
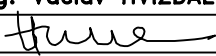
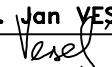


Objednatel:

**KRAJSKÁ SPRÁVA A ÚDRŽBA SILNIC**  
**Středočeského kraje**  
Zborovská 11, 150 21 Praha 5



Souřadnicový systém S-JTSK, Výškový systém Bpv

Číslo zakázky:	19 155 00	HIP:	Ing. Jan Komanec	
Schválil:	Ing. Václav HVÍZDAL		606606960, jkm@pontex.cz	
		Zodp. projektant:	Ing. Michal CHŮRA	
Tech. kontrola:	Ing. Jan VESELÝ		777598859, chura@pontex.cz	
		Vypracoval:	Ing. Michal CHŮRA	

Objednatel:	KSÚS SčK	Obec:	Nymburk	Kraj:	Středočeský
Akce:	II/503 NYMBURK, most ev.č. 503-001 přes dráhu			Datum	Stupeň
Část:				24.2.2021	PDPS
Objekt:				Souprava	Č. přílohy
Příloha:	SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA				B



## B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

### Obsah

<b>1. POPIS ÚZEMÍ STAVBY .....</b>	<b>2</b>
<b>2. CELKOVÝ POPIS STAVBY.....</b>	<b>7</b>
2.1 CELKOVÁ KONCEPCE ŘEŠENÍ STAVBY .....	7
2.2 CELKOVÉ URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ .....	8
2.3 CELKOVÉ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ .....	8
2.4 BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY .....	9
2.5 BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY .....	9
2.6 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA OBJEKTŮ .....	9
2.7 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA TECHNICKÝCH A TECHNOLOGICKÝCH ZAŘÍZENÍ .....	11
2.8 ZÁSADY POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍHO ŘEŠENÍ.....	11
2.9 ÚSPORA ENERGIE A TEPELNÁ OCHRANA .....	11
2.10 HYGIENICKÉ POŽADAVKY NA STAVBY, POŽADAVKY NA PRACOVNÍ PROSTŘEDÍ .....	11
2.11 ZÁSADY OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ .....	11
<b>3. PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU.....</b>	<b>12</b>
<b>4. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ, ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE....</b>	<b>12</b>
4.1 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ (PŘÍL. 5, VYHL. 146/2008).....	12
4.2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE (PŘÍL. 3, VYHL. 146/2008) .....	12
<b>5. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV .....</b>	<b>12</b>
<b>6. POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA .....</b>	<b>13</b>
<b>7. OCHRANA OBYVATELSTVA .....</b>	<b>14</b>
<b>8. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY (ZOV) .....</b>	<b>14</b>
8.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA.....	14
8.2 VÝKRESY .....	21
8.3 HARMONOGRAM VÝSTAVBY .....	22
8.4 SCHÉMA STAVEBNÍCH POSTUPŮ .....	23
8.5 BILANCE ZEMNÍCH HMOT .....	23
<b>9. CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ.....</b>	<b>23</b>
<b>10. PLÁN KONTROLNÍCH PROHLÍDEK STAVBY .....</b>	<b>23</b>

## 1. POPIS ÚZEMÍ STAVBY

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

Most se nachází v obci Nymburk na silnici II/503 ve směru Mladá Boleslav (ulice Boleslavská) v blízkosti železniční stanice Nymburk hlavní nádraží. Pod mostem je vedena dráha SŽ a místní komunikace (Nádražní ulice) a stavba opěrnou zdí mostu přiléhá k areálu firmy ŽOS Nymburk. Zastavěnost, využití území se touto stavbou nemění.

Zájmové území se zčásti nachází obvodu a ochranném pásmu celostátní dráhy a zčásti mimo ochranné pásmo této dráhy, jejímž provozovatelem je SŽ - tratí:

TÚ 1514 Nymburk město - Nymburk hl.n., DÚ 02 Nymburk město - Nymburk hl.n., v žkm 1,300 - 1,332 vlevo tratě,

TÚ 1191 Kolín (mimo) (Kolín-Kol.-Zálabí vč.) - Lysá nad Labem (včetně), DÚ E1 ŽST. Nymburk hl.n., v žkm 323,248 - žkm 323,297 vpravo tratě,

TÚ 1512 Poříčany (mimo) - Nymburk město (včetně), DÚ 02 Poříčany-km 2,333 DÚ 1512 10) v žkm 0,621 - 0,672 oboustranně.

