

Naše zn.: 1114/2017-SŽDC-SSZ-ÚT1-Sei
Vyřizuje: Ing. L. Seidlová
Telefon: 972 244 825
Mobil: 606 708 805
E-mail: seidlova@szdc.cz
Datum: 26.1.2017

Příloha ke schvalovacímu protokolu čj. 11525/2017-SŽDC-GR-06
Hor

Posuzovací protokol

přípravné dokumentace stavby

„Výstavba protihlukové clony Vepřek“

1. Všeobecné údaje

Zpracování Přípravné dokumentace (PD) s Ekonomickým hodnocením, včetně povinných příloh záměru projektu (ZP) bylo zadáno v roce 2015, dokončeno bylo v říjnu 2016. Zhotovitelem PD je SAMSON PRAHA a. s., hlavním inženýrem projektu je Ing. Otakar Hasík.

Rozhodujícími podklady pro zpracování PD byly:

- Zadávací dokumentace;
- Geodetické zaměření, stávající inženýrské sítě, trakční vedení;
- Katastrální mapa území;
- Archivní dokumentace - projekt stavby, ČD DDC, Modernizace trati Kralupy nad Vltavou - Vraňany
 - SO 30-34-02 Vepřek, protihlukové stěny, Moravia Consult Olomouc a.s., aktualizace 06/2000
 - SO 30-19-02 Železniční most v km 445,806
 - SO 30-16-44 Opěrná zeď km 445,771 - 445,811
 - SO 30-16-45 Opěrná zeď km 445,840 - 445,960
 - SO 30-01-01 Žst. Nelahozeves - žst. Vraňany, trakční vedení
 - SO 30-01-04 Žst. Nelahozeves - žst. Vraňany, ukolejnění kovových konstrukcí
 - SO 30-16-01 Žst. Nelahozeves - žst. Vraňany, železniční spodek
 - SO 30-17-01 Žst. Nelahozeves - žst. Vraňany, železniční svršek
 - SO 30-20-01 Tunel km 446,030 - 446,420;
- Aktualizovaná akustická studie (Výpočet hluku z železniční dopravy) ze dne 15. 9. 2016, EKOLA Group s. r. o.;
- Dendrologický průzkum zpracovaný pro tuto dokumentaci;
- obecně platné zákony, vyhlášky, normy, dražní předpisy a výnosy.

Přípravu stavby zajišťuje SŽDC, Stavební správa západ (SSZ), Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9 a vede ji pan Pavel Šlapák. Předpokládá se, že stavba bude hrazena z národních finančních zdrojů.

2. Začlenění stavby do území a rozhodnutí o umístění stavby

Místem stavby je úsek trati Praha Bubeneč - Děčín hl. n. od žkm 445,500 do žkm 446,005, v DÚ Nelahozeves - Vraňany. Úsek trati prochází obcí Vepřek a končí vjezdem do tunelu.

Trat' je součástí dráhy celostátní a náleží do TEN-T (se zařazením dle Nařízení EP a Rady č. 1315/2013 do hlavní sítě osobní dopravy a do globální sítě nákladní), dvoukolejná, elektrifikovaná stejnosměrnou trakční proudovou soustavou o napětí 3 kV. Trat' je označena v jízdním řádu pro cestující číslem 091, v tabulkách traťových poměrů

527 A, TUDÚ trati je 0801 14. Dovolená traťová třída zatížení je D4, rychlost 160 km/h. Stavba leží na 1. tranzitním železničním koridoru (TŽK). Provozovatelem dráhy je SŽDC s. o., místním správcem OR Praha.

Vlastníkem výše uvedené železniční trati je ČR zastoupená SŽDC s. o., která je zároveň jejím provozovatelem, místním správcem je OR Praha.

Trať v předmětném úseku prochází rovinatou krajinou po levém břehu řeky Vltavy. Na začátku předmětného úseku železnici kříží dálnice, na konci úseku trať vjíždí do tunelu, před tunelem je nástupní plocha s příjezdovou komunikací. Podél železnice v údolí se rozkládá obec Vepřek.

Stavba leží na území Středočeského kraje a prochází obcí Vepřek. Rozhodující stavební činnost bude probíhat na pozemcích dráhy, které leží v katastrálních územích Vepřek.

