




Podpis: _____ Datum: _____

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace	
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební správa západ	
Adresa:	Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9	

Zhotovitel stavby: Adresa: Kontakt:	<div data-bbox="434 1104 703 1120"> TOP CON SERVIS s.r.o. </div> <div data-bbox="434 1162 767 1232"> Ke Stírce 1824/56, 182 00 Praha 8 T: 284 021 740 E: topcon@topcon.cz </div> <div data-bbox="1011 1120 1179 1216">  </div>		
Zhotovitel objektu: Adresa: Kontakt:	<div data-bbox="434 1171 703 1184"> TOP CON SERVIS s.r.o. </div> <div data-bbox="434 1232 767 1301"> Ke Stírce 1824/56, 182 00 Praha 8 T: 284 021 740 E: topcon@topcon.cz </div> <div data-bbox="1011 1184 1179 1283">  </div>		
Hlavní projektant (HIP): Ing. Libor Marek	Specialista: Ing. Libor Marek	Odpovědný projektant: Ing. Jiří Šilínek	Zpracovatel: Kolektiv

Název stavby/akce:	Rekonstrukce mostu v km 53,910 na trati Podlešín - Slaný			Označení (S-kód):
				S632100082
Název části:	Souhrnná technická zpráva			Označení zhotovitele:
Název objektu:				103-20
Název přílohy:	Souhrnná technická zpráva			Označení části: B
Název dílčí části přílohy:				Označení objektu/komplexu:
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:	Číslo přílohy:	
Středočeský	Slaný [749362]	0693	Paré:	
Stupeň dokumentace:	Datum zpracování:	Formáty:	Měřítko:	
DUSP+PDPS	10/2021	-	-	

S-kód:										Stupeň dokumentace:				Část:					Objekt:										Podobíjekt:				Příloha:				Revize:																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
5	6	3	2	1	0	0	0	8	2	D	U	S	P	B	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

**Rekonstrukce mostu v km 53,910
na trati Podlešín – Slaný**

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	4
B.1.3	Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů	4
B.1.4	Interoperabilita (TSI) a návrhové zatížení	4
B.1.5	Geotechnický a stavebně technický průzkum	5
B.1.6	Využití dosavadního hmotného majetku	5
B.1.7	Ochranná pásma a bezpečnostní pásma	6
B.1.8	Vliv na kulturní památky a archeologii	7
B.1.9	Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje	7
B.2	Celkový popis stavby	8
B.2.1	Základní charakteristika stavby a jejího užívání	8
B.2.2	Stručný popis stavby – stávající stav	8
B.2.3	Celkové urbanistické a architektonické řešení	9
B.2.4	Bezbariérové užívání stavby	9
B.2.5	Bezpečnost při užívání stavby	9
B.2.6	Základní popis technologických objektů a technických zařízení	10
B.2.7	Základní popis stavebních objektů	10
B.2.8	Zdůvodnění řešení ve vztahu k obecným požadavkům na výstavbu	13
B.2.9	Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby	14
B.2.10	Hygienické požadavky na stavbu, požadavky na pracovní a komunální prostředí	14
B.2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	14
B.3	Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu	14
B.4	Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie	15
B.5	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	16
B.6	Vliv stavby na životní prostředí a jeho ochrana	16
B.7	Ochrana obyvatelstva	16
B.8	Zásady organizace výstavby	17
B.8.1	Postup výstavby	17
B.8.2	Koordinace stavby rekonstrukce mostu s dalšími stavbami	18
B.8.3	Omezení provozu	18
B.8.4	Umístění staveniště	19
B.8.5	Přístupy na staveniště	19
B.8.6	Plochy zařízení staveniště	19
B.8.7	Zhodnocení možnosti požárního zásahu	19
B.8.8	Způsob provádění stavby, postup výstavby	19

B.1 Popis území stavby

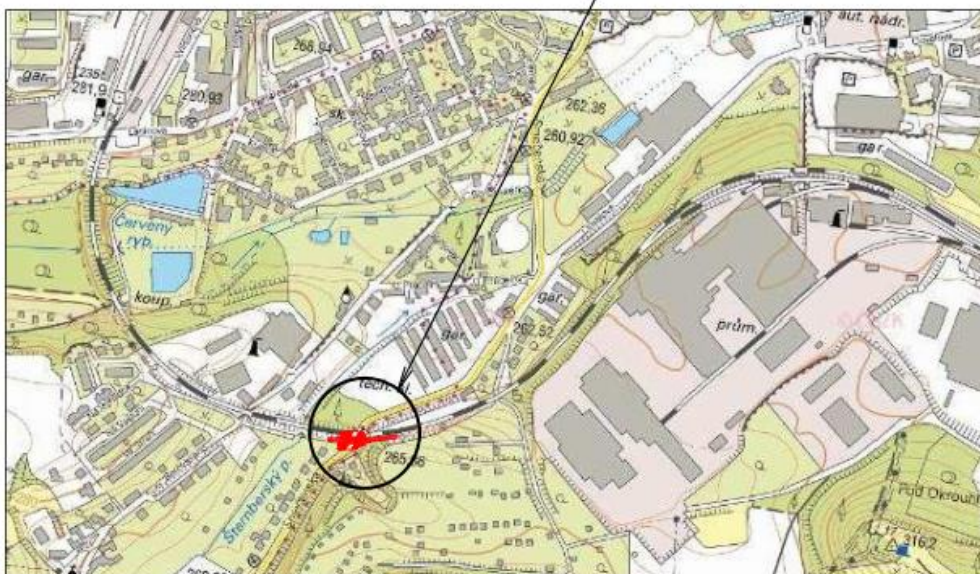
B.1.1 Charakteristika území a stavebního pozemku



REKONSTRUKCE MOSTU V KM 53,910
NA TRATI PODLEŠÍN – SLANÝ

LEGENDA:

— NOVÝ STAV



Trať 110 Kralupy n/Vlt. - Louny je zařazena jako dráha regionální a je jednokolejná.

