilířů je možné řešit více alternativními způsoby, není tedy předepsán jediný konkrétní způsob. Při demolicí je však nutno splnit následující podmínky:

- Demolicí nesmí dojít k poškození chodníku Most-Chánov, koryta řeky Bíliny, veškerých zařízení dráhy ani místní komunikace ul. Ke Skále.
- Dopravní omezení v ul. Ke Skále budou pouze dočasná a budou trvat řádově pouze několik hodin.
- Demolované části musí být v každém okamžiku stabilní.

Práce v blízkosti železniční trati a nad ní vyžadují omezení dopravy na trati. Podrobně jsou požadované výluky popsány v části E – Zásady organizace výstavby.

8.3 SO 101 Komunikace na předmostích

Předmětem SO 101 je obnovení vozovky místní komunikace na předmostích a tím napojení nového mostu na stávající komunikace. Vzhledem k tomu, že most těsně sousedí s křižovatkou silnice III/2552 a místní komunikace je součástí úprava i této stykové křižovatky.

Délky úpravy je na straně Rudolic 11m, na straně Mostu 76m. Směrové vedení se stavbou nezmění. Niveleta místní komunikace a v návaznosti silnice III/2552 je mírně upravena ve prospěch plynulosti a zajištění min. výsledných sklonů vozovky.

Místní komunikace je navržena jako směrově nerozdělená dvoupruhová se základní šířkou jízdního pruhu 3,0m. Jízdní pruhy jsou na vnější straně doplněny vodíci proužky 0,25m. Vozovka je v celém úseku lemována betonovými obrubami s převýšením 0,15m. Základní příčný sklon je jednostranný 2,5%.

Vzhledem k výkopům pro vybudování mostu a kvůli úpravě nivelety je navržena v celém úseku úpravy kompletní rekonstrukce vozovky. To znamená, že stávající vozovka bude odstraněna a nahrazena novou netuhou konstrukcí tl. 500mm s krytem z asfaltového betonu.

Odvodnění vozovky je zajištěno podélným a příčným sklonem k obrubám a podél nich do uličních vpustí, které budou napojeny přípojkami do kanalizace. Odvodnění zemní pláně je zajištěno trativody, které budou zaústěny do uličních vpustí.

Součástí tohoto objektu je i vybavení silnice, které tvoří obnova dopravního značení (vodorovného i svislého) v celém úseku úpravy.

8.4 SO 201 Most ev.č. 4a-M1

8.4.1 Základní údaje o novém mostě

<i>Charakteristika mostu</i>	Trvalý silniční most. Nosná konstrukce je tvořena monolitickou předpjatou trémovou konstrukcí, založení plošné
<i>Délka přemostění</i>	81,74 m
<i>Délka mostu</i>	90,02 m
<i>Délka nosné konstrukce</i>	84,80 m
<i>Rozpětí jednotlivých polí</i>	18,0 + 23,0 + 23,0 + 19,5 m
<i>Šikmost mostu</i>	kolmý
<i>Volná šířka mostu</i>	9,00 m
<i>Šířka mezi zábradlími</i>	9,00 m
<i>Šířka mezi obrubami</i>	6,50 m
<i>Šířka průjezdního prostoru</i>	7,50 m
<i>Šířka průchozího prostoru</i>	1,50 m
<i>Šířka nosné konstrukce</i>	9,00 m
<i>Celková šířka mostu (včetně říms)</i>	9,60m
<i>Výška mostu</i>	5,47-7,87 m
<i>Stavební výška</i>	1,08 m
<i>Plocha mostu</i>	$(83.5 \times 9.10) = 759.85 \text{ m}^2$
<i>Zatížení mostu</i>	Dle ČSN EN 1991-2 zm. 4 vč. zvláštních souprav LM3
<i>Zatížitelnost mostu</i>	Bude stanovena dle ČSN 73 6222 po dokončení mostu. Min. zatížitelnost bude $V_n=32t$, $V_r=80t$, $V_e=180t$
<i>Důležitá upozornění</i>	--

8.4.2 Popis konstrukce mostu

Základy stávajících opěr nebudou dotčeny.

