

B.1. Popis území stavby	2
B.2. Celkový popis stavby	4
B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání.....	4
B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení	6
B.2.3 Celkové technické řešení	6
SO 11-10-01 Železniční svršek	7
SO 11-20-01 Most v km 31,295	7
SO 11-30-01 Ochrana sítí Správy železnic, s.o.	7
B.2.4 Bezbariérové užívání stavby	9
B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby	9
B.2.6 Základní charakteristika technologických objektů a technických zařízení.....	9
B.2.7 Základní charakteristika stavebních objektů	10
B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby	10
B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana.....	11
B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí	11
B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí.....	11
B.3. Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu	12
B.4. Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie.....	12
B.5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	13
B.6. Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	13
B.7. Ochrana obyvatelstva	15
B.8. Zásady organizace výstavby	15
B.9. Celkové vodohospodářské řešení	15

B.1. Popis území stavby

a) Charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem v území, dosavadní využití a zastavěnost území

Stavba se nachází na pozemku ke kterému má právo hospodaření Správa železnic, s.o. p.č. 5/2 v k.ú. Lichoceves a je součástí stávající liniové stavby. Jedná se o stavbu dráhy.

Most se nachází na stávající trati Středokluky – Podlešín, TÚ 0742 Středokluky (včetně) – Podlešín (mimo), DÚ 08 FM ČESKÁ Tuchoměřice – Noutonice. Mostní objekt se nachází v širé trati.

b) Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování

Jedná se o rekonstrukci stávajícího mostu, stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací.

c) Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území

Nejsou.

d) Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů

Případné podmínky dotčených orgánů budou zohledněny.

e) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod,

Z hydrogeologického hlediska je zájmové území součástí hydrogeologického rajonu 6250 – Proterozoikum a paleozoikum v povodí přítoků Vltavy.

Zájmové území je odvodňováno Zákolanským potokem (1-12-032), který protéká severně od mostu v km 31.295.

V zájmovém území lze předpokládat, že budou vyvinuty 2 pod sebou následující zvodnělé systémy.

Prvním zvodnělým systémem je průlinový kolektor tvořený deluvii a fluviálními uloženinami. Hladina podzemní vody je volná, charakterizovaná průměrnou hodnotou koeficientu transmisivity T v rozmezí řádu $1 \cdot 10^{-4} - 1 \cdot 10^{-6} \text{ m}^2 \cdot \text{s}^{-1}$ a koeficient filtrace $k_f = 10^{-5} - 10^{-7} \text{ m} \cdot \text{s}^{-1}$. Podzemní voda je dotována pouze atmosférickými srážkami. Pouze v bezprostředním okolí povodí Zákolanského potoka je výše hladiny podzemní vody přímo závislá na výši hladiny vodoteče.

Druhý zvodnělý systém je vytvořen v komplexu hornin křídý, jako celek je relativně nepropustný. Tento kolektor vytváří nespojitě zvodnění v puklinovém systému skalního podloží. Vydutnost zvodně je závislá na četnosti diskontinuit, stupni rozpukání a typu výplně. Podložní břidlice mají koeficient filtrace $10^{-6} - 10^{-8} \text{ m} \cdot \text{s}^{-1}$.

Směr proudění podzemní vody zkoumané lokality je k severu k erozní bázi tvořené korytem Zákolanského potoka.

f) Výčet a závěry provedených průzkumů a měření - geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, stavebně technický průzkum, stavebně historický průzkum, apod.

Na mostě byl proveden inženýrsko-geologický průzkum, který ověřil základové poměry lokality navrhovaného mostu. Na výsledků tohoto průzkumu bude navrženo plošné založení v úrovni zemin R6 – pískovec zcela zvětralý.

Zeminy, které budou zastiženy výkopovými pracemi při hloubení výkopů, patří do třídy těžitelnosti I.

g) Ochrana území podle jiných právních předpisů

Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy:

- celostátní dráha č. 345 00 Janeček odbočka - Podlešín (dle „Prohlášení o dráze celostátní a drahách regionálních“).