Tato projektová dokumentace řeší rekonstrukci umělé stavby na této trati - mostní objekt v km 53,910, který převádí trať přes silnici II/118 – ulice Smečenská ve Slaném. V daném úseku je trať zařazena do traťové třídy zatížení C3. Most se nachází v intravilánu města Slaný v údolí v blízkosti rodinných domů a průmyslového areálu.

B.1.2 Vazba na územně plánovací dokumentaci

Stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací (Územní plán města Slaný 07/2012). Pozemky plní funkci dráhy. Rekonstrukce mostu nezabraňuje provedení cílů a úkolů daných v územním plánu.

Rekonstrukce 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 bude upravena, k novým trvalým záborům dalších pozemků nedochází. Rekonstrukcí mostu nedojde ke změně využití území v zájmové oblasti. Stavba splňuje požadavky na využívání území.

Stavba bude probíhat zejména na drážních pozemcích a částech pozemků města Slaný. Pro zařízení staveniště a umístění jeřábu budou použity městské pozemky. Detailní výpis a popis potřebných pozemků viz kapitola B.1.9.

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

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.: Regionální

Kategorie dráhy podle TSI INF: P6/F4

Součást sítě TEN-T: NE

Číslo trati podle Prohlášení o dráze: 401 00

Číslo tratí podle nákrešného jízdního řádu: 529

Číslo tratí podle knižního jízdního řádu: 110

Číslo traťového a definičního úseku: 0693 24; 0693 26

Trakční soustava: NE

Počet traťových kolejí: 1

Traťová třída zatížení: C3 (po rekonstrukci: mosty D4)

Maximální traťová rychlost: 80 km/h

Stavba splňuje požadavky Technických specifikací pro interoperabilitu TSI INF 2015 (1299/2014) pro subsystém infrastruktura. 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.

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

Geologický průzkum

V prostoru stávajícího železničního mostu v km 53,910 jsou realizovaným průzkumem vymezeny následující hlavní druhy základových půd pod úrovní stávající komunikace II/118:

- navážky S5-G5 (0-5 m)
- pískovec, silně zvětralý R5 (5-6 m)
- pískovec, mírně zvětralý R4-R5 (6-11 m)

Hydrogeologický průzkum

Vrtem JV1 byla zjištěna pouze kvartérní zvodeň, vázaná na prostředí navážek, která směrem k Z a SZ s největší pravděpodobností přechází do nivních sedimentů. Vytváří volnou souvislou hladinu, ustálenou v době realizace IGP v hloubce 2,60 m pod stávajícím povrchem terénu, tj. na kótě 263,18 m n. m. Dá se předpokládat její spojitost a hydraulická závislost s nedalekým potokem.

Agresivita podzemní vody

Podle výsledků zkráceného chemického rozboru podzemní voda z prostředí navážek vytváří ve znění ČSN EN 206-1 slabě agresivní prostředí stupně XA1.

Průzkum železničního spodku (pražcové podloží)

Sonda K 53.902

SZZ č. 3 v K 53.902

SZZ č. 4 K 53.921

Vrstva kolejového lože „hk“ má pod betonovými pražci nedostatečnou mocnost 26 cm jen v sondě K 53.902. Šterkové lože je v úrovni pražců čisté, pod pražci mírně až silně znečištěné tmavě hnědým hrubozrnným hlinitým pískem s příměsí škváry, klasifikované třídami G2 GP (šterk špatně zrněný) a G3 G-F (šterk s příměsí jemnozrnné zeminy).

Konstrukční vrstva mezi ŠL a zemní plání nebyla zjištěna.

Zemní pláň v sondě K 53.902 tvoří písčito-šterkovitá suť tř. G3 G-F+Cb. Od 0,93 m pod TK zjištěné drapákem netěžitelné prostředí představuje podle dosavadních poznatků hornina tř. R4. Těleso náspu v K 53.921, zhotovené z písčitých zemin (zvětralin pískovců a méně slepenců), charakteru nesoudržného nestejnzrnného písku, se zaoblenými šterky a s úlomky pískovce vel. do 4 cm, je klasifikováno třídou S3 S-F. Jedná se o zeminovou sypaninu nenamrzavou, propustnou ($k = 9,0 \cdot 10^{-5} \text{ m.s}^{-1}$), s nepatrnou kapilární vztlakovostí hs. Obdobné vlastnosti má i suť ze sondy K 53.902.

HPV nebyla sondami zjištěna a vodní režim je po obou stranách mostu na náspu klasifikovaný jako příznivý (difúzní).

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.

V rámci projektové přípravy bylo provedeno ověření stávajících a nově připravovaných inženýrských sítí.

Stavba se nachází v ochranných pásmech IS:

- vodovod – Slavos Slaný s.r.o.: 1,5 m na obě strany
- metalické a optické kabely – CETIN a.s.: 1,0 m na obě strany
- kabely veřejného osvětlení – TS Slaný: 1,0 m na obě strany
- zabezpečovací vedení SŽ s.o., SSZT : 1,0 m na obě strany
- dálkové a místní sdělovací kabely SŽ - CTD, a.s.: 1,0 m na obě strany

Přeložky kabelových tras na mostě jsou součástí:

SO 30-01 – Přeložky SSZT

SO 30-02 – Přeložky SŽ – CTD

SO 30-03 – Přeložky CETIN

SO 32-01 – Přeložka vodovodu.