Městský úřad Kralupy nad Vltavou, odbor územního plánování vydal dne 05.01.2017 čj. MUKV 1181/2017 VYST podle § 79 a 92 stavebního zákona a § 9 vyhlášky č. 503/2006 Sb., o podrobnější úpravě územního řízení, veřejnoprávní smlouvy a územního opatření Rozhodnutí o umístění stavby.

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství vydal 27.6.2016 vyjádření čj. 085054/2016/KUSK, spisové značky: SZ_085054/2016/KUSK, kterým z hlediska zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, příslušný orgán posuzování vlivů na životní prostředí sděluje, že výše uvedený záměr není předmětem posuzování podle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb. Dále konstatuje, že stavba je v souladu s ust. § 45i zákona č. 114/1992 Sb. a tudíž lze vyloučit významný vliv navrhovaného umístění a výstavby záměru samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí. S ohledem na charakter a lokalizaci záměru se nepředpokládá možnost ovlivnění území Soustavy Natura 2000.

3 Projednání dokumentace

PD byla v průběhu zpracování projednávána na pracovních poradách v rámci SŽDC se složkami dotčenými stavbou. Podkladem pro zpracování PD byla též projednání dokumentace s dalšími dotčenými osobami.

PD byla projednána:

- s GR SŽDC O12 a O11 připomínkami čj. 53245/2015-SŽDC-O12 z 17. 12. 2015;
- s GR SŽDC O13 připomínkami čj. 50531/2015-SŽDC-O13 z 1. 12. 2015;
- se SŽDC OR Praha vyjádřením čj. 43906/2015-SŽDC-OR PHA-OPR ze 17. 12. 2015;
- se SŽDC SSZ připomínkami čj. 971/2016-SŽDC-SSZ-ÚT1-Hil z 19. 1. 2016 a čj. 4753/2016-SŽDC-SSZ-ÚT1-Hil z 27. 4. 2016
- se SŽG Praha připomínkami z 26. 11. 2015
- s HZS SŽDC vyjádřením čj. 6199/2015-SZDC-HZS-OVS z 30.11.2015

Připomínky byly projednány dne 19. 5. 2016, záznamy jsou součástí dokladové části. Přijaté připomínky byly zapracovány do dokumentace nebo jsou uvedeny v tomto posuzovacím protokolu jako podmínka pro zapracování v dalším stupni přípravy. Přípravná dokumentace je zpracována v souladu s platnou legislativou, TSI a technickými normami a předpisy SŽDC.

4. Zdůvodnění stavby

Předložená dokumentace řeší rekonstrukci stávajících protihlukových stěn v obci Vepřek. V km od 445,500 do 446,005 je trať v obci Vepřek vedena na náspu, na mostě přes místní komunikaci a potok a na opěrné zdi výšky přes 5 m a těsně za obcí vchází do tunelu. Nejvyšší dovolená rychlost na trati je 160 km/h. Trať je v dobrém technickém stavu po rekonstrukci před 12-ti roky a je udržovaná.

Po obou stranách trati jsou stávající protihlukové stěny (PHS). Stávající PHS jsou po více než 12 letech provozu v nevyhovujícím technickém stavu. Stávající výplňové panely zejména v blízkosti portálu tunelu, kde dochází ke zvýšenému tlakovému rázu při výjezdu vlaků z tunelu, znamenají nebezpečí pro provoz na trati. Stávající panely jsou málo tuhé, volné, krouť se a vibrují při průjezdu vlaku ve stojkách a jsou dokonce dalším zdrojem hluku. Současné jsou degradované akustické vlastnosti, zejména pohltivost výplňových panelů povětrnostními vlivy a prachem.

Na základě provedeného měření byla vyhodnocena hluková zátěž daného území. Z výsledků výpočtů vyplynulo, že ve stávajícím stavu s aktuálním rozsahem protihlukových stěn dochází k překračování hygienického limitu hluku

pro hluk z dopravy na dráhách téměř ve všech kontrolních výpočtových bodech. Proto byla navržena rekonstrukce stávajících PHS, zvýšení a prodloužení stávajících PHS.

