

TÚ 0821 Kralupy nad Vltavou (mimo) – Neratovice (mimo)
DÚ 02 Kralupy nad Vltavou – Chvatěruby

VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S–JTSK

	Vedoucí projektu	Zodpovědný projektant	Investor	SPRÁVA ŽELEZNIC s.o.
	ING. L. MAREK <i>[Signature]</i>	ING. I. HEINZ <i>[Signature]</i>	Místo stavby	CHVATĚRUBY
	Vypracoval	Kontroloval	Formát	A4
	ING. I. HEINZ	ING. L. MAREK <i>[Signature]</i>	Datum	12/2021
			Účel	DUSP+PDPS
TOP CON SERVIS s.r.o., Ke Stírce 1824/56, 182 00 Praha 8, tel/fax: 284 021 740, email: topcon@topcon.cz			Měřítko	–
OPRAVA MOSTU V KM 1,508 TRATI KRALUPY NAD VLTAVOU – NERATOVICE SO 11–20–01 Most v km 1,508			Č. zakázky	29–21
			Číslo kopie	Číslo přílohy B
SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA				

**Oprava mostu v km 1,508
na trati Kralupy nad Vltavou - Neratovice**

SO 11-20-01 Most v km 1,508

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	6
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	7
B.2.7	Základní popis stavebních objektů	7
B.2.8	Zdůvodnění řešení ve vztahu k obecným požadavkům na výstavbu	8
B.2.9	Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby	9
B.2.10	Hygienické požadavky na stavbu, požadavky na pracovní a komunální prostředí	9
B.2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	9
B.3	Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu	9
B.4	Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie	10
B.5	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	10
B.6	Vliv stavby na životní prostředí a jeho ochrana	10
B.7	Ochrana obyvatelstva	13
B.8	Zásady organizace výstavby	13
B.8.1	Postup výstavby	13
B.8.2	Koordinace stavby rekonstrukce mostu s dalšími stavbami	13
B.8.3	Omezení provozu	13
B.8.4	Umístění staveniště	14
B.8.5	Přístupy na staveniště	14
B.8.6	Plochy zařízení staveniště	14
B.8.7	Zhodnocení možnosti požárního zásahu	14
B.8.8	Způsob provádění stavby, postup výstavby	15

B.1 Popis území stavby

B.1.1 Charakteristika území a stavebního pozemku

Trať Kralupy nad Vltavou (mimo) - Neratovice (mimo) je zařazena jako ostatní celostátní síť a v místě soumostí je jednokolejná. Trať je elektrifikovaná napájecí stejnosměrnou soustavou 3 kV.

Tato projektová dokumentace řeší opravu umělé stavby na této trati - mostní objekt v km 1,508, který převádí trať přes koryto a nábřeží řeky Vltavy. V daném úseku je trať zařazena do traťové třídy zatížení C3/50 (přípustná hmotnost 20 t na nápravu a 8 t na běžný metr). V dotčeném traťovém úseku je nejvyšší traťová rychlost 50 km/h a zábrzdňá vzdálenost 700 m. Normativ délky nákladního vlaku je 530 m.

B.1.2 Vazba na územně plánovací dokumentaci

Stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací. Pozemky pod mostem plní funkci koryta řeky Vltavy. 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 nedojde k 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 (MÚ Kralupy nad Vltavou) 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.: C – ostatní dráhy celostátní

Kategorie dráhy podle TSI INF: P6/F4

Součást sítě TEN-T: nezařazeno

Číslo trati podle Prohlášení o dráze: 482 00

Číslo traťového a definičního úseku: TU 0821, DÚ 02

Trakční soustava: ANO

Počet traťových kolejí:	1
Traťová třída zatížení:	C3
Výkonnostní parametry odpovídající kategorii tratě P6/F4: dle TSI INF 2015:	
obrys vozidla:	G1
hmotnost na nápravu:	12 t pro P6 a 18 t pro F4
rychlost:	nepoužije se
délka vlaku:	nepoužije se

Minimální hodnota součinitele α pro navrhování nových konstrukcí je dle TSI INF 2015 tab. 11 pro kategorii tratí P6/F4 $\alpha = 0,83/0,91$. 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 stávající mostní konstrukce železniční dopravou je určeno dle k ČSN EN 1991-2 a SŽ S5/1. Traťová třída přechodnosti je uvažována s klasifikačním součinitelem zatížení $\alpha = 1,0$.

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:

- Povodí Vltavy, tok Vltavy, el zařízení plavební signalizace.
- opt. kabely CETIN,
- zabezpečovací vedení SŽ s.o., SSZT : 1,0 m na obě strany
- dálkové a místní sdělovací kabely ČD-Telematika, a.s.: 1,0 m na obě strany

Vztah k proceduře EIA

Vzhledem k charakteru opravy není tato stavba 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) je NPP Větrušická rokle (Území s výskytem přirozených skalních a travinných ekosystémů skal a drolin, vegetace efemér a sukulentů, suchých trávníků, nížinných až horských vřesovišť a lesních lemů a přirozených křovinných a lesních ekosystémů nízkých xerofilních křovin, vysokých mezofilních a xerofilních křovin, dubohabřin a teplomilných doubrav, tvořících předmět ochrany národní přírodní rezervace.). Stavba svojí povahou nemůže ovlivnit ani předměty ochrany EVL ani chráněná území, jedná se o lokální provizorní stavbu.