Po ukončení výstavby železničního mostu budou kabely přeloženy zpět do nových kabelových žlabů.

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), Krajský úřad Středočeského kraje sděluje, že uvedený záměr „Rekonstrukce mostů v km 53,161 a 53,910 na trati Podlešín – Slaný“ není předmětem posuzování dle § 4 odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, a o změně některých souvisejících zákonů (viz vyjádření Krajského úřadu Středočeského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství, č.j. 040549/2021/KUSK, které je součástí dokladové části projektové dokumentace).

Soustava NATURA 2000

Natura 2000 je celistvá evropská soustava území se stanoveným stupněm ochrany, která umožňuje zachovat přírodní stanoviště a stanoviště druhů v jejich přirozeném areálu rozšíření ve stavu příznivém z hlediska ochrany, nebo popřípadě umožní tento stav obnovit. Na území České republiky je Natura 2000 tvořena evropsky významnými lokalitami (EVL) a ptačími oblastmi (PO).

Nejbližší EVL se nachází cca 2 km severozápadně, a to EVL Slánsko-Byseňský potok. Vzhledem k lokálnímu charakteru stavby nebudou předměty ochrany EVL stavbou zasaženy.

Dle sdělení orgánu ochrany přírody a krajiny lze vyloučit, že by měl záměr samostatně nebo ve spojení s jinými záměry významný vliv na předměty ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí v oblasti územní působnosti Krajského úřadu Středočeského kraje (viz vyjádření KÚSK, odboru životního prostředí a zemědělství, č.j. 040549/2021/KUSK, které je součástí dokladové části projektové dokumentace).

Chráněná území přírody a krajiny

V bezprostředním okolí stavby se nenachází žádné zvláště chráněné území. Nejbližším maloplošným zvláště chráněným územím je cca 1500 m severovýchodně přírodní památka Slánská hora.

Na předmětné lokalitě nebyly nalezeny žádné druhy ohrožené dle vyhlášky č. 395/1992 Sb. Výskyt druhů vedených v Černém a červeném seznamu cévnatých rostlin České republiky zde nebyl taktéž potvrzen.

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 výměna spodní stavby 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 Labe, státního podniku.

Stavba neprochází ochrannými pásmy přírodních léčivých zdrojů a nenachází se v chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV).

Ochrana vod po dobu výstavby bude zabezpečena dodržením bezpečnostních opatření. Pro způsob řešení havarijních stavů po dobu výstavby bude součástí dokumentace zpracovaný a projednaný Havarijní plán. Soubor opatření k ochraně stavby před povodněmi bude řešen v dokumentaci zpracované a projednané Povodňovém plánu.

Záplavová území

Stavba se nenachází v záplavovém území.

Vliv poddolování

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

Ložiska nerostných surovin

Stavba se nachází v území je vyhlášeno chráněné ložiskové území (č. 16070000) s výhradním ložiskem černého uhlí č. 3160700. Těžba černého uhlí je v lokalitě utlumena, záměr neovlivní negativně dané CHLÚ. Vyjádření KrÚ podle § 19 zákona č. 44/1988 Sb. je v příloze č. 3 oznámení.

Sesuvné území

Podle námi získaných údajů z archivu Geofundu 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 je nutný pouze dočasný zábor v délce trvání do **1 roku**. Nový trvalý zábor, případně věčná břemena stavba nevyžaduje, tzn. výkup pozemků ani budov není nutný.

Vlastní objekt se nachází na pozemcích:

k.ú. Slaný, 749362

- pozemky Správa železnic s.o., **parc. č. 728/1**

k.ú. Kvíc, 749532

- pozemky Správa železnic s.o., **parc. č. 421/17**

Pozemky potřebné pro realizaci této stavby (dočasný zábor):**k.ú. Slaný, 749362**

- pozemky města Slaný, **parc. č. 478/2**,

k.ú. Kvíc, 749532

- pozemky města Slaný, **parc. č. 584/4, 584/6, 600/2, 600/3, 600/4**
- pozemky Středočeského kraje, **parc. č. 584/1**

Vliv na ZPF a PUPFL

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

Předmětná stavba nevyvolává dočasný zábor zemědělského půdního fondu.

B.2 Celkový popis stavby**B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání**

Předmětem stavby je celková rekonstrukce mostního objektu v km 53,910 na trati Podlešín – Slaný, který převádí železniční trať přes silnici II/118 v ulici Smečenská ve Slaném. Rekonstrukce 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 ~2,5 km.

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:

- snesení staré ocelové konstrukce
- odbourání staré spodní stavby
- hlubinné zakládání na velkopřůměrových pilotách
- nová železobetonová spodní stavba
- kompletace nové ocelové konstrukce a její osazení do otvoru
- přeložky inženýrských sítí
- rekonstrukce části železniční tratě na mostě a v jeho předpolí

B.2.2 Stručný popis stavby – stávající stav

Jedná se o mostní objekt o jednom poli s dvěma plnostěnnými ocelovými nýtovanými nosníky tvaru I s příčným a podélným ztužením z L profilů. Na opěře O1 jsou ložiska ocelová desková pohyblivá a na opěře O2 ocelová desková pevná. Kolejnice jsou upevněny pomocí podkladnic na mostnicích.