Základy pilířů jsou dvoustupňové. Spodní stupeň je tvořen pasem z prostého betonu, vrchní stupeň je tvořen železobetonovou patkou. Pro založení nových pilířů budou použity pouze spodní stupně, horní budou odbourány v rámci SO 002.

Nové pilíře budou založeny plošně na železobetonových monolitických pasech.

Výkopy pro pilíře budou částečně pažené a částečně svahované se sklonem max. 1:1. Výkop pro základ P2 bude svahovaný. Výkop pro P3 bude ze strany Bíliny svahovaný a ze strany drážního tělesa zapažený. Výkop pro základ P4 bude zapažený ze tří stran (ze strany ul. Ke Skále, ze strany drážního tělesa a ze strany provizorní lávky pro pěší. Ze strany železniční trati bude pažení kotveno dočasnými zemními kotvami. Pro stavbu se předpokládá použití záporového pažení.

Stávající opěry a křídla budou odbourány na úroveň, která je dána ve výkresových přílohách. Líc opěr a body budou odbourány do hloubky ~50 mm a budou sanovány kotvenou dobetonávkou.

Nové úložné prahy, horní partie křídel a závěrné zdi budou monolitické, železobetonové. Závěrné zdi budou mít kapsy pro osazení MZ. Na úložných prazích budou vybetonovány podložiskové bloky pro uložení ložisek.

Pilíře jsou tvořeny dvojicí prismatických obdélníkových žb. sloupů (resp. stěn), které jsou vetknuté do společného základu. S nosnou konstrukcí budou spojeny vrubovým kloubem v elektricky izolované úpravě.

Na opěrách bude n.k. uložena na dvojici všesměrně pohyblivých hrncových ložisek. Ložiska musí být navržena tak, aby byla možná jejich snadná výměna bez nutnosti bourání části nosné konstrukce či spodní stavby (zdvojené ocelové desky). Přizvednutí n.k. při výměně se předpokládá do 5 mm.

Nosná konstrukce bude tvořena monolitickou dvoutrámovou konstrukcí. Horní povrch nosné konstrukce sleduje jednostranný sklon vozovky 2,5%. Ve vzdálenosti 0,25 m od levé obruby bude veden protisklon 2,5%. Nosná konstrukce bude vybetonována a předepnuta najednou na pevné skruži. Předpokládá se využití (nebo alespoň částečné využití) skruže pro demolici n.k. S ohledem na umístění konstrukce v prostředí s vlivem bludných proudů č. 5 (dle TP 124) bude pro nosnou konstrukci použit plně elektricky izolovaný systém předpětí (třída C dle předpisu ASTRA 12010).

Za oběma opěrami bude provedena přechodová oblast se samostatným klínem z mezerovitého betonu.

Na obou koncích nosné konstrukce jsou navrženy ocelové povrchové mostní závěry s jednoduchým těsněním spáry, celkový posun do 80 mm (druh 4.1.1 dle TP 86). Závěry budou kotveny do nosné konstrukce a do závěrné zdi. Závěry musí být provedeny v úpravě pro zabránění přenosu bludných proudů do konstrukce. Izolační odpor osazeného závěru musí být min. 5 kΩ.

Římsy na mostě a na křídlech budou monolitické, železobetonové s výškou náslapu 150 mm. Levá římsa bude chodníková a bude mít celkovou šířku 2,3m. Pochozí povrch bude opatřen příčnou striáží (protiskluzová úprava). Horní povrch bude mít příčný sklon 2,5% (v souladu s čl. 1.1.2 vyhlášky 398/2009 Sb.). Ve vodorovné části budou umístěny 3 kabelové chráničky DN90 – jedna pro kabel NN ČEZ Distribuce (SO 401) a 2 rezervní. Jedna chránička DN50 bude umístěna ve svislé části římsy a bude sloužit pro kabel VO (SO 441). Pravá římsa má šířku 0,8 m a příčný sklon 4%.

Do obou říms bude osazeno ocelové zábradlí ve smyslu ČSN 73 6201 čl. 15.18.3 (záchytný systém) se svislou výplní a s výškou 1,10 m. Sloupky budou kotveny dodatečně vlepovanými kotvami přes patní plechy. Sloupky budou ukládány svisle na vrstvu polymerní vysokopevnostní malty. Maximální světlá vzdálenost prvků svislé výplně bude 0,12 m.