V blízkosti stavby se dále nachází ochranná pásma následujících inženýrských sítí:

- podzemní vedení Správy železnic, s.o. – SSZT OŘ Praha
- Podzemní vedení CETIN a.s. – metalický kabel
- Vodovodní přívaděč DN450 – Teplárna Kladno a.s.

h) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.

Stavba se nenachází v záplavovém území. Stavba se nenachází v poddolovaném území.

i) Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území

Obvod stavby bude zasahovat na sousední pozemky p.č. 119, 269 v k.ú. Lichoceves. Zásahy na cizí pozemky budou řešeny dočasnými zábory po dobu stavby. Souhlasy vlastníků viz dokladová část dokumentace.

j) Požadavky na asanace, demolice a kácení dřevin

Předpokládá se pouze mycení náletové zeleně na drážním tělese a v okolí stavby v malém rozsahu do 40 m².

k) Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa

V rámci stavby nedojde k trvalým ani dočasným záborům pozemků ZPF ani PUPFL.

l) Územně technické podmínky – zejména možnost napojení stavby na stávající technické vybavení území, přeložky inženýrských sítí, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě

Přístup na stavbu je možný jak po železnici, tak po stávající komunikaci III/710.

Stavbou dojde ke střetu se sítí ve správě CETIN a.s., zrušení případně přeložka vedení bude provedena dle vyjádření správce.

Pro samotnou stavbu je nutná výluka železniční tratě a úplná uzavírka přemostované komunikace.

m) Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice

Související stavbou je rekonstrukce železničního mostu na v ev. km 39,019, který se nachází na stejné trati. Předpokládá se, že mosty budou rekonstruovány ve stejné výluce.

Jiná související stavba v rámci sítě Správy železnic není známa.

n) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje a provádí

katastr. území	parc. číslo	vlastnické právo – právo hospodařit s majetkem	druh pozemku podle KN	výměra (m ²)
Lichoceves	5/2	Správa železnic, státní organizace	Ostatní plocha - dráha	28333
Lichoceves	119	KSUS Středočeského kraje p.o.	Ostatní plocha – silnice	1340
Lichoceves	269	KSUS Středočeského kraje p.o.	Ostatní plocha – silnice	5330

Sousední pozemky:

katastr. území	parc. číslo	vlastnické právo – právo hospodařit s majetkem	druh pozemku podle KN	výměra (m ²)	Dočasný zábor (m ²)
Lichoceves	272	Španko Pavel	Orná půda – ZPF	36587	0
Lichoceves	94	Španko Pavel	Orná půda – ZPF	48959	0
Lichoceves	116/4	Španko Pavel	Zahrada – ZPF	6081	0
Lichoceves	6/2	Španko Pavel	Zahrada – ZPF	1269	0

o) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo

Stavbou nevznikají žádná nová ochranná ani bezpečnostní pásma.

B.2. Celkový popis stavby**B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání****a) Nová stavba nebo změna dokončené stavby; u změny stavby údaje o jejích současném stavu, závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí; údaje o dotčené dráze nebo objektu – kategorie dráhy, traťový úsek, staničení, apod.**

Stavba se nachází na pozemku Správy železnic, s.o. p.č. 5/2 v k.ú. Lichoceves a je součástí stávající liniové stavby. Jedná se o stavbu dráhy a stavbu na dráze. Most v km 31,295 převádí trať Středokluky – Podlešín přes pozemní komunikaci třetí třídy III/710 v intravilánu obce Lichoceves. Na mostě je vedena jedna traťová kolej.

Stávající objekt je tvořen kamennou spodní stavbou ocelovou nosnou konstrukcí s dřevěnými mostnicemi. Rozpětí stávajícího mostu je 6,585 m. most byl vybudován v roce 1872. Stavebně technický stav je hodnocen dle předpisu SŽDC S5 stupněm K3/S3.

Ocelová nosná konstrukce je silně poškozena od provozu pod objektem. Všechny ocelové prvky jsou zkorodované.

Zdivo kamenných opěr je popraskané s vypadáním spárováním. Dochází k boulení zdiva, poklesu úložného kvádrů na opěře O1, a trhlinám v závěrných zdech.