Délka nosníků je cca 11,1 m. Mezi kolejnicemi a na hlavách mostnic jsou podlahy z ocelových plechů. Služební chodníky jsou tvořeny na obou stranách podlahou z fošen na konzolách. Spodní stavba je tvořena částečně kamennými a částečně betonovými masivními opěrami a křídly. Závady nosné konstrukce i spodní stavby jsou podrobně popsány v revizní zprávě.

V r. 2018 byla provedena revize, která hodnotí stavební stav takto:

- nosná konstrukce mostu je: **K2**
- spodní stavba: **S2**

Zdůvodnění nezbytnosti realizace

Cílem stavby je rekonstrukce železničního mostu v km 53,910, 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 bezstykové koleje a využitím vhodných materiálů.

Údaje o harmonogramu provádění

Realizace rekonstrukce mostu proběhne během jedné stavební sezóny.

Doba realizace stavby: **07- 09 / 2022**

předpokládaná doba realizace rekonstrukce: **2 měsíce**

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

Podrobný harmonogram výstavby je přílohou ZOV.

B.2.3 Celkové urbanistické a architektonické řešení

Rekonstrukcí mostu dojde ke změně prostorového uspořádání pod mostem. Kolmá světlost otvoru bude zvětšena o 1,11 m ze 9,86 m na 10,97 m. Šikmost bude zvětšena z 90° na 70°. Podjezdová výška 4,8 m bude zachována.

Pohledově se mostní otvor více otevře a zešikmením opěr se dosáhne plynulosti spodní stavby s trasou komunikace.

Vrchní nátěr konstrukce a zábradlí bude modrý - DB 501. Nové betonové povrchy budou šedé.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Úsek širé trati není veřejným prostorem, 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 20-01 – most v km 53,910

Jedná se o mostní objekt o jednom poli s dvěma plnostěnnými ocelovými nýtovanými nosníky tvaru I s příčným a podélným ztužením z L profilů. Na opěře O1 jsou ložiska ocelová desková pohyblivá a na opěře O2 ocelová desková pevná. Kolejnice jsou upevněny pomocí podkladnic na mostnicích. Délka nosníků je cca 11,1 m. Mezi kolejnicemi a na hlavách mostnic jsou podlahy z ocelových plechů. Služební chodníky jsou tvořeny na obou stranách podlahou z fošen na konzolách. Spodní stavba je tvořena částečně kamennými a částečně betonovými masivními opěrami a křídly.

SO 00-01 – Železniční svršek a spodek

Řešený úsek leží na jednokolejné regionální trati. Na mostě je železniční svršek tvaru S49 na rozponových podkladnicích uložených na mostnicích. V navazujícím úseku se ve stávajícím stavu nachází kolejnice S49 s tuhým žebrovým podkladnicovým upevněním na betonových pražcích SB8. V řešeném traťovém úseku je zřízena bezстыková kolej. Stávající traťová rychlost je v místě řešeného úseku 40 km/h.

SO 30-01 – Přeložky SSZT

SO 30-02 – Přeložky SŽ – CTD

Přes stávající most jsou vedeny při pravé straně mostu v kabelových žlabech sdělovací a zabezpečovací kabely SSZT a ve správě SŽ OŘ Praha a kabely SŽ - CTD.

V průběhu letošního roku proběhla ve Slaném další akce, podle dostupných podkladů byly do trasy přiloženy 2 trubky HDPE bez optických kabelů (černá a modrá) a kabel (TCEPKPFLE) 10XN.

Upozornění: ze strany OŘ Praha – SSZT je avizováno, že začátkem roku 2022 má proběhnout ve Slaném další akce, jejíž rozsah není znám, a může se dotknout mostů. Je pravděpodobné, že v rámci této akce bude docházet i k zafouknutí optických kabelů.

Skutečný stav sítě je nutné prověřit před zahájením stavby, resp. před zahájením prací na realizační dokumentaci. Případná nutná manipulace s již funkčními optickými kabely totiž bude mít významný dopad na cenu přeložky.

SO 30-03 – Přeložky CETIN

Pod mostem podél opěry O2 se nachází optické a metalické kabely CETIN. Podél opěry O1 se nachází kabelové vedení CETIN, které je dle vyjádření správce nepoužívané. Dále se v chodníku a podél opěry O2 nachází napájecí kabel veřejného osvětlení a semaforů ve správě technických služeb města Slaného.

SO 32-01 – Přeložka vodovodu

Vodovod z litiny DN150mm je v současné době umístěn v blízkosti opěry ve směru na Podlešín. Zásobovací řad slouží k propojení zdrojů vody, úpravy vody v oblasti Studeněvsi na západním okraji města a spotřebiště ve Slaném včetně okolních lokalit.