### b) Údaje o souladu s územním rozhodnutím, veřejnoprávní smlouvou o umístění stavby, územním souhlasem

Oprava mostu není v rozporu se schváleným územním plánem města Nymburk.

### c) Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci

Viz bod b.

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

Dle prováděcího projektu z roku 1962 tvoří vrchní geologické vrstvy jíly a písky, pod nimiž se nachází podloží zvětralé opuky, které přechází ve zdravou opuku. Most je založen plošně ve vrstvě zdravé opuky cca 2m pod terénem.

### e) Výčet a závěry provedených průzkumů a měření - geotechnický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, geotechnický průzkum materiálových nalezišť (zemníků), stavebně historický průzkum apod.

Dále jsou uvedeny závěry **Diagnostického průzkumu** mostu přes trať v Nymburce (Pontex, 04/2019) (V diagnostickém průzkumu jsou číslovány podpory v opačném směru, než v této dokumentaci)

#### ZÁVĚREČNÉ SHRNUTÍ VÝSLEDKŮ HODNOCENÍ BETONU

Z provedených zkoušek byla pro:

spodní stavbu - opěry stanovena pevnostní třída betonu C25/30 (značka 350 dle ČSN 73 2001, 1956),

spodní stavby - pilíře pevnostní třída C30/37 (značka 420 dle ČSN 73 2001, 1956),

nosnou konstrukci - schodiště pevnostní třída C25/30 (značka 350 dle ČSN 73 2001, 1956),

nosnou konstrukci - monolit pevnostní třída C40/50 (značka 550 dle ČSN 73 2001, 1956).

Ve všech případech se jedná o lepší značky betonu než dle návrhu z původní projektové dokumentace.

Pro beton nosníků KA-61/16.6m doporučuji uvažovat pevnostní třídu betonu C35/45 (značka 500 dle ČSN 73 2001, 1956) dle typového podkladu pro tyto nosníky.

#### ODOLNOST POVRCHU BETONU PROTI VODĚ A CHRL

Při hodnocení dle kritérií stanovených v ČSN 73 1326 na spodní stavbě oba vzorky z původního betonu opěry nevyhověly. Beton sanační přibetonávky opěry vyhověl.

Na spodní stavbě - pilířích - všech 6 vzorků dle normy vyhovělo, u jednoho dle normy vyhovujícího vzorku ze sloupu pilíře došlo k rozpadu dna.

Na nosné konstrukci schodiště 1 vzorek ze 2 nevyhověl. U druhého, dle normy vyhovujícího vzorku, došlo k rozpadu dna.

Na monolitické nosné konstrukci všech 6 vzorků dle normy vyhovělo. U jednoho z nich však došlo k rozpadu dna.

Beton spodní stavby - původní opěry - tedy hodnotíme jako nevyhovující, přibetonávku opěry jako vyhovující,

beton spodní stavby - pilířů - jako vyhovující s výhradou rozpadu dna jednoho vzorku po 75 cyklech,

beton nosné konstrukce schodiště hodnotíme jako nevyhovující,

beton monolitické nosné konstrukce jako vyhovující s výhradou rozpadu dna jednoho vzorku po 75 cyklech.

### STANOVENÍ HLOUBKY NEUTRALIZACE (KARBONATACE) BETONU

Zjištěná hloubka karbonatce povrchové vrstvy betonu spodní stavby se pohybuje od 10 do 20 mm, což lokálně, v místech s nedostatečnou tloušťkou krycí vrstvy, nezajišťuje ochranu betonářské výztuže před korozi. V kombinaci se zatékáním pak v těchto místech výztuž silně koroduje, krycí vrstva odpadáva.

