

TÚ: 0801 Praha Masarykovo nádraží st.4 (m) – Děčín hl.n (včetně)
DÚ: B1 žst. Praha–Bubny

VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S–JTSK

	Vedoucí projektu	Zodpovědný projektant	Investor	SŽ s.o., OŘ PRAHA
	ING. L. MAREK <i>[Signature]</i>	ING. I. HEINZ <i>[Signature]</i>	Místo stavby	HOLEŠOVICE
	Vypracoval	Kontroloval	Formát	A4
	ING. I. HEINZ	ING. L. MAREK <i>[Signature]</i>	Datum	09/2021
TOP CON SERVIS s.r.o., Ke Stírce 1824/56, 182 00 Praha 8, tel/fax: 284 021 740, email: topcon@topcon.cz			Účel	DUSP+PDPS
			Měřítko	–
			Č.zakázky	19–21
OPRAVA MOSTU V KM 412,700 TR. PRAHA MASARYK.N. – DĚČÍN HL.N.			Číslo kopie	Číslo přílohy
				B
SOUHRNNÁ ZPRÁVA				

Oprava mostu v km 412,700 tr. Praha Masaryk. n. - Děčín hl. n.

DUSP + PDPS

B – SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

OBSAH:

B.1	Popis území stavby	3
B.1.1	Charakteristika území a stavebního pozemku	3
B.1.2	Vazba na územně plánovací dokumentaci.....	3
B.1.3	Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů	3
B.1.4	Interoperabilita (TSI) a návrhové zatížení	3
B.1.5	Geotechnický a stavebně technický průzkum	4
B.1.6	Využití dosavadního hmotného majetku	4
B.1.7	Ochranná pásma a bezpečnostní pásma	4
B.1.8	Vliv na kulturní památky a archeologii.....	5
B.1.9	Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje.....	6
B.2	Celkový popis stavby.....	6
B.2.1	Základní charakteristika stavby a jejího užívání	6
B.2.2	Stručný popis stavby - stávající stav	7
B.2.3	Celkové urbanistické a architektonické řešení	7
B.2.4	Bezbariérové užívání stavby.....	7
B.2.5	Bezpečnost při užívání stavby	7
B.2.6	Základní popis technologických objektů a technických zařízení.....	8
B.2.7	Základní popis stavebních objektů.....	8
B.2.8	Zdůvodnění řešení ve vztahu k obecným požadavkům na výstavbu.....	10
B.2.9	Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby	10
B.2.10	Hygienické požadavky na stavbu, požadavky na pracovní a komunální prostředí	11
B.2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	11
B.3	Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu.....	11
B.4	Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie	11
B.5	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav.....	11
B.6	Vliv stavby na životní prostředí a jeho ochrana.....	11
B.7	Ochrana obyvatelstva.....	14
B.8	Zásady organizace výstavby	14
B.8.1	Postup výstavby	14
B.8.2	Koordinace stavby rekonstrukce mostu s dalšími stavbami	15
B.8.3	Omezení provozu	16
B.8.4	Umístění staveniště	16
B.8.5	Přístupy na staveniště	16
B.8.6	Plochy zařízení staveniště	17
B.8.7	Zhodnocení možnosti požárního zásahu	17
B.8.8	Způsob provádění stavby, postup výstavby	17

B.1 Popis území stavby

B.1.1 Charakteristika území a stavebního pozemku

Trať Praha Masarykovo nádraží st. 4 (m) - Děčín hl. (včetně) je zařazena jako dráha globální sítě a v místě soumostí je tříkolejná. 1. a 2. kolej je průjezdná a 4 kolej je výtažná kolej a vlečka. Trať je elektrifikovaná napájecí stejnosměrnou soustavou 3 kV.

Tato projektová dokumentace řeší opravu umělé stavby na této trati - mostní objekt v km 412,700, ve 4. koleji, který převádí trať přes místní komunikaci. V daném úseku je trať zařazena do traťové třídy zatížení D3/20 (přípustná hmotnost 22,5 t na nápravu a 8 t na běžný metr). V dotčeném traťovém úseku je nejvyšší traťová rychlost 20 km/h a zábrzdňá vzdálenost 700 m. Normativ délky nákladního vlaku je 455 m.

B.1.2 Vazba na územně plánovací dokumentaci

Stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací. Pozemky plní funkci dráhy. Rekonstrukce mostu nezabraňuje provedení cílů a úkolů daných v územním plánu.

Oprava mostu je v souladu s charakterem území, využití a zastavěnost se nemění.

Úpravou volného mostního prostoru na mostním objektu dle aktuálních bezpečnostních a normativních požadavků dojde k mírné úpravě celkové šířky a délky nosné konstrukce. Spodní stavba mostu nebude upravena, k novým trvalým záborům dalších pozemků nedochází. Opravou mostu nedojde ke změně využití území v zájmové oblasti. Stavba splňuje požadavky na využívání území.

Stavba bude probíhat zejména na drážních pozemcích. Pro zařízení staveniště budou použity drážní pozemky.

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

Ke stavbě bude vydáno místně příslušným orgánem (Magistrát hlavního města Prahy) územního plánování Závazné stanovisko, tzn. zda je záměr stavby přípustný z hlediska souladu s politikou územního rozvoje, územně plánovací dokumentací a z hlediska uplatňování cílů a úkolů územního plánování jako podklad pro povolení pro stavby speciálním stavením úřadem (Drážní úřad) dle **§15 zákona č. 183/2006 Sb.**

B.1.3 Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů

V rámci projektové přípravy bylo navrhované řešení projednáno se všemi dotčenými orgány státní správy, samosprávy a budoucími vlastníky a správci formou výrobních výborů s následnou žádostí o stanovisko, vyjádření apod. Záznamy z výrobních výborů, stanoviska DOSS, vlastníků IS, vlastníků pozemků a případné smluvní vztahy jsou uvedeny v části Dokladová část, Příloha 1.

