



AKTUALIZACE PD K 30.10.2015

Výškový systém:

Bpv

Souřadnicový systém:

S-JTSK

Číslo zakázky:	15 123 00	HIP:	 <p>Praha 4, Bezová 1658, 147 14 tel: +420 244062215 fax: +420 244461038</p>	
Schválil:	Ing. Václav HVÍZDAL	Zodp. projektant:		Ing. Martin HAVLÍK
				241096747, mha@pontex.cz
Tech. kontrola:	Ing. Petr DRBOHLAV	Vypracoval:		Alena PLACHÁ
	241096753, pdr@pontex.cz		241096745, apl@pontex.cz	

Objednatel:	Město Sokolov	Obec:	Sokolov	Kraj:	Karlovarský
Akce:	REVITALIZACE ANTONÍNSKÝCH MOSTŮ			Datum:	Stupeň
Část:	SO 201 MOST PŘES ŽELEZNIČNÍ TRATĚ			06/2015	DSP/PDPS
Příloha:	PRŮVODNÍ A TECHNICKÁ ZPRÁVA,POV			Souprava	Č. přílohy
					A

Obsah

1.	Všeobecné údaje.....	2
1.1.	Identifikační údaje stavby	2
1.2.	Zdůvodnění stavby	2
1.3.	Základní údaje o křížení.....	3
1.4.	Základní údaje o mostu	4
2.	Stavebně - technický průzkum	5
3.	Technické řešení	6
3.1.	Inženýrské sítě.....	6
3.2.	Demolice stávající konstrukce	6
3.3.	Technické řešení nových částí.....	7
3.4.	Materiál	12
4.	Provádění	14
4.1.	Výstavba mostu.....	14
4.2.	Specifické požadavky pro předpokládanou technologii stavby	15
4.3.	Zařízení staveniště.....	15
4.4.	Výrobní tolerance	16
4.5.	Měření a monitoring.....	16
4.6.	Zatěžovací zkouška	17
4.7.	Související objekty, sítě.....	17
4.8.	Vztah k území	17
4.9.	Opatření pro omezení vlivu hluku a prašnosti.....	17
4.10.	Ochrana zdraví a bezpečnost pracovníků při výstavbě	17
4.11.	Odpady	18
5.	Statické posouzení:	19
6.	Plán kontrolních prohlídek stavby:	20
7.	Další stupně dokumentace:	20
8.	Přílohy: Přehled odpadů, Souhrnné stanovisko SŽDC.....	20

PRŮVODNÍ A TECHNICKÁ ZPRÁVA, PLÁN ORGANIZACE VÝSTAVBY, NAKLÁDÁNÍ S ODPADY

1. Všeobecné údaje

1.1. Identifikační údaje stavby

Název stavby:	Revitalizace Antonínských mostů v Sokolově
Objekt:	SO 201 - Most přes železniční trať
Druh stavby:	oprava
Převáděná komunikace:	budoucí cyklostezka
Překážka:	silnice III/21029 a železniční trať
Obec, katastrální území:	Sokolov – 752 223 Čistá u Svatavy 760 005
Kraj:	Karlovarský
Místní správní úřad:	MěÚ Sokolov
Stupeň PD:	DSP/PDPS
Investor:	Město Sokolov Rokycanova 1929, 356 01 Sokolov
Majetkový správce objektu:	Město Sokolov Rokycanova 1929, 356 01 Sokolov
Projektant:	Pontex s.r.o. Bezová 1658, 147 54 Praha 4 Zodpovědný projektant: Ing. Martin Havlík Tel.: 241 096 747, e-mail: havlik@pontex.cz
Datum:	červen 2015

1.2. Zdůvodnění stavby

Stávající mostní konstrukce byla určena pro převedení důlní dráhy. Po skončení důlní činnosti byla dráha zrušena. Konstrukce je ve špatném technickém stavu, který se především kvůli zatékání do NK průběžně zhoršuje. Od utišení důlní činnosti v oblasti a vyloučení důlní drážní dopravy bude, dle záměrů investora akce, most sloužit pro pěší frekvenci a cyklisty.

Projekt řeší opravu výše uvedeného současného stavu částečným odbouráním částí stáv. NK a zhlaví pilířů. Navrhuje se provedením nového izolačního souvrství spolu s novou vozovkou. Niveleta mostu bude více méně zachována, projektant mírně vylepšil odtokové poměry srážkových vod z mostu. Stávající spodní stavba bude zachována.

Jedná se o opravu stávající mostní konstrukce, která neumožňuje rozsáhlejší úpravy na spodní stavbě a na předmostích. Zůstává zachován stávající charakter převáděné komunikace, na mostě bude komunikace provedena jako zpevněná (asfaltová). V rámci opravy budou provedeny všechny dostupné úpravy pro zajištění bezpečnosti na mostě.

Jedná se o most v extravilánu obce, uspořádání na mostě je provedeno v možných mezích dle ČSN 73 6201 pro pěší a cyklistickou frekvenci.

1.3. Základní údaje o křížení

Most je situován v extravilánu na okraji města Sokolov. Mostní objekt převádí komunikaci - cyklostezku přes silnici III/21029 a přes železniční trať Karlovy Vary – Kynšperk n. Ohří. Komunikace je vedena v násypu, silnice a železniční trať v poměrně plochem území v podstatě po terénu.

Převáděná komunikace je v místě křížení výškově v lomeném podélném spádu, stoupá až k pilíři P3 a od něj klesá v podélném spádu směrem na předmostí. Směrově je komunikace na mostě v přímé, před a za mostem navazuje mírný oblouk. Šířkové uspořádání mostu po opravě je navrženo v návaznosti na stávající spodní stavbu a nosnou konstrukci.

1.3.1. Převáděná komunikace

Komunikace:	budoucí stezka pro pěší a cyklisty
Kategorie silnice:	-
Staničení mostu:	neznámé
Výška nivelety v místě křížení:	stávající ~ 411.28 m n. m. nová ~ 411.29 m n. m.
Směrové poměry v místě mostu:	přímá
Výškové poměry v místě mostu:	lomený podélný sklon

1.3.2. Překážka

Přemostovaná překážka:	železniční trať SŽDC
Staniční křížení cestě:	cca 210,1 (dle fotodokumentace)
Úhel křížení:	~74 ^{gr}
Přemostovaná překážka:	silnice III. třídy č. 21029
Staniční křížení cestě:	nezjištěno
Úhel křížení:	~75 ^{gr}

1.4. Základní údaje o mostu

Charakteristika mostu – stávající: Trvalý silniční most o třech polích, v krajních polích vetknutá konstrukce tvořící rám, prostřední pole je kloubově vložené na konzolách, NK žb monolitický rám v hodní části opatřen vanou kolejového lože s integrovanými žb římsami. Opěry a pilíře žb. monolitické, založení nezjišťováno (pravděpodobně plošné).

Charakteristika mostu – nový: Trvalý silniční most o třech polích, v krajních polích vetknutá konstrukce tvořící rám, prostřední pole je kloubově vložené na konzolách, NK žb monolitický rám, odstraněna vana kolejového lože, která se nahradí monolitickou deskou, nové žb monolitické římsy s lícnicemi prefabrikáty. Opěry a pilíře žb. monolitické, původní

Délka mostu:	stávající: 55,9 m nový: 55,9 m
Délka přemostění (světlost):	stávající: ~39,39 m nový: ~39,39 m
Délka nosné konstrukce:	stávající: ~44,77 m nový: ~44,77 m
Šířka mostu:	stávající: ~9,55 m nový: ~8,81 m
Šířka nosné konstrukce:	stávající: 8,20 ÷ 8,30 m nový: 8,20 ÷ 8,30 m
Volná šířka mostu:	stávající: 8,97 m nový: 7,85 m
Chodníky:	stávající: obslužné 0,85 resp. 0,500 m nový: nejsou
Plocha mostu:	stávající: $40,547 \times 8,97 = 363,7 \text{ m}^2$ nový: $40,547 \times 7,85 = 313,3 \text{ m}^2$
Plocha vozovky:	stávající: ~298,5 m ² nový: ~276,0 m ²
Šikmost mostu:	stávající: pravá ~72.6 ‰ nový: pravá ~72.6 ‰
Světlá výška pod mostem:	stávající: ~5,76 m (silnice) 6,25 m (kolejiště) nový: dtto
Stavební výška:	stávající: ~1,48 m (pole1) ~0,98 m (střední pole 2) ~1,54 m (pole3) nový: ~1,475 m (pole1) ~0,99 m (střední pole 2) ~1,55 m (pole3)
Konstrukční výška:	stávající: ~1,10 m (pole1) ~0,55 m (střední pole 2) ~1,20 m (pole3)

nový: ~1,39 m (pole1) ~0,905 m (střední pole 2)
~1,47 m (pole3)

Údaje o zakrytých částech vychází z dostupných podkladů, nebylo je možno ověřit in situ.

Zatížitelnost mostu: Stávající most byl navržen pro zatížení železniční dopravou, lze tedy předpokládat, že pro dopravu pěší a cyklistickou bezpečně vyhoví. Nebyl prováděn přepočet zatížitelnosti..

2. Stavebně - technický průzkum

Původní projektová dokumentace mostu nebyla projektantovi k dispozici. Projektant měl možnost nahlédnout do „Aktualizace stavebně-technického průzkumu“ z roku 2014. Z tohoto elaborátu vyplývá následující.

U opěry OP1 jsou vodorovné pracovní spáry lokálně rozvolněné se zatékáním. Dobetonávky u uložení NK jsou rozvolněné a potrhány. Betonové základy křídel jsou hloubkově degradované.

U pilíře P2 se vyskytují rozvolněné vodorovné pracovní spáry, na bočních stranách dochází k degradaci betonu a odpadávání betonu v okolí prac. spár. Pravá strana podpěry je po celé výšce potrhána svislou trhlinou i šířce 1 – 2mm.

U pilíře P3 se vyskytují taktéž částečně rozvolněné vodorovné pracovní spáry.

U opěry OP4 jsou vodorovné i svislé pracovní spáry rozvolněné. U vodorovných spár se vyskytují šterková hnízda s degradací povrchu betonu. Do vzniklých spár intenzivně zatéká, a následkem klimatického zatížení dochází k hloubkové degradaci betonu.

O nosné konstrukci v poli 1 se dá konstatovat, že se u ní vyskytují příčné trhliny na spodní straně, směrem k OP1. Roznášecí výztuž je lokálně zkorodovaná s odpadáváním povrchových vrstev betonu. Pracovní spáry na bocích NK jsou rozvolněné s intenzivním zatékáním.

NK ve středním – kloubově vloženém poli je obdobný. Styk NK a konzol je rozvolněný, povrch betonu degradovaný, do spáry intenzivně zatéká a zachytává se zde nálet. vegetace. Podélná i roznášecí výztuž je lokálně zkorodovaná s následným odpadáváním betonu.

NK v poli 3 vykazuje korozi výztuže u hran kce s odpadáváním betonu. Pracovní spáry na boční straně nosníku jsou rozvolněné intenzivním zatékáním. Projevuje se významné zatékání do mostní, integrované římsy.

S ohledem na výše uvedené je předpoklad, že popsané defekty kce mostu jsou způsobeny klimatickými podmínkami a nefunkčností, či absencí izolačního systému, nikoli nestabilním založením mostu.

Dle odhadu projektanta může být založení mostu plošné, ale vzhledem k poddolovanému území může být založen i na pilotách.

Z hlediska výskytu bludných proudů se předpokládá provedení základních ochranných opatření zmírňující účinky bludných proudů dle stupně 3 dle TP 124 „Základní ochranná

opatření proti omezení vlivu bludných proudů na mostní objekty a ostatní betonové konstrukce pozemních komunikací“.

3. Technické řešení

3.1. Inženýrské sítě

Dle sdělení oslovených správců IS je zřejmé, že v prostoru stavby se nachází zařízení, resp. vedení v jejich správně. Dle sdělení Sokolovské uhelné, a.s. je zřejmé, že v zakrytých betonových žlabech na východní straně mostu jsou uloženy jejich funkční telekomunikační kabely (2xDK – 150XN.0,8 a 200 XN.0,8).

Dále dle sdělení zástupců SU, k případné přeložce těchto kabelů po konzultaci se zást. investora akce lze konstatovat, že oba kabely vedoucí po mostě budou vyměněny za nové (oba v dl. cca 200m) a se stávajícími kabely budou spojovány až na předmostích, před mostem přes Ohři (SO 202) a za mostem přes železniční trať (SO 201).

Dle sdělení ČD-Telematiky a.s. vede podél jižního okraje drážního pozemku sdělovací vedení v majetku SŽDC s.o. – divize TÚDS, ČD-Telematiky a.s. Ani toto vedení nebude stavbou nijak dotčeno, neboť opravné práce se budou odehrávat pouze nahoře na mostě.