Zjištěná hloubka karbonatce povrchové vrstvy na monolitické části nosné konstrukce v místech s nedostatečně zhutněným (pórovitým) betonem je až 45 mm, v místě chráničky předpínací výztuže (hl. ~ 50mm) již pH=13.

V místech s hutným betonem byla zjištěna hl. karbonatce 5-20 mm.

Lokálně tedy betonářská výztuž již není chráněna dostatečně, což se projevuje její korozi např. v místech zatékání u odvodňovačů.

Zjištěná hloubka karbonatce povrchové vrstvy betonu schodiště byla 15mm, což vzhledem k tloušťce krycí vrstvy již nezajišťuje dostatečnou ochranu výztuže. V kombinaci se silným zatékáním pak betonářská výztuž lokálně silně koroduje.

### ZÁVĚREČNÉ SHRUTÍ VÝSLEDKŮ CHLORIDOVÉHO TESTU

Je zřejmé, že v místech s průsaky jsou betony všech konstrukcí spodní stavby výrazně kontaminovány Cl ionty, obvykle v povrchové vrstvě do ~ 30mm, tj. v hloubce, kde je uložena betonářská výztuž. Ve větších hloubkách byly koncentrace zjištěny na opěře a úložném prahu pilíře v místě trhliny. Tyto relativně příznivé skutečnosti jsou patrně dány velmi dobrou kvalitou betonu zejména pilířů. Na nosné konstrukci schodišť byly zjištěny vysoké koncentrace v hloubce až 60mm, které přispívají k silné korozi betonářské výztuže. Na vlastní nosné konstrukci - nosnících i monolitu nebyly nadlimitní koncentrace chloridů zjištěny ani v místech se stopami po zatékání. Na injektážní maltě z kabelových kanálků monolitu nebyly chloridy naměřeny. K zajištění dlouhodobé životnosti by bylo nutné kontaminovaný beton spodní stavby ubourat a konstrukce znovu dobetonovat. U přístupových schodišť se nejhodnější varianta jeví jejich demolice a výstavba nových. K realizaci opravy i na horním lici úložných prahů by bylo nutné konstrukci zdvihnout.

### ZÁVĚR OVĚŘENÍ TLOUŠTKY KRYCÍ VRSTVY BETONU

Krycí betonová vrstva je na všech kontrolovaných konstrukcích vyjma sloupů schodišť nevyhovující. V místech dlouhodobých průsaků (sloupy pilířů, ramena a podesty schodišť) dochází k silné korozi betonářské výztuže, kterou se nepodařilo zastavit ani v minulosti provedenou celoplošnou sanací. Jedná se o problém z hlediska další dlouhodobé životnosti mostu a s tím spojené údržby.

### SHRUTÍ ZJIŠTĚNÉHO STAVU PŘEDPÍNACÍ VÝZTUŽE

Shrnutí zjištěného stavu předpínací výztuže bylo provedeno specialistou – korozním inženýrem a slouží jako korozní posudek předpínací výztuže. Posouzení bylo v jednotlivých sondách předpínací výztuže provedeno vizuálně, místa jednotlivých sond byla vybírána záměrně v místech, kde bylo možné očekávat případné závady (průsaky, trhliny, apod.)

Na nosné konstrukci a stativech spodní stavby bylo provedeno celkem 9 sond k předpínací výztuži. Stav předpínací výztuže v provedených sondách lze označit jako velmi dobrý. Předpínací výztuž je v konstrukcích uložena v kabelových kanálkách Sandrik, které byly řádně a plně vyinjektovány injektážní maltou. Malta byla ve všech případech suchá a pevná.

Odhalené předpínací dráty byly ve všech sondách v dobrém stavu, prakticky bez koroze. Některé kabelové kanálky byly v některých sondách s povrchovou korozi z vnější strany.

V provedených sondách na ověření stavu kabelů předpínací výztuže nebyly zjištěny závady.

Kontrolou kotev předpínací výztuže na bocích stativ pilířů byla zjištěna silná koroze kotev, i přes tuto skutečnost hodnotíme tyto kotvy jako dosud funkční.