Vzhledem ke špatnému stavebnětechnickému stavu mostu bude provedena jeho celková rekonstrukce spočívající v demolici stávajícího mostního objektu včetně spodní stavby a základů a výstavbě nového mostu.

Jedná se o stavbu dráhy a stavbu na dráze, je součástí stávající liniové stavby.

Kategorie dráhy	Celostátní
Kategorie železniční trati z hlediska mostů	trať 3. třídy
Traťový úsek	TÚ 0742 Středokluky (včetně) – Podlešín (mimo)
Definiční úsek	DÚ 08 FM ČESKÁ TUCHOMĚŘICE – NOUTONICE

b) Účel užívání stavby

Most v ev. km 31,295 převádí trať Středokluky – Podlešín přes silnici třetí třídy III/710 v intravilánu obce Lichoceves.

c) Trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o trvalou stavbu.

d) Celkový popis dopravní koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby s ohledem na umístění stavby a na účel stavby (traťová, staniční technologie a rámcová dopravní technologie), navrhované kapacity stavby včetně základních technických parametrů stavby (navržené traťové rychlosti, označení polohy dopraven a zastávek, základní údaje o provozu a navrhovaných provozních a dopravních technologiích a nezavedených zařízení)

Stávající objekt bude demolován v celém rozsahu včetně základových konstrukcí a bude provedena výměna podzákladů za vrstvu KSC aby bylo dosaženo únosného podloží. Takto připravená základová spára bude vyrovnána podkladním betonem na kterém bude plošně založena spodní stavba nového mostu. Na spodní stavbu bude uložena nosná konstrukce s masivní ocelovou deskou mostovky a komorovými nosníky. Uložení nosné konstrukce bude provedeno pomocí koncových železobetonových příčníků na ozub.

Rekonstrukce mostu zajistí odstranění nevyhovujícího stavebnětechnického stavu konstrukce a zlepšení prostorových poměrů pod mostem. Nová konstrukce neomezuje trať z hlediska přechodnosti.

e) Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby, nebo souhlasu provozovatele dráhy o udělených výjimkách z platných předpisů a norem a souhlasu provozovatele dráhy s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení

Na navržené konstrukci není ze statického hlediska možné dodržet normový profil štětkového lože. Z toho důvodu bude zažádán O13 GŘ SŽ o vydání výjimky z předpisů. Další výjimky navržené řešení nevyžaduje.

Požadavky na bezbariérové užívání stavby nejsou.

f) Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů

Případné podmínky dotčených orgánů byly zohledněny.

g) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy:

- Železniční trať Středokluky – Podlešín (dle „Prohlášení o dráze celostátní a regionální“).

h) Základní bilance stavby - potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod.

Vzhledem k charakteru stavby se neřeší.

i) Základní předpoklady výstavby - časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy

Doba výstavby je uvažována 6 měsíců (přípravné práce, realizace stavby, ukončení stavby – DSPS, notifikace stavby, GDSP). Stavba bude probíhat v jedné etapě za výluky železniční tratě. Předpokládaná délka nepřetržité výluky je 60 dní.

Stavba bude prováděna ve společné výluce se stavbou „Rekonstrukce mostu v km 39,019 na trati Středokluky – Podlešín (Zákolany)“

j) Základní požadavky na předčasné užívání staveb a staveb ke zkušebnímu provozu, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby

Není uvažováno s postupným předáváním některých částí stavby do užívání. Bude zaveden zkušební provoz v délce půl roku.

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) Urbanistické řešení - kompozice prostorového řešení

Kompozice prostorového řešení zůstane zachována.

b) Architektonické řešení - tvarové řešení, materiálové a barevné řešení

Navržena konstrukce je tvořena železobetonovou monolitickou spodní stavbou se zavěšenými rovnoběžnými křídly a ocelovou nosnou konstrukcí. Odstín vrchního nátěru ocelové konstrukce určí investor před zahájením stavby.

B.2.3 Celkové technické řešení

a) Popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech - včetně údajů o statických výpočtech prokazujících, že stavba je navržena tak, aby zatížení na ni působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části, větší stupeň nepřípustného přetvoření

SO 11-10-01 Železniční svršek

V rámci stavby bude provedena úprava GPK na mostě a v navazujících úsecích. Navržená GPK vychází z projektu PPK dodaného SŽG Praha.