Mezi pilíři P3 a P4 bude zábradlí doplněno protidotykovou úpravou výšky 2m. Ochrana proti dotyku bude tvořena čirými transparentními panely tl. 15 mm s vodorovnými černými linkami (ochrana

ptactva před nárazy do ochrany). Panely budou splňovat požadavky pro třídu 6 dle přílohy B normy ČSN EN 1794-2 (nebezpečí padajících úlomků).

Na mostě bude provedena dvouvrstvá asfaltová vozovka ve složení:

Obrusná vrstva	ACO 11+, PmB 45/80-65	40 mm (ČSN EN 13108-1)
Ochrana izolace	MA 11 IV	45 mm (ČEN EN 13108-6)
Izolace	AIP	5 mm
Celkem		90 mm

Srážková voda na rudolickém předmostí bude zachycena uliční vpustí UV2, která bude zaústěna do stávající šachty před mostem.

Samotný most bude odvodněn čtyřmi odvodňovači, které budou zaústěny do podélného svodu ze sklolaminátu DN200. Podél levé římsy bude odvodňovací žlábek z litého asfaltu šířky 500 mm. žlábek bude veden od MZ na O5 a bude ukončen v místě posledního odvodňovače. Podélný svod projde závěrnou zdí na opěře O1 a bude zaústěn do šachty ŠK1 (bude vybudována v rámci SO 301).

Práce v blízkosti železniční trati a nad ní vyžadují omezení dopravy na trati. Podrobně jsou požadované výluky popsány v části E – Zásady organizace výstavby.

8.5 SO 202 Provizorní lávka pro pěší

8.5.1 Základní údaje o lávce

<i>Charakteristika mostu</i>	Dočasná lávka pro pěší. Hlavní nosná konstrukce je tvořena válcovanými ocelovými nosníky, mostovka je dřevěná. Pilíře jsou tvořeny ocelovými konstrukcemi PIŽMO, založení plošné.
<i>Délka přemostění</i>	92,30 m
<i>Délka mostu</i>	94,30 m
<i>Délka nosné konstrukce</i>	94,30 m
<i>Rozpětí jednotlivých polí</i>	7,5 + 16,0 + 16,0 + 12,0 + 16,30 + 12,30 + 13,20 m
<i>Šikmost mostu</i>	kolmý
<i>Volná šířka mostu</i>	1,50 m
<i>Šířka průjezdního prostoru</i>	---
<i>Šířka průchozího prostoru</i>	1,50 m
<i>Šířka nosné konstrukce</i>	2,60 m
<i>Celková šířka mostu (včetně říms)</i>	2,60m
<i>Výška mostu</i>	5,30-7,74 m
<i>Stavební výška</i>	0,74 m
<i>Plocha mostu</i>	$(83.5 \times 9.10) = 759.85 \text{ m}^2$
<i>Zatížení mostu</i>	Dle ČSN EN 1991-2
<i>Zatížitelnost mostu</i>	Min. 4 kN/m ²
<i>Důležitá upozornění</i>	--

Lávka převádí pěší a inženýrské sítě přes chodník Most-Chánov, řeku Bílinu, jednokolejnou elektrifikovanou trať Most-Obrnice, dvoukolejnou elektrifikovanou železniční trať Most-Bílina a místní komunikaci ul. Ke Skále.

8.5.2 Popis konstrukce lávky

Všechny podpěry lávky budou založeny plošně na betonových panelech s podspyem ze štěrkodrti ŠD 0-32. Pro založení podpěry P6 bude příkop podél místní komunikace zatrubněn trubkou PVC DN300 SN16 a zasypán zhutněnou štěrkodrtí ŠD 0-32 (ID=0,8).

Podpěra P7 bude založena částečně na opěrné zdi podél ul. Ke Skále a částečně na svahu před opěrou. Tato podpěra bude postavena kolem rozvodné instalační skříně a bude zároveň sloužit jako její pevná ochrana proti poškození při stavebních pracích v jejím okolí.

Mezilehlé podpěry (P2-P7) budou tvořeny inventárními pilíři PIŽMO. Krajní podpěry (O1 a O8) budou tvořeny betonovými silničními panely, na které budou přes dřevěné hranoly uloženy nosníky hlavní nosné konstrukce.