Požadavky vydaných stanovisek DOSS a samosprávy k návrhu stavby byly do projektu začleněny v rámci jednotlivých provozních souborů a stavebních objektů. Zhotovitel stavby je povinen tyto požadavky plně respektovat.

B.1.4 Interoperabilita (TSI) a návrhové zatížení

V rámci zadání stavby byla definována tato základní charakteristika trati:

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.: Vlečka

Kategorie dráhy podle TSI INF: P5/N0

Součást sítě TEN-T: Globální síť

Číslo trati podle Prohlášení o dráze: 381 00

Číslo traťového a definičního úseku: TU 0801, DÚ B1

Trakční soustava:	ANO
Počet traťových kolejí:	1
Traťová třída zatížení:	D3 (po rekonstrukci: most D4)
Výkonnostní parametry odpovídající kategorii tratě P5/N0: dle TSI INF 2015:	
obrys vozidla:	GA
hmotnost na nápravu:	20 t pro P5
rychlost:	80-120
délka vlaku:	50-200

Vzhledem k tomu, že se jedná o vlečku, nebyly parametry interoperability dále posuzovány.

Zatížení nové mostní konstrukce železniční dopravou je určeno dle k ČSN EN 1991-2. Model zatížení LM71 je uvažován s klasifikačním součinitelem zatížení $\alpha = 1,10$.

B.1.5 Geotechnický a stavebně technický průzkum

Geologický průzkum

V rámci stavby nebude zasahováno do spodní stavby – neřešeno.

Hydrogeologický průzkum

V rámci stavby nebude zasahováno do spodní stavby – neřešeno, hydrogeologický průzkum nebyl proveden

Agresivita podzemní vody

Lze předpokládat dle ČSN EN 206-1 středně agresivní prostředí stupně XA2.

Průzkum železničního spodku (pražcové podloží)

nebyl proveden

B.1.6 Využití dosavadního hmotného majetku

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

B.1.7 Ochranná pásma a bezpečnostní pásma

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

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

Stavba se nachází v ochranných pásmech IS:

Tramvajová trolej a dráhové kabely ve správě DPP,
vedení NN PRE,

vodovod a kanalizace PVK,

opt. kabely CETIN, "

opt. kabely T-Mobile,

NTL plynovod Pražské plynárenská.

Kabelové vedení SSZT

Vztah k proceduře EIA

Na základě prostudování podkladových materiálů z hlediska zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon), Magistrát hlavního města Prahy odbor životního prostředí rozhodně, zda oprava mostu v km 412,700 je nebo není předmětem

posuzování dle § 4 odst. 1 písm. c) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, a o změně některých souvisejících zákonů

Soustava NATURA 2000

Nejbližším chráněným územím je dle soustavy Natura 2000 evropsky významná lokalita (EVL) Kaňon Vltavy u Sedlce (předmětem ochrany je říční ekofenomén v oblasti teplomilné květeny) a evropsky významná lokalita (EVL) Havranka a Salabka (jedná se o nejznámější a plošně o jedny z nejrozsáhlejších teplomilných vřesovišť (T8.1B) ve středních Čechách). Stavba svojí povahou nemůže ovlivnit ani předměty ochrany EVL ani chráněná území, jedná se o lokální provizorní stavbu.

Chráněná území přírody a krajiny

V místě stavby se nenachází žádné chráněné území přírody a krajiny. Nejbližším velkoplošným zvláště chráněným územím je Přírodní památka Královská obora.

Biologický průzkum

Pro provedení stavby se předpokládá pouze kácení náletové zeleně v místě na ploše zařízení staveniště. Jedná se o křoviny nepodléhající povolení orgánu ochrany přírody, v maximálním rozsahu 35 m².

Kácení zeleně bude v souladu s Metodickým pokynem pro údržbu stromoví ze dne 2. 4. 2020, č.j. 20180/2020-SŽ-GŘ-O15, především s částí druhou, článkem 9 „Kácení v případě investic na železniční dopravní cestě“.

B.1.8 Vliv na kulturní památky a archeologii

Vliv na kulturní památky

Řešený mostní objekt není nemovitou kulturní památkou ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb. (Zákona o státní památkové péči). V blízkosti stavby se nenachází žádné objekty s touto ochranou, případně památkové zóny nebo rezervace.

Archeologické posouzení

Vzhledem k tomu, že stavební práce na mostním objektu se týkají zejména nosné konstrukce a dále práce budou probíhat na pozemcích, kde již v minulosti probíhaly zemní práce, nepředpokládá se výskyt archeologických nálezů.

Pokud však během stavebních prací dojde k archeologickým nálezům, je povinností investora splnit požadavky, které ukládá § 22 odst. 2 a § 23 odst. 2 a 3 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči.

Vliv na vodoteče a vodní zdroje

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

Dle hydrologického členění se zájmové území nachází ve správě Povodí Vltavy, státního podniku. Stavba neprochází ochrannými pásmy přírodních léčivých zdrojů a nenachází se v chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV).

Most se nenachází v záplavovém území.

Vliv poddolování

Podle námi získaných údajů z archivu Geofondu Praha trasa neprochází žádným evidovaným poddolovaným územím ani v blízkosti starého důlního díla.

Ložiska nerostných surovin

Záměr není v konfliktu se zájmy o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon). V území stavby není vymezeno chráněné ložiskové území, dobývací prostor, nejsou evidována ložiska výhradních a nevýhradních nerostů.

Sesuvné území

Podle námi získaných údajů z archivu Geofondu Praha – registr sesuvů trasa bezprostředně neprochází žádným sesuvným územím nebo svahovou nestabilitou.