V novém stavu se kolej na mostě nachází v levostranném směrovém oblouku o poloměru 727m, a v klesání 13,695‰.

SO 11-20-01 Most v km 31,295

Stávající objekt je tvořen kamennou spodní stavbou a ocelovou nosnou konstrukcí s mostnicemi o rozpětí 6,585m.

Vzhledem ke špatnému stavebnětechnickému stavu mostu bude provedena jeho celková rekonstrukce spočívající v demolici stávajícího mostního objektu včetně spodní stavby a základů a výstavbě nového mostu.

Nový mostní objekt bude tvořen ocelovou nosnou konstrukcí s průběžným šterkovým ložem uloženou pomocí železobetonových koncových příčníků. Spodní stavba bude tvořena železobetonovými opěrami se zavěšenými rovnoběžnými křídly. Rozpětí nosné konstrukce je 11,65 m, světlost mezi opěrami je 10,85m, volná výška pod mostem je 3,7m.

SO 11-30-01 Ochrana sítí Správy železnic, s.o.

V rámci SO 11-30-01 jsou navržena opatření k ochraně sítí Správy železnic, které se nacházejí v místě stavby a budou dotčeny stavebními pracemi.

Předpokládá se, že stávající sítě budou po dobu stavebních prací vyvěšeny a zabezpečeny a následně uloženy do nových kabelových žlabů.

b) Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody - podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima

Vzhledem k charakteru stavby se neřeší.

c) Celková spotřeba vody

Vzhledem k charakteru stavby se neřeší.

d) Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem

Všechny vybourané materiály budou vhodně recyklovány, popřípadě uloženy na skládku, popřípadě vhodně recyklovány. Úpravy či změny určí nebo schválí TDS. Vytěžená zemina bude kompletně odvezena na skládku. Případné úpravy či změny určí nebo schválí TDS. Před započatím výkopových prací bude provedena zkouška výkopku, z hlediska uložení na skládku, zda zemina není kontaminovaná nebezpečnými látkami. Zemina pro zásypy a přechodové oblasti bude dovezena.

Při realizaci stavby bude řešeno nakládání s odpady původcem odpadu v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb. o odpadech a jeho prováděcí vyhlášky. Po dobu výstavby bude původcem odpadu ve smyslu zákona zhotovitel stavby.

Původce odpadu je povinen odpady zařazovat podle Katalogu odpadů (vyhláška č. 8/2021 Sb.) a odpady, které nemůže sám využít, trvale nabízet k využití jiné právnické nebo fyzické osobě. Nelze-li odpady využít, potom je povinen zajistit zneškodnění odpadů. Zákon přitom zdůrazňuje povinnost zajistit

přednostně využití odpadů (recyklace, kompostování apod.) před jejich odstraněním (uložení na skládku, spálení). Dále je původce odpadu povinen odpad třídit a kontrolovat, zda odpad nemá některou z nebezpečných vlastností. Během výstavby i po uvedení do provozu je povinen vést evidenci o množství odpadu a způsobu nakládání s ním. Způsob vedení evidence je stanoven vyhláškou MŽP č. 273/2021 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady. Původce odpadu je zodpovědný za nakládání s odpady do doby, než jsou předány oprávněné osobě.

Zhotovitel je povinen zpracovat „Závěrečnou zprávu o nakládání s odpady“ v rozsahu uvedeném v příloze č. 4 Směrnice SŽDC č. 96 pro nakládání s odpady a současně VTP na zhotovení stavby. Uvedenou dokumentaci pak předloží objednateli jako jeden z dokladů pro vydání kolaudačního souhlasu.

