


VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	-	-
02	-	-
03	-	-

Investor:	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
	Stavební správa západ Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Vedoucí sdružení:	SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 tel.: +420 267 094 111 fax: +420 224 230 316 e-mail: praha@sudop.cz	Hlavní inženýr projektu: DOC. ING. MAREK FOGLAR, Ph.D.
		

Středisko: SILNIC A DÁLNIC			
Vedoucí střediska:	Odpovědný projektant SO:	Vypracoval:	Kontroloval:
ING. HANA STAŇKOVÁ	ING. RADMILA ŠMERÁKOVÁ	ING. RADMILA ŠMERÁKOVÁ	DOC. ING. MAREK FOGLAR, Ph.D.

Název akce:	Číslo smlouvy: 14 090 209
REKONSTRUKCE NEGRELLIHO VIADUKTU	Projektový stupeň: PROJEKT
Část:	Datum: 07/2014
B. SOUHRNNÁ ČÁST OCHRANA STAVBY PŘED ŠKODLIVÝMI VLIVY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ	Číslo části: B.11.

OBSAH

Identifikační údaje stavby a základní údaje o stavbě.....	2
1. popis stavby	3
2. Povodně	3
3. sesuvy půdy	6
4. poddolování.....	6
5. seismická	6
6. radon.....	6
8. hluk	6
9. ochranná a bezpečnostní pásma.....	6

Identifikační údaje stavby a základní údaje o stavbě

OZNAČENÍ STAVBY

Název stavby: Rekonstrukce Negrelliho viaduktu

Stupeň dokumentace: Projekt stavby

Místo stavby: Praha, okres Hlavní město Praha

Katastrální území: 730955 Karlín, 730122 Holešovice, 727181 Nové Město, 727415 Žižkov

Druh stavby: rekonstrukce mostu

Trat' dle č. JŘ: č. 091 - Praha - Vraňany
č. 011 - Kolín - Praha
č. 120 - Praha - Kladno - Rakovník

Trat'ový úsek dle č. TÚ: č. 0801 - Praha Masarykovo nádraží - Děčín hl.n.
č. 1501 - Česká Třebová - Praha Masarykovo nádraží

Dopravný dle č. TUDU: č. 1501V1, 1501VA, 1501VS
č. 080102

Kategorie trati: celostátní částečně zařazená do kategorie tratí TEN-T

ISPROFIN: 5113520008

STAVEBNÍK/OBJEDNATEL

Název a adresa: **Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 Nové Město
Stavební správa západ
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

ZHOTOVITEL DOKUMENTACE

Název a adresa: **SUDOP PRAHA a.s.**
Středisko 202 – silnic a dálnic
Olšanská 1a
130 80 Praha 3

Zpracovatel: Ing. Radmila Šmeráková (AO, registrační číslo 0011375)

Hlavní inženýr projektu: Ing. Marek Foglar, Ph.D. (AO, registrační číslo 10609)

Datum zpracování: 08/2014

1. POPIS STAVBY

Nemovitá kulturní památka Negrelliho viadukt leží v traťovém úseku Praha Masarykovo nádraží – Praha Bubny, který je součástí tratí Praha Masarykovo nádraží – Děčín hl.n. (TÚ 0801) a Praha Masarykovo nádraží Hrabovka – Praha Masarykovo nádraží Karlín (TÚ 1505).

Byl uveden do provozu v roce 1850. V roce 1875 byl postaven tzv. spojovací viadukt, pro spojovací trať Hrabovka – Karlín. Je tvořený 15-ti samostatnými mostními objekty.

Viadukt se po povodni v roce 2002 stal nedílnou součástí protipovodňové ochrany v Karlíně i v Holešovicích. V mostních pilířích je zabudovaná konstrukce, do které se v případě povodně osadí mobilní protipovodňové bariéry. V R. 2002 byl jedním ze čtyř mostů přes Vltavu v Praze, na kterých nebyl přerušen provoz (z tohoto počtu byly tři železniční).