Kromě výše uvedených 2 kabelů SU, a.s. nepředpokládá se potřeba přeložek jiných IS. Při realizaci je zhotovitel povinen v rámci přípravy stavby prověřit výskyt inženýrských sítí v oblasti plánovaných vstupů na stavenišť. Zhotovitel je povinen se seznámit s vyjádřením správců IS, která jsou nedílnou součástí SP a respektovat v nich uvedené podmínky. Pokud bude stavba provedena s větším časovým odstupem je nutno v rámci RDS provést aktualizaci vyjádření správců, jejichž platnost je časově omezena.

3.2. Demolice stávající konstrukce

Ze stávajícího mostu bude odstraněn svršek a odbourány části nosné konstrukce, které jsou nejvíce narušeny – jedná se zejména o velmi narušené římsy. Rovněž budou odbourány stávající části stativ pilířů, stejně jako zhlaví křídel do projektované úrovně.

Odstraněno bude kompletně příslušenství mostu, zejména silně zkorodované zábradlí, zbytky přístupových košů a žebříků, trakčních stožárů apod.

Součástí demolice mostu je odvoz a uložení veškerého demolovaného materiálu na skládku, vč. příslušných poplatků. Zhotovitel je povinen zajistit si skládku již v rámci zpracování nabídky a do ceny zahrnout poplatky a přepravu na skládku.

Zahájit demolice bude možné až po schválení příslušného Technologického postupu objednatelem stavby a projektantem. Zhotovitel je povinen zajistit bezpečnost a stabilitu konstrukcí během stavby.

Je nutno zajistit, aby odbouraný materiál neohrožoval prostor pod mostem a neznečišťoval kolejové lože a vozovku.

3.2.1. Odstranění vozovky

V rozsahu nutném pro provedení rekonstrukce mostu a úpravu nivelety vozovky bude odbouráno stávající vozovkové souvrství (hlinitošterková komunikace či lomová výsivka) i s příp. podsypnými vrstvami až na úroveň stáv. NK. V místech navázání na stáv. povrch se provede zapuštění obrubníku v bet. loži o nějž budou tzv. „opřeny“ nové vrstvy vozovky z mostu.

Celková délka úpravy je cca 61,3m.

3.2.2. Odstranění nosné konstrukce

Ve středním poli nad tratí bude stáv. nosná konstrukce spolu s římsami odbourána v plánované výluce - podrobněji dále. Bourání bude prováděno shora tak, aby nedošlo k poškození trati pod mostem či jejího příslušenství. Monolitické části budou opatrně odbourány až na projekt. úroveň. Konkrétní technologii stanoví zhotovitel. Práce je nutno provádět s ohledem na provoz na trati.

Předpokládá se, že pod nosnou konstrukcí bude zřízena ochranná konstrukce zabraňující pádu odbouraného materiálu.

Pro provádění prací nad tratí bude nutno zřídit nulové pole.

3.2.3. Demolice části spodní stavby

Po odstranění částí nosné konstrukce budou ubourány stávající části stativ svírajících NK na pilířích mostu. Rovněž budou ubourána zhlaví stáv. křídel, aby bylo možné provést nové římsy s lícními prefabrikáty. Současně bude do stejné výšky odtěžena oblast mezi křídly.

V každé fázi demontáže a demolice stávajících konstrukcí je zhotovitel povinen zajistit bezpečnost trati pod mostem. Zejména je potřeba zabránit padání materiálu na trať. Zhotovitel je povinen po ukončení fáze bouracích prací před obnovením provozu na trati zajistit, že nedojde k poškození trati nebo ponechání úlomků stavebního materiálu. Součástí bouracích prací je i odstranění veškerých zbytků materiálu z trati a vyčištění drážního prostoru pod mostem, který bude dotčen stavbou.

3.3. Technické řešení nových částí

Původní projektová dokumentace stávajícího mostu není k dispozici. Veškerá níže popsaná opatření a práce, které se týkají nepřístupných stávajících konstrukcí, budou upřesněna až po zjištění jejich stavu při výstavbě.

Objemy položek týkajících se výše uvedených prací uváděné v soupisu prací jsou jen odhady dle dostupných podkladů a zkušeností zpracovatele. Uvedené položky je možno čerpat jen v rozsahu zastiženém na stavbě a odsouhlaseném TDI.

V rámci rekonstrukce bude částečně sanována stávající NK a spodní stavbě. Dále bude vybudována nová, nosná deska mostovky, na níž bude provedena izolace a mostní svršek.

Úprava nivelety převáděné komunikace je navržena pouze v minimální míře. Záměrem úpravy bylo sjednocení podélných sklonů na mostě a „komfortnější“ odtok srážkových vod.

3.3.1. Založení

Stávající spodní stavba zůstane zachována, tudíž založení mostu se práce při opravě mostu nedotknou.

3.3.2. Spodní stavba

Sanace spodní stavby

Bude provedena pouze sanace nejvíce poškozených částí spodní stavby a dále úprava částí dotčených odbouráním tzn. bočních částí stativ pilířů a zhlaví stávajících křídel.

Cílem opravy je zamezit dalšímu chátrání nosné konstrukce i spodní stavby. Nepředpokládá se celková sanace těchto částí mostu, ta by byla neúměrně nákladná a to zejména s ohledem na poměrně nekvalitní povrch stávajících betonových konstrukcí.

Povrch bude nejprve mechanicky očištěn od všech částí uvolněného nebo narušeného betonu, očištění se provede také v místech, kde je odhalena výztuž a dochází k její korozi. Po provedení očištění celé plochy spodní stavby je nutno provést za účasti TDI prohlídku konstrukcí a upřesnit plochy a objemy sanací dle skutečného stavu.

Odhalená výztuž bude zbavena koroze a bude opatřena inhibitorem koroze. V místech, kde bude nutné odstranit větší část betonu z povrchu spodní stavby (více jak 50mm tloušťky), bude provedena kotvená sanace těchto míst. Lze předpokládat, že zejména v místě pracovních par bude objem nutně doplňovaného betonu velký. V těchto místech se předpokládá navrtání otvorů profilu 16mm do hloubky 200mm do stávajících podpěr a následné vlepení propojovací výztuže profil 12mm (předpokládá se 10 kotev na 1m². K této výztuži se přikotví síť KARI (opatřená nátěrem proti korozi). Následně se provede dobetonování těchto ploch modifikovaným betonem a to buď metodou stříkání nebo zednický. V místě pracovní spáry se tato přizná i do sanace a bude vyplněna trvale pružným tmelem. Tento typ sanace se předpokládá na 15% spodní stavby.

Na plochách, kde bude odstraněno mezi 15 – 50mm bude provedena sanace klasickými sanačními maltami. Před jejich aplikací se opatří odhalená výztuž inhibitorem koroze. Tato sanace se předpokládá na 20% plochy spodní stavby.

Křídla

Ponechávaná část křídel bude sanována shodně se zbývajících částí spodní stavby.

Nová šířka mostu je o cca 700 mm menší než stávající. Pro bezproblémové osazení nových říms na křídlech je potřeba zhlaví křídel částečně odbourat a zasanovat, neboť tyto částečně půdorysně vystupují z nového obrysu mostu. Následně bude provedena na křídlo dobetonávka v tloušťce cca 400mm, která bude do křídla kotvena pomocí vlepené výztuže do otvorů profilu 25mm hl. 400mm se vlepe výztuž profilu 20mm po 0,5m.

Přesahující povrch bude upraven „dobetonávkou“ sanační maltou tak, aby nedocházelo k zatékání srážkové vody a voda byla pomocí sklonů povrchů odvedena mimo konstrukci křídla. Stávajícími křídly na pravé straně (severovýchodní) mostu bude vyvedena drenáž rubu opěry, podrobněji viz Přejchodová oblast.

Přechodová oblast

Uspořádání přechodové oblasti za opěrami se řídí ustanoveními ČSN 73 6244.

Přechodová oblast za stávajícími opěrami bude upravována pouze v minimální míře. Bude provedeno odtěžení části zasypu za opěrami, rub opěr bude izolován pomocí NAIP (konstruktivně natavených na sanovaný povrch, rub samostatných křídel bude natřen pomocí nátěru ALP + 2xALN. Všechny plochy spodní stavby opatřené izolačním nátěrem nebo izolačními pásy budou překryty ochrannou netkanou geotextilií.

Ve spodní části výkopu za opěrami bude proveden podkladní beton drenáže, který bude překryt nepropustnou folií. Podkladní beton bude proveden ve shodném spádu jako následná drenáž. Drenážní trubka na rubu opěry bude jednostranně vyspádována ve sklonu min. 3 % směrem ke straně mostu, kde bude plnou troubou vyústěna skrz křídlo s přesahem 0,2 m, kde bude volně odkapávat na prudké, zpevněné svahy u opěr.

Drenážní trubka bude obalena ochrannou netkanou geotextilií, která bude „vytažena“ přes rub až na konec nové žb desky mostovky.

Přechodová oblast bude zaplněna klínem z mezerovitého betonu. Tento bude sloužit také jako podklad pro 2 vrstvy vozovky přecházející z mostu a bude ukončen bet. obrubníkem do bet. lože, zapuštěným pro plynulé navázání na stáv. stav.

Požadavky na materiály viz kapitola 3.4.4.

3.3.3. Nosná konstrukce

Po odbourání části nosné konstrukce do projektované úrovně bude povrch ponechávané části NK nejprve mechanicky očištěn od všech částí uvolněného nebo narušeného betonu, očištění se provede také v místech, kde je odhalena výztuž a dochází k její korozi. Po provedení očištění celé plochy spodní stavby je nutno provést za účasti TDI prohlídku konstrukcí a upřesnit plochy a objemy sanací dle skutečného stavu.

Odhalená výztuž bude zbavena koroze a bude opatřena inhibitorem koroze. V místech, kde bude nutné odstranit větší část betonu z povrchu NK (více jak 50mm tloušťky), bude provedena kotvená sanace těchto míst. V těchto místech se předpokládá navrtání otvorů profilu 16mm do hloubky 200mm do stávající NK a následné vlepení propojovací výztuže profil 12mm (předpokládá se 10 kotev na 1m². K této výztuži se přikotví síť KARI (opatřená nátěrem proti korozi). Následně se provede dobetonování těchto ploch modifikovaným betonem a to buď metodou stříkání nebo zednický. Tento typ sanace se předpokládá na 10% plochy vnějšího povrchu NK.

Na plochách, kde bude odstraněno mezi 15 – 50mm bude provedena sanace klasickými sanačními maltami. Před jejich aplikací se opatří odhalená výztuž inhibitorem koroze. Tato sanace se předpokládá na 20% plochy NK.

Na horním povrchu NK se provede jeho očištění tlakovou vodou a mechanicky. V místech většího poškození s odhalením výztuže se provede nátěr výztuže inhibitorem koroze a doplnění chybějícího betonu dobetonávkou z modifikovaného betonu. To se předpokládá na 20% horní plochy NK.

Následně se zbylý prostor původní vany kolejového lože vyplní hubeným betonem. Na něj se pak provede nová deska mostovky jako podklad pro izolaci s horním povrchem

vyspárovaným pro odvodnění. Tato deska bude k původní konstrukci kotvena trny osazenými do otvorů vyvrtaných do čel původní vany kolejového lože svrchu a to v rastru 0,5m. Otvory budou mít průměr 20mm a hloubky 400mm. Vlepena bude výztuž profilu 16mm. Deska mostovky bude vyztužena sítěmi KARI profil 8/8mm oko 100/100mm.

3.3.4. Příslušenství

Izolace mostovky

Voda prosáklá na povrch izolace bude stékat úžlabími k odvodňovacím trubičkám osazeným v krajních polích mostu, ve středním poli – nad tratí – bude odvodnění zajišťovat proužek z drenážního polymer-betonu š. 150mm, ústící do drenážních čtvercových per pro zvýšení retence srážkové vody a odtud bude voda odvedena až k trubičkám v krajních polích.

Nosná konstrukce bude opatřena hydroizolací z natavovaných pásů z modifikovaného asfaltu na kotevně impregnační nátěr (v případě provádění stavby v nepříznivých klimatických podmínkách, nebo nutnosti urychlení stavby je možno použít pečetící vrstvu s vhodnými vlastnostmi). Izolační pásy budou zataženy i na rub opěry na hl. cca 860mm k vrstvě podklad. betonu drenáže.

Izolace bude na nosné konstrukci natavena plně a na svislých plochách pouze konstrukčně proti stékající vodě. Pod římsami bude provedena ochrana izolace další vrstvou celoplošně natavených izolačních pásů s kovovou vložkou.