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

Pro stavbu nejsou nutné dočasné zábory.

Vlastní objekt se nachází na pozemku:

k.ú. Holešovice

- na pozemcích České dráhy, a.s, parc. č. 2415/13, 2415/39, 2415/40 (dráha-ostatní plocha),

Vliv na ZPF a PUPFL

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

B.2 Celkový popis stavby

B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

Předmětem stavby je celková rekonstrukce mostního objektu v km 412,700 na trati Masarykovo nádraží st. 4 (m) - Děčín hl. (včetně) přes místní komunikaci v obci Praha - Holešovice, která povede k udržení sjízdnosti trati a odstranění lokálního omezení. Také dojde ke zlepšení kvalitativních parametrů, a to zejména v oblasti prostorové průchodnosti a přechodnosti trati. Řešený úsek rekonstrukce trati je délky ~150 m.

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

- zajištění dostatečné přechodnosti mostu (min. úroveň traťové třídy zatížení D4),
- zajištění dostatečné prostorové průchodnosti (volného mostního průřezu),
- zajištění bezpečnosti a spolehlivosti provozu,
- snížení objemu prostředků nutných na zajištění provozuschopnosti dráhy,
- snížení vlivu vibrace a hlukové zátěže pod úroveň platných hygienických limitů,

Stavba se předpokládá v tomto rozsahu:

- odbourání závěrných zdí
- nové ŽB závěrné zídky
- snesení staré ocelové konstrukce
- kompletace nové ocelové konstrukce a její osazení do otvoru
- rekonstrukce části železniční tratě na mostě a v jeho předpolí

B.2.2 Stručný popis stavby - stávající stav

Jedná se o soumostí, které se skládá ze tří nýtovaných konstrukcí, z nichž konstrukce v 1. a 2 koleji prošly rekonstrukcí a zesílením v roce 2004 a konstrukce ve 4. koleji je v původním stavu. Jedná se o mostní objekt o jednom poli. Konstrukce ocelová, plnostěnná, nýtovaná, se zapuštěnou mostovkou, prostá, ztužená vodorovným podélným nýtovaným ztužením z L profilů. Kolejnice jsou upevněny pomocí rozponových podkladnic na mostnicích. Délka nosníků je cca 17,05 m. Mezi nosníky i vně nosné konstrukce na konzolách jsou umístěny dřevěné podlahy. Spodní stavba je tvořena kamennými opěrami a křídly.

Stávající mostní objekt tvoří omezující překážku. Ocelová konstrukce je nevyhovující, ve špatném technickém stavu. S ohledem na její stáří a konstrukční typ není oprava a zesílení již ekonomické.

Hodnocení stavebního stavu konstrukcí dle protokolu o podrobné prohlídce z r. 2019 je: nosná konstrukce: K3 / spodní stavba: S2.

Zdůvodnění nezbytnosti realizace

Cílem stavby je oprava železničního mostu v km 412,700, která povede ke kvalitnímu a kvalitativnímu zlepšení jednotlivých prvků železniční infrastruktury, k zajištění bezpečnosti a spolehlivosti provozu odstranění technicky nevyhovujícího stavu železniční dopravní cesty, ke snížení objemu prostředků nutných k zajištění provozuschopnosti dráhy díky vyloučení velkých oprav pod dobu životnosti, ke snížení hlukové zátěže zřízením bezстыkové koleje a využitím vhodných materiálů.

Údaje o harmonogramu provádění

Realizace rekonstrukce mostu proběhne během jedné stavební sezóny.

Předpokládaná doba realizace stavby: **05/2022 až 11/2022**

předpokládaná délka realizace opravy **9 měsíců**

(přípravné práce, kácení apod. proběhnou v období vegetačního klidu, tzn. do 31. 3. 2022)

B.2.3 Celkové urbanistické a architektonické řešení

Rekonstrukcí mostu se výrazněji nemění prostorové řešení – zůstává jednopolová ocelová konstrukce. Stavební výška nové konstrukce je 781 mm. Rozpětí mostu se zvětšilo z 16,65 m na 16,805 m. Pohledově zůstává konstrukce téměř nezměněná, protože bude opět umístěné zábradlí na revizní lávce s trojicí podélných výplňových prvků. Železobetonové úložné prahy budou zachovány.

Vrchní nátěr konstrukce podlah a zábradlí bude tmavého až černého odstínu DB 703.

Veškeré trvalé konstrukce a stavební stavy byly staticky posouzeny dle platných norem a předpisů a jsou součástí SO 11-20-01 Most v km 412,700.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Úsek je sice ve staničním obvodu, ale mimo veřejný prostor, tzn. že se zásady řešení užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace dané vyhláškou č. 398/2009 Sb., pro danou stavbu neuplatní.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

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

Vzhledem k tomu, že se jedná o most s rozpětím do 20 m, nebude v rámci stavby provedena u mostního objektu technicko-bezpečnostní zkouška ve smyslu stavebního a technického řádu drah vyhl. 177/1995 Sb.

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

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

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

B.2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení

Stavba neobsahuje žádné provozní soubory.

B.2.7 Základní popis stavebních objektů

Stávající stav

SO 11-20-01 Most v km 412,700

Jedná se o soumostí, které se skládá ze tří nýtovaných konstrukcí, z nichž konstrukce v 1. a 2 koleji prošly rekonstrukcí a zesílením v roce 2004 a konstrukce ve 4. koleji je v původním stavu. Jedná se o mostní objekt o jednom poli. Konstrukce ocelová, plnostěnná, nýtovaná, se zapuštěnou mostovkou, prostá, ztužená vodorovným podélným nýtovaným ztužením z L profilů. Kolejnice jsou upevněny pomocí žebrových podkladnic na mostnicích. Délka nosníků je cca 17,05 m. Mezi nosníky i vně nosné konstrukce na konzolách jsou umístěny dřevěné podlahy. Spodní stavba je tvořena kamennými opěrami a křídly

Spodní stavbu tvoří kamenná. U obou opěr jsou rovnoběžná křídla se závěrnou zídou.