Obě uvedené části trati jsou součástí celostátní dráhy, vlastníkem je ČR zastoupená SŽDC s.o., provozovatelem drážní dopravy jsou ČD a.s. Obě tratě jsou elektrifikované stejnosměrnou soustavou 3 kV.

Projektová dokumentace zahrnuje zejména:

Rekonstrukci železničního spodku, svršku, mostů, trakčního vedení, sdělovacího, zabezpečovacího a energetického zařízení. Dále úpravy dotčených stávajících pozemních objektů, inženýrských sítí a zařízení, které vyplynuly z charakteru přestavby této liniové stavby.

Stavba „Rekonstrukce Negrelliho viaduktu“ má charakter liniové železniční stavby.

Stavba se nachází v husté městské zástavbě a je vedená po stávajícím tělese dráhy na umělých stavbách. Leží na území hlavního města Prahy; prochází městskými částmi – MČ Praha 2, MČ Praha 3, MČ Praha 7 a MČ Praha 8.

Stavební činnost bude probíhat na pozemcích SŽDC s.o., ČD a.s, ČSAD Praha holding a hl.m. Prahy, které leží v katastrálním území Karlín, Nové Město, Žižkov, Holešovice.

Stavba není v rozporu se schváleným územním plánem.

Z hlediska dopadů na okolí se tedy nepředpokládají změny oproti v roce 2013 projednávané přípravné dokumentaci.

2. POVODŇ

Mostní objekt překračuje regulovaný tok Vltavy v ř. km 50,42 v místě, kde je koryto rozděleno ostrovem Štvanice na dvě ramena. Levým ramenem prochází 90% průtoku. V pravém rameni je situována plavební komora, která umožňuje plavbu z jezové zdrže Šelmovského jezu do zdrže Trojského jezu, a vodácký slalomový areál. Objekty plavební komory se nachází cca 100 m nad Negrelliho viaduktem. Vodácký areál je přecházen mostním objektem ve 2. třetině své délky.

Levé rameno Vltavy přechází Negrelliho viadukt N pilíři (P1 – P4) a pěti mostními poli (šířka 1 pole je 25,290 m), pravé rameno 2 pilíři (P1 a P2) a 3 mostními poli (šířka 1 pole je 25,290 m).

Normální hladina vody v řece v profilu Negrelliho viaduktu je na úrovni 180,20 m n.m.

Hodnoty pro povodňové stavy v profilu Negrelliho viaduktu:

Q ₁	181,90 m n.m. (Bpv)
Q ₅	184,11 m n.m.
Q ₂₀	185,65 m n.m.
Q ₁₀₀	187,47 m n.m.
Povodeň v roce 2002	189,31 m n.m.

Pro vodní tok Vltava je v ř. km 39,50 – 70,00 (na území hlavního města) stanoveno záplavové území pro průtoky Q₅, Q₂₀, Q₁₀₀ včetně vymezení aktivní zóny záplavového území, Magistrátem hlavního města Prahy, odborem výstavby (MHMP-118671/2003/VYS/Po/Ku, 2003).

Ve stanoveném záplavovém území leží následující úseky stavby:

Q₁₀₀ – karlínská strana km staničení stavby cca 410,822 (křižovatka ul. Prvního pluku s ul. Křížíkova – 411,230 (hranice k.ú.)

Q₁₀₀ – holešovická strana km staničení stavby cca 411,230 (hranice k.ú.) – 411, 700 (mostní opěra před bubenským nádražím)

Q₂₀ – karlínská strana km staničení stavby cca 411,269 740 (karlínská opěra mostu N8) - 411,269 700 (hranice k.ú.)

Q₂₀ – holešovická strana km staničení stavby cca 411,230 (hranice k.ú.) – 411,644 (hrana pozemní komunikace na pravém břehu ostrova Štvanice), 411,423 – 411,465 (vnitřní strana holešovické opěry mostu N10)

Q₅ – karlínská strana km staničení stavby cca 411,210 (vnitřní strana karlínské opěry mostu N8) – 411,230 (hranice k.ú.)