Izolace i podklad pro izolaci musí splňovat požadavky ČSN 73 6242. Povrch betonu musí být řádně očištěn a povrchová vrstva musí vykazovat pevnost v odtrhu min. 1,5 MPa. Rovinatost povrchu platí dle výše uvedené ČSN a dle TKP, kap. 18. úprava povrchu nosné konstrukce pro pokládku izolace (např. brokování) je součástí rozpočtové položky spřažené desky, náklady na ni si zhotovitel do této položky zahrne.

Odvodnění

Odvodnění vozovky bude zajištěno podélným a příčným sklonem vozovky. Bude zachováno stávající řešení, kdy srážková voda stéká volně po stranách násypu za mostem.

Pro odvodnění povrchu izolace bude na mostě osazeno 12 trubiček odvodnění izolace, ty se osadí do vyvrtaného otvoru a budou umístěny tak, aby voda z nich nestékala na železniční trať ani na vozovku pod mostem.

Skladba vozovky

Skladba vozovky na mostě je následující:

– asfaltový beton střednězrnný	ACO 11 +	40 mm
– postřik spojovací emulzí	PSE	0,30 kg/m ²
– asfaltový beton střednězrnný	ACO 11	40 mm
– <u>izolační pásy</u>	<u>AIP</u>	<u>5 mm</u>
– celkem		85 mm

Skladba vozovky v prostoru mezi křídly a dále k napojení na stávající niveletu:

– asfaltový beton střednězrný	ACO 11 +	40 mm
– postřik spojovací emulzí	PSE	0,30 kg/m ²
– asfaltový beton velmi hrubý	ACO 11	40 mm
– postřik infiltrační emulzí	PSE	0,80 kg/m ²
– klín z mezerovitého betonu		proměn.

V horní vrstvě vozovky bude mezi vozovkou a římsou provedena těsnící zálivka, ta bude provedena i mezi vozovkou obrubníky. Na mostě a mezi křídly je vozovka šířky cca 7,00m, na předmostích bude ukončena cca 8m za koncem říms zapuštěným betonovým obrubníkem do bet. lože. Za obrubníkem bude pokračovat stáv. zpevněný povrch a stezka ve stávajícím šířkovém uspořádání. Předpokládá se, že navázání stávajícího a nového povrchu bude provedeno na dl. cca 1,5m pomocí hutněné šterkodrti.

Mostní závěry

Vzhledem k typu nosné konstrukce v krajních polích bude nad oběma opěrami pouze proříznutá horní obrusná vrstva a vyplněná elastickou zálivkou. Tyto spáry budou šikmé, stejně orientované jako spodní stavba. Ve střední – vloženém poli budou nad oběma uloženími provedeny podpovrchové mostní závěry pro dilat. pohyb s rozsahem $\pm 2,5\text{mm}$ (viz příl. Společné detaily). Mostní závěry budou šikmé. V závislosti na použitém závěru bude případně upravena hrana nosné konstrukce. Spára mezi závěrem a obrusnou vrstvou vozovky bude vyplněna těsnící zálivkou z modifikovaného asfaltu.

Římsy – odrazné pruhy

Aby byla možná betonáž říms bez budování bednění v podhledu nosné konstrukce, jsou na mostě navrženy železobetonové monolitické římsy s prefabrikovanými lícnicemi prefabrikáty. Na obou stranách jsou navrženy římsy šířky ~0,9 m s příčným sklonem 4 %. Výška nášlapu vzhledem k plánované cyklo-frekvenci činí 180mm. Kotvení k nosné konstrukci bude provedeno pomocí ocelových kotev říms do vývrtu v nosné konstrukci. Na křídlech bude kotvící výztuž vytažena z horní plochy křídel. V římsách budou provedeny nad mostními závěry spáry dilatační a dále maximálně po 6 m spáry smršťovací.

Římsa se v místě styku s vozovkovými vrstvami natře pro zvýšení přilnavosti penetračním nátěrem. V římsách nebudou osazeny chráničky.

Zábradlí

Zábradlí tvoří společně se zvýšenou obrubou výšky 180mm zádržný systém na mostě v souladu s ČSN 73 6201. Po obou stranách mostu bude osazeno ocelové zábradlí z otevřených profilů výšky 1,30 m se svislou výplní. Do římsy bude kotveno šrouby přes patní plechy. Šrouby budou do římsy osazeny do dodatečně vrtaných otvorů. Sloupky zábradlí budou osazovány svisle na plastmaltu tl. 10 mm (v ose sloupku) vyrovnávající příčný a podélný sklon. Zábradlí bude ve středním poli nad tratí doplněno ochrannými sítěmi proti nebezpečnému dotyku.

Terénní úpravy

Za římsami mostu se provede přídlažba ze zámkové dlažby v délce cca 2,95 m na začátku mostu (pravé straně) a v délce cca 4,85 m na konci mostu (levé straně).

Svahové kužely u křídel jsou (dle fotodokumentace) zpevněny betonem s prorůstající vegetací. Nepočítá se z jejich úpravou. Objektu SO 201, předchází SO 202 – Most přes Ohři. Předmostí obou mostů jsou de facto spojené (dl. cca 12 m). Při realizaci druhého z mostů je tedy žádoucí úpravu vozovky na předmostí (mezi mosty) ukončit až u zapuštěného obrubníku tohoto mostu. Jiné terénní úpravy nejsou uvažovány.

3.4. Materiál

3.4.1. Beton

Pro výstavbu bude použito betonu kvality podle následující tabulky:

<i>Konstrukční část</i>	<i>Třída betonu</i>	<i>Svp</i>
Podkladní a výplňový beton	C 8/10	X0
Spřahující deska	C 30/37	XF2
Římsy	C 30/37	XF4
Nadbetonávka křídel	C 30/37	XF4
Lícni prefabrikáty	C 30/37	XF4

Úprava povrchů betonových konstrukcí

Povrchová úprava betonových konstrukcí bude provedena podle článku 5.6 přílohy P10 kapitoly 18 TKP v kategorii:

- neviditelné plochy Ca nebo Aa – prkna na sraz nebo systémová bednění z tvrzených překližek se šroubovanými spoji a výztuhami
- viditelné plochy C1d – vodovzdorná překližka nebo ocelové bednění bez přiznaných spár v pohledové kvalitě bez dalších úprav
- horní plocha NK bude upravena pro pokládku izolace
- římsy Prefabrikáty – dle certifikovaného typu, horní povrch – příčná striáž

Ochranné nátěry

Plochy stavby, které budou ve styku se zeminou, budou opatřeny nátěrem proti zemní vlhkosti ve složení ALP (300g/m²) + 2 x ALN (tl. dle vybraného schváleného systému). Tento nátěr bude chráněn ochrannou geotextilií dle 3.4.5.

Ochranné nátěry betonových konstrukcí jsou navrženy dle tabulky 5 TKP kap. 31 následovně:

- hrana nosné konstrukce pod římsou – nátěr typ S2 (OS-B) nominální tloušťky 80 µm polymerní dispersí, směsným nebo vícesložkovým polymerem EP, PUR.

3.4.2. Betonářská výztuž

Jako betonářské výztuže bude použito výztuže B500B.

Konstrukce bude vyztužena vázanou výztuží (monolit. části říms) a KARI sítěmi (nová deka mostovky).

Výztuž procházející jakoukoli pracovní nebo zdánlivou spárou nebo uložena blíže než na vzdálenost krytí bude na vzdálenost min. 40 mm od této spáry opatřena epoxidovým protikorozním nátěrem dle TP 136 MD. Výztuž, která nebude zabetonována do 8-mi týdnů, se upraví protikorozním nátěrem na celé své vyčnívající délce (např. kotevní výztuž římsy na křídle).

Výztuž vystupující z pracovních spar musí být před prováděním další části řádně očištěna tak, aby byla zajištěna předepsaná soudržnost vložek s betonem.

3.4.3. Ocelové konstrukce

Ocelové prvky kotvení římsy budou z oceli S355 J2+N a ocelové prvky zábradlí z oceli S235 JR. Ocelové prvky protidotykové zábrany budou z oceli S235 JR. Ocelové konstrukce musí splňovat požadavky TKP 19/2008 s Dodatkem 1/2011.

Protikorozní ochrana ocelových konstrukcí

Protikorozní systém zábradlí a protidotykové ochrany navrhne výrobce v souladu s TKP 19, přílohy 19.B.P5.

Kotvy říms budou žárově zinkovány ponorem s tloušťkou 120 µm.

Na veškeré povrchové úpravy bude zhotovitelem vypracován technologický postup s definicí jednotlivých konkrétních hmot, jejich materiálovými listy a certifikáty. Tento postup bude předložen investorovi a stavebnímu dozoru k odsouhlasení.

Ocelové konstrukce budou namontovány s povrchovou úpravou, poškozená místa (při dopravě a montáži) budou po dokončení stavebních prací opravena. Každá vrstva PKO bude provedena v jiném barevném odstínu, tak aby byla možná jejich kontrola. Barvu vrchního nátěru svodidlových sloupků stanoví investor.

3.4.4. Přejížděvací oblast a zásypy

Použité zeminy a nejmenší míra jejich zhutnění dle přílohy A k ČSN 73 6244 uvedeny v následující tabulce. Značky zemin jsou dle ČSN 73 6133.

Oblast	Hrubozrnné zeminy	I _D	Směsné hrubozrnné a jemnozrnné zeminy	D%
samostatný přechodový klín			mezerovitý beton MCB	98

3.4.5. Ostatní

- Ochranná geotextilie: netkaná, odolnost proti proražení dle ČSN EN ISO 12236 (CBR) min. 3 kN, tloušťka po stlačení (2 kPa) dle ČSN EN ISO 9863-1 min. 3 mm.
- Separální geotextilie: odolnost proti proražení dle ČSN EN ISO 12236 (CBR) min. 2 kN a propustnost kolmo k rovině textilie dle ČSN EN ISO 11058 min. 10 l/m².s.
- Izolační vrstva z geomembrány: pevnost v tahu min. 20 kN/m a protažení min. 20 % v obou směrech.
- Drenážní trubka min. kruhové tuhosti SN 8 kN/m².
- Těsnící trvale pružný silikonový tmel dle ČSN EN ISO 11600 specifikace F-25-HM-M1p v barvě šedé.

4. Provádění

4.1. Výstavba mostu

Předpokládá se následující postup výstavby:

- | | |
|---|--------|
| • odstranění stávajícího mostního svršku | 5 dní |
| • instalace ochranné konstrukce nad tratí | 2 dny |
| • odbourání částí nosné konstrukce | 10 dní |
| • částečné odbourání stávajících mostních křídel | 4 dny |
| • odtěžení zeminy v přechodových oblastech | 2 dny |
| • výplň „vany“ stáv. NK výplňovým betonem | 5 dní |
| • vybetonování spřažené desky vč. technologické pauzy | 15 dní |
| • betonáž částí křídel | 10 dní |
| • dokončení přechodové oblasti | 5 dní |
| • izolace mostovky, vybudování říms | 15 dní |
| • demontáž ochranné konstrukce | 2 dny |
| • vozovka v celém úseku | 5 dní |
| • příslušenství | 8 dní |
| • terénní úpravy a dokončovací práce | 5 dní |

CELKEM

cca 4 měsíce

Některé práce mohou probíhat současně zejména sanace spodní stavby a NK.

Vzhledem k tomu, že práce bude nutno provádět nad tratí, bude nutno pod nosnou konstrukci resp. pod odbourávané římsy osadit ochrannou konstrukci, která zajistí současně bezpečnost provozu i pracovníků. Jedná se o elektrifikovanou trojkolejnou trať. Je věcí zhotovitele jaký postup zvolí při provádění prací na trati.

Je potřeba počítat s tím, že práce nad elektrifikovanou tratí není možno provádět při zapnuté troleji bez zvláštních opatření. Je možno zřídit v místě mostu nulové pole nebo přijmout jiná opatření pro zajištění bezpečnosti pracovníků. Zhotovitel je povinen vyhodnotit své technologické potřeby a již v rámci zpracování nabídky s provozovatelem železniční trati projednat způsob ochrany pracovníků i provozu na trati a dobu, na níž bude pomocné konstrukce zřídit. Cenu za všechny opatření související s pracemi nad železniční tratí zahrne do jedné položky soupisu prací.

Předpokládá se provádění prací, které nejsou slučitelné s provozem na trati, ve vlakových pauzách a výlukách. Zhotovitel je již v rámci zpracování nabídky povinen odhadnout potřebné časy na jednotlivé operace. V soupisu prací je uvedena jedna kumulativní položka pro výluky na trati. V této položce je zhotovitel povinen ocenit výluky v jím požadovaném rozsahu pro řádné provedení díla. Dále je potřeba, aby zhotovitel za spolupráce s objednatelem, koordinoval tyto práce s již dříve plánovanými výlukami vztaženými k jinému stavebnímu objektu přes stejnou trať (stavba obchvatu Sokolov – Svatava), informace podá investor akce.