Opěry mostu jsou pravděpodobně plošně založeny.

SO 21-00-01 Železniční svršek a spodek

Řešený úsek leží na jednokolejné trati globální sítě se závislou trakční soustavou DC 3kV, trakční soustavou „J“. Na mostě jsou ve stávajícím stavu použity kolejnice tvaru T upevněny pomocí rozponových podkladnic na mostnicích, na dřevěných mostnicích 240/240/24300 mm. V navazujícím úseku se ve stávajícím stavu nachází kolejnice T s tuhými rozponovými podkladnicemi na dřevěných pražcích. V řešeném traťovém úseku je zřízena stykovaná kolej. traťová Stávající rychlost je v místě řešeného úseku 20 km/h.

Stav po rekonstrukci

SO 11-20-01 Most v km 412,700

Řešení opravy mostu je navrženo náhradou celé nosné mostní konstrukce na stávající spodní stavbě.

Toto konstrukční řešení vyhovuje prostorovému uspořádání VMP 3,0 dle ČSN 73 6201 pro rychlost 40 km.h-1, která odpovídá navazujícím směrovým poměrům vedení trati. Pro návrhové zatížení je použito, dle zatížení tratě, schéma zatížení LM 71 dle ČSN EN 1991-2 s klasifikačním součinitelem, $\alpha=1,10$.

Nová ocelová konstrukce bude v podélném směru tvořena čtveřicí plnostěnných nosníků s přímým uložením koleje na podkladnicích DFF 300 se sklonem kolejnice 1:40. Upozorňujeme na dlouhou dodací lhůtu upevnění DFF300 pro kolejnici tvaru 49 E1 vzhledem k nesériové výrobě. Rovněž je doporučeno si v předstihu zajistit základní množství rektifikačních prvků upevnění DFF300 pro případ nezbytných regulace polohy a výšky v rámci realizace.

Statická soustava je prostý nosník „rozpěrákového“ typu s rozpětím 16,805 m. OK bude osazena na ocelová radiální ložiska na stávající kamenné úložné prahy opěr. Budou osazeny nové závěrné zídky a nová římsa na opěře O2 podél 4. koleje.

SO 21-00-01 Železniční svršek a spodek

Železniční svršek

Stavební objekt řeší oprava železničního svršku na mostním objektu ev. km 412,700.

Rekonstruované koleje budou tvořeny novými kolejnicemi 49E1 (R260) na betonových pražcích s pružným upevněním. Tloušťka nového kolejového lože je navržena 350mm pod ložnou plochu pražce. Podrobný popis viz TZ v SO 21-00-01 Železniční svršek a spodek

Navržená rychlost v řešeném úseku 40km/h.

Směrové poměry se oproti stávajícímu stavu výrazně nemění, dochází k optimalizaci oblouků. V projektu jsou navrženy pouze oblouky, protože jsme ve staničním obvodu bez převýšení. Poloměry navržených oblouků pro napřímění koleje přes most budou zvětšeny na R=700m, R=300m a R=500m. Výškové řešení se oproti stávajícímu stavu pozmění. Na základě požadavku projektanta mostního objektu byl proveden na mostě ev. km 412,700 zdvih nivelety oproti stávajícímu stavu o cca 10 cm. Zdvih nivelety byl docílen lomem sklonu tak, aby nebylo zasaženo do výškové polohy navazujících výhybek. Řešený úsek klesá po směru staničení. Maximální podélný sklon v řešeném úseku je 1,404‰. Výškově je niveleta navržena tak, aby navazovala do stávajícího stavu.

Na mostní konstrukci budou použity nové kolejnice 49E1, přímé upevnění DFF 300 s úklonem kolejnice 1:40. Podkladnice budou připevněny k plechu mostovky pomocí přivařených trnů se závitem - svorníků MR (RD) 41-24-70, jež budou součástí dodávky systému přímého upevnění, vždy 4 ks pro jednu podkladnici. Podkladnice budou přišroubované k mostovce přes plastové vložky Spp2, kovové nelze použít z důvodu elektroizolačního oddělení koleje a nosné konstrukce. Podkladnice budou v podélném směru od sebe osově vzdáleny 0,615 m.

Svěrky se sníženou svěrnou silou (Skl 15B) v upevnění DFF300 budou navrženy pouze v koncových oblastech mostu - tj. vždy 5 krajních dvojic sestav upevnění

Železniční spodek

Žel spodek bude stávající.

Provizorní řešení během stavby:

Kabely SSZT jsou uloženy vpravo ve směru staničení. vpravo ve směru staničení bude umístěna provizorní konstrukce v podobě vierendeelova nosníku, na kterou se kabely vymístí. V koleji č. 2 je dobrý prostor pro umístění kolejových jeřábů, které mohou upracovat pod trakcí, na demontáž a montáž konstrukce, předpokládá se, že stavební práce budou probíhat z této strany.

Po zahájení výluky trati dojde k odkopání trasy v dostatečné délce pro potřebnou manipulaci.

Upozornění: i v provizorním stavu musí dojít k bezpečnému zakrytí tras, tak aby kabely byly zabezpečeny proti krádežím – zavařený kovový žlab, zakrytí silničním panelem v částech mimo vlastní provizorní konstrukci apod.!

Definitivní řešení:

Pro definitivní uložení bude v nové mostní konstrukci připraven jako její součást žlab. Popsané provizorium bude zrušeno, kabely bude z provizorního uložení přemístěny a uloženy do nového žlabu. Délka úpravy je cca 50 metrů.