### ZHODNOCENÍ STAVU DUTIN

Na základě provedené kontroly - ověření stavu krajní dutiny ve 3. a 4. poli a 4 vnitřních dutin ve 4. poli, lze konstatovat, že do dutin lokálně zatéká poruchami v izolaci či odvodnění. Kromě krajní dutiny ve 3. poli, ze které po odvtřání vytékala voda, byl vnitřek ostatních dutin suchý. Zjištěné projevy zatékání mohou tak být i staršího data.

V dutinách dochází ke korozi ztraceného bednění horní desky. Ojedinele bylo zjištěno šterkové hnízdo na boku trámu patrně z důvodu přerušené betonáže. Nebyly zjištěny žádné indicie, které by signalizovaly možné poruchy předpínací výztuže. Stav kontrolovaných dutin lze celkově hodnotit jako uspokojivý. Zjištěné závady nevyžadují okamžité řešení, snižují však životnost konstrukce. Pro prodloužení životnosti je třeba vyměnit odvodnění, hydroizolaci a mostní závěry.

### ZHODNOCENÍ STAVU LOŽISEK

Na základě provedené kontroly byl konstatován špatný stav ocelových ložisek z důvodu jejich velmi silné koroze. Pokud budou ložiska udržována (otryskání, obnova konzervačního nátěru) a bude zamezeno dalšímu intenzivnímu zatékání na ložiska, lze je po dobu doporučené zbytkové životnosti mostu využít, s vědomím, že válečková ložiska již patrně nezaručí hladký dilatační pohyb. Elastomerová ložiska, jejichž stav je hodnocen jako uspokojivý, lze po předpokládanou dobu prodloužení životnosti použít.

### NÁVRH OPATŘENÍ

Mostní objekt je v provozu přes 55 let (postaven 1963). Na základě diagnostických zjištění doporučuji provedení opravy mostu v tomto rozsahu:

- kompletní výměna mostního svršku včetně hydroizolace (stávající vrstvy budou odbourány až na nosnou konstrukci)
- výměna mostních závrhů,
- výměna odvodnění a odvodnění izolace (včetně svodů a jejich vyústění),
- odbourání nesoudržného a narušeného betonu a plošná kotvená železobetonová přibetonávka spodní stavby – opěr, sloupů a lokálně stativ pilířů – týká se i dobetonávek předpínacích kotev na bocích stativ pilířů v případě narušení stávající dobetonávky,
- pouze lokální resanace NK v místech nesoudržné či narušené stávající sanace (odstranění odtržené krycí (sanační) vrstvy, lokální ošetření korodující betonářské výztuže),
- u monolitické části lokální sanace (dobetonávky) v kombinaci s injektážemi (v oblasti spodního líce stěn komorového průřezu v místě vedení kabelů u spodního líce, bylo zjištěno lokální nedostatečné probetonování – ojedinělá lokální kaverna v místě kabelu předpínací výztuže)
- vyčištění úložných prahů,
- otryskání a nakonzervování válečkových ložisek na koncích monolitické části,
- výměna (částečná výměna) konstrukcí přístupových schodišť,
- výměna svršku vyvolává přeložky inženýrských sítí.

Tato opatření doporučuji realizovat bez zbytečného odkladu. Jejich provedením lze předpokládat prodloužení životnosti mostu o minimálně 15 let s náklady na údržbu podobnými novostavbě. Zatížitelnosti budou upřesněny po provedení rekonstrukce, předpokládáme minimálně  $V_n/V_r/V_e = 26/48/156$  t.

Variantně se jako vhodné řešení nabízí také kompletní demolice a stavba nového mostu, který zohlední veškeré požadavky správce na mostní objekt do budoucnosti, s běžnými náklady na údržbu. Životnost takového mostního objektu lze předpokládat 100 let. Zatížitelnosti minimálně  $V_n/V_r/V_e = 32/80/180$  t.

Při výběru vhodného řešení je třeba zohlednit nejen technickou stránku věci, ale také ekonomickou a provozní (výluky na tratích, DIO, přeložky inž. sítí, atd.).