Chráněná území přírody a krajiny

Stavba hraničí s chráněným územím přírody a krajiny Přírodní park Dolní Povltaví.

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 nachází 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. Chvatěruby

na pozemcích Povodí Vltavy, s.p., parc. č. 237/7 (trvalý travní porost) , 237/1 (vodní plocha), 211/4 (ostatní komunikace-ostatní plocha), 237/2 (trvalý travní porost)

- **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 oprava poruch ocelové konstrukce dle diagnostiky a přepočtu ČVUT (2018) a výměny mostnic a obnovu PKO ocelových konstrukcí.

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 C3),
- zajištění dostatečné prostorové průchodnosti (volného mostního průřezu),
- zajištění bezpečnosti a spolehlivosti provozu,
- snížení objemu prostředků nutných na zajištění provozuschopnosti dráhy,

Stavba se předpokládá v tomto rozsahu:

- oprava částí OK
- výměna mostnic
- obnova PKO

B.2.2 Stručný popis stavby - stávající stav

Železniční most přes Vltavu se skládá z trámových komorových uzavřených konstrukcí z předpjatého betonu (1.,5.-7.pole) a ocelové spojitě, trámové konstrukce s obloukem (Langrův nosník), svařované, spoje prvkové nýtované, místy šroubové s dolní mostovkou o třech polích (2.-

4.pole), uložených na železobetonových opěrách s šikmými křídly a betonových pilířích obložených kamenem

Stávající ocelová konstrukce je ve špatném technickém stavu. S ohledem na její stáří a konstrukční typ je navržena oprava a zesílení.

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 1,508, 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 po dobu životnosti.

Údaje o harmonogramu provádění

Realizace rekonstrukce mostu proběhne během jedné stavební sezóny.

Předpokládaná doba realizace stavby: **05/2022 až 7/2022**

předpokládaná délka realizace opravy cca **2 měsíců**

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

B.2.3 Celkové urbanistické a architektonické řešení

Opravou mostu se nemění prostorové řešení. Pohledově zůstává konstrukce nezměněná.

Vrchní nátěr konstrukce podlah a zábradlí bude tmavého až černého odstínu DB 701.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Úsek je 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 nad 20 m, bude 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

Železniční most přes Vltavu se skládá z trámových komorových uzavřených konstrukcí z předpjatého betonu (1.,5.-7.pole) a ocelové spojitě, trámové konstrukce s obloukem (Langrův

nosník), svařované, spoje prvkové nýtované, místy šroubové s dolní mostovkou o třech polích (2.-4.pole), uložených na železobetonových opěrách s šikmými křídly a betonových pilířích obložených kamenem

Spodní stavbu tvoří ŽB opěry a pilíře.

SO 21-00-01 Železniční svršek

Řešený úsek leží na jednokolejné trati celostátní sítě se závislou trakční soustavou DC 3kV, trakční soustavou „J“. Na mostě jsou ve stávajícím stavu použity kolejnice tvaru S49 upevněny pomocí žebrových podkladnic na mostnicích, na dřevěných mostnicích 260/245/2400 mm. V řešeném traťovém úseku je zřízena bezстыková kolej. Traťová stávající rychlost je v místě řešeného úseku 50 km/h.

Stav po rekonstrukci

SO 11-20-01 Most v km 1,508

Bude provedena oprava závad vzešlých z diagnostického průzkumu (2017) a přepočtu (2018). Budou osazeny nové mostnice 260x245x2400 z tvrdého dřeva a obnovena PKO.

SO 21-00-01 Železniční svršek

Železniční svršek zachován stávající. Po výměně mostnice bude navazovat výškově na původní stav a bude mu i výškově odpovídat. Směrově bude nový svršek odpovídat úpravě PPK dle situace.

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 – Požární stanice HZSSŽ, Kralupy nad Vltavou, Ke Kocandě, 278 01, na nepoplachové tel. č. +420 972 257 465 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 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 nachází v záplavovém území – v rámci výměny mostnic a nátěrů neřešeno. Dolní hrana konstrukce je nad úrovní Q100.

Ochranná opatření proti atmosférickému přepětí a blesku

Do stávajících opatření a ochrany proti atmosférickému přepětí a blesku není zasahováno.

Výjimky z předpisů a norem

Stávající most splňuje pouze MPP 2,2. Jelikož není předmětem opravy zvětšení na VMP 2,5, bude ponechána stávající prostorová průchodnost.

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 omezená 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 – Chvatěruby (092 dle KJŘ, 531D dle TTP) je zařazena jako dráha celostátní, je jednokolejná, část trati Trať Kralupy nad Vltavou – Neratovice. Dovolená traťová třída zatížení je C3 (připustná hmotnost 20 t na nápravu a 8 t na běžný metr). V dotčeném traťovém úseku je nejvyšší traťová rychlost 50 km/h a zábrzdňá vzdálenost 700 m. Normativ délky nákladního vlaku je 530 m.