Přesný postup výstavby závisí na možnostech a zkušenostech zhotovitele. Zhotovitel je povinen počítat s výlukami v nočních hodinách o víkendech a svátcích.

Zhotovitel je povinen již v rámci podání nabídky seznámit se s místními podmínkami a vstoupit do jednání s provozovatelem železniční trati a do nabídky zahrnout veškeré náklady plynoucí z provádění rekonstrukce v prostoru dráhy. Dále je povinen se seznámit s podmínkami uvedenými v „Souhrnném stanovisku SŽSD“, které je uvedeno v příloze této zprávy a tyto v plném rozsahu respektovat a do ceny stavby zahrnout i náklady spojené se splněním těchto podmínek.

4.2. Specifické požadavky pro předpokládanou technologii stavby

Zhotovitel si zajistí zdroje energií vlastními silami, tj. z vlastních zdrojů nebo dohodou se správcí zdrojové sítě.

Při provádění stavby vznikne odpad stavebního charakteru (zemina, kámen, ocelové prvky, dřevo, beton atp.). U dále použitelného nebo recyklovatelného materiálu bude provedena jeho recyklace. Ostatní materiál bude odvezen na skládku.

Veškerý vybouraný materiál je v majetku investora. Materiál, který je možno dále využít (jde zejména ocelové konstrukce), bude učiněna dohoda s objednatelem o jeho dalším využití nebo předání do šrotu.

4.3. Zařízení staveniště

Ze sdělení obeslaných správců sítí a zařízení a rovněž z geodetického zaměření je zřejmé, že všechny přístupové cesty k mostu se nacházejí na pozemcích Sokolovské uhelné, právní

nástupce, a.s, dále SU, na kterých jsou vnitropodnikové obslužné komunikace. Na „severním“ předmostí SO 201 cca 24 m od mostu se nachází budova s kat.č. 80/81, která stojí na rozsáhlém pozemku s kat.č. 80/1, oba v majetku SU. Budova č. 80/81 nebude stavbou nijak dotčena.

„Severní“ přístupovou cestu k mostu po obslužné komunikaci SU přes pozemek 80/1, případně projektantem navrhované umístění zařízení staveniště do těchto míst musí zhotovitel zkontaktovat se zástupcem majitele pozemku a dohodnout se na formě a podmínkách dočasného záboru části pozemku pro potřeby stavby. Zařízení staveniště by mělo být v potřebném rozsahu provizorně oploceno. Další možnou přístupovou cestou k druhému konci mostu se jeví obslužná komunikace, která uhýbá ze sil. III/21029 a přes pozemek kat. č. 4053/1, jehož vlastníkem je rovněž **SU**, ústí na „jižní“ předmostí, resp. do prostoru mezi mosty SO 201 a SO 202 (Most přes Ohři).

Dle vyjádření SU je zhotovitel povinen uzavřít s SU smlouvu o nájmu pozemků pro přístupy a případně zřízení zařízení staveniště. Proto je zhotovitel již v rámci zpracování nabídky povinen vstoupit do jednání s SU a náklady na pronájem pozemků v rozsahu nutném pro zhotovitelem zvolené technologie výstavby, rozsah zařízení staveniště a případné další plochy je povinen zahrnout do ceny zařízení staveniště.

Je nutné zmínit, že most převádí (zatím) neveřejnou komunikaci a na předmostí je zabezpečen závorami, resp. zátarasy proti vjezdu.

Zhotovitel je povinen již v rámci zpracování nabídky seznámit se s místními podmínkami a veškeré náklady plynoucí ze ztížených podmínek práce v oblasti dráhy, v chráněném ložiskovém území hnědého uhlí – dobývacím prostoru Svatava i s jinými místními podmínkami je povinen zahrnout do cen položkových prací.

Během provádění prací je potřeba zajistit bezpečnost provozu pod mostem, zhotovitel je povinen zahrnout do ostatních nákladů stavby i náklady na zajištění bezpečnosti provozu dráhy (ochranné sítě apod.) Práce nad provozovanou komunikací budou probíhat při omezení provozu, která zajistí zhotovitel dle svých potřeb. Nepředpokládá se úplné přerušení provozu. Zhotovitel je povinen zvážit své technologické možnosti a z nich plynoucí požadavky na omezení provozu a ty zahrnout do položky „DIO“ v soupisu prací včetně údržby případného dopravního značení a nebo řízení dopravy poučenými pracovníky zhotovitele.

4.4. Výrobní tolerance

Výrobní tolerance pro mostní objekty stanovuje TKP kap. 18, příloha P10.

4.5. Měření a monitoring

Nivelační značky budou osazeny do mostních římsách ve středu rozpětí každého pole a nad každou podporou oboustranně. Dále budou značky osazeny na všech podporách na obou bocích mostu. Poloha bude zvolena tak, aby byly dobře viditelné pro geodetické měření. Dlouhodobé sledování mostu se nepředpokládá.

4.6. Zatěžovací zkouška

Projektant nepředpokládá provedení zatěžovací zkoušky. Dle ČSN 73 6209 Poznámky 1 nejde ani o neobvyklou statickou soustavu, ani o mimořádné rozpětí a ani o použití zvláštních materiálů, ale o zcela běžnou konstrukci. Navíc konstrukce byla projektována pro zcela jiné (vyšší) zatížení, než na mostě bude.

4.7. Související objekty, sítě

Související objekty jsou uvedeny v kapitole 3.1. Před zahájením stavebních prací je nutno provést vytyčení všech inženýrských sítí v oblasti. Po celou dobu stavby je nutno přijmout opatření pro ochranu všech případně vyskytujících se inženýrských sítí.

Zhotovitel je povinen se seznámit s požadavky správců cizích zařízení v oblasti resp. podmínky stavebního povolení a vyjádření správců zařízení ke SP a tyto respektovat a dodržovat.

4.8. Vztah k území

Most není veden jako chráněná kulturní památka. Nachází v ochranném pásmu železniční trati a v chráněném ložiskovém území hnědého uhlí, dobývacím prostoru Svatava.

4.9. Opatření pro omezení vlivu hluku a prašnosti

Vzhledem k tomu, že stavba bude probíhat v nezastavěném území v extravilánu mezi obcemi Citice a Sokolov-Svatava, není potřeba přijímat žádná zvláštní opatření pro omezení hluchosti a prašnosti při provádění.

4.10. Ochrana zdraví a bezpečnost pracovníků při výstavbě

Při realizaci stavby musí být dodržovány veškeré zákonné a podzákonné právní a ostatní předpisy upravující bezpečnost a ochranu zdraví při práci a protipožární ochranu (BOZP a PO), aktuálně platné v době realizace práce.

V závislosti na rozsahu stavby, typu konstrukce a technologii musí investor stavby:

- určit koordinátora BOZP pro realizaci stavby,
- doručit oznámení o zahájení prací na Oblastní inspektorát práce a
- zajistit vypracování a případné aktualizace plánu BOZP.

Povinnosti zhotovitele stavby v oblasti BOZP a PO vůči investorovi a koordinátorovi BOZP stanovují příslušné předpisy. Mezi povinnosti patří především:

- předání informací o rizicích a zvýšeném požárním nebezpečí vznikajícím při zvolených technologických postupech,
- zajištění součinnosti při vyhodnocování možných rizik a
- uplatňování přijatých (organizačních, technologických apod.) opatření.

Před zahájením prací je nutné prověřit, zda pro konkrétní pracoviště nejsou nutná zvláštní bezpečnostní opatření, školení, případně zda není třeba zajistit další specifické podmínky (např. při práci v ochranném pásmu třetí strany).

O všech agendách a sjednaných podmínkách týkajících se BOZP a PO musí být vedena příslušná dokumentace.

Vybrané právní a ostatní předpisy:

- zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce,
- zákon č. 309/2006 Sb., zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci,
- zákon č. 133/1985 Sb., zákon o požární ochraně,
- nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích,
- nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky,
- nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci,
- nařízení vlády č. 201/2010 Sb., o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu,
- nařízení vlády č. 11/2002 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a signálů.

4.11. Odpady

4.11.1. Skládky a vybouraný materiál

Zhotovitel je povinen zajistit si skládku v rámci zpracování nabídky a do nabídky zahrnout i poplatky za skládku a dopravu materiálu na skládku.

Veškerý vybouraný materiál je zhotovitel povinen třídit dle nebezpečnosti a zacházet s ním dle platných právních předpisů. Pokud nebude materiál použit zpět na stavbu, bude převezen na skládku dle svého charakteru. U dále využitelného materiálu (ocelová zábradlí apod.) učiní zhotovitel dohodu s investorem o jejich dalším využití – materiál je ve vlastnictví investora.

4.11.2. Nakládání s odpady

S odpady vzniklými během stavby je nutno nakládat dle platných právních předpisů. Zejména je nutno dodržet:

zákon č. 185/2001 Sb., Zákon o odpadech, RESP. JEHO NOVELU č. 169/2013 s platností od 1.10.2013

vyhlášku MŽP č. 381/2001 Sb., resp. její novelu č. 374/2008 Sb.

vyhlášku MŽP č. 383/2001 Sb., resp. její změnu č. 294/2005 Sb.

Pro skladování veškerých druhů nebezpečných odpadů, jejichž vznik se předpokládá na místě stavby, bude v rámci prostoru zařízení staveniště zřízen zastřešený prostor, ve kterém budou umístěny shromažďovací prostředky pro ukládání jednotlivých druhů nebezpečných odpadů. Shromažďovací prostředky budou označeny identifikačním listem nebezpečného odpadu, symbolem nebezpečné vlastnosti odpadu a budou svým provedením odpovídat technickým požadavkům uvedeným ve vyhlášce č. 381/2001 Sb, resp. 374/2008. o podrobnostech nakládání s odpady a budou zabezpečeny proti zcizení odpadu a neoprávněné manipulace s ním.

V těchto prostředcích odděleně podle jednotlivých druhů budou shromažďovány odpady skupin:

- odpady barev a laků
- odpady lepidel a těsnicích materiálů
- odpady z obrábění kovů a plastů
- odpady hydraulických olejů a brzdových kapalin
- motorové, převodové a mazací oleje
- odpadní rozpouštědla
- obaly znečištěné škodlivinami
- sorbenty, čistící tkaniny, filtrační materiály
- galvanické články
- izolační materiál s obsahem azbestu
- zářivky a nebo ostatní odpad s obsahem rtuti

Další fáze nakládání s uvedenými druhy nebezpečných odpadů (doprava a zneškodnění) budou zajištěny dodavatelským způsobem přímo osobami k těmto činnostem oprávněnými dle zákona č. 185/2001 Sb, resp zákona č. 169/2013 o odpadech. Smlouvy s konkrétními firmami, které budou zajišťovat využití, nebo zneškodnění uvedených druhů odpadů budou uzavřeny firmami provádějícími stavbu.

Veškeré odpady se použijí přednostně na stavbě do stavebních konstrukcí nebo ke zpětným zásypům. Dále se budou odpady recyklovat, nebo se použijí na jiné stavby (kvalitní lomový kámen). U hodnotného materiálu (zábradlí, apod.) učiní zhotovitel dohodu se správcem mostu o jejich dalším využití. Jen přebytky nebo zcela nepoužitelné odpady se odvezou na řízenou skládku.

Další materiály se mohou vyskytnout v malých množstvích. Zde neuvedené odpady je třeba zatřídit dle katalogu odpadů a likvidovat v souladu s platnými předpisy.

4.11.3. Evidence odpadů

Průběžná evidence odpadů vznikajících v průběhu stavby bude vedena v rozsahu stanoveném vyhláškou MŽP ČR. Formuláře, na kterých bude evidence vedena, budou uloženy u pracovníka stavby odpovědného za nakládání s odpady.

Hlášení o produkci a nakládání s odpady, jakož i údaje o zařízení, budou příslušnému úřadu zasílána v režimu stanoveném vyhláškou MŽP ČR.

Evidenční listy odpadů, výsledky veškerých laboratorních rozborů odpadů a výsledky všech případných kontrol budou archivovány tak, aby mohly sloužit orgánům státní správy v oblasti odpadového hospodářství, hygienickým a vodohospodářským a inspekčním orgánům jako podkladový materiál.

5. Statické posouzení:

Statický výpočet zatížitelnosti nebyl proveden. Mostní konstrukce byla navržena pro výrazně větší zatížení než je pěší a cyklistický provoz. Proto se nepředpokládá nutnost statického posudku. Nicméně, pokud by správce chtěl použít most pro jiný provoz, je nutno staticky jej pro takové zatížení posoudit.