Veškeré potřebné chráničky, včetně zakončení jejich výběhů do terénu, musí být provedeny systémem „antivandal“, obetonovány apod. Důvodem jsou specifické místní podmínky. Pro potřeby nacenění stavby se upozorňuje na zvýšené náklady z toho vyplývající.

Při vedení kabelových tras na povrchu terénu či na konstrukci mostu budou kabely uloženy v chráničkách a žlabech z nehořlavého materiálu třídy reakce na oheň A1, A2, popř. B.

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

Splnění požadavků obecně platných zákonů a vyhlášek

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

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

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

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

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

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

Zákon č. 114/1992 o ochraně přírody a krajiny

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

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

zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů,

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

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

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

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

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

Úspora energie a tepelná ochrana

Stavba neobsahuje.

B.2.9 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby

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

Zhotovitel, který bude provádět stavební práce, zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Především určí požadavky, které závisí na druhu, místě a způsobu provozování činností se zvýšeným požárním nebezpečím zejména při řezání a svařování. Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky R14 - Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.

Zahájení a ukončení prací na trati je nutno ohlásit na místně příslušné operační středisko HZS Správy železnic - JPO Praha, Chodovská 1430/3a, 141 00, Praha 4, na nepoplachové tel. č. +420 972 235 160 v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření k vytvoření podmínek pro zásah a záchranné práce.

Po dobu zemních prací musí být zajištěna možnost příjezdu jednotek IZS pro zásah v objektech drah a na dráze.

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

V rámci dokumentace nebylo provedeno posouzení stavby s ohledem na hluk ze stavební činnosti. Jdná se pouze o činnost nezbytné pro provedení opravy mostu. Práce na opravě mostu budou probíhat ve dvousměnném provozu v době mezi 7:00 až 21:00. Při realizaci stavby musí být minimalizována sekundární prašnost, tzn. vnášení tuhých částí do ovzduší. Práce v noční době se nepředpokládají. V nezbytném případě lze v noční době realizovat pouze montážní práce na ocelové konstrukci.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

Ochranná opatření proti povodni

Most se nenachází v záplavovém území – neřešeno.

Ochranná opatření proti atmosférickému přepětí a blesku

U opěry O2 je navrženo jiskřiště pro případ úderu bleskem do ocelové konstrukce. Z koncového příčnicku nosné konstrukce z boční strany bude vyveden nerezový drát Ø10 mm spojený s výztuží. Na spodní svatbě bude umístěn protikus tak, aby mezi nimi vznikla vzduchová mezera 10 mm.

Na opěře O1 je na zábradlí provedeno ukolejnění přes průrazku.

Výjimky z předpisů a norem

V rámci stavby nejsou řešeny výjimky z norem a předpisů.

B.3 Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu

Stavba je opravou dílčího úseku stávající jednokolejné železniční trati a nová připojení nejsou v rámci stavby zřizována. Napojení na ostatní technickou infrastrukturu jsou v místě stavby velmi omezené a jejich kapacity nebyly v rámci přípravy stavby zjišťovány. Připojení na stávající dopravní infrastrukturu se rekonstrukcí železničního mostu nemění.

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

Tato vlečka a výtazná kolej se již delší dobu nepoužívá.

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

Terénní úpravy jsou v rámci stavby součástí jednotlivých stavebních objektů. V rámci přípravy území bude provedeno kácení náletové zeleně v podobě křovin u opěry O2.

B.6 Vliv stavby na životní prostředí a jeho ochrana

Nová mostní konstrukce nemění krajinný ráz. Celé území ČR je chráněno zákonem č. 114/1992 Sb., v platném znění, stavba se nenachází ve zvláště chráněném území chráněném tímto zákonem, nezasahuje do významných krajinných prvků.

Specifikace odpadů, jejich možné využívání, resp. odstranění:

Převážnou část odpadů vznikajících v rámci této stavby budou tvořit odpady patřící dle Katalogu odpadů do skupiny č. 17 - Stavební a demoliční odpady (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst). Tyto odpady mohou být při vhodném řízení jejich vzniku a nakládání s nimi významným zdrojem úspor primárních surovin, mohou být po úpravě opětovně použity do zásypů.

Stavba: Oprava mostu v km 412,700 na trati Praha Masarykovo n. - Děčín hl. n.**TABULKA ODPADŮ**