- f) **Ochrana území podle jiných právních předpisů - památková rezervace, památková zóna, zvláště chráněné území, poddolované území, ochranná pásma vodních zdrojů a ochranná pásma vodních děl a prvků životního prostředí - soustava chráněných území Natura 2000, záplavové území, stávající ochranná a bezpečnostní pásma apod.**

Stavba se nenachází v památkové rezervaci ani v památkové zóně. Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy a v ochranných pásmech inženýrských sítí vedených na mostě i pod mostem. Most se nenachází v záplavovém území.

- g) **Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.**

Most se nenachází v zátopové oblasti ani v poddolovaném území.

- h) **Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území**

Vliv stavby na okolí se opravou mostu nemění.

- i) **Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin**

#### **Bourací práce**

V rámci opravy mostu bude provedeno frézování vozovky Boleslavské třídy (od ul. B. Smetany až po silnici I/38), demolice mostního svršku (římsy, vozovka, zábradlí), přechodových desek a závěrných zdí opěr. Materiály budou likvidovány ve shodě s ZOV a zhotovitel bude respektovat povinné odkupy jak je stanoveno v SOD.

#### **Kácení mimolesní zeleně a její případná náhrada**

V rámci opravy mostu nedojde ke kácení mimolesní zeleně.

#### **Rozsah zemních prací a konečná úprava terénu**

V rámci sanace betonových povrchů bude odkopán terén do hloubky cca 0,5 m v šířce 1 m u konstrukcí spodní stavby (opěr a pilířů). Po provedení prací bude terén upraven do původního stavu.

#### **Ozelenění nebo jiné úpravy nezastavěných ploch**

Terén dotčený stavbou bude upraven do původního stavu. Zatravněné plochy budou ozeleněny (ohumusování + osetí).

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

#### **Zásah do ZPF a případné rekultivace**

Realizací stavby nedojde k zásahu do zemědělského půdního fondu.

**Zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa**

Realizací stavby nedojde k žádnému zásahu do pozemků určených k plnění funkce lesa.

**k) Územně technické podmínky - zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě**

Příjezd na stavbu je možný po stávající komunikaci II/503 nebo po místních komunikacích pod mostem.

Zdroj užitné i pitné vody pro stavbu bude zajištěn z přistavených zásobníků, které budou součástí zařízení staveniště a budou dle potřeby doplňovány.

Napájení stavby elektřinou bude po dobu výstavby zajištěno dle aktuální možnosti buďto zřízením dočasné přípojky nízkého napětí realizované se souhlasem místního distributora nebo bude využit mobilní zdroj.

Po dobu opravy mostu bude použito připojení pomocí mobilní sítě GSM.

Veškeré sanitární buňky zařízení staveniště budou vybaveny fekální jímkou pro zachycení odpadní vody, tato bude pravidelně vyvážena.

Realizací stavby nedojde k žádné změně dopravní a technické infrastruktury ani ke změně vodních toků. Odvodnění mostu je napojeno na kanalizační síť a toto bude zachováno.

**l) Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice.**

Doba trvání opravy se uvažuje na jednu stavební sezonu.

Projekt musí být koordinován s projektem opravy mostů ev.č. 503-002, 003 a 004 => investor předpokládá provedení opravy po provedení opravy mostů 503-002 a 503-003 a souběžně, nebo v předstihu před zahájením opravy mostu přes Labe 503-004.

**m) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba provádí**

Realizací opravy mostu **nedojde** k trvalému zásahu do jiných pozemků, než na kterých se most v současné době nachází.