6. Plán kontrolních prohlídek stavby:

Pro zajištění kvality díla je třeba dodržet všechna platná ustanovení technických norem a předpisů pro stavby pozemních komunikací, tedy zejména ustanovení ČSN, TKP a ZTKP (pokud jsou pro stavbu zpracovány). Dohled nad dodržováním těchto předpisů a potřebné úkony s tím spojené zajišťuje osoba určená investorem pro technický dozor stavby (TDI).

Základním jednáním je předání staveniště, kdy se upřesní podmínky provádění stavby, termíny apod.

Pro sledování a kontrolu prováděných prací budou průběžně svolávány investorem kontrolní dny v rozhodujících fázích stavby, při kterých budou provedeny kontrolní prohlídky rozhodujících činností. Pro danou stavbu lze za rozhodující fáze pro kontrolní prohlídky stavby považovat:

- Po převzetí staveniště zhotovitelem
- Po provedení odbourání částí stáv.nosné kce
- Po dokončení nově provedených částí nosné konstrukce
- Kolaudace
- Odstranění kolaudačních vad a nedodělků

Při kontrolních prohlídkách budou kontrolovány i další činnosti zde výslovně nezmíněné.

7. Další stupně dokumentace:

Tato dokumentace slouží výhradně pro vydání stavebního povolení a zadání stavby. Pro vlastní realizaci je nutno vypracovat RDS, která bude řešit detaily, detailní výkresy výztuže a zejména bude reflektovat zjištění při odkrývání nepřístupných částí stávajícího mostu.

Dále je v souladu s požadavky investora, TKP, ZTKP a dalšími předpisy zhotovitel povinen zpracovávat VTD dílů, kde je to nutné (mostní závěry, zábradlí...) a technologické předpisy (PKO, betonáž, izolace apod.). V RDS, TP a VTD je nutno také specifikovat konkrétní používané materiály a výrobky. Pokud jsou některé výrobky nebo materiály pojmenovány v této dokumentaci, jedná se jen o příklady možného použití, nejsou závazné a zhotovitel je může nahradit ekvivalentním výrobkem jiného dodavatele.

Náklady na zpracování VTD, TP atd. je zhotovitel povinen zahrnout do cen položkových prací (rozpustit), pro tyto práce není zavedena samostatná položka.

Čerpání položek, které vychází z odhadovaného tvaru nebo stavu stávajících konstrukcí je možné jen na základě upřesnění v RDS a v rozsahu schváleném TDI.

8. Přílohy: Přehled odpadů, Souhrnné stanovisko SŽDC

PŘEHLED ODPADŮ

Oprava mostu SO 201 přes železniční trať - Antonínské mosty - Sokolov

Číslo odpadu	Název odpadu	Kategorie odpadu	Množství odpadu	Způsob zneškodnění odpadu
17 01 01	Železobeton vybouraný	O		Odvoz na řízenou skládku
17 01 02	Kamenivo	O		Odvoz na řízenou skládku
17 04 05	Ocel - zábradlí	O		Kovošrot
17 05 04	Výkopy (výkopy za opěrami znovu nepoužitě)	O		Odvoz na řízenou skládku
15 01 06	Obaly od stav. materiálů	O		Odvoz na řízenou skládku
17 06 03	Izolace	N		Odvoz na řízenou skládku

|



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Oblastní ředitelství Ústí nad Labem
Železničářská 1386/31, 400 03 Ústí nad Labem 3

RR 02761846 2C2

PONTEX s.r.o.
Bezová 1658
147 14 PRAHA 4

VÁŠ DOPIS ZN.:

ZE DNE: 17.9.2015

NAŠE ZN. (č.j.): 18552/2015- SZDC-ORŮ UNL-SOPS

POČ. LISTŮ: 2

POČ. PŘÍLOH: 4

VYŘIZUJE: Bc. Alice Linhartová

TEL.: 972442548

Mob. tel.: 602668278

FAX: 972442473

E-MAIL: Linhartovaa@szdc.cz

DATUM: 20.11.2015

Pontex, spol. s r.o.
Bezová 1658
147 14 Praha 4

Došlo: 04-12-2015

Č.j.: 4537/2015

Přílohy:

K vyřízení: APP

Rozdělil:

SOUHRNNÉ STANOVISKO

Správy železniční dopravní cesty, státní organizace

vydané Oblastním ředitelstvím Ústí nad Labem, zastoupené Ing. Josefem Kalivodou,
ředitelem

k územnímu a stavebnímu řízení pro stavbu:

Sokolov – „Revitalizace Antonínských mostů v Sokolově“

Trat': 0112 Chomutov - Cheb, žkm 210.090 – 210.100

Žadatel: Pontex, spol. s r.o.

Jedná se o stavbu v ochranném pásmu dráhy trati Chomutov - Cheb v souběhu žkm 210.090 – 210.100, kde v tomto žkm dochází ke křížení trati mostním objektem.

Dle předložené PD se jedná o stavbu „Revitalizace Antonínských mostů v Sokolově“. Ke stavbě byla poskytnuta vyjádření jednotlivých složek, ČD-Telematika a.s., SZDC, s.o. SS západ a Oblastního ředitelství Ústí nad Labem.

V zájmovém území se nachází zařízení ve správě ČD-Telematika a.s. a SZDC, s.o. ORŮ Ústí n/L SEE a SSZT, jejichž vyjádření přikládáme a požadujeme dodržení všech bodů těchto vyjádření, která jsou nedílnou součástí tohoto Souhrnného stanoviska.

Z projednání vyplynuly následující připomínky:

1. Výše uvedená stavba nekoliduje s výhledovými záměry SZDC, s.o..
2. Předmětem předložené zjednodušené PD je stavba „Revitalizace Antonínských mostů v Sokolově“, kterou dojde ke křížení výše uvedené trati v rámci rekonstrukce mostního objektu nad tělesem dráhy. Dle předložené PD má SZDC, s.o. ORŮ UNL ke stavbě následující připomínky:
 - a) **požadujeme před zahájením stavebních prací uskutečnit fyzické předání a převzetí pracoviště se zástupci SZDC, s.o.,**
 - b) **demolice stávající konstrukce** – požadujeme provést taková opatření, kterými bude znemožněno znečištění kolejového lože, pádu materiálu a odtoku vod po prováděném čištění nosné konstrukce do provozovaných dopravních kolejí (toto není v předložené PD řešeno!),
 - c) **odstranění nosné konstrukce, demolice spodní stavby** – **požadujeme bezpodmínečně dodržení podmínky v předložené PD a to - ... pod nosnou konstrukcí bude zřízena ochranná konstrukce zabráňující pádu odbouraného materiálu.** Zároveň, že stavba bude prováděna za výluky kolejí a zřízení neutrálního pole. **Projektové dokumentace na zřízení**

ochranné konstrukce a neutrálního pole požadujeme předložit k odsouhlasení a to ještě před vlastním zahájením jakýchkoliv prací!

d) odvodnění - upozorňujeme, že veškeré vody odváděné z tohoto mostního objektu nesmí být sváděny k tělesu dráhy (jak je uvedeno v předložené PD),

e) zřízení staveniště – jelikož se předpokládá zřízení staveniště na předmostí ve směru na Svatavu, požadujeme, aby v případě nadměrného využívání stávajícího železničního přejezdu (na trati Sokolov – Kraslice) těžkou technikou byl tento železniční přejezd upraven do stavu odpovídajícímu platné legislativě,

f) všeobecně – upozorňujeme, že opravné a sanační práce, prováděné na pilířích situovaných v blízkosti provozovaných kolejí, musí být prováděny **v min. vzdálenosti 3 m od osy koleje**, kde musí být viditelně označeno bezpečnostní pracoviště (toto platí i pro případnou výstavbu lešení), jelikož je těleso dráhy v těchto místech po provedené rekonstrukci v rámci zvýšení traťové rychlosti, požadujeme, aby jakýkoliv zásah do tělesa dráhy byl tento neprodleně odstraněn a těleso dráhy upraveno do opraveného stavu (viz podmínky stanovené na předání staveniště!), dále upozorňujeme, že **o výluky je nutno žádat min. 90 dnů před zahájením stavebních prací** a to prostřednictvím pracovníka SŽDC, s.o. OŘ ÚNL p. Zelinky tel. 972442514, mob. 724517199. Dále platí níže uvedené podmínky.

3. Zahájení stavebních prací v ochranném pásmu dráhy oznámí stavebník písemně nejpozději 15 dnů před zahájením na Oblastní ředitelství Ústí nad Labem, Železničářská 1386/31, 400 03 Ústí nad Labem 3, ÚTN p. Linhartová č.tel.: 972442548, fax.: 972442473 a požádá o zajištění technického dohledu při provádění stavby na základě zaslané písemné objednávky na výše uvedenou adresu.

4. Veškeré zemní a stavební práce mohou být prováděny pouze na místech vyznačených na situacích předložených žadatelem a podle PD. Při provádění prací nesmí dojít k ohrožení stability drážního tělesa a poškození zařízení v majetku drah, ohrožení nebo narušení provozu drah. Pokud dojde k této situaci je dodavatel povinen zastavit práce a havárii ihned oznámit výše uvedenému OŘ Ústí n/L. Prováděné práce musí odpovídat platné legislativě.

5. Stavbou nesmí být poškozeno odvodnění drážního tělesa, případně musí být provedeno jeho obnovení v plném rozsahu. Přebytečný výkopek a materiál bude odstraněn mimo pozemek ve správě SŽDC, s.o. na skládku určenou příslušným obecním stavebním úřadem.

6. Při realizaci stavby nesmí dojít k ohrožení bezpečnosti železničního provozu nebo k jeho přerušení. Pokud dojde k této situaci, budou veškeré náklady spojené s odstraněním vzniklých překážek účtovány stavebníkovi.

7. Při provádění prací v blízkosti kolejiště musí stavební firma dodržovat vyhlášku Ministerstva dopravy č. 177/95 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, § 11, o volném schůdném prostoru podél koleje v šířce 3 m (+ delta v oblouku) od osy krajní koleje. V tomto prostoru nesmí být skladován žádný materiál, ukládány pracovní pomůcky, nářadí, stroje apod.

8. Při provádění prací budou pracovníci prokazatelně seznámeni se zákazem vstupu do kolejiště.

9. Pracovník drah, konající dozor, má právo při ohrožení bezpečnosti provozu drah okamžitě přerušit stavební práce a to zápisem do stavebního deníku.

10. Povrchové a dešťové vody nesmí být sváděny směrem k drážnímu tělesu.

11. Jelikož stavbou bude dotčen pozemek p.č. 113/1 v k.ú. Čistá u Svavy ve správě SŽDC, s.o., doporučujeme, aby vlastník stavby uzavřel prostřednictvím oblastního ředitelství Ústí nad Labem, p. Linhartové Alice, č.tel. 972442548 **smlouvu na věcné břemeno** na pozemku ve správě SŽDC, s.o. (viz výpis z KN –most není zapsán v KN). K žádosti nutno **doložit tyto doklady:** Souhrnné stanovisko OŘ Ústí n/L, Souhlas Drážního úřadu, geometrický plán pro mostní objekt, výpis z katastru nemovitosti (v kopii), **přesná specifikace oprávněné osoby.**

12. Před podáním žádosti o kolaudaci požádá dodavatel stavby SŽDC, s.o. OŘ Ústí n/L o kontrolu provedených prací a o vystavení potvrzení, že stavba je realizována podle stanovených podmínek a schváleného projektu. Potvrzení předloží při kolaudaci.

13. V rámci závěrečného stavebního řízení (Kolaudační souhlas, Závěrečná kontrolní prohlídka) požadujeme, aby toto řízení bylo schváleno pouze na základě námi potvrzeného geometrického plánu, jelikož stavbou budou dotčena vlastnická práva „právo hospodaření“ SŽDC, s.o. Oblastní ředitelství Ústí nad Labem.

14. Všechny případné změny stavby musí být předem projednány.

15. Stavebník požádá o vydání souhlasu ke zřízení stavby v ochranném pásmu dráhy a na dráze. **Souhlas** vydá Drážní úřad, sekce stavební, oblast Plzeň, Škroupova 11, 301 36 Plzeň.

Za předpokladu dodržení výše uvedených podmínek SŽDC, s.o. zastoupené Oblastním ředitelstvím Ústí nad Labem **s o u h l a s í** s vydáním příslušného rozhodnutí pověřeného stavebního úřadu pro výše uvedenou stavbu.

Souhrnné stanovisko se vydává pro potřeby správního řízení. Jeho platnost je omezena na **dva roky** a nenahrazuje projednání stavby podle zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, ani souhlas se zahájením stavby v ochranném pásmu dráhy.

V dalším písemném styku uvádějte vždy číslo jednací tohoto souhrnného stanoviska.
Kontaktní adresa pro zasílání korespondence je uvedena v hlavičce tohoto stanoviska.