č.	katalog. č.	kateg.	zařazení odpadu	jedm.	Množství odpadů		
					SO 11-20-01	SO 21-00-01	CELKEM
	02 01 03	O	Odpad rostlinných pletiv (smýcené keře a stromy)	t	0,2		0,2
	07 02 99 01	O	Přezbový odpad (např. přezbové podložky)	t		0,0	
	08 01 12	O	Jiné odpadní barvy a laky, neobsahující nebezpečné látky	kg			
	08 04 10	O	Jiná odpadní lepidla a těsnicí materiály, neobsahující nebezpečné látky	kg			
	12 01 01	O	Piliny a třísky železných kovů	kg	200,0		200,0
	12 01 05	O	Plastové hobliny a třísky	kg			
	12 01 13	O	Odpady ze svařování	kg	100,0		100,0
	12 01 21	O	Upotřebené brusné nástroje a brusné materiály, neobsahující nebezpečné látky	ks			
	15 01 01	O	Papírové a lepenkové obaly	kg	70,0		70,0
	15 01 02	O	Plastové obaly	kg	25,0		25,0
	15 01 03	O	Dřevěné obaly	kg	50,0		50,0
	15 01 04	O	Kovové obaly	kg	10,0		10,0
	15 01 05	O	Kompozitní obaly	kg			
	15 01 06	O	Směsné obaly	kg			
	15 02 03	O	Absorpční činidla, filtrační materiály, čistící tkaniny a ochranné oděvy neznečištěné nebezpečnými látkami	kg			
	16 01 03	O	Pneumatiky	ks			
	16 01 15	O	Nemrzoucí kapaliny neobsahující nebezpečné látky	l			
	16 02 14	O	Elektrošrot (vyřazená el. zařízení a přístroje - hliník, měď, vzácné kovy)	t			0,0
	16 06 04	O	Alkalické baterie neobsahující rtuť	ks			
	17 01 01	O	Beton (včetně žel. prazců)	t			0,0
	17 01 02	O	Cihly	t			
	17 01 07	O	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků, neobsahující nebezpečné látky	t			
	17 02 01	O	Dřevo	t	1,0		1,0
	17 02 02	O	Sklo	t			
	17 02 03	O	Plasty	t		0,0	
	17 03 02	O	Asfaltové směsi neobsahující dehet	t			
	17 04 01	O	Měď, bronz, mosaz	t			
	17 04 02	O	Hliník	t			
	17 04 05	O	Železo a ocel (včetně žel. prazců)	t	30,0		30,0
	17 04 07	O	Směsné kovy	t			
	17 04 11	O	Kabely neobsahující ropné látky, uhelný dehet a jiné nebezpečné látky	t			
	17 05 04	O	Zemina a kamení neobsahující nebezpečné látky	t	72,5		72,5
	17 05 08	O	Štěrka ze železničního svršku (odpad po recyklaci - výzisk ze štěrkového lože)	t		194,3	194,3
	17 06 04	O	Izolační materiály na bázi polystyrenu neobsahující nebezpečné látky	t			
	17 09 04	O	Směsné stavební a demoliční odpady neobsahující rtuť, PCB a nebezpečné látky	t			
	20 03 01	O	Směsný komunální odpad	t			
	20 03 04	O	Kal ze septiků a žump	t			

07 03 04*	N	Jiná organická rozpouštědla, promývací kapaliny a matečné louhy	l			
08 01 11*	N	Odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky	kg			
08 01 17*	N	Odpady z odstraňování barev nebo laků obsahujících organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky	kg			
08 04 09*	N	Odpadní lepidla a těsnicí materiály obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky	kg			
12 01 06*	N	Odpadní minerální řezné oleje obsahující halogeny (kromě emulzí a roztoků)	l			
12 01 07*	N	Odpadní minerální řezné oleje neobsahující halogeny (kromě emulzí a roztoků)	l			
12 01 12*	N	Upotřebené vosky a tuky	kg			
12 01 20*	N	Upotřebené brusné nástroje a brusné materiály, obsahující nebezpečné látky	ks			
13 01 09*	N	Chlorované hydraulické minerální oleje	l			
13 01 10*	N	Nechlorované hydraulické minerální oleje	l			
13 02 04*	N	Chlorované minerální motorové, převodové a mazací oleje	l			
13 02 05*	N	Nechlorované minerální motorové, převodové a mazací oleje	l			
13 02 06*	N	Syntetické motorové, převodové a mazací oleje	l			
14 06 02*	N	Jiná halogenovaná rozpouštědla a směsi rozpouštědel	l			
14 06 03*	N	Jiná rozpouštědla a směsi rozpouštědel	l			
15 01 10*	N	Obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly těmito látkami znečištěné	kg			
15 01 11*	N	Kovové obaly obsahující nebezpečnou výplňovou hmotu (např. azbest) včetně prázdných tlakových nádob	kg			
15 02 02*	N	Absorpční činidla, filtrační materiály (včetně olejových filtrů jinak blíže neurčených), čisticí tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami	kg			
16 01 13*	N	Brzdové kapaliny	l			
16 01 14*	N	Nemrzoucí kapaliny obsahující nebezpečné látky	l			
16 02 13*	N	Vyřazená zařízení obsahující nebezpečné složky (kromě HCFC, HFC a volného azbestu)	ks			
16 06 01*	N	Olověné akumulátory	ks			
16 06 02*	N	Nikl-kadmiové baterie a akumulátory	ks			
17 01 06*	N	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků obsahující nebezpečné látky	t			
17 02 04*	N	Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo těmito látkami znečištěné (vč. železničních pražců a mostnic)	t	4,0	1,3	5,4
17 03 01*	N	Asfaltové směsi obsahující dehet	kg			
17 04 10*	N	Kabely obsahující ropné látky, uhelný dehet a jiné nebezpečné látky	kg			
17 05 03*	N	Zemina a kamení obsahující nebezpečné látky	t			
17 06 01*	N	Izolační materiály s obsahem azbestu	t			
17 06 03*	N	Jiné izolační materiály, které jsou nebo obsahují nebezpečné látky	t	0,1		0,1
17 06 05*	N	Stavební materiály obsahující azbest	t			
17 09 03*	N	Jiné stavební a demoliční odpady (včetně směsných stavebních a demoličních odpadů) obsahující nebezpečné látky	t			

B.7 Ochrana obyvatelstva

Využití staveb k ochraně obyvatelstva

Stavba je součástí globální železniční sítě ale vzhledem k tomu, že se jedná most na vlečce a výtažné koleji, není z hlediska zásobování regionu pro případy krizového situace jeho strategickou součástí.

Řešení zásad prevence závažných havárií

Stavba - oprava mostu nevyžaduje umístění pojistných úhelníků dle předpisu SŽDC S3 z následujících důvodů:

- Vzdálenost závěrných zdí je menší než 20,0 m
- Kolej na konstrukci je v přímé, začátek navazujícího oblouku je umístěn až za závěrnou zdí v prostoru křídel, kde je již trať se šterkovým ložem.