Stav po rekonstrukci

SO 20-01 – most v km 53,910

Byla navržena ocelová trémová nosná konstrukce o rozpětí 12,7 m s dolní příčnickovou ortotropní mostovkou a plnostěnnými hlavními nosníky. Konstrukce je s průběžným kolejovým ložem. Příčníky jsou v modulu 600 mm. Hlavní nosníky jsou z prostorového důvodu skloněny. Na koncích nosné konstrukce jsou ŽB příčníky, jejichž prostřednictvím je konstrukce uložena do ozubů nových úložných prahů. NK bude uložena v podélném sklonu 1,0 %. Ocelové nosníky jsou z oceli řady S355 a beton koncových příčníků C30/37. NK nebude nadvýšena. Monolitické železobetonové opěry jsou navrženy jako úhlové s přihlédnutím k rozpěrnému působení nosné konstrukce. Šikmá křídla z každé strany opěry jsou navržena jako tížná a svým tvarem půdorysně respektují průběh komunikace pod mostem a výškově respektují sklon svahů tělesa železničního spodku. Založení nové spodní stavby je navrženo jako hlubinné. Opěry jsou založeny na vrtaných velkopřůměrových železobetonových pilotách ϕ 1100 mm délky cca 6,5 m. Pro každou opěru jsou navrženy 2 řady pilot po 3 ks, celkem tedy 6 ks pilot. V horní úrovni jsou piloty vetknuty do základů. Piloty budou vetknuty ~3 m do vrstev poloskalních hornin v podobě silně zvětralých pískovců třídy R5-R4. Na římsách rovnoběžných křídel, přechodových úhlových zdí a NK bude osazeno třímadlové zábradlí výšky 1100 mm nad pochozí plochou říms a horních pásnic vyrobené z ocelových úhelníků. Horní hrany svahů podél šikmých křídel budou začínat min. 0,5 m za hranami přechodových úhlových zdí a budou provedeny v max. sklonech 1:1,25 až 1:1,5. Plochy svahových kuželů budou ošetřeny ohumšováním s hydroosevem. Plochy 0,7m za šikmými křídly, volné plochy (chodníky) mezi obrubníky, opěrami a křídly a svahové kužele na koncích šikmých křídel budou odlážděny lomovým kamenem tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm. Odláždění bude ukončeno chodníkovými obrubníky 100/250 do bet. lože tl. 150 mm.

Podél opěry O2 bude nově proveden chodník pro pěší v délce 29 m s průchozí šířkou 2,25 m a příčným sklonem 2,5 % směrem do silnice. Chodník bude vymezen na straně od silnice chodníkovým obrubníkem 100/250 mm do bet. lože. Návaznost nového chodníku na stávající stav chodníku budou na obou koncích zajišťovat rampy se sklonem 5,5% a 10 %.

Charakteristika mostu:	hl. nosná konstrukce je ocelová trémová konstrukce s příčnickovou ortotropní mostovkou s koncovými ŽB příčníky uloženými na ozub
Popis spodní stavby:	nové ŽB úložné prahy, opěry založené na VP pilotách a šikmá křídla
Statická soustava:	prostý nosník, nosná konstrukce uložená do ozubu
Počet mostních otvorů:	1
Délka přemostění:	10,965 m (kolmá), 11,67 (šikmá)
Světlost otvoru:	10,965 m (kolmá)
Rozpětí nosné konstrukce:	12,7 m
Délka nosné konstrukce:	13,77 m
Stavební výška mostu:	1,022 m (uprostřed rozpětí bez průhybu)
Výška mostu:	cca 5,75 m
Volná výška pod mostem:	4,96 m
Volná šířka na mostě:	5,52 m
Šířka mostu:	6,12 m
Šikmost mostu:	70° (levá)
Počet kolejí na mostě:	1
Úhel kříž. překážka/most:	70°

Max. změna výšky TK oproti současnému stavu na mostě: cca +80 mm

Výškové vedení koleje: klesá -0,238 ‰

Směrové poměry: levý oblouk R = 275 m, D = 84 mm

Železniční svršek na mostě: kolejnice 49 E1, dřevěný dubový pražec 150x240-2600 mm, kolejové lože tl. min. 350 mm pod pražcem

VMP 2,5 m

Rychlost V = 60 km/h

V130 = 70 km/h

Překonávaná překážka: silnice II/118

Nahodilé krátkodobé zatížení model zatížení LM71, klasifikační součinitel $\alpha = 1,10$ (zatížení dle ČSN EN 1991-2)

Minimální vzdálenost zábradlí od osy koleje je:

vlevo:

min. 2,695 m $\geq 2,50 + 0,125 = 2,625$ m - vyhovuje pro VMP 2,5 včetně rezervy 125 mm

vpravo:

min. 2,853 m $\geq 2,50 + 0,125 + 2D = 2,5 + 0,125 + 2 \cdot 0,084 = 2,793$ m - vyhovuje pro VMP 2,5 včetně rezervy 125 mm (D = 84 mm)

SO 00-01 – Železniční svršek a spodek

Směrové a výškové řešení respektuje projekt PPK. Směrové a výškové řešení je patrné z grafických příloh.

Rekonstrukce železničního svršku proběhne v úseku km 53,885 309 až km 53,960 309. V tomto úseku bude stávající železniční svršek snesen a po zřízení železničního spodku vrácen. Železniční svršek je navržený ve skladbě:

- Kolejnice 49E1
- Pražce SB8 – stávající
- Rozdělení pražců „c“
- Kolejové lože fr. 31,5/63, min. tl. 350 mm
- Po uložení původních kolejových polí, budou vyměněny kolejnice v délce 75 m v obou pasech

V rámci mostu bude svršek ve skladbě:

- Kolejnice 49E1
- Pražce dřevěné dubové
- Rozdělení pražců „c“
- Kolejové lože fr. 31,5/63, min. tl. 350mm

V místě je bezстыková kolej. V rámci stavby bude bezстыková kolej zrušena a po dokončení prací na ŽSv opět zřízena. V úseku jsou umístěny pražcové kotvy na každém 3. pražci dle předpisu SŽ (SŽDC) S 3/2, v rámci realizace stavby budou kotvy demontovány pro možnost průjezdu ASP, po realizaci do finální polohy budou kotvy znovu umístěny a to včetně kotev nových a to na mostě s průběžným KL.