Doporučeně



Ing. Josef Kalivoda
ředitel Oblastního ředitelství Ústí nad Labem

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Oblastní ředitelství Ústí nad Labem
Železničářská 1386/31, 400 03 Ústí nad Labem
IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234
(144)

Příloha: 1x vyjádření ČD-Telematika, a.s.
1x vyjádření SŽDC, s.o. OŘ ÚNL SEE
1x vyjádření SŽDC, s.o. OŘ ÚNL SSZT
1x PD

Dopis zn.:

Ze dne :

Naše zn.: 13120/2015-O
Vyřizuje.: Šilhánek Radek
Tel.: +420 972 524 639

FAX: +420 972 524 601
e-mail : sksplz@cdt.cz
Datum: 1.7.2015

Pontex, spol s.r.o
Březová 1658
Praha 4
147 14

Věc: Vyjádření k existenci komunikačního vedení v majetku SŽDC s.o. - divize TÚDC, ČD - Telematiky a.s. .

Akce: Sokolov - revitalizace Antonínských mostů

Území: žkm 210,1

Vyjádření pozbývá platnosti dne 1.7.2017

Při realizaci výše uvedené akce **DOJDE** ke styku s telekomunikačním vedením a zařízením, která jsou chráněna ochranným pásmem dle §102 zák.č.127/2005 Sb.,o elektronických komunikacích.



Toto vyjádření platí jen pro dokumentaci ověřenou organizací ČD - Telematika a.s. a pro rozsah prací na ní vyznačených. Nenahrazuje souhrnná stanoviska SŽDC s.o. - divize TÚDC, ČD - Telematika a.s..

Zařízení: OK Sokolov - Citice, DOK + ZOK K Vary - Cheb , DK Cheb - Sokolov

Kniha plánů: I.č 2-3, H46, 116B

Přílohy: 1x Všeobecné podmínky SŽDC 1x Všeobecné podmínky ČD-T

ČD - Telematika a.s.
Úsek servis infrastruktury
Vedoucí okrsku
Matuška Miroslav
v.z. Šilhánek Radek



ČD-Telematika
Servis kabelových sítí Píseň
skupina ochrany a dokumentace
Železniční 10, 328 00 Píseň
DIČ: CZ01459445, Tel.: +420 972 524 639
cdt@cdt.cz, www.cdt.cz

Všeobecné podmínky pro činnosti na kabelech v majetku a správě ČD – Telematika a.s.:

Stavebník je povinen učinit veškerá potřebná opatření tak, aby nedošlo k poškození telekomunikačních vedení a zařízení stavebními pracemi, zejména tím, že zajišťuje:

- písemné vyrozumění organizaci, která vydala vyjádření, o zahájení prací a to nejméně 15 dnů předem,
- před zahájením zemních prací vytyčení polohy podzemního telekomunikačního vedení a zařízení přímo ve slaveništi (trase),
- prokazatelné seznámení pracovníků, kteří budou provádět práce, s polohou vedení (zařízení),
- upozornění organizace provádějící zemní práce na možnou odchylku uloženého vedení (zařízení) od polohy vyznačené ve výkresové dokumentaci,
- upozornění pracovníků, aby dbali při pracích v těchto místech největší opatrnosti a nepoužívali zde nevhodné nářadí, a také ve vzdálenosti nejméně 1,5 m po každé straně vyznačené trasy vedení (zařízení) nepoužívali žádných mechanizačních prostředků (hloubících strojů, sbíječků apod.),
- řádné zabezpečení odkrytého podzemního telekomunikačního vedení (zařízení) proti poškození, odcizení a řádného zajištění výkopů případně včetně osvětlení,
- odpovídající ochranu kabelů a ochranu kabelové trasy dle platných norem, pokud bude trasa kabelů pojižděna vozidly nebo stavební mechanizací,
- aby při přeložkách organizace provádějící zemní práce zhotvila zeminu pod kabelem před jeho zakrytím po vrstvách (záhozem) a vyzvala ČD - Telematika a.s., Servis kabelových sítí Plzeň, Matuška Miroslav, tel.: +420 724 037 610, Šilhánek Radek, tel.: +420 724 037 611 k provedení kontroly před zakrytím kabelu, zda není vedení (zařízení) viditelně poškozeno a zda byly dodrženy příslušné normy a stanovené podmínky, nad kabelovou trasou dodržovat zákaz skládek a budování zařízení, která by znemožnila přístup ke kabelům (včetně, např. trvalých parkovišť apod.). Bez souhlasu majitele, správce nesnižovat, ani nezvyšovat krytí nad kabelovou trasou,
- při křížení, příp. souběžích podzemních telekomunikačních vedení byla dodržena ČSN 73 6005 „Prostorové uspořádání sítí technického vybavení“,
- při provádění zemních prací byla dodržena ČSN 73 3050 „Zemní práce“ zejména čl. 20 a 21, ČSN 33 2160 „Předpisy pro ochranu sdělovacích vedení a zařízení před nebezpečnými vlivy trojfázových vedení VN, VVN a ZVV a ČSN 33 2000-5-54 „Uzemnění a ochranné vodiče“
- neprodlené ohlášení každého poškození podzemního telekomunikačního vedení a zařízení organizaci ČD - Telematika a.s., Servis kabelových sítí Plzeň, Matuška Miroslav, tel.: +420 724 037 610, HELP DESK, tel.: +420 972 110 000.
- ohlášení ukončení stavby organizaci, která vydala vyjádření, včetně správce a jeho pozvání ke všem úkonům v řízení o povolení užívání stavby,
- aby prováděné práce respektovaly podmínky vyplývající ze zákona 127/2005 Sb., O elektronických komunikacích, zákona 266/1994 Sb., Zákon o drahách a zákona 183/2006 Sb., Stavební zákon a platných prováděcích vyhlášek.,
- provedení prací na telekomunikačním vedení (zařízení) organizací, která má příslušné odborné oprávnění k práci na železničním telekomunikačním zařízení a to v případech, kdy je vedení umístěno na pozemcích dráhy či v jejím ochranném pásmu.
- s ohledem na to, že majitel, správce neodpovídá za změny provedené bez jeho vědomí nad trasou vedení (zařízení), je nutné ověřit výškové umístění vedení (zařízení) ručně kopanými sondami,
- V případě, že stavebník poškodí kabel v majetku, správě ČD - Telematika a.s. :
 1. je povinen uhradit společnosti ČD - Telematika a.s. smluvní pokutu ve výši 20.000,00 Kč za každou započatou hodinu trvání přerušení kabelu,
 2. je povinen uhradit společnosti ČD - Telematika a.s. jednorázovou smluvní pokutu ve výši 500.000,00 Kč,
 3. čím není dotčeno právo ČD - Telematika, a.s. na náhradu škody

Nedodržení těchto podmínek je hrubým porušením právní povinnosti podle zákona 127/2005 Sb., O elektronických komunikacích, zákona 266/1994 Sb., Zákon o drahách.

Z výše uvedených důvodů považuje společnost ČD - Telematika a.s. veškeré činnosti spojené s přeložkou, překládkou či manipulací s Ji provozovaným kabelovým majetkem za nezadatelné. Tyto činnosti je oprávněna provozovat pouze ČD - Telematika a.s. Jedná se především o souhrn demontáží, montáží a měření optických vláken a kabelových souborů.

Všeobecné podmínky pro vytyčení trasy:

- Sdělování polohy a vytyčení je prováděno pracovníky ČD - Telematika a.s., Servis kabelových sítí Plzeň, Matuška Miroslav, tel.: +420 724 037 610, Šilhánek Radek, tel.: +420 724 037 611, Hejda Jiří, tel.: +420 724 110 222 dle platného ceníku.
- Termín, způsob a formu vytyčení je nutné řešit individuálně po telefonické dohodě a to nejlépe 7 dnů před požadovaným termínem vytyčení.
- Je-li vytyčení požadováno do tří dnů od data Vaší žádosti na vytyčení, bude do celkové částky za vytyčení připočten expresní příplatek ve výši 30% z celkové částky.
- V případě, kdy musí být vytyčení provedeno geodetickou kanceláří nese Vaše organizace všechny náklady spojené s tímto vytyčením.
- Vytyčení vedení bude provedeno na základě písemné objednávky zaslané nejméně 14 dnů před požadovaným termínem vytyčení. Na objednávce ve dvojím vyhotovení uveďte číslo vyjádření, datum vydání, IČO, DIČ a bankovní spojení Vaší organizace. Na objednávce bude uvedena adresa ČD - Telematika a.s., Pernerova 2819/2a, 130 00 Praha 3 a objednávka bude zaslána na adresu ČD - Telematika a.s., Centrální Podatelna - U2, Pod Tábořem 369/3a, 190 01 Praha 9.

Vyjádření vydala: ČD - Telematika a.s., servis kabelových sítí Plzeň

Sídlo firmy: ČD - Telematika a.s., Pernerova 2819/2a, 130 00 Praha 3

Zápis v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze oddíl B, vložka 8938,
IČO: 61 45 94 45 DIČ: CZ61459445



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Technická ústředna dopravní cesty
Malletova 10/2363, 190 00 Praha 9 - Libeň



ČD-Telematika

Schváleno SŽDC – TÚDC č.j.: 3495/10–TÚDC ze dne: 1. 9. 2010

Všeobecné podmínky pro činnosti na kabelech v majetku Správy železniční dopravní cesty s.o.:

ČD - Telematika a.s. jako organizace udržující, je na základě smluvního vztahu odpovědná za zajištění provozu, dohledu, servisu a údržby na zařízeních telekomunikační infrastruktury Správy železniční dopravní cesty s.o. (dále jen SŽDC)

Stavebník pracující v blízkosti kabelového vedení, nebo manipulující s kabelovým vedením v majetku SŽDC je povinen učinit veškerá potřebná opatření tak, aby nedošlo k poškození nebo zhoršení kvality telekomunikačních vedení a zařízení stavebními pracemi, zejména tím, že zajistí:

- aby stavební objekty a provozní soubory v majetku SŽDC zpracované do stupně dokumentace pro územní řízení byly v dalším stupni projektové dokumentace zpracovány v rozsahu daném vyhláškou č. 146/2008 Sb. a upřesněnou směrnicí SŽDC 11/2006,
- aby činnosti na majetku SŽDC uvedené již ve stupni dokumentace pro územní řízení byly v souladu s technickými kvalitativními podmínkami staveb státních drah,
- pisemné vyrozumění organizací, která vydala vyjádření, o zahájení prací a to nejméně 15 dnů předem,
- před zahájením zemních prací vytyčení polohy podzemního telekomunikačního vedení a zařízení přímo ve staveništi (trase),
- prokazatelné seznámení pracovníků, kteří budou provádět práce, s polohou vedení (zařízení),
- upozornění organizace provádějící zemní práce na možnou odchylku uloženého vedení (zařízení) od polohy vyznačené ve výkresové dokumentaci,
- upozornění pracovníků, aby dbali při pracích v těchto místech největší opatrnosti a nepoužívali zde nevhodné nářadí, a také ve vzdálenosti nejméně 1,5 m po každé straně vyznačené trasy vedení (zařízení) nepoužívali žádných mechanizačních prostředků (hloubicích strojů, sblížeček apod.),
- řádné zabezpečení odkrytého podzemního telekomunikačního vedení (zařízení) proti poškození, zcizení a řádného zajištění výkopů případně včetně osvětlení,
- odpovídající ochranu kabelů a ochranu kabelové trasy dle platných norem, pokud bude trasa kabelů pořížděna vozidly nebo stavební mechanizací,
- aby při přeložkách organizace provádějící zemní práce ztuhlila zeminu pod kabelem před jeho zakrytím po vrstvách (záhozem) a vyzvala ČD - Telematika a.s., Servis kabelových sítí Plzeň, Matuska Miroslav, tel.: +420 724 037 610, Šilhánek Radek, tel.: +420 724 037 611 k provedení kontroly před zakrytím kabelu, zda není vedení (zařízení) viditelně poškozeno a zda byly dodrženy příslušné normy a stanovené podmínky,
- nad kabelovou trasou dodržoval zákaz skládek a budování zařízení, která by znemožnila přístup ke kabelům. Bez souhlasu správce nesnižoval, ani nezvyšoval vrstvu zeminy nad kabelovou trasou,
- při křížení, příp. souběžích podzemních telekomunikačních vedení byla dodržena ČSN 73 6005 „Prostorové uspořádání sítí technického vybavení“,
- při provádění zemních prací byla dodržena ČSN 73 3050 „Zemní práce“ zejména čl. 20 a 21, ČSN 33 2160 „Předpisy pro ochranu sdělovacích vedení a zařízení před nebezpečnými vlivy trojfázových vedení VN, VVN a ZVV a ČSN 33 2000-5-54 „Uzemnění a ochranné vodiče“
- neprodleně ohlášení každého poškození podzemního telekomunikačního vedení a zařízení organizaci ČD - Telematika a.s., Servis kabelových sítí Plzeň, Matuska Miroslav, tel.: +420 724 037 610, HELP DESK, tel.: +420 972 110 000.
- ohlášení ukončení stavby organizací, která vydala vyjádření, včetně správce a jeho pozvání ke kolaudačnímu řízení,
- aby prováděné práce respektovaly podmínky vyplývající ze zákona 127/2005 Sb., O elektronických komunikacích, zákona 266/1994 Sb., Zákon o drahách a zákonu 183/2006 Sb., Stavební zákon a platných prováděcích vyhlášek,
- provedení prací (včetně projektování) na telekomunikačním vedení (zařízení) organizací, jejíž pracovníci provádějící práce mají platná příslušné odborné oprávnění k práci na železničním telekomunikačním zařízení, dle zákona o drahách č. 266/1994 Sb., „Podmínky odborné způsobilosti“ výše uvedeného zákona a vyhl. č. 101/1995 Sb., a příslušných výnosů SŽDC (zejména Směrnice SŽDC č. 50). Toto (časově omezené) oprávnění lze získat složením příslušné odborné zkoušky u ředitelství SŽDC.
- vyřešení věcných střetů v případech kdy je telekomunikační vedení (zařízení) položeno nebo jeho poloha změněna mimo pozemky SŽDC nebo Českých drah,
- s ohledem na to, že správce neodpovídá za změny provedené bez jeho vědomí nad trasou vedení (zařízení), je nutné ověřit výškové umístění vedení (zařízení) ručně kopanými sondami.