**Parcely v k.ú. Nymburk dotčené trvalým nebo dočasným záborem stavby a okolní parcely**

Parcelní číslo	LV	Výměr a (m2)	Zábor dočasný	Zábor trvalý	Způsob využití	Druh pozemku	Vlastnické právo
1196/06	2492	796			zeleň	ostatní plocha	Vančura Josef, Vančurová Růžena
1202/12	2835	1103			ostatní komunikace	ostatní plocha	Město Nymburk
1202/14	2835	884			ostatní komunikace	ostatní plocha	Město Nymburk
1202/28	2835	684	39		zeleň	ostatní plocha	Město Nymburk
1202/31	2835	616			ostatní komunikace	ostatní plocha	Město Nymburk
1298/02	2835	1697	19		ostatní komunikace	ostatní plocha	Město Nymburk
1298/22	2835	60			zeleň	ostatní plocha	Město Nymburk
1298/23	3380	84			zeleň	ostatní plocha	Sedláček Petr Ing. SJM Velčický Emil a Velčická Jana
1298/25	3380	8			ostatní komunikace	ostatní plocha	Sedláček Petr Ing. SJM Velčický Emil a Velčická Jana
1298/4	3380	74			zeleň	ostatní plocha	Sedláček Petr Ing. SJM Velčický Emil a Velčická Jana
1321/20	2835	1224	138	103	ostatní komunikace	ostatní plocha	Město Nymburk
1688/02	161	8764	1055	672	silnice	ostatní plocha	Středočeský kraj Hospodaření se svěřeným majetkem kraje Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje
1688/03	161	177	177	177	silnice	ostatní plocha	Středočeský kraj Hospodaření se svěřeným majetkem kraje



							Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje
1688/04	2835	957	48		ostatní komunikace	ostatní plocha	Město Nymburk
1688/26	161	11584	973	425	silnice	ostatní plocha	Středočeský kraj Hospodaření se svěřeným majetkem kraje Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje
1699/01	161	11584	6		silnice	ostatní plocha	Středočeský kraj Hospodaření se svěřeným majetkem kraje Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje
1699/02	161	11584			silnice	ostatní plocha	Středočeský kraj
1699/09	161	11584			silnice	ostatní plocha	Středočeský kraj
1736/1	6772	64692	132	15	jiná plocha	ostatní plocha	AVIRTA a.s.
1748/01	96	16997	406	360	dráha	ostatní plocha	Česká republika, Právo hospodařit s majetkem Správa železnic, státní organizace,
1748/18	6316	2719	116	38	dráha	ostatní plocha	České dráhy, a.s.
1748/19	6316	141	79	34	dráha	ostatní plocha	České dráhy, a.s.
1748/23	6316	40107 6	114	59	dráha	ostatní plocha	České dráhy, a.s.
1751/01	96	37247			dráha	ostatní plocha	Správa železnic
1751/03	96	630	454	429	dráha	ostatní plocha	Česká republika, Právo hospodařit s majetkem Správa železnic, státní organizace,
1756/01	6316	1128			dráha	ostatní plocha	České dráhy
1778/02	2835	2737	115	12	zeleň	ostatní plocha	Město Nymburk
1803	2835	9688	18	3	ostatní komunikace	ostatní plocha	Město Nymburk
1804	2835	1924	20	8	ostatní komunikace	ostatní plocha	Město Nymburk
1811/24	96	17637	9	3	dráha	ostatní plocha	Česká republika, Právo hospodařit s majetkem Správa železnic, státní organizace,
1865	2835	1143			ostatní komunikace	ostatní plocha	Město Nymburk
1866	2835	359	295	153	ostatní komunikace	ostatní plocha	Město Nymburk
st3796	6772	150			zastavěná plocha a nádvoří	bez čp	AVIRTA a.s.
		CELKE M	4213	2489			

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

Nedojde ke vzniku nových ochranných nebo bezpečnostních pásem.



**o) Požadavky na monitorinky a sledování přetvoření**

Trvalé měření sedání a průhybů se nepožaduje.

**p) Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu**

Stavba je již napojena na dopravní infrastrukturu silnicí II/503, kterou převádí přes dráhu. Na TI je napojena pro VO a na kanalizaci pod mostem.

## **2. CELKOVÝ POPIS STAVBY**

### **2.1 Celková koncepce řešení stavby**

**a) Nová stavba nebo změna dokončené stavby; u změny stavby údaje o jejich současném stavu, závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí; údaje o dotčené komunikaci,**

Jedná se o opravu stávajícího mostu, předpokládá se prodloužení životnosti mostu minimálně o 15 let s náklady na údržbu srovnatelnými s novostavbou po dobu 15ti let.