Hlavní nosná konstrukce bude tvořena ocelovými válcovanými nosníky IPE 500 (alt. HEA 500, HEB 500, I 500). Nosníky budou ukládány na podpěry před podložky, které zajistí vyrovnaní podélného sklonu. Staticky bude hlavní nosná konstrukce fungovat jako soustava prostých nosníků. Na podpěrám budou nosníky spojeny příčníky s válcovaných nosníků (IPE 200).

V poli nad dráhou (P5-P6) bude na podhledu nosníků osazena dřevěná protidotyková ochrana.

Mostovka bude dřevěná a bude tvořena příčnými trámy ve vzdálenosti 2m a podélnými fošnami, které vytvoří pochozí povrch. K mostovce a hlavním nosníkům bude přichyceno potrubí přeložky kanalizace (SO 301).

Na lávce bude dřevěné zábradlí se svislou výplní. Max. světlá vzdálenost prvků svislé výplně bude 120 mm. Zábradlí bude mít průběžné horní a spodní madlo výšky 100 mm.

V poli nad dráhou (P5-P6) bude zábradlí doplněno o protidotykovou ochranu, takže celková výška bude 1,80 m. Výplň zábradlí a protidotykové stěny bude doplněna o pletivo s okem max. 40x40 mm.

Práce v blízkosti železniční trati a nad ní vyžadují omezení dopravy na trati. Podrobně jsou požadované výluky popsány v části E – Zásady organizace výstavby.

8.6 SO 301 Přeložka kanalizace

Při rekonstrukci mostu bude dotčena kanalizace vedoucí po mostě na závěsech.

Z důvodu rekonstrukce mostu bude nutné provést nejprve provizorní přeložku stávající kanalizace DN300. Po dokončení výstavby mostovky nového mostu bude kanalizace umístěna do definitivní polohy (vedena na závěsech na římse mostu) a provizorní přeložka kanalizace bude zrušena.

Přepojení kanalizace ze stávajícího vedení na provizorní vedení po lávce bude zhotoveno před zahájením demolice stávajícího mostu.

Jako materiál kanalizace bude použito hrdlové (na mostě svařované) potrubí z HDPE 315, PE 80, min. SN 8, délky 11 m mezi šachtami Š1 a ŠK1. Na mostě bude použito potrubí z HDPE 315, tepelně izolované nenasákavou izolací tl. cca 10 cm vedené gravitačně s ochranou proti UV záření. Provizorní potrubí vedené gravitačně na provizorní lávce je navrženo svařované menší dimenze HDPE 200, PE 80 chráněné proti UV záření.

Trasa provizorní přeložky: v průběhu demoličních prací a stavebních prací na mostním objektu bude kanalizace dočasně umístěn na provizorní podpůrnou konstrukci (lávku) zhotovenou vedle mostu. Délka provizorní přeložky přes přemostění provizorní podpůrnou konstrukcí bude 121,4m. Celková délka provizorní přeložky z HDPE 200 je 110,7 m.

Trasa definitivní přeložky: definitivní přeložka z HDPE 315, délky 100+10,7m bude napojena na stávající potrubí KA 300 ve stávajících revizních šachtách Š1, Š2 před a za mostem. Před vstupem

na mostní konstrukci budou na potrubí zhotoveny etáže pomocí hrdlových PE kolen 15° (směrových i výškových) a potrubí bude nasměrováno do připravené trasy na římsu, kde pokračuje na závěsech.

8.7 SO 441 Přeložka VO – provizorium

Předmětem prací objektu bude úprava stávající sítě veřejného osvětlení v dané lokalitě, která umožní provádění rekonstrukce mostního objektu a zajistí osvětlení provizorní lávky pro pěší. Obsahem prací objektu bude mimo provedení potřebné přeložky zemního kabelu s přechodem vozovky v předmostí ve směru podél Chánovské ulice i postavení samostatných provizorních (dřevěných) stožárů i dřevěných hranolů na vlastní lávce. Pomocí těchto bude natažen závěsný kabel, budou osazena provizorní svítidla a provedeno připojení na kabel výše zmíněné přeložky. S ohledem na napájení svítidel za mostem z jiného napájecího bodu není nutné provádět provizorní propojení sítě v.o. přes stavbu. Součástí prací bude mimo montážních a stavebních prací i provedení výchozí revize prací před uvedením zařízení do provizorního provozu. Stožáry na mostě i oba stožáry předmostí budou po dobu stavby demontovány. V definitivním stavu bude toto provizorní osvětlení lávky zrušeno a nahrazeno osvětlením na mostě v jeho definitivní poloze (viz SO 442).