B.8 Zásady organizace výstavby

B.8.1 Postup výstavby

Stavební postup lze shrnout do následujících pracovních bloků:

Práce prováděné za železničního provozu před výlukou

- Zařízení staveniště stavby.
- Výroba nové ocelové NK mostu s ŽB příčníky.

Práce v nepřetržité výluce koleje na mostě v koleji č. 4

Minimální délka výluky v koleji č. 4 je přibližně 40N.

- Snesení koleje.
- Výkopy pro ZKPP a odvodnění.
- Odbourání závěrných zídek na požadovanou úroveň.
- Výroba monolitických závěrných zídek.
- Izolace spodní stavby.
- Přečtové oblasti a ZKPP.
- Zřízení provizorní konstrukce pro převedení sítí SSZT a podvěšení panelů ochrany tramvajové trolejí.
- Snesení stávající konstrukce dvojicí drážních jeřábů z koleje č. 2 a její odvoz, ubourání ložisek
- Osazení nových ložisek
- Osazení nové ocelové NK mostu s ŽB příčníky vč. izolace do otvoru – bude osazeno dvojicí drážních jeřábů z koleje č. 2, hmotnost mostu cca 48 t (OK: 43,9 t, ŽB příčníky: 4,0 t, izolace: 0,2 t).
- Napojení izolace, doplnění ZKPP
- Montáž zábradlí, ochrany proti dotyku, zřízení kolejového lože, osazení koleje.
- Hlavní prohlídka, uvedení mostu do provozu.

Práce v úplné výluce všech kolejí na mostě (koleji č.1, č.2 a č.4) a současně

výluka tramvajových trolejí pod mostem (uzavírka v ulicích U Výstaviště, Partyzánská) pro snesení stávající nosné konstrukce.

Minimální délka výluky 8hod.

- Zřízení provizorní konstrukce pro převedení sítí SSZT a podvěšení panelů ochrany tramvajových trolejí.
- Demontáž ochranného plechu nad chodníky u obou opěr

- Snesení stávající konstrukce dvojicí drážních jeřábů z koleje č.2 a její odvoz

Práce v úplné výluce všech kolejí na mostě (koleji č.1, č.2 a č.4) a současně

výluka tramvajových trolejí pod mostem (uzavírka v ulicích U Výstaviště, Partyzánská) pro osazení nové nosné konstrukce.

Minimální délka výluky 8hod.

- Osazení nové ocelové NK mostu s ŽB příčníky vč. izolace do otvoru – bude osazeno dvojicí drážních jeřábů z koleje č.2, hmotnost mostu cca 48 t (OK: 43,9 t, ŽB příčníky: 4,0 t, izolace: 0,2 t).
- Demontáž provizorní konstrukce pro převedení sítí SSZT a podvěšení panelů ochrany tramvajových trolejí.
- Nové uchycení panelů ochrany tramvajových trolejí pod novou konstrukci.
- Zpětné osazení ochranného plechu nad chodníky u obou opěr

Práce prováděné za železničního provozu po výluce

- Úprava okolního terénu do původního stavu.
- Úprava komunikace pod mostem.

Sítě – viz Inženýrské sítě, kabelové trasy.

V rámci závěrečných prací je nutné uvést okolí objekty do původního stavu. Plochy dotčené stavebními pracemi se ohumusují a osejí travou.

Podrobný postup důležitých stavebních fází je uveden v SO 11-20-01.

Nejsou žádné speciální požadavky na odvodnění během výstavby, konfigurace terénu se z hlediska odvodnění stavbou a během stavby výrazně nemění. V případě silných dešťů nebo zvýšené hladiny spodní vody bude dle potřeby čerpána voda ze stavební jámy pro založení.

Práce na provizorním podvěšování ochranných panelů tramvajové troleje bude provádět zhotovitel mostu. Případné poškození panelů během manipulace a jejich oprava (náhrada) bude také v jeho režii. Před obnovením provozu bude přizván ke kontrole správce tram. troleje a spuštění bude podmíněno jeho souhlasem.

B.8.2 Koordinace stavby rekonstrukce mostu s dalšími stavbami

Před zahájením výkopových prací musí být vytyčeny a ošetřeny (přeloženy, odstraněny) IS a ostatní objekty v dotčené oblasti.

Veškerá manipulace s kabely musí probíhat za účasti správce sítí.

Sítě na mostě a v oblasti úpravy svršku dle projektu:

Dle vyjádření správců sítí se na stávajícím mostě nachází v plechovém kabelovém žlabu vpravo drážní kabely **SSZT**.

V novém stavu budou kabely na mostě uloženy do nového plechového žlabu pod chodníkovými rošty.

Pod mostem se nachází v chodníku a komunikaci do kterých nebude v rámci stavby zasahováno. Jsou to sítě: Tramvajová trolej a dráhové kabely ve správě DPP, vedení NN PRE, vodovod a kanalizace PVK, opt. kabely CETIN, NTL plynovod Pražské plynárenská a neprovozovaná šachta Pražská teplotárenská a TPS tepelná síť a ostatní sítě ve správě Pražské teplotárenské

Kompletní přehled sítí v celém rozsahu úpravy svršku dle tohoto projektu viz příloha 01 Situace.

B.8.3 Omezení provozu

Požadavky na omezení provozu na trati (výluky)

Výluka na trati je naplánována v trvání 40N.v koleji č.4 a 8+8hod v nočních hodinách v koleji č.1 a č.2 pro snesení a osazení konstrukcí. Výluka bude zařazena do ročního plánu výluk pro r. 2022.

Při manipulaci s nosnou konstrukcí tzn. demontáž a montáž jeřábem, pohybu mechanizace pod trakcí, jako je např. provádění výkopových prací, ukládání betonu do bednění betonážní pumpou atd. musí být trakční vedení vypnuto. Zhotovitel mostu předloží před zahájením prací podrobný harmonogram s požadavky na vypnutí trakce. Předpokládaná celková doba omezení provozu trakce.