Souhrnný přehled, zatřídění a způsob likvidace odpadů vznikajících při výstavbě a provozu

Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu	Kateg. odpadu	Způsob nakládání s odpadem	Druh odpadu
05 01	<i>Odpady ze zpracování ropy</i>			
05 01 05	Uniklé (rozlité) ropné látky	N	Biodegradace	útky, havárie
08 01	<i>Odpady z výroby, ze zpracování, z distribuce a používání barev a laků*</i>			<i>používané nátěrové materiály</i>
13 01	<i>Odpadní hydraulické oleje</i>			
13 01 00	Hydraulické oleje, brzdové kapaliny*		zneškodnění oprávněnou osobou	ze stavebních strojů
15 01	<i>Obaly (vč. odděleně sbíraného komun. obalového odpadu)</i>			
15 01 06	Směsné obaly	O, N	deponování, spalování	
17 01	<i>Beton, cihly, tašky a keramika</i>			
17 01 01	beton	O	recyklace	torkret, betony
17 02	<i>Dřevo, sklo, plasty</i>			
17 02 02	sklo	O	recyklace	
17 02 03	plast	O	recyklace, skládkování	
17 04	<i>Kovy, slitiny kovů</i>			
17 04 05	železo nebo ocel	O	recyklace	mříže, KARI sítě
17 05	<i>Zemina vytěžená</i>			
17 05 04	zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	O	deponování	výkopová zemina nevhodná do násypu, kamenné římsy
20 01	<i>Složky z odděleného sběru</i>			
20 01 01	papír a lepenka	O	recyklace	sběrový papír (ZS)
20 01 27	barva, lepidlo, pryskyřice	N	spalování, deponování	nátěrové hmoty a odpad z nich (obaly)
20 02	<i>Odpady ze zahrad a parků</i>			
20 02 01	biologicky rozložitelný odpad	O	kompostování	náletová vegetace
20 03	<i>Ostatní komunální odpady</i>			

20 03 01	směsný komunální odpad	O	skládkování, spalování	ZS
Uvedené množství nemusí odpovídat skutečnosti na stavbě.				

Pozn.: O - ostatní odpad
 N - nebezpečný odpad
 * - není možné zařadit podle Katalogu odpadů, bude podrobně zaříděno původcem odpadu
 ZS - zařízení staveniště

e) Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě

Nejsou.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Vzhledem k charakteru stavby není třeba posuzovat technické řešení dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

a) Popis splnění zásadních požadavků příslušných předpisů a norem ochrany před vlivy trakčních a energetických vedení

Mostní objekt se nachází na neelektrifikované železniční trati

b) Řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů na základě výsledků korozních průzkumů

Vzhledem k tomu že železniční trať je určena k prověření výhledové elektrizace budou v souladu s SR 5/7 provedena ochranná opatření ve stupni 4 dle tabulky 1 SR5/7 tedy primární ochrana a konstrukční opatření dle SR, kapitola III, včetně propojení výztuže a jejího vyvedení na povrch konstrukce.

Bude provedena primární ochrana dle TP 124 MD ČR spočívající v provedení dostatečné tloušťky krycí vrstvy výztuže, vhodného složení směsi a dalších požadavků dle TP 124.

Dále budou provedena konstrukční opatření dle SR5/7 kapitola III. Betonářská výztuž spodní stavby bude vodivě propojena. Hlavní nosné výztužné pruty budou provařeny s třmínky, příp. rozdělovací výztuží v hranách obrysu konstrukce a dále jeden nebo více prutů – podle šířky konstrukce, minimálně ve vzájemné vzdálenosti 5,0 m. Provařeny dále budou i styky výztuže v místech přesahů výztužných prutů.

Svary křižujících se výztuží jsou předepsány bodové, průměru 5 mm, u podélných styků výztuže délky 100 mm, u výztuže spojené ocelovou deskou oboustranné koutové dl. 10 mm, a = 4 mm. Žádný svar nesmí oslabit svařovaný profil výztuže. Výztuž bude vodivě propojena s měřicím bodem. Na každém dilatačním celku budou umístěny dva měřicí body.

B.2.6 Základní charakteristika technologických objektů a technických zařízení

Stavba neobsahuje technologické objekty ani technická zařízení.