8.8 SO 442 Přeložka VO – definitivní stav

Nové osvětlení bude obnoveno se stejným rozmístěním světelných bodů (stožárů), jako bylo osvětlení na mostě před jeho rekonstrukcí. Pro osvětlení bude použito ocelových osvětlovacích stožárů s obloukovým výložníkem a svítidlem s vysokotlakými světelnými zdroji. Osvětlovací stožáry budou na most v přírubovém provedení (3ks) s osazením do chodníku před zábradlí. Obnoveny budou i 2 stožáry na obou předmostích vetknuté do pouzdrových betonových základů v chodníku. Mezi zmíněnými novými stožáry bude uložen, resp. mostním chodníkem protažen v chrániče nový napájecí kabel. Ve směru ke stávajícímu stožáru napojenému na kabelovou větev (RVO Ke Skále) bude obnoveno záložní kabelové propojení. Součástí mostní části (SO 201) bude zajištění kotevních šroubů pro přírubové stožáry na mostním chodníku, jakož i příprava (vyvedení) zemnicích drátů pro ochranu před bleskem. Po dokončení definitivního osvětlení bude vyhotovena výchozí revize elektrického zařízení a bude odstraněno osvětlení provizorní lávky.

8.9 SO 491 Ochrana proti bludným proudům

Dle korozního průzkumu je mostní konstrukce zařazena do ochranných opatření pro stupeň č. 5 dle TP 124. Koncepce řešení ochrany mostního objektu je stanovena na základě TP 124. Při řešení jsou využita základní ochranná opatření na úrovni primární a sekundární ochrany doplněná o další konstrukční opatření s přihlédnutím k rozsahu rekonstrukce mostu a situování mostu s ohledem na rozsah rekonstrukce mostu.

Základním principem řešení je co nejkvalitnější oddělení nosné konstrukce od spodní stavby. Zároveň je nutno navrhovat mj. taková opatření, aby redukovaný bludný proud vstupující do nosné konstrukce přes provedená opatření procházel nosnou konstrukcí řízeně, tj. vodiči první třídy a tak, aby pokud možno nedocházelo k výstupu bludného proudu z vodivých částí (výztuže) do betonu. Z těchto důvodů bude u železobetonových částí pospojována výztuž vhodným provařením a zároveň jsou z výztuží navrženy měřicí vývody a vývody pro propojovací a měřicí kabelová vedení.

Speciální péče bude věnována systému předpětí. Na mostě bude použit elektricky izolovaný systém předpětí (třída C dle předpisu ASTRA 12010).

Součástí této PD je návrh trvalých rozvodů pro sledování vlivu bludných proudů a nedestruktivní diagnostika koroze výztuže.

Samostatným bodem dokumentace je soupis elektrických a geofyzikálních měření, na jejichž základě je dokládána jednak kvalita realizovaných opatření, ale i kvalita uzemnění částí mostu a jednak stav dokončené stavby ve vztahu k účinkům bludných proudů.

Na základě provedených geofyzikálních a elektrických měření je pak možno zvolit případná dodatečná ochranná opatření a pokyny pro provozovatele mostu, resp. jedná se o výchozí měření pro provozovatele mostu pro další posuzování stavu mostu v průběhu jeho životnosti.

S ohledem na konstrukční řešení mostní stavby a uložení podpěr je nutno návrhu ochranných opatření věnovat speciální pozornost, v rámci dalšího stupně je PD nutno dopracovat do všech podrobností v koordinaci s projektantem mostní stavby – jedná se zejména o požadavky na systém předpětí, přísady pro zvýšení pasivační schopnosti výztuže, provaření výztuže a systém diagnostiky koroze výztuže.

8.10 SO 631 Provizorní úprava trakčního vedení

Rekonstrukce stávajícího silničního nadjezdu nad elektrizovanou tratí SŽDC v km 45,339 trati Most – Č.Zlatníky (km 120,835 trati Obrnice-Most) vyvolá úpravu stávajícího trakčního vedení.