Cílem stavby je snížení hlukové zátěže v předmětné lokalitě, v obci Vepřek.

5. Navržené řešení a jeho zhodnocení

Protihlukové stěny podél železniční trati v úseku obce Vepřek byly navrženy podle zpracované hlukové studie, požadavků SDC Správy tratí a okresního hygienika, výstavba proběhla v roce 2001- 2003 v rámci stavby „ČD DDC, Modernizace trati Kralupy nad Vltavou - Vraňany“.

Stávající PHS na mostě je odrazivá, průhledná, z materiálu Plexiglas v ocelových sloupcích HEA 120 kotvených do římsy. Stávající PHS v trati jsou jednostranně pohltivé, z recyklovaného plastu (výrobce Inprocom s.r.o), osazené v ocelových sloupcích HEA 160, založených na pilotách nebo kotvených do zdi. Výška stávajících PHS je vlevo trati 3,0m nad TK, vpravo trati 2,5m nad TK.

Všechny stávající panely PHS budou demontovány. Soklové panely budou ponechány. Všechny stávající sloupky budou ponechány a použity, ze statického a konstrukčního hlediska vyhovují, PKO je v dobrém stavu, bude pouze opraveno 20% povrchu.

U objektů, kde dochází ke zvýšení, budou navařeny sloupky délky 0,5 m a bude provedena PKO konce sloupku v délce 1,0 m.

Do připravených sloupků budou mimo most osazeny panely jednostranně pohltivé kategorie zvukové pohltivosti min $DL\alpha=A4$, kategorie vzduchové neprůzvučnosti min $DLR=B2$. Na mostě budou osazeny odrazivé transparentní panely s ochranou proti nárazu ptactva kategorie zvukové pohltivosti min $DL\alpha=A0$, kategorie vzduchové neprůzvučnosti min $DLR=B1$.

Po cca 50m budou osazeny ve všech PHS panely s garantovanou prostupností, umožňující prostup jednotek HZS běžnými prostředky HZS.

SO 01

Stávající PHS vlevo (podél koleje č. 1) s ponecháním výšky 3,0 m nad TK, délky 13 m. Do stávajících sloupků budou osazeny nové jednostranně pohltivé panely.

SO 02

Stávající PHS na mostě vlevo s ponecháním výšky 3,0 m nad TK, délky 23 m. Do stávajících sloupků budou osazeny nové odrazivé panely s úpravou proti nárazu ptactva.

SO 03

Stávající PHS vlevo délky 142m bude zvýšena o 0,5 m na výšku 3,5 m nad TK. Stávající panely budou vybourány, stávající sloupky HEA 160 budou zvýšeny navařením nástavce HEA 160 dl. 0,5 m a budou osazeny nové jednostranně pohltivé panely. První dvě pole u portálu budou rozdělena přidáním nových sloupků HEA, na čtyři pole o délce 2,0 m, do těchto čtyř polí budou osazeny panely s garantovanou prostupností. Přístup k dvěma stávajícím trakčním sloupům je řešen novými dveřmi v PHS.

SO 04

Stávající PHS vpravo (podél koleje č. 2) délky 213 m. PHS bude po návěstidlo (cca 46m) v původní výšce 2,5m nad TK (z důvodu viditelnosti návěstidla), ve zbývajících 167m bude navýšena o 0,5m. V celé délce budou osazeny nové jednostranně pohltivé panely.

SO 05

Stávající PHS na mostě vpravo s ponecháním výšky 2,5 m nad TK, délky 23 m. Do stávajících sloupků budou osazeny nové odrazivé panely s úpravou proti nárazu ptactva.

SO 06

Stávající PHS vpravo s ponecháním výšky 2,5 m, délky 64 m. Do stávajících sloupků budou osazeny nové jednostranně pohltivé panely.