B.2.7 Základní charakteristika stavebních objektů

a) Stručný popis stávajícího stavu

Stávající objekt je tvořen kamennou spodní stavbou ocelovou nosnou konstrukcí s dřevěnými mostnicemi. Rozpětí stávajícího mostu je 6,585 m. most byl vybudován v roce 1872. Stavebně technický stav je hodnocen dle předpisu SŽDC S5 stupněm K3/S3.

b) Stručný popis navrženého řešení

c) SO 11-10-01 Železniční svršek

V rámci stavby bude provedena úprava GPK na mostě a v navazujících úsecích. Navržená GPK vychází z projektu PPK dodaného SŽG Praha.

V novém stavu se kolej na mostě nachází v levostranném směrovém oblouku o poloměru 727m, a v klesání 13,695‰.

d) SO 11-20-01 Most v km 89,477

Stávající objekt je tvořen kamennou spodní stavbou a ocelovou nosnou konstrukcí s mostnicemi o rozpětí 6,585m.

Vzhledem ke špatnému stavebnětechnickému stavu mostu bude provedena jeho celková rekonstrukce spočívající v demolici stávajícího mostního objektu včetně spodní stavby a základů a výstavbě nového mostu.

Nový mostní objekt bude tvořen ocelovou nosnou konstrukcí s průběžným šterkovým ložem uloženou pomocí železobetonových koncových příčníků. Spodní stavba bude tvořena železobetonovými opěrami se zavěšenými rovnoběžnými křídly. Rozpětí nosné konstrukce je 11,65 m, světlost mezi opěrami je 10,85m, volná výška pod mostem je 3,7m.

e) SO 11-30-01 Ochrana sítí Správy železnic, s.o.

V rámci SO 11-30-01 jsou navržena opatření k ochraně sítí Správy železnic, které se nacházejí v místě stavby a budou dotčeny stavebními pracemi.

Předpokládá se, že stávající sítě budou po dobu stavebních prací vyvěšeny a zabezpečeny a následně uloženy do nových kabelových žlabů.

B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby

Jedná se o stavbu dopravního významu bez požárního rizika.

Stavbou prochází inženýrské sítě (viz Ochrana inženýrských sítí). Některé zasáhnou částečně do výkopové jámy a budou předepsaným způsobem ochráněny před poškozením a následně uloženy do tělesa v původní trase. Stavbou bude dotčeno podzemní vedení CETIN a.s., jeho ochrana během stavby bude provedena dle vyjádření správce. Stavba bude dále prováděna v ochranném pásmu vodovodního přivaděče ve vlastnictví Teplárny Kladno a.s., toto vedení nebude stavbou dotčeno, při stavebních pracích je nutné dodržet podmínky správce.

Je nutno dodržovat veškeré předpisy týkající se protipožární ochrany, zejména Zákon č. 133/85 Sb. – o požární ochraně ve znění pozdějších předpisů a Vyhlášku č. 246/2001 Sb. – o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru.

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 zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru zejména s ohledem na okolní vegetaci a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky č. 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů“.

Zahájení a ukončení prací na trati je nutno ohlásit na místně příslušné operační středisko HZSP SŽ – JPO Praha Chodovská 1430/3a, 141 00 Praha 4 na nepoplachové č. tel. 272 774 125, v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření k vytvoření podmínek pro zásah a záchranné práce. Po dobu stavebních prací musí být zajištěna možnost příjezdu jednotek IZS pro zásah v objektech drah a na dráze.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Vzhledem k charakteru stavby se neřeší.

B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí

Vzhledem k charakteru stavby se neřeší.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) Ochrana před pronikáním radonu z podloží

Vzhledem k charakteru stavby se neřeší.

b) Ochrana před bludnými proudy

Mostní objekt se nachází na neelektrifikované železniční trati. Nepředpokládá se významné nebezpečí účinků bludných proudů. Bude provedena primární ochrana dle TP 124. Ta spočívá v provedení dostatečné tloušťky krycí vrstvy výztuže, vhodného složení betonové směsi a dalších požadavků dle TP 124.

c) Ochrana před technickou seizmicitou

Nevyžaduje se.

d) Ochrana před hlukem

Jedná se o rekonstrukci stávajícího mostu v intravilánu obce. Hlučné práce budou prováděny v rozsahu od 7:00 – 19:00. Po dokončení stavby dojde ke snížení hlučnosti vzhledem k tomu že nová konstrukce je navržena s průběžným šterkovým ložem.

e) Protipovodňová opatření

Charakter stavby nevyžaduje řešení opatření vyplývající z požadavků civilní ochrany na využití staveb k ochraně obyvatelstva, vytváření zón havarijního plánování apod.

f) Ostatní účinky - vliv poddolování, výskyt metanu apod.