Předmětem stavby je most v km 1,508. Stavbou dotčený most se nachází širé trati.

Trať Kralupy nad Vltavou (mimo) - Neratovice (mimo) je zařazena do ostatní celostátní sítě a v místě soumostí je jednokolejná. Trať je elektrifikovaná napájená stejnosměrnou soustavou 3 kV.

V **osobní dopravě** jsou dle platného GVD 2021 v úseku Kralupy nad Vltavou – Neratovice Středočeským krajem tři linky regionální dopravy, každá je obsluhována jiným dopravcem. Dálková osobní doprava není objednávána a na trati není provozována ani žádná komerční doprava.

Dle mapy skutečných počtů všech vlaků bude dotčeno výlukou až 47 vlaků denně z toho až 30 osobních.

Linka S43 092 Neratovice – Kralupy nad Vltavou a zpět - nahrazena NAD, která bude trasována Kralupy n.V. žst – Chvatěruby vl.st., délka trasy je 3,8 km. Na všechny spoje postačí jeden standardní autobus 12 m. Dále bude Linka pokračovat úvratově ze stanice Chvatěruby do Neratovic.

Na této trati (v dotčeném úseku) jsou provozovány pravidelné vlaky **nákladní dopravy**. Vlaky mohou být vedeny úvratí přes odbočku na Neratovice.

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:

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 1,508 na trati kralupy nad Vltavou - Neratovice**TABULKA ODPADŮ**

č.	katalog. č.	kateg.	zařazení odpadu	jedm.	Množství odpadů	
					SO 11-20-01	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	0,4	
	08 01 12	O	Jiné odpadní barvy a laky, neobsahující nebezpečné látky	kg		
	08 04 10	O	Jiná odpadní lepidla a těsnící 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	30,0	30,0
	15 01 03	O	Dřevěné obaly	kg	50,0	50,0
	15 01 04	O	Kovové obaly	kg	50,0	50,0
	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	Nemrznoucí kapaliny neobsahující nebezpečné látky	l		
	16 02 14	O	Elektrošrot (vyřazená el. zařízení a přístroje - hliník, měď, vzácné kovy)	t		
	16 06 04	O	Alkalické baterie neobsahující rtuť	ks		
	17 01 01	O	Beton (včetně žel. prázců)	t		
	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		
	17 02 02	O	Sklo	t		
	17 02 03	O	Plasty	t		
	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. prázců)	t	1,0	1,0
	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		
	17 05 08	O	Štěrka ze železničního svršku (odpad po recyklaci - výzisk ze štěrkového lože)	t		
	17 06 04	O	Izolační materiály na bázi polystyrenu neobsahující nebezpečné látky	t		
	17 09 03*	N	Jiné stavební a demoliční odpady (včetně směsných stavebních a demoličních odpadů) obsahující nebezpečné látky	t	2,0	
	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	46 625,3	
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	50,0	
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 prahů a mostnic)	t	34,2	34,2
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 ostatní celostátní sítě a výtažné koleji z hlediska zásobování regionu pro případy krizového situace je jeho strategickou součástí.

Řešení zásad prevence závažných havárií

Stavba – pojistné úhelníky budou vyjmuty a po výměně mostnic navráceny dle původního stavu z následujících důvodů:

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.

Práce v nepřetržité výluce koleje na mostě

Minimální délka výluky v je přibližně 65N.

- Snesení koleje a podlah z mostnic.
- Oprava poškozených částí
- Obnova PKO
- Osazení nových mostnic
- Zpětná montáž podlah a podélníků na mostnice
- Zpětná montáž původních kolejnic a drobného kolejiva.
- Hlavní prohlídka, uvedení mostu do provozu.

Práce prováděné za železničního provozu po výluce

- Úprava okolního terénu do původního stavu.
- Opravy PKO

Nejsou žádné speciální požadavky na odvodnění během výstavby, konfigurace terénu se z hlediska odvodnění stavbou a během stavby výrazně nemění.

B.8.2 Koordinace stavby rekonstrukce mostu s dalšími stavbami

Do veškerých sítí na mostě nebude zasahováno.

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 65 N. Výluka bude zařazena do ročního plánu výluk pro r. 2022.

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

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 extravilánu obce Chvatěruby.

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 Kralupy nad Vltavou za opěru O1 a od přejezdu za opěrou 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 svařování 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 blízkosti obce, 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

Práce prováděné za železničního provozu před výlukou

- Zařízení staveniště stavby.

Práce v nepřetržité výluce koleje na mostě

Minimální délka výluky v je přibližně 65N.

- Snesení koleje a podlah z mostnic.
- Oprava poškozených částí
- Obnova PKO OK
- Osazení nových mostnic
- Montáž podlah
- Zpětná montáž původních kolejnic a drobného kolejiva.
- Hlavní prohlídka, uvedení mostu do provozu.

Práce prováděné za železničního provozu po výluce

- Úprava okolního terénu do původního stavu.
- Opravy PKO