Železniční spodek:

Km 53,899 773 až km 53,915 523

- Konstrukční vrstva železničního spodku – ŠD fr. 0/32 Id=0,80, min. tl. 250mm, E1,min=70 MPa
- ZKPP – ŠD fr. 0/63 Id=1,0, min. tl. 250mm, E2,min=75 MPa
- Zemní pláš zhutněná na E0,min=50 MPa

Km 53,933 491 až km 53,949 281

- Konstrukční vrstva železničního spodku – ŠD fr. 0/63 Id=1,0, min. tl. 250mm, E1,min=70 MPa
- ZKPP – ŠD fr. 0/63 Id=1,0, min. tl. 250mm, E2,min=60 MPa
- Zemní pláš zhutněná na E0,min=30 MPa

V obou úsecích bude zemní pláš ukloněna 5%, stejně jako pláš tělesa železničního spodku.

Odvodnění je zajištěno odtokem na drážní těleso.

SO 30-01 – Přeložky SSZT

SO 30-02 – Přeložky SŽ - CTD

Po ukončení rekonstrukce mostu budou v novém stavu drážní sítě uloženy do plastových žlabů do kolejového lože mostu.

SO 30-03 – Přeložky CETIN

Optické a metalické kabely CETIN budou během stavby dočasně přeloženy a během zásypů opěr přeloženy do nové trasy pod odlážděním podél opěry O2.

Dále se v chodníku a podél opěry O2 nachází napájecí kabel veřejného osvětlení a semaforů ve správě technických služeb města Slaného, které bude dočasně vymístěno a poté uloženo pod odlážděním podél opěry. Semaforey budou odstraněny.

SO 32-01 – Přeložka vodovodu

Nově bude vodovodní řad LT150 umístěn do bezpečné vzdálenosti (větší než 1,5m) od nové patky železobetonové podpěry. Až po uvedení nové části vodovodu do provozu a provedení veškerých zásypů budou zřízeny nové monolitické železobetonové opěry s hlubinným založením.

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

Splnění požadavků obecně platných zákonů a vyhlášek

Projektová dokumentace pro vydání společného povolení stavby dráhy (DUSP) (dle vyhlášky 405/2017 Sb.) a současně projektová dokumentace pro provádění stavby (PDPS) (dle vyhlášky 146/2008 Sb.)

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 drahách, 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 Kralupy nad Vltavou, Ke Kocendě, 278 01 Kralupy nad Vltavou, tel. č. : Stálá služba: 972257466, 972257533 popř. MT.: 606781156** 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 činnosti nezbytné pro provedení rekonstrukce mostu. Práce na rekonstrukci 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

Stavba se nenachází v záplavovém území.

Ochranná opatření proti atmosférickému přepětí a blesku

Nenavrhuje se.

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 rekonstrukcí 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

Trať Kralupy nad Vltavou – Obrnice (110 dle KJŘ, 529C dle TTP) je zařazena jako dráha regionální, je jednokolejná. Dovolená traťová třída zatížení je C3 (připustná hmotnost 20 t na nápravu a 7,2 t na běžný metr). V dotčeném traťovém úseku Podlešín – Slaný je nejvyšší traťová rychlost 80 km/h a zábrzdňá vzdálenost 700 m. Normativ délky nákladního vlaku je 350 m. Předmětem stavby je most v km 53,910.

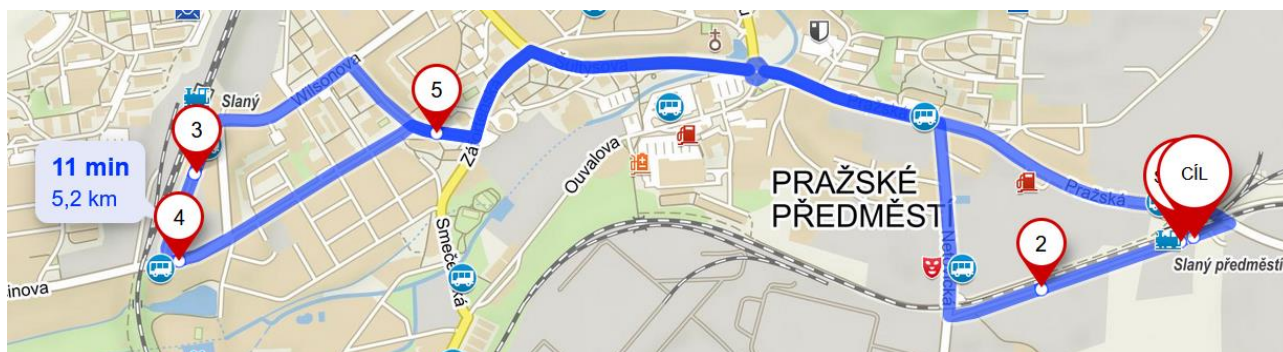
V **osobní dopravě** jsou dle platného GVD 2021 v úseku Podlešín – Slaný objednávány Středočeským krajem vlaky regionální osobní dopravy. Dálková osobní doprava není objednávana a na trati není provozována ani žádná komerční doprava. V nákladní dopravě jsou vedeny obslužné manipulační vlaky.