Nejsou.

B.3. Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu

a) Napojovací místa technické infrastruktury

Vzhledem k charakteru stavby není řešené napojení na dopravní a technickou infrastrukturu. Po opravě bude most plnit stejnou funkci jako před opravou.

b) Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

viz a)

c) Popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, napojení na stávající dopravní infrastrukturu, doprava v klidu, pěší a cyklistické stezky

viz a)

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

a) Traťová a staniční technologie počátečního a cílového stavu a rámcová dopravní technologie v průběhu výstavby

Železniční trať Janeček odbočka - Podlešín

Traťový úsek TÚ 0742 Středokluky (včetně) – Podlešín (mimo)

Definiční úsek DÚ 08 FM ČESKÁ Tuchoměřice – Noutonice

- Zařazení v síti SŽ – ostatní dráhy celostátní
- Označení trati dle TTP – 529A
- Označení trati dle KJŘ - 121
- Počet traťových kolejí – 1
- Provoz obousměrný
- Trakce nezávislá
- Trať je zabezpečena automatickým hradlem
- Vlakové zabezpečovací zařízení není
- Největší traťová rychlost - 70 km/h
- Třída zatížení C3 (20 t/nápr.)

Osobní doprava:

Dle GVD 2020 je osobní doprava v místě stavby následující:

	Sudý směr		Lichý směr		Celkem
	R + Sp	Os	R + Sp	Os	
	0	4	0	4	8

Nákladní doprava:

Z hlediska provozování nákladní dopravy je kolej zařazena do 6 třídy.

Výhled osobní dopravy, jízdní doba a propustnost tratě:

Výhledový stav osobní (dálkové a regionální) dopravy a nákladní dopravy se rekonstrukcí mostu v km 31,295 nezmění. Jízdní doba se po rekonstrukci také nezmění.

Opatření během stavby:

Vlakový provoz na trati bude po dobu stavby vyloučen. Bude zavedena náhradní autobusová doprava. Nákladní doprava bude odkloněna po dobu stavby

b) Návrh organizačních a dočasných provizorních stavebních opatření na zajištění železniční dopravy po dobu stavby

Pro realizaci stavby bude nutná nepřetržitá výluka provozu. Výluka na železniční trati se předpokládá v délce 60 dnů nepřetržitě. Přesný termín stavby určí stavebník dle výlukového plánu.

c) Zdůvodnění a rozsah navrhovaného staničního a traťového zabezpečovacího zařízení, včetně potřeby navrhovaných rychlostí v jednotlivých kolejkách a kolejových propojeních

V rámci stavby nedochází ke změně.

B.5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav**a) Terénní úpravy**

V délce cca 28 m bude zhotoveno nové těleso železničního násypu s napojením na stávající stav v potřebné délce pro plynulý přechod. Celková délka terénních úprav bude cca 50 m.

b) Použité vegetační prvky

Odláždění svahových kuželů bude provedeno z lomového kamene tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm. Úpravy odláždění budou ukončeny betonovými prahy.

c) Biotechnická, protierozní opatření

Nenavrhují se.

B.6. Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana**a) Vliv na životní prostředí - ovzduší, hluk, voda, odpady a půda**

Stavba nebude mít zásadní negativní vliv na zájmy obecné ochrany přírody.

Během výstavby a v důsledku potřebných terénních úprav bude nutno provést vykácení náletové a keřové zeleně.

Při provádění stavby musí zhotovitel dodržovat požadavky všech předpisů týkajících se ochrany životního prostředí. Zásady ochrany životního prostředí se řídí obecnými právními předpisy, ustanoveními stavebního povolení a rozhodnutími ostatních orgánů státní správy.