SO 631 řeší provizorní úpravy TV pro rekonstrukci mostu a pro zajištění bezpečnosti při provádění stavebních prací. Uvedené tratě jsou zatrolejovány stejnosměrnou soustavou 3 kV se zesilovacím vedením. Dále pod nadjezdem prochází napájecí vedení z TM Most do žst.Obrnice o průřezu 4x 240 AlFe.

Základním požadavkem pro bezpečné provádění stavebních prací na nadjezdu, je upravit stávající trakční vedení tak, aby po dobu rekonstrukce nadjezdu bylo v oblasti stavebních prací bez napětí. Tento požadavek bude splněn zřízením neutrálních a ukolejňených polí ve všech elektrizovaných kolejích, zřízením obcházení kabelových vedení a projížděním tohoto úseku se staženým sběračem.Celková délka úseku bez napětí bude 78m v každé koleji.

Beznapěťový úsek v trakčním vedení musí být co možná nejkratší s ohledem na dynamiku provozu vlakových souprav.

Situaci pro beznapěťový průjezd neutrálním polem komplikuje blízkost elektrického dělení u připojení trakční měnirny Most, kde jsou osazeny stávající návěsti „Stáhněte sběrač“. Vzdálenost mezi koncem neutrálního pole a návěstí „Stáhněte sběrač“ je pouze 50m, což je nedostatečná vzdálenost pro obnovení trakčního odběru po průjezdu neutrálním polem. Vzniká tedy souvislý úsek s požadovaným průjezdem bez napětí v délce 275m.

Na základě vyjádření dynamika SŽDC bude nutno provést provozní opatření, týkající se zastavování a rozjezdu vlaků, aby nedošlo k uvíznutí vlaků v beznapěťovém úseku.

Pro umístění svodů do kabelové trasy obcházení vedení budou vybudovány 3 provizorní stožáry. Všechny kabelové trasy budouz důvodu stísněných poměrů kolem pilíře u koleje č.2 vedeny vně koleje obrnické trati (v blízkosti opěry mostu a provizorní podpěry lávky pro pěší).

V době funkčnosti neutrálních polí je nutné z obou stran nad všechny elektrizované koleje namontovat návěstidla pro elektrický provoz.

Pro provizorní stav není nutno snižovat výšku troleje, ani výšku závěsů nosných lan. Pouze u lan zesilovacího vedení bude společně s rozizolováním provedena směrová a výšková úprava.

Napájecí vedení bude z důvodu kolize s podpěrou provizorní lávky pro pěší rozkotveno na provizorních stožárech, takže v provizorním stavu nebude pod nadjezdem procházet.

Neutrální pole musí být z důvodu bezpečnosti instalováno po celou dobu rekonstrukce nadjezdu.

8.11 SO 632 Definitivní úprava trakčního vedení

SO 632 řeší definitivní úpravy TV po ukončení rekonstrukce silničního nadjezdu. Neutrální pole bude zrušeno a trakční vedení uvedeno do původního stavu. Kabele obcházecího vedení budou odpojeny a vyjmuty z terénu. V dotčených kotevních úsecích všech kolejí budou vyměněny vodiče TV v rozsahu mezi krajními děliči a izolacemi neutrálního pole. Trolejový drát bude vyměněn od krajních děličů až do kotvení v elektrickém dělení. Napájecí vedení bude mezi místy rozkotvení opětovně nataženo a oproti původnímu stavu nově vedeno ve stejném mostním poli jako ostatní vodiče TV a ZV.

Provizorní stožáry budou po demontáži napájecích vedení demontovány.

Výška rekonstruovaného nadjezdu nad stávající TK bude v rozmezí 6,94 - 7,01m, což umožní výšku troleje nad TK 5600mm u všech kolejí. Minimální izolační vzdálenost mezi mostní konstrukcí a živou částí TV (nosné lano) bude dodržena.

Návěsti pro elektrický provoz instalované z důvodu neutrálního pole budou po zrušení neutrálního pole zdemontovány.