SO 11

Nová PHS délky 28,7m vlevo u portálu tunelu výšky 4,5m nad TK. PHS v tomto místě zásadně omezí šíření zvukové vlny do obce při výjezdu vlaku z tunelu. Při projednání na místě s HZS SŽDC 6.1.2016 a s HZS Mělník

9.3.2016 zástupci HZS souhlasili s umístěním PHS u nástupní plochy portálu s tím, že v místě stávající závory budou v PHS vrata zachovávající průjezd vozidla šířky 4,0 m. Tím byl určen půdorysný tvar PHS, která navazuje na stávající PHS vlevo u trati, pak šikmo křížuje přístupovou komunikaci a pokračuje za nástupní plochou IZS dál od trati až ke gabionovým zdím portálu tunelu. Do betonových sloupků kotvených do žlb pilot budou osazeny betonové jednostranně pohltivé panely. Betonové panely jsou předepsány s ohledem na šíření tlakové vlny při výjezdu vlaku z tunelu. Tlaková vlna zatěžuje PHS víc, než je uvažováno pro průjezd vlaku na otevřené trati. Betonové panely i při stejné tuhosti jako jiné panely mají podstatně větší vlastní hmotnost, při které panel lépe odolává dynamickému zatížení.

Zajištění vrat musí být řešeno tak, aby bylo překonatelné běžnými prostředky HZS. Dále jsou v PHS dveře pro přístup k domku pro uložení DŘT v žkm.445,995.

SO 12, SO 13

Jedná se o nové PHS navazující na stávající PHS proti směru staničení, tedy směrem k Praze. SO 12 je délky 168m vlevo, výšky 3,0m nad TK, SO 13 je délky 100m vpravo, výšky 2,3m nad TK. Jednostranně pohltivé panely budou osazeny do betonových sloupků kotvených do žlb velkopřůměrových pilot.

Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami

Stavbu je nutno koordinovat se stavbou SŽDC „Úpravy zabezpečovacího zařízení pro ETCS včetně DOZ v úseku Kralupy nad Vltavou – Roudnice nad Labem (mimo)“.

6. Kapacitní údaje

Začátek stavby	km 445,500
Konec stavby	km 446,005
Kategorie zvukové pohltivosti pohltivých stěn	min A4
Kategorie vzduchové neprůzvučnosti pohltivých stěn	min B2

7. Seznam provozních souborů a stavebních objektů

E STAVEBNÍ ČÁST

- SO 01 Protihluková stěna vlevo u křídla mostu
- SO 02 Protihluková stěna vlevo na mostě
- SO 03 Protihluková stěna vlevo zvýšená
- SO 04 Protihluková stěna vpravo stávající i zvýšená
- SO 05 Protihluková stěna vpravo na mostě
- SO 06 Protihluková stěna vpravo
- SO 11 Protihluková stěna nová vlevo u portálu
- SO 12 Protihluková stěna nová vlevo
- SO 13 Protihluková stěna nová vpravo

8. Připomínky

Při zpracování projektu stavby je třeba respektovat následující připomínky, které vyplynuly z posuzování a projednávání dokumentace:

Obecně

1. Transparentní panely PHS budou opatřeny prvky zamezující nárazům ptáků do PHS. Doporučujeme svislé pruhy 2 cm široké, maximálně 10 cm od sebe.

9. Závěr

Přípravná dokumentace stavby „Výstavba protihlukové clony Vepřek“ je v souladu se záměry MD a SŽDC. Předložená PD odpovídá potřebám SŽDC a požadavkům zákona o dráhách č. 266/1994 Sb., stavebního zákona č. 183/2006 Sb. a prováděcím vyhláškám k těmto zákonům, vše v aktuálním znění. Odpovídá i požadavkům na PD podle Směrnice GR č. 11/2006.

Na základě výsledků projednání a posouzení předmětné PD

se doporučuje

- a) **schválit přípravnou dokumentaci**
„Výstavba protihlukové clony Vepřek“
- b) **stanovit**
závazné parametry stavby:
 - prostorová průchodnost UIC GC
- c) **uložit**
investorovi stavby:
 - zajistit další přípravu a realizaci předmětné stavby při splnění podmínek, uvedených v 8. kapitole tohoto posuzovacího protokolu;
 - při přípravě dodržet výše uvedené závazné ukazatele stavby uvedené v kap. 6 tohoto posuzovacího protokolu.

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Stavební správa západ
190 00 Praha 9, Sokolovská 278/1955
DIČ: CZ70994234
(3)

Ing. Bohuslav Stečínský, MSc.
náměstek ředitele pro techniku