Q₅ – holešovická strana km staničení stavby 411,230 (hranice k.ú.) – km staničení 411,321 (pozemní komunikace na pravém břehu ostrova Štvanice), km staničení 411,500 (vnitřní strana karlínské opěry mostu N10) – km staničení 411,640 prostor před vnitřní stranou holešovické opěry mostu N10)

Do **aktivní zóny záplavového území** Vltavy zasahují následující úseky stavby:

- vnitřní strana karlínské opěry mostu N8 (SO 14-12) – holešovická opěra mostu N8 (SO 14-12) při pozemní komunikaci na pravém břehu ostrova Štvanice

- klenba č. 81 mostu N9 (SO 14-13) – vnitřní strana holešovické opěry mostu N10 (SO 14-14)

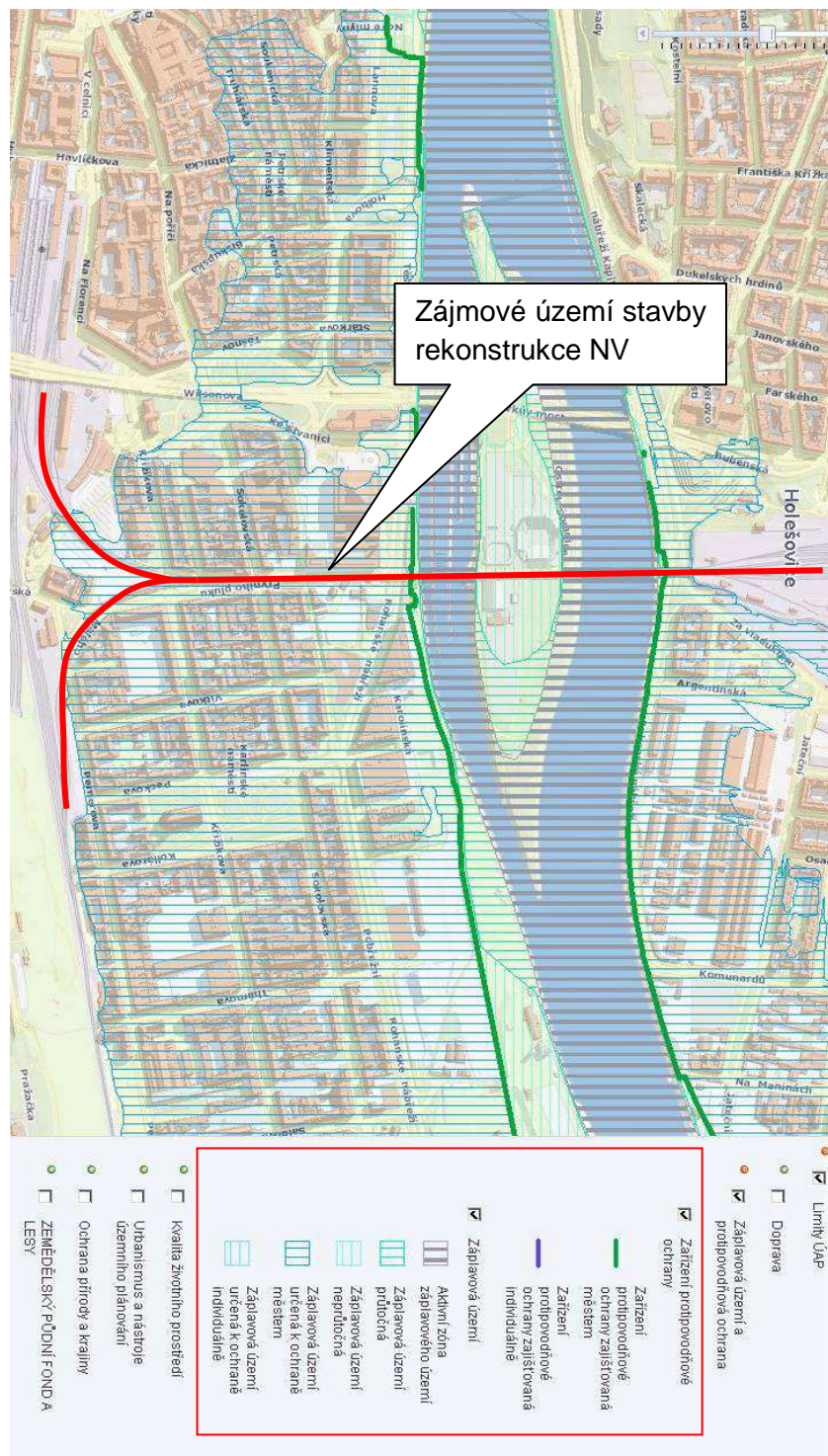
Negrelliho viadukt byl při povodni v r. 2002 v provozuschopném stavu.