8.12 SO 633 Ukolejnění vodivých konstrukcí

SO 633 řeší jednak provizorní ochranu před nebezpečným dotykovým napětím neživých částí trakčního vedení a ostatních zařízení v POTV, tedy ukolejnění neutrálního pole a provizorních stožárů po dobu rekonstrukce nadjezdu a současně také definitivní ukolejnění protidytkových zábran na novém nadjezdu. Ukolejňovací vodiče budou připojeny na připravené upevňovací prvky na zábranách. Svod ke koleji bude proveden po podpěře nadjezdu a připojen na kolej č.2.

9. Výsledky a závěry z podkladů a průzkumů

Výsledky a závěry provedených výzkumů jsou citovány výše.

10. Dotčená chráněná pásma, chráněná území, zátopová území a kulturní památky

Most se nenachází v ochranném pásmu kulturní památky a není kulturní památkou.

Most se nachází v ochranném pásmu dráhy, které činí 60m od osy krajní koleje. Most se nachází v zátopovém území.

Ochranná pásma IS jsou následující:

SŽDC OŘ UL SSZT	sdělovací a zabezpečovací kabele	1,5 m od kabelu
SŽDC OŘ UL SEE	kabele elektrotechniky a energetiky	1 m od kabelu
ČD Telematika a.s.	optické sdělovací kabele, metalické sdělovací kabele, místní metalický kabel	1,5 m od kabelu
TS města Most a.s.	kabele VO	1 m od kabelu
SčVK, a.s.	kanalizace DN 300	1,5 m od okraje potrubí
	kanalizace DN1500	2,5 m od okraje potrubí
	vodovod LT80	1,5 m od okraje potrubí
ČEZ Distribuce a.s.	silové vedení NN	1 m od okraje potrubí

CETIN, a.s.	sdělovací optické kabely	1,5 m od okraje potrubí

11. Zásah stavby do území

Pro stavbu jako takovou je nutné vykácet stromy na mosteckém předmostí vlevo. Jedná se o náletové dřeviny na břehu řeky Bíliny. Pro přístup na staveniště pod mostem (resp. k pilířům P2 a P3) je nutné zřídit provizorní staveništní komunikaci (SO 001). V souvislosti s jejím budováním bude vykácen pruh šířky 4m a délky 210 m.

Stavba proběhne za úplné uzavírky silnice na mostě. Pro pěší bude zřízena lávka (viz SO 202) a pro vozidla bude zřízena objízdná trasa (viz DIO).

Stavbou je dotčeno několik pozemků v k.ú. Most II (699594) a Rudolice nad Bílinou (699691), jejichž majiteli jsou:

Pozemek	k.ú.	Vlastník
1019	Rudolice n.B.	ČR-SŽDC, s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
1021	Rudolice n.B.	Statutární město Most, Radniční 1/2, 434 01 Most
1029	Rudolice n.B.	SJM Brož Miroslav a Brožová Petra, Ke Skále 64, 434 01 Most
6933/2	Most II	Statutární město Most, Radniční 1/2, 434 01 Most
6933/4	Most II	Statutární město Most, Radniční 1/2, 434 01 Most
6991	Most II	ČR-Povodí Ohře, s.p., Bezručova 4219, 430 03 Chomutov
7015/1	Most II	Statutární město Most, Radniční 1/2, 434 01 Most
7015/5	Most II	Statutární město Most, Radniční 1/2, 434 01 Most
7028/1	Most II	Statutární město Most, Radniční 1/2, 434 01 Most
867/1	Most II	Statutární město Most, Radniční 1/2, 434 01 Most

12. Základní nároky stavby na zdroje, potřeby a jejich zajištění

Zdroje energie si zhotovitel zajistí vlastními mobilními zdroji, nebo připojením do sítě po dohodě s jejím správcem.

12.1 Nakládání s odpady

Veškerý vybouraný materiál je v majetku investora. Materiál, který je možno dále využít (jde zejména o odfrézovanou vozovku, zeminu, kamenivo, kamenné obrubníky, ocel), bude odvezen na skládku dle pokynu objednatele.

Skládka, na kterou bude ukládán nerecyklovatelný odpad, bude určena zhotovitelem stavby v nabídkovém řízení. Zhotovitel je povinen zajistit si již v rámci nabídky skládky dle kategorie nebezpečnosti a náklady na odvoz včetně skládkovného zahrnout do příslušné položky soupisu prací týkající se odstraňovaného materiálu.