Nedodržení těchto podmínek je hrubým porušením právní povinnosti podle zákona 127/2005 Sb., O elektronických komunikacích, zákona 266/1994 Sb., Zákon o drahách.

Případné rozpory nebo výjimky z jednotlivých ustanovení řeší správce SŽDC kterým je: Správa železniční dopravní cesty s.o. Technická ústředna dopravní cesty se sídlem Praha 9 - Libeň, Malletova 10/2363.

Všeobecné podmínky pro vytyčení trasy:

- Sdělování polohy a vytyčení je prováděno pracovníky ČD - Telematika a.s., Servis kabelových sítí Plzeň, Matuska Miroslav, tel.: +420 724 037 610, Šilhánek Radek, tel.: +420 724 110 222 dle platného ceníku.
- Termín, způsob a formu vytyčení je nutné řešit individuálně po telefonické dohodě a to nejdříve 7 dnů před požadovaným termínem vytyčení.
- Je-li vytyčení požadováno do tří dnů od data Vaší žádosti na vytyčení, bude do celkové částky za vytyčení připočten expresní příplatek ve výši 30% z celkové částky.
- V případě, kdy musí být vytyčení provedeno geodetickou kanceláří nese Vaše organizace všechny náklady spojené s tímto vytyčením.
- Vytyčení vedení bude provedeno na základě písemné objednávky zasláné nejméně 14 dnů před požadovaným termínem vytyčení. Na objednávce ve dvojím vyhotovení uvede číslo vyjádření, datum vydání, IČO, DIČ a bankovní spojení Vaší organizace. Na objednávce bude uvedena adresa ČD - Telematika a.s., Pernerova 2819/2a, 130 00 Praha 3 a objednávka bude zaslána na adresu ČD - Telematika a.s., Centrální Podatelna – U2, Pod Táborem 369/3a, 190 01 Praha 9.

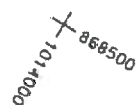
Vyjádření vydala: ČD - Telematika a.s., servis kabelových sítí Plzeň z pověření SŽDC, TÚDC

Sídlo firmy: ČD - Telematika a.s., Pernerova 2819/2a, 130 00 Praha 3

Zápis v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze oddíl B, vložka 8938,

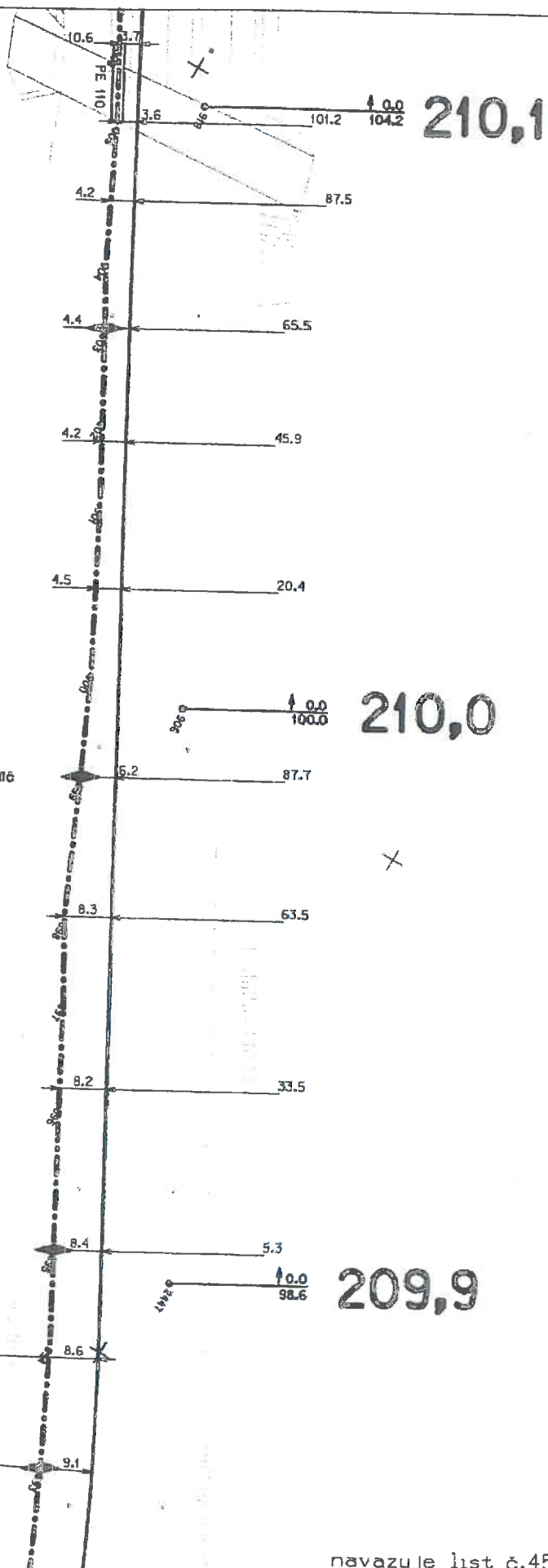
IČO: 61 45 94 45

DIČ: CZ61459445



spojka-met. vodlč
2xPLASSON

Spolka-met. vodi
2xPLASSON



navazuje list č.45

AŽD 1000	Měřil :	Ing. Nádvorník	Porucha č.													navazuje list č.45
	Kreslil :		Oprava č.													Karlovy Vary - Cheb
	Zkušel :		Platí od :													
																H 46

navazuje list č.48



0011101 868800

210,3

210,2

AŽD		navazuje list č.46									
Měřil :		Ing.Nědvorník	Porucha č.								
Kreslil :			Oprava č.								
Zkoušel :			Platí od :						*		
										Karlovy Vary - Cheb	
										H 47	

HQPE 6790
HQPE mod-a
K072
K084
K090
B004-PS201)

210,0

10.4m PE160.H.L.50m

Se32 Km 209.952

S&J 4m 209 942

OSp1 4m 209 908

6,8m PE 150, nL 1,50m

6,9m PE160.N.1,50m

5,7m PE 160, n.l. 1,50m

6,3m PE160,HL 1,50m

Se29 km 209.72

6,7m PE160,NL 1,50m

209.9

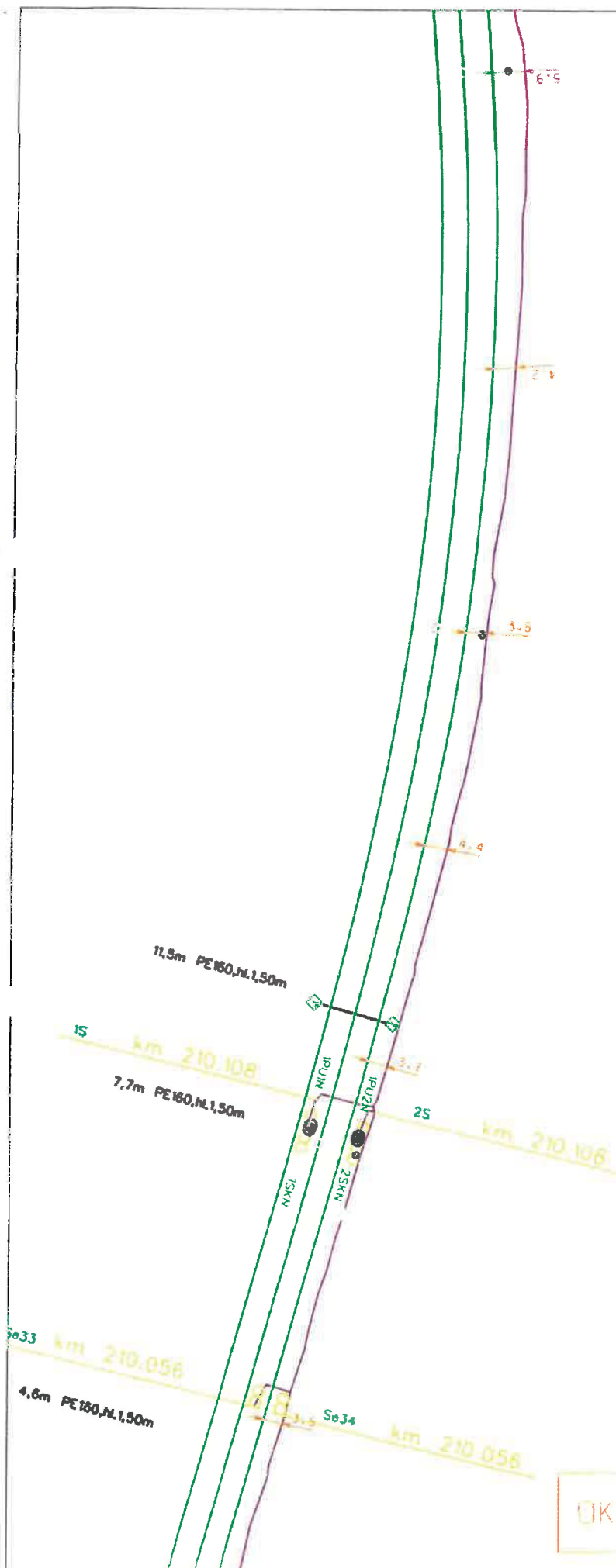
209.8

409c
407e
407d
4080
4084
4068
4090
4094
4052
800bafe5-2011

210,3

210,2

210,1



Vyjádření za: SEE - oblast KV

k žádosti:

Sokolov - Revitalizace Antonínských mostů - Sokolovze dne: **17.09.2015**Č.j.: **18552/15****souhlasím / nesouhlasím****Nutno splnit podmínky:** ano

Č.j.: 18552/15

Poznámka:

Pro vydání technického vyjádření byla předložena žádost, technická zpráva a situace se zakresleným zájmovým územím. V zájmovém úseku železniční dráhy upozorňujeme na blízkost trakčního vedení 25 kV/50 Hz. Toto upozornění je nutno respektovat s dodržáním příslušných technických předpisů a technických norem. Pro práci v blízkosti trakčního vedení je nutno dodržovat ČSN EN 50110-1 ed. 3, TNŽ 34 3109, ČSN 34 1500 ed. 2, Bp 1 a další související předpisy. Na případné výluky je nutno zpracovat rozkaz o výluce. Realizací akce nesmí dojít k narušení nebo znečištění trakčního vedení včetně ukolejnění. Pokud budou v průběhu výstavby nad trakčním vedením pracovní plochy v době, kdy bude trakční vedení pod napětím, je nutné pro ochranu před nebezpečným dotykem dodržet ustanovení ČSN 736223 z r. 2010. Zřízení neutrálního pole musí být provedeno v souladu s ČSN EN 50119 ed. 2 a ČSN 34 1530 ed. 2 včetně výchozí revize dle vyhl. č. 177/1995 Sb. Před dokončením stavby požadujeme uvedení trakčního vedení včetně ukolejnění do původního stavu. Technickou dokumentaci zabývající se montáží a následnou demontáží neutrálního pole požadujeme předložit k odsouhlasení. Pro další informace prosím laskavě kontaktujte OTV Karlovy Vary, pana Jaroslava Hajdu, tel. 972 442 489.