Rekonstrukcí mostního objektu v korytě toku ani v záplavovém území nebudou změněny parametry průtočného profilu mostu. Z tohoto důvodu nebylo v rámci zpracování přípravné dokumentace provedeno hydrotechnické posouzení objektu.

Negrelliho viadukt je součástí protipovodňových opatření na území městských částí Praha 8 a Praha 7, opěry slouží pro osazení mobilních protipovodňových stěn. Přestavbou nesmí být tyto U profily poškozeny.

Pro období výstavby je pro stavbu rekonstrukce Negrelliho viaduktu zpracován povodňový plán (část dokumentace F.7.), který bude aktualizován dodavatelem stavby před zahájením výstavby.

Obr. – kategorie stanoveného záplavového území Vltavy (zdroj: Geoportál hl. m. Prahy)



3. SESUVY PŮDY

Nejedná se o stavbu umístěnou v místě náchylném k sesuvům půdy.

4. PODDOLOVÁNÍ

Nejedná se o stavbu umístěnou na poddolovaném území.

5. SEISMICITA

Nejedná se o stavbu umístěnou v místě se seismickou aktivitou.

6. RADON

Nejedná se o stavbu jejíž prostředí je ohrožováno působením radonu.

8. HLUK

Nejedná se o stavbu jejíž prostředí je ohrožováno působením hluku.

9. OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMO

Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy, ochranném pásmu metra (op speciální dráhy a tunelů speciální dráhy). Stavba svojí povahou – „rekonstrukce mostu“ nenaruší tato stávající ochranná pásma ani je nezmění.

Dále se rekonstrukce Negrelliho viaduktu nachází v ochranných pásmech pozemních komunikací a stávajících inženýrských sítí. Rekonstruovaný most zasahuje do ochranných pásem elektrických vedení, plynovodů, teplovodních zařízení, vodovodů a kanalizací, telekomunikačních vedení (sdělovací a zabezpečovací kabely). Rekonstrukcí Negrelliho viaduktu budou ochranná pásma narušena pouze po dobu stavebních prací. Dle projektové dokumentace není umístěn do ochranných pásem stávajících inženýrských sítí žádný významný stavební objekt, který by mohl narušit funkci ochranného pásma. Rovněž nebudou prováděny přeložky stávajících inženýrských sítí, nedojde tedy ke změně jejich ochranných pásem. Veškerá vyjádření správců dotčených technických vybavení v obvodu stavby jsou uvedena v části projektové dokumentace H. Doklady.

Před zahájením stavebních prací, především zemních, budou trasy inženýrských sítí v místě střetu se stavbou vytyčeny a vyznačeny (polohově i výškově). S druhy vedení technického vybavení v obvodu stavby, jejich trasami i hloubkou uložení, s jejich ochrannými pásmy a podmínkami provádění zemních prací v těchto pásmech budou prokazatelně seznámeny před zahájením prací obsluhy strojů a další osoby, které budou zemní práce provádět.

Zhotovitel stavby před zahájením prací v ochranných pásmech provede všechna opatření, která stanovili jejich provozovatelé ve svých vyjádřeních. Tato opatření dodržuje po celou dobu provádění stavebních prací.