Provoz stavby nesmí nepříznivě ovlivnit životní prostředí. Během stavebních prací zhotovitel účinně zamezí průniku ropných a chemických látek do půdy a do vody toku a zajistí likvidaci odpadu vzniklého užíváním stavby.

Zhotovitel musí zejména dbát na to, aby stroje a vozidla pracující na staveništi byly v řádném technickém stavu a nedocházelo k úniku olejů a pohonných hmot, produkci nadměrného množství výfukových zplodin, hluku a prachu. Dojde-li k úniku ropných látek, zajistí zhotovitel bezodkladně nápravu na vlastní náklady. Při manipulaci se zdraví škodlivými látkami musejí být způsob nakládání, bezpečnostní a ochranná opatření včetně havarijních opatření stanoveny pravidly, která je povinen vypracovat, dodržovat a kontrolovat zhotovitel. V případě havárie je povinen zhotovitel provést bezodkladně nápravu na vlastní náklady.

Zhotovitel díla bude povinen během stavebních prací zajistit kontrolu práce a údržby stavebních mechanismů, aby bylo zabráněno úniku ropných produktů do okolí. Pokud dojde k úniku ropných látek do zeminy, je nutné kontaminovanou zeminu ihned vytěžit a uložit do nepropustné nádoby příp. kontejneru, vyvést na příslušnou skládku nebezpečného odpadu nebo do spalovny. V případě úniku ropných látek je zhotovitel povinen neprodleně informovat dotčené orgány státní správy.

Při realizaci stavby bude řešeno nakládání s odpady původcem odpadu v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb. o odpadech v platném znění. Po dobu výstavby bude původcem odpadu ve smyslu zákona zhotovitel stavby.

Při provádění veškerých stavebních prací musí zhotovitel zvolit takovou techniku, aby nedošlo k překročení nejvyšších přípustných hodnot hluku a vibrací.

Při přivalových deštích se předpokládá čerpání vody ze stavební jámy.

Po skončení stavby zhotovitel uvede staveniště do původního stavu. Po uvedení stavby do provozu budou emisní a hlukové poměry srovnatelné se stávajícím stavem, není proto nutno provádět žádná speciální opatření.

b) Vliv na přírodu a krajinu - ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod.

Během výstavby a v důsledku potřebných terénních úprav bude nutno provést náletové křoviny na svahu železničního tělesa. Jedná se však o mýcení do 40 m².

c) Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Stavba se nenachází na území soustavy Natura 2000 ani v její blízkosti a svým charakterem nemá potenciál k jejímu ovlivnění.

Ke stavebnímu záměru bylo vydáno souhlasné stanovisko Odboru životního prostředí a zemědělství Středočeského kraje č.j.: 081638/2021/KUSK. Stanovisko je součástí dokladové části projektové dokumentace.

d) Způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem

Záměr nepodléhá posuzování vlivů na životní prostředí ani zjišťovacímu řízení podle zákona č. 100/2001 Sb.

Ke stavebnímu záměru bylo vydáno souhlasné stanovisko Odboru životního prostředí a zemědělství Středočeského kraje č.j.: 081638/2021/KUSK. Stanovisko je součástí dokladové části projektové dokumentace.

- e) **V případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno**

Záměr nepodléhá do režimu zákona o integrované prevenci.

- f) **Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů**

Realizací stavby nevznikne nové ochranné pásmo. Stávající ochranné pásmo dráhy zůstane zachováno.

B.7. Ochrana obyvatelstva

Charakter stavby nevyžaduje řešení opatření vyplývající z požadavků civilní ochrany na využití staveb k ochraně obyvatelstva, vytváření zón havarijního plánování apod.

B.8. Zásady organizace výstavby

Řeší samostatná část dokumentace B.8.1 Zásady organizace výstavby.

B.9. Celkové vodohospodářské řešení

Vodohospodářské řešení stavby zůstane nezměněno, stavbou nebudou dotčeny povrchové ani podpovrchové vody, ani režim hospodaření s dešťovou vodou.

V Ústí nad Labem, červen 2021

Ing. František Kortus
DIPONT s.r.o.