Požadavky na omezení provozu na trati (mimo výluky)

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

- zahájení stavby bude nahlášeno min. 14 dní předem vedoucímu provozu Traťového okrsku,
- nesmí docházet k ohrožení stability drážního tělesa, bezpečnosti provozu na železnici, ani k narušení jakékoliv činnosti provozovatele drážní dopravy a k poškození zařízení SŽ s.o.,
- zaměstnanci zhotovitele pracující v obvodu dráhy musí mít veškerá osvědčení o způsobilosti SŽ,
- při umístění veškerých zařízení, které lze považovat za překážku, musí být dodržena podmínka zachování tzv. „volného, schůdného a manipulačního prostoru

Omezení provozu v ulici U výstaviště a Partyzánská

Pro manipulaci s konstrukcemi bude nutné uzavřít místní komunikaci v ulici Partyzánská a K Výstavišti a to včetně tramvajové dopravy. Uzavírky budou několikahodinové, vždy při vyjímání a osazování nosné konstrukce. Pro tyto práce bude zhotovitelem zpravován plán dopravně inženýrských opatření, který se projedná s dotčenými orgány hlavního města a Dopravním podnikem hl. m. Prahy. Nutná bude výluka tramvajových tratí včetně vypnutí trakčního vedení na dobu 8 + 8 hod a silniční uzavírky ul. U Výstaviště a Partyzánská 8 + 8 hod. Další úpravy a manipulace s tramvajovou trolejí nepřichází v úvahu.

Narušení cizích zájmů

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

B.8.4 Umístění staveniště

Stavba je umístěna v intravilánu hlavního města Prahy, části Holešovice.

B.8.5 Přístupy na staveniště

Na stavbu lze materiál dovážet po železničním tělese. Dále se předpokládá využití místních komunikací v okolí mostu vedoucích na pozemky vlakové stanice Praha-Bubmy za opěru O1.

B.8.6 Plochy zařízení staveniště

Zařízení staveniště a skladovací materiál bude umístěn za opěrou O1 a O2, na pozemcích Českých drah.

B.8.7 Zhodnocení možnosti požárního zásahu

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

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

Broušení a svařování kolejnic

Zhotovitel zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření tj. zabezpečení stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů a Směrnice SŽDC R14 - Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.

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

Zdrojem požární vody v dané lokalitě jsou zejména požární hydranty, jelikož jsme v intravilánu., případně řeka Vltava. Požadavky na množství požární vody je nutno stanovit v rámci řešení požární bezpečnosti zařízení staveniště.

Přenosné hasicí přístroje

Počet a druh přístrojů bude stanoven v rámci řešení požární bezpečnosti zařízení staveniště a konkrétních pracovních postupů.

B.8.8 Způsob provádění stavby, postup výstavby

Přípravné práce

Před zahájením výkopových prací musí být vytyčeny a ošetřeny (přeloženy, odstraněny) IS a ostatní objekty v dotčené oblasti.

Před odstraněním SOK dojde k odbourání závěrných zdí O1 a O2. a výrobě nových monolitických závěrných zídek

Demontáž mostu

Demontáž mostu bude provedena dvojicí železničních jeřábů, které bude umístěn za opěrami v koleji č.2. Stará konstrukce bude snesena na podvozek na kolej č.1 a bude odtažena do prostoru stanice Praha-Bubny kde bude rozřezána a odvezena do šrotu. Před demontáží bude z konstrukce odstraněn železniční svršek, zábradlí a chodníkové konzoly. Před demontáží budou osazeny provizorní konstrukce pro převedení sítě SSZT a podvěšení stávajících ochranných panelů tramvajových trolejí.

Předpokládaná hmotnost konstrukce je cca 30 t včetně chodníkových konzol. Hmotnost konstrukce bude ověřena na lisech v místě ložisek.

Pro demontáž konstrukce bude zhotovitelem zpracován technologický postup, který podléhá schválení investora a projektanta.

Výroba NOK

Nosná ocelová konstrukce bude vyrobena v mostárně, kde jednotlivé dílce budou kompletně protikorozně ošetřeny pomocí ochranného nátěrového systému (ONS).

Výstavba nového mostu

Nosná konstrukce bude na stavbu přivezena v jednom celku bez chodníkových konzol, tzn. v délce 17,805 m a šířky 3,0 m koncových betonových příčníků. Předpokládaná hmotnost konstrukce je dle výkazu materiálu včetně 43,9 t ocelová konstrukce a 4 t železobetonové příčníky celkem tedy 48 t.

Osazení bude provedeno dvojicí železničních jeřábů. V takovém případě je předpokládáno vyložení jeřábů 9 m.

Po osazení konstrukce nosné konstrukce bude následovat její kompletace chodníkovými konzolami, kabelovým žlabem a chodníkovými rošty.

Pro montáž konstrukce bude zhotovitelem zpracován technologický postup, který podléhá schválení investora a projektanta.

Časový faktor spojený s technologií

Dle TNŽ 73 6280/2000 je minimální doba pro aplikaci asfaltových penetračních nátěrů 21 dní. Pokud bude stárnutí betonu při aplikaci systému vodotěsných izolací kratší, bude nutné provést penetraci povrchu např. nízkoviskózní pryskyřicí.

Pokud časový harmonogram stavby nebude v souladu s TNŽ 6280/2000 pro izolace závěrných zídek musí se povést aplikace izolace ze syntetických hmot pro bezešvé izolační systémy.

V případě zatížení betonů dříve než dovoluje TKP, musí být do betonových směsí aplikovány urychlovače tuhnutí a tvrdnutí, která zajistí výše uvedenou požadovanou pevnost.