Počty vlaků v úseku Podlešín – Slaný:

směr Podlešín - Slaný							
označení	trasa	interval	dopravce	prac. dny	sobota	nedele	poznámka
linka S40	Kralupy n.V. - Louny	30/60	České dráhy	22	16	16	
celkem osobní doprava				22	16	16	
Mn	Kralupy n.V. - Slaný		ČD Cargo	1	0	0	v pondělí a čtvrtek
Vleč	Slaný - vl. km 53,437		ČD Cargo	1	0	0	v pondělí a čtvrtek, vl. ČKD Slaný
celkem nákladní doprava				2	0	0	
vlaků celkem				24	16	16	
směr Slaný - Podlešín							
označení	trasa	interval	dopravce	prac. dny	sobota	nedele	poznámka
linka S40	Kralupy n.V. - Louny	30/60	České dráhy	21	16	16	
celkem osobní doprava				21	16	16	
Mn	Slaný - Kralupy n.V.		ČD Cargo	1	0	0	v pondělí a čtvrtek
Vleč	vl. km 53,437 - Slaný		ČD Cargo	1	0	0	v pondělí a čtvrtek, vl. ČKD Slaný
celkem nákladní doprava				2	0	0	
vlaků celkem				23	16	16	
				prac. dny	sobota	nedele	
CELKEM za OBA SMĚRY				47	32	32	

Náhradní autobusová doprava je navrhována následovně:

Osobní vlaky budou ukončeny na zastávce Slaný předměstí, souprava se hned „otočí“ na vlak zpět. Značná část cestujících do/ze Slaného zde ukončí/začne svoji cestu, respektive využije návazných regionálních autobusů nebo pěší docházky. Pro cestující do stanice Slaný, kteří pokračují dále, bude zavedena náhradní autobusová doprava: Slaný předměstí – Slaný (stanice) a zpět. Ve Slaném se většina vlaků křížuje, je třeba dovést cestující z předměstí na toto křižování a následně cestující z vlaku hned dovést na předměstí k dalšímu vlaku v opačném směru. Autobus může vyčkávat příjezdu vlaku hned u zastávky Slaný předměstí nebo v konečné autobusové zastávce Slaný, Žel. zast. předměstí. Objízdná trasa povede ulicemi U ploché dráhy, Netolická, Pražská, Šultysova, Záfortenská, Žižkova, Wilsonova (žel. stanice), Lacinova, Plynárenská, Záfortenská, Šultysova, Pražská, U ploché dráhy. Délka trasy je 5,2 km. Za všechny spoje postačí jeden standardní autobus 12 m, kromě vlaků Sp 1494 a Sp 1495, na které postačí 2 autobusy.



Specifikem jsou vlaky 9780, 9781, 9782, 9783 – tzv. Cyklohráček, které jezdí v sobotu, neděli a svátek od konce března do konce října. Ve vlaku jsou řazeny vozy pro přepravu jízdních kol a vůz s herním oddílem pro děti. Souprava není vratná. Po dojezdu na zastávku Slaný předměstí se posunem vrátí do žst. Podlešín, kde lokomotiva soupravu objede a ve vhodný čas vlak nasune zpět na zastávku Louny předměstí. Celkově je cílem navrženého opatření minimalizovat rozsah NAD a umožnit maximu cestujících přímou jízdu vlakem až do Slaného. Navrženým opatřením neroste počet náležitostí v železniční dopravě.

Na této trati (v dotčeném úseku) jsou provozovány pravidelné vlaky **nákladní dopravy**. Jedná se o jeden pár manipulačních vlaků v pondělí a čtvrtek. Jedná se o vlaky místní obsluhy – zajišťované dopravcem ČD Cargo, a.s. Zátěž pro stanici Slaný může být vedena odklonem přes Zlonice, Straškov, Vraňany. Obsluha vlečky v km 53,437 („Vlečka ČKD Slaný“, jejíž provozovatelem je KOLSTAV-KRALUPY s.r.o., vlastníkem UMOE SCHAT-HARDINNG spol. s.r.o., se sídlem Netovická 353, 274 01 Slaný (trať Podlešín – Slaný, km 53,467 výh. č. 1)) probíhající standardně vlečkovým vlakem tam a zpět též v pondělí a čtvrtek není možná, protože napojení vlečky je umístěné mezi oběma řešenými mosty. Rekonstrukce mostů by měla probíhat v době snížené výroby, např. při celozávodní dovolené (pokud taková je). Je nutno s dopravcem (případně, vlečkařem) projednat možnost předzásobení. Pokud by ani jedna z uvedených možností nebyla akceptovatelná, lze rekonstrukci mostů vzájemně posunout tak, aby vyloučení obou bylo jen po dobu, na kterou postačuje předzásobení. Obsluha vlečky by při výluce vždy jen jednoho mostu probíhala od Podlešína nebo od Zlonic.

V době výluky je vhodné realizovat i další standardní údržbové práce na trati, které vyžadují zavedení NAD.

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 podél trati, které zajišťuje v předstihu správce OŘ PRAHA není součástí stavby.

Pro ochranu půdního fondu bude provedeno sejmutí humózních vrstev v místě přístupové komunikace a v místě montážní plochy, plochy pro jeřáb a zařízení staveniště. Zde se jedná o trvalý travní porost tl. ~0,15 - 0,20 m. Po ukončení stavby bude provedeno zpětné rozprostření a osetí travním semenem.

Terénní úpravy budou provedeny v souladu s:

ČSN 83 9011 Technologie vegetačních úprav v krajině – práce s půdou
TKP STAVEB ČESKÝCH DRAH – Kapitola 15 – VEGETAČNÍ ÚPRAVY.

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.

Vliv stavby na životní prostředí je popsán v dokladové části v příloze N1.2.

B.7 Ochrana obyvatelstva

Využití staveb k ochraně obyvatelstva

Stavba je součástí regionální železniční sítě a z hlediska zásobování regionu není pro případy krizového situace jeho strategickou součástí.

Řešení zásad prevence závažných havárií

Stavba – rekonstrukce mostu nevyžaduje umístění pojistných úhelníků dle předpisu SŽDC S3 z následujících důvodů:

- Vzdálenost závěrných zdí je menší než 20,0 m
- Kolejové lože

B.8 Zásady organizace výstavby

Harmonogram prací pro celou stavbu v časových souvislostech je řešen v příloze B8.2.