V průběhu výstavby musí zhotovitel dodržovat všechna ustanovení příslušných zákonů a zákonných opatření, zejména pak:

- zákon č. 185/2001 Sb., Zákon o odpadech
- vyhláška MŽP č. 381/2001 Sb. – Katalog odpadů

- vyhláška MŽP č. 374/2008 Sb. – Přeprava odpadů a změna vyhlášky č. 381/2001 Sb.
- vyhláška MŽP č. 383/2001 Sb. – Vyhláška o podrobnostech nakládání s odpady
- vyhláška MŽP č. 384/2001 Sb. – Vyhláška o nakládání s PCB.

Původce odpadu je povinen odpady zařazovat dle Katalogu odpadů (vyhláška č. 337/1997 Sb.) a odpady, které nemůže sám využít trvale nabízet k využití jiné fyzické nebo právnické osobě. Nelze-li odpady využít, zajistí zneškodnění odpadu. Dále je povinen odpad třídit a kontrolovat, zda nemá některou z nebezpečných vlastností.

Původce odpadu je povinen vést evidenci o množství odpadu a nakládání s ním, je zodpovědný za nakládání s odpady až do doby, než jsou předány oprávněné osobě.

Odpady vzniklé při výstavbě budou likvidovány v jejím průběhu a jejich likvidace skončí před předáním stavby do provozu. Hospodaření s odpady na plochách zařízení staveniště bude v souladu s platnými bezpečnostními předpisy včetně manipulace s nebezpečnými látkami.

Budoucí zhotovitel zajistí kontrolu práce a údržby stavebních mechanismů s tím, že pokud dojde k úniku ropných látek do zeminy, tak kontaminovanou zeminu ihned odtěží a uloží do nepropustné nádoby, příp. kontejneru a vyveze na příslušnou skládku.

Před zahájením stavby vypracuje zhotovitel program odpadového hospodářství, který předloží k odsouhlasení investorovi akce.

13. Vliv stavby a silničního provozu na zdraví a ŽP

Během stavby bude přerušen provoz na silnici, která zajišťuje dopravní propojení mezi Rudolicemi a Mostem. Mostní konstrukce zabezpečuje spojení do centra.

Zhotovitel bude dodržovat zákonná ustanovení týkající se bezpečnosti práce a ochrany zdraví.

Po ukončení opravy bude obnoven stálý provoz na silnici i na mostě. Vzhledem ke zlepšenému povrchu na mostě bude negativní vliv provozu na životní prostředí na opravené části silnice nižší. S ohledem na malý rozsah stavby nebude ovlivněna hladina hluku a exhalací z dopravy.

14. Obecné požadavky

Stavba bude prováděna dle platných technických kvalitativních podmínek staveb pozemních komunikací (TKP) a jejich provedených aktualizací k datu daným obchodními podmínkami objednatele, dle Vzorových listů pozemních komunikací VL4 Mosty, MD ČR, v posledním platném znění. Řešení, které se odchyluje od VL4, musí být předem odsouhlaseno objednatelem.

Provedení stavby bude odpovídat platným normám řešící bezpečnost dopravy a požadavky na dopravní stavby.

Stavba bude respektovat předpisy pro užívání díla osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace.

14.1 Požární bezpečnost

Stavba svým konstrukčními prvky nevyvolává nároky na požární bezpečnost.

Most, skladba vozovky a jejich šířkové parametry vyhovují pro zatížení, příjezd, případně i odstavení požárních vozidel v souladu s čl. 12.2.2 kmenové normy ČSN 73 0802. Poloha a velikost nástupních ploch je beze změn. Způsob odběru požární vody nebude rekonstrukcí dotčen.

Během stavby bude zachována obslužnost pro pohotovostní vozidla HZS a zachován přístup ke všem objektům v okolí mostu.

Během stavby bude zachován přístup k hydrantům.

Před uzavírkou komunikace bude v dostatečném časovém předstihu informován HZS Ústeckého kraje a Krajské operační a informační středisko Ústeckého kraje.

Únikové cesty nejsou řešeny, na stavbě nevznikne uzavřený prostor.

Praha, 20. června 2017

Ing. Jan Bažil