Vypracováno dne: **11.11.2015**podpis: **Strycharski Radim, Ing.**



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Oblastní ředitelství Ústí nad Labem

Železničářská 1386/31

400 03 Ústí nad Labem

Váš dopis zn.: 12872/15
Ze dne: 21.7.2015
Naše zn.: 12872/2015- SZDC -OR UL-SEE
Vyřizuje: Cigánek Vladimír
Telefon: 972 442 152
Mobil: 724 801 847
E-mail: ciganekV@szdc.cz
Datum: 4.8.2015

Pontex, spol. s.r.o.

Bezová 1658

147 14 Praha 4

Vyjádření k sítím pro akci

„Oprava Antonínských mostů“

na trati Chomutov – Cheb /Sokolov/ v žkm 210,190 – 210,200.

Pro vydání technického vyjádření byla předložena žádost a situace se zakresleným zájmovým územím stavby. Dle rozsahu zakresleného zájmového území potvrzujeme, že se v zájmovém území nachází podzemní kabelová trasa 6 kV SEE OR Ústí nad Labem. Kabelovou trasu dokládáme orientačně zakreslenou v situaci, která tvoří součást tohoto vyjádření. Pro přesné určení polohy kabelové trasy je nutno provést vytyčení.

V souvislosti s realizací akce požadujeme dále splnění následujících podmínek:

- organizace, provádějící zemní práce, písemně vyrozumí min. 15 dní předem naši organizaci o zahájení prací
- pracovníci, provádějící práce v blízkosti kabelových tras, budou prokazatelně seznámeni s přesnou polohou těchto tras
- vytyčení kabelových tras zajistí na základě písemné objednávky OE Cheb p. Taitl Václav tel. 972 443 436. Objednávku je nutno doručit min. 14 dní předem na adresu:
SŽDC, s.o. Oblastní ředitelství Ústí nad Labem, Železničářská 1386/31, 400 03 Ústí nad Labem.
- v ochranném pásmu kabelových tras musí být práce provedeny bez použití mechanizace
- v ochranném pásmu kabelových tras nesmí být umístěny žádné stavby, zařízení staveniště, deponie materiálu a pracovní stroje
- v případě obnažení kabelů je nutno během stavby zajistit jejich mechanickou ochranu, před záhozem obnovit původní krytí včetně uložení výstražné fólie a přizvat pracovníky OR Ústí nad Labem - Správy elektrotechniky a energetiky ke kontrole
- případné přeložky musí být zahrnuty do nákladů akce
- v případě pohybu těžké mechanizace po kabelových trasách v naší správě, je nutné zajistit v tomto prostoru jejich dostatečnou ochranu / např. položením panelů /
- nesmí dojít ke změně hloubky včetně způsobu uložení kabelových tras a k narušení stability trakčních podpěr
- po dokončení prací požadujeme uvést terén do původního stavu



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Oblastní ředitelství Ústí nad Labem

Železničářská 1386/31

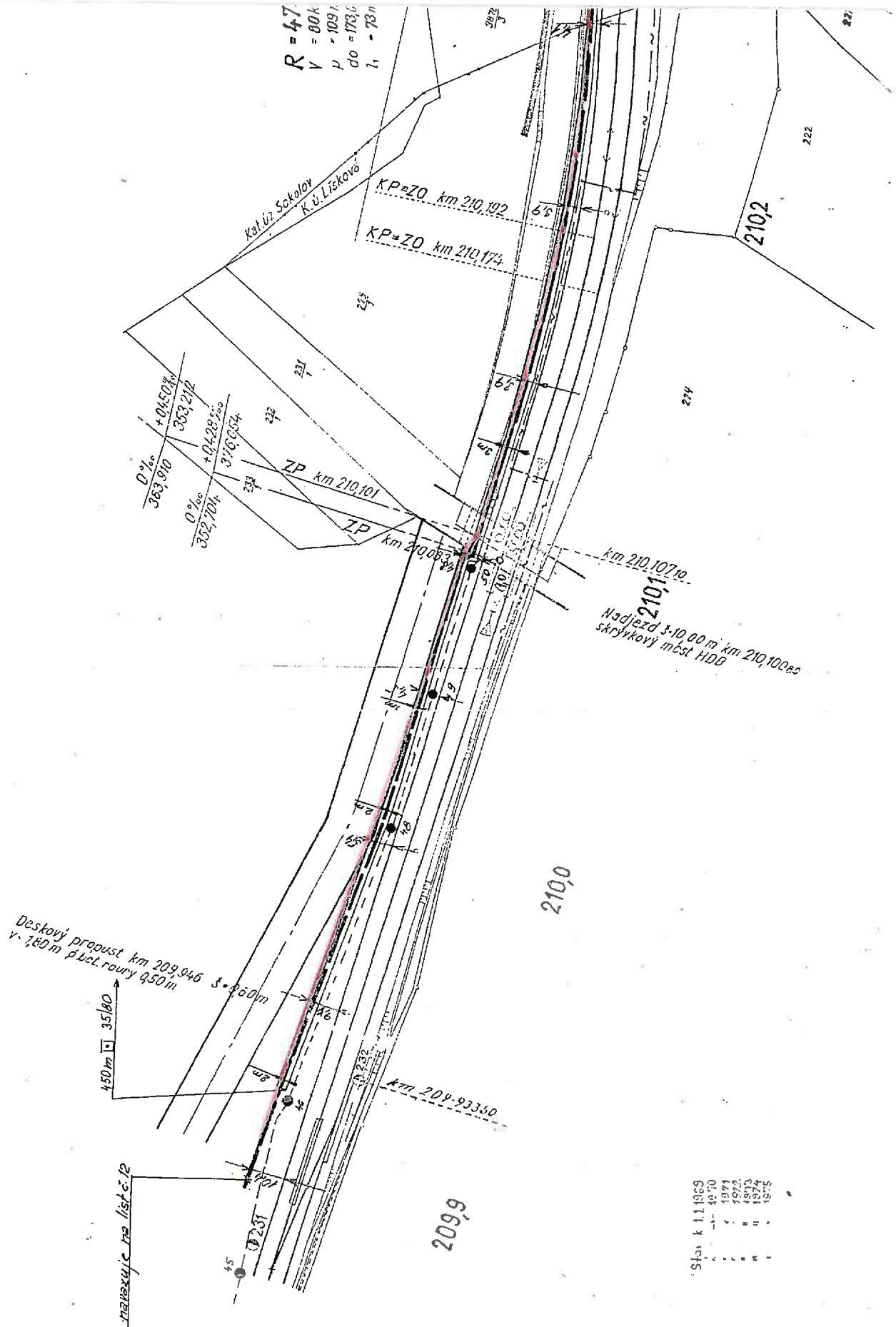
400 03 Ústí nad Labem

Na trati Chomutov – Cheb upozorňujeme na blízkost trakčního vedení 25 kV/50Hz včetně jeho el. zařízení. Toto upozornění je nutno respektovat s dodržáním všech příslušejících norem a předpisů. Realizací akce nesmí dojít k znečištění a hlavně pak k narušení tohoto zařízení. Pro práci v blízkosti trakčního vedení je nutno dodržovat ČSN 34 15 00, ČSN EN 50110-1 ed.2, TNŽ 34 31 09. Případné dotazy ohledně TV laskavě směrujte na kontaktní osobu OTV K. Vary p. Hajda Jaroslav tel. 972 442 489.

Ing. Jiří Čapek
přednosta SEE Ústí nad Labem

Přílohy: 1× A3 situace

$R = 47$
 $V = 80 \text{ km/h}$
 $\mu = 109 \%$
 $d_0 = 173.6$
 $l_1 = 73 \text{ m}$



Deskový proust km 209.946
 v 160 m p. bet. roury 950 m

150 m 35/80

navazuje na list č. 12

St. k 1.1.1969
 - 1. 1. 1970
 - 1. 1. 1971
 - 1. 1. 1972
 - 1. 1. 1973
 - 1. 1. 1974
 - 1. 1. 1975

Vyjádření za: SSZT - oblast KV

k žádosti:

Sokolov - Oprava Antonínských mostů**POUZE SÍTĚ!**ze dne: **24.06.2015**Č.j.: **12872/15****souhlasím / nesouhlasím****Nutno splnit podmínky:** ano**Č.j.:****Poznámka:**

V zájmové oblasti se nachází sítě ve správě OŘ UNL SSZT Karlovy Vary viz příloha.

Pro přesné určení jejich polohy je nutné objednat vytýčení sítí, objednávku je možno doručit na adresu SŽDC, státní organizace, OŘ Ústí nad Labem, SSZT Karlovy Vary, Wolkerova 12, Cheb 350 02.

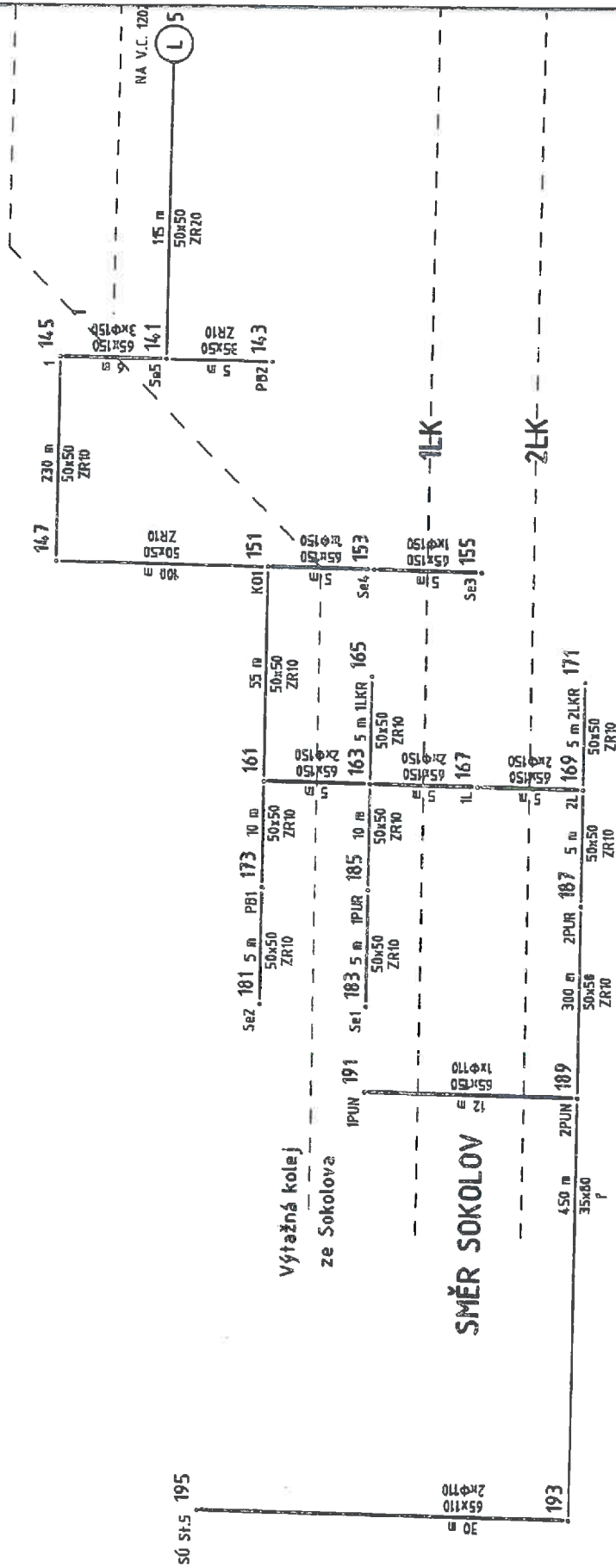
Kontaktní osoba pro vytýčení a určení způsobu ochrany sítí je MSZT pan Miloň Kopecký, se sídlem v ŽST Sokolov, tel. 972 444 464, mob. 725 954 767.

Ve vzdálenosti 1,5m od podzemních vedení je nutné zemní práce provádět ručně a opatrně, v případě obnažení kabelu zajistit jeho mechanickou ochranu před poškozením, následně obnovit jeho uložení a před záhozem přizvat zástupce SSZT Karlovy Vary ke kontrole.

OŘ UNL SSZT Karlovy Vary

VPI Pavel Chudoba

Vypracováno dne: **23.07.2015**podpis: **Novák Miloš, Ing.**



- 6. XI. 2008

Správa železniční dopravní cesty
státní organizace

Správa dopravní cesty Karlovy Vary
Západní 2A, 360 01 - Karlovy Vary
IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234
(53)

[Signature]

ELCAD - CI KA IV - CIT/KAB/1201



AKCE: PS 101 - ŽST ČITKE SZZ
VÝKRES: SOUPIS KABELOVÝCH TRAS

28.3.2008

1201