B.8.1 Postup výstavby

Stavební postup lze shrnout do následujících pracovních bloků:

- Přeložka vodovodu
- Převzetí staveniště.
- Vytyčení inženýrských sítí a jejich ochrana.
- Osazení dočasného dopravního značení.
- Vybudování zařízení staveniště.
- Výroba nosné konstrukce v mostárně včetně nátěrů.
- Výroba prefabrikovaných přechodových úhlových zdí.
- Výroba nových ŽB úložných prahů.
- **ZAČÁTEK NEPŘETRŽITÉ VÝLUKY KOLEJE 60 N. OMEZENÍ SILNIČNÍHO PROVOZU.**
- Provizorní přeložení drážních a mimodrážních kabelů mimo most.
- Snesení železničního svršku.
- Snesení SOK.
- Frézování vozovky
- Odbourání staré spodní stavby a výkopy.
- Hlubinné zakládání na velkopřůměrových pilotách.
- Realizace nových opěr a šikmých křídel.
- Provedení hydroizolací.
- Provedení drenáží.
- Provedení přechodových oblastí a zásypů za šikmými křídly.
- Přeložka CETIN
- Osazení ŽB prefra. úhlových zdí + izolace
- Osazení nových úložných prahů.
- Osazení nové NK.
- Zřízení ZKPP
- Zřízení železničního svršku.
- Montáž zábradlí, kabelových žlabů.
- Definitivní uložení drážních kabelů.
- Oprava silnice.
- **ZAHÁJENÍ SILNIČNÍHO PROVOZU POD MOSTEM**
- Dokončovací práce.
- Hlavní mostní prohlídka.
- **UKONČENÍ VÝLUKY NA TRATI**
- Definitivní terénní úpravy

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.

B.8.2 Koordinace stavby rekonstrukce mostu s dalšími stavbami

Stavba bude probíhat v jedné výluce daného úseku koleje v souběhu se stavbou **Rekonstrukce mostu v km 53.161 na trati Podlešín – Slaný.**

B.8.3 Omezení provozu

Požadavky na omezení provozu na trati (výluky)

Výluka na trati je naplánována v trvání 60N. Výluka bude zařazena do ročního plánu výluk pro r. 2022.

9	V-003055/21	Podlešín - Slaný	TK: traťová bez TV,	Schvalovatel 8 Rekonstrukce mostů v km 53,161 a 53,910 v obci Slaný <i>mosty Slaný</i>	60	Nept.						21	31	8				§23 b Investiční akce 11.7.-8.9.
---	-------------	------------------	---------------------	--	----	-------	--	--	--	--	--	----	----	---	--	--	--	--

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 na silnici II/118 v ulici Smečenská

Rekonstrukcí mostu dojde k omezení na silnici II/118 a k omezení průchodnosti chodců pod mostem. Omezení průjezdnosti pod mostem bude v délce 75m. Pod mostem budou z obou stran kolem pilířů mostu zábery tak, aby zůstal průjezdný profil 3,5m. Při opravě bude vypnutá stávající světelná signalizace a bude nahrazena kyvadlovou signalizací s vyloučením pěších vazeb, které budou mít samostatnou obchodní trasu.

Obchozí trasa pro pěší bude vedena obousměrně ulicemi Durasova, K.H.Brodského, U Prádelny.

Dopravně inženýrské opření bylo konzultováno v měsíci květnu roku 2021 s policií ČR DI Kladno což je příslušný silniční správce na této komunikaci.



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 města Slaný.

B.8.5 Přístupy na staveniště

Na stavbu lze část materiálu dovážet po železničním tělese. Dále se předpokládá využití místních komunikací.

B.8.6 Plochy zařízení staveniště

Zařízení staveniště se předpokládá na obou stranách mostu na stávající komunikaci v délce cca 50 m na každou stranu mostu.

B.8.7 Zhodnocení možnosti požárního zásahu

Kontakt na HZS SŽ JPO Kralupy nad Vltavou: *Stálá služba: 972257466, 972257533 popř. MT.: 606781156*

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 svářečských prací. Během prací je nutno zajistit odstraňování suché trávy a porostů v místech, kam budou při řezání a svaření 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. zabezpečí 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 je zejména řeka Bílina, který je v bezprostřední blízkosti stavby. 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 zahájením výstavby mostu, musí být přeloženy veškeré inženýrské sítě na mostě.

Demontáž mostu

Demontáž mostu bude provedena automobilovým jeřábem. Před demontáží bude z konstrukce odstraněn železniční svršek, zábradlí a chodníkové konzoly. Konstrukce bude jeřábem přesunuta na místo zařízení staveniště, kde bude rozřezána a odvezena do šrotu.

Předpokládaná hmotnost konstrukce je 12,5 t včetně chodníkových konzol. Hmotnost konstrukce bude ověřena na lisech v místě ložisek.

Po odstranění SOK dojde k výkopovým pracím a odbourání částí opěr.

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

Bude provedeno hlubinné založení. Následovat bude betonáž nové spodní stavby a osazení prefabrikátů.

Nosná konstrukce bude na stavbu přivezena v jednom celku a osazena automobilovým jeřábem:

Hmotnost 60 t / vyložení cca 16 m.

Po osazení konstrukce nosné konstrukce bude následovat osazení zábradlí, zbylé zásypy, zřízení železničního svršku a terénní úpravy.

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 stáří 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.