Závěry Diagnostického průzkumu viz kap. 1e)

Závěry Statického výpočtu zatížitelnosti jsou tyto výsledné zatížitelnosti **Vn=26.1t; Vr=60t; Ve=143.1t**

Převáděná komunikace zůstane po opravě ve stejném šířkovém uspořádání.

**b) Účel užívání stavby**

Jedná se o veřejnou dopravní stavbu. Most převádí místní komunikaci/silnici II/503 v Nymburce přes železniční trať a místní komunikaci.

**c) Trvalá nebo dočasná stavba**

Jedná se o trvalou stavbu. Most byl postaven v roce 1963.

**d) Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu s odchylným řešením z platných předpisů a norem**

Nejsou.

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

Požadavky dotčených orgánů státní správy (DOSS) jsou zapracovány. Zhotovitel musí tyto požadavky respektovat.

Připomínky Správy železnic (zn. 26961/2020-SŽ-GR-O11 z 27.4.2020) jsou zapracovány zejména v kap. 8 ZOV (8.1 m, n a 8.3) a dále v celé dokumentaci, včetně změny názvu stavby na **II/503 Nymburk, most ev.č. 503-001 přes dráhu** (původně přes ČD). Doplněna příloha této souhrnné technické zprávy **B4 - Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie**. Doplněna příloha C4 Situace se schématem zabezpečovacího zařízení a příloha C5 Schema stanice Nymburk hlavní nádraží. Doplněny a do příčných řezů zakresleny ochranné/pracovní lávky na bocích nosné konstrukce na celou délku mostu.

Připomínky ČD-Telematika a SŽ k IS: Do dokumentace jsou zakreslena všechna vedení IS dle předaných podkladů a popsána v TZ SO201. Do dokumentace doplněna ochrana kabelů DK TTK SŽ u pilíře P3; ZOK u pilíře P5; MK SŽ a DK SŽ u pilíře P6 a DOK u pilíře P7. Ochrana je zřejmá na výkresech C3, D22 a v TZ SO201.

Připomínky Správy železnic (zn. 71875/2020-SŽ-GR-O11 z 19.10.2020) jsou zapracovány takto:

Na základě online jednání ze dne 16.11.2020 (viz příloha této TZ) bylo rozhodnuto o provádění prací na opravě mostu bez neutrálního pole (objekt SO 401 - Úprava TV- nulové pole zrušen) a podle tohoto byl upraven HMG a Plán výluk dle požadavků Odboru plánování a koordinace výluk SŽ (O12) na rok opravy 2021.

Dále byla dle těchto skutečností upravena část B4-Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie.

Připomínky Správy železnic (Správy elektrotechniky a energetiky) ze dne 11.2.2021, byly zapracovány po místním šetření dne 18.2.2021 se zástupcem SŽ SEE. Informace týkající se stávajícího stavu trakčního vedení a splnění podmínek práce na opravě mostu nad TV pod napětím jsou popsány v kap. 6 Technické zprávy SO201 - Trakční vedení. Nejmenší vzdálenosti mezi TV a mostem a mezi TV a ochrannými pracovními lávkami jsou uvedeny v kap. 6.2 TZ a dále jsou vykresleny na doplněném výkrese D2.16 Podélné řezy nad drahou (vedené po okrajích mostu).

- f) **Celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby - návrhová rychlost, provozní staničení, šířkové uspořádání, intenzity dopravy, technologie a zařízení, nová ochranná pásma a chráněná území apod.**

Opravou mostu nebudou měněny stávající parametry mostu a silnice. Stávající šířkové uspořádání (vozovka 9.5m a oboustranný chodník š. 2m) na mostě zůstane zachováno.

- g) **U změn stávajících staveb údaje o jejich současném stavu; závěry stavebně technického průzkumu, případně stavebně historického a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí**

Závěry provedeného **Diagnostického průzkumu** (Pontex s.r.o, 04/2019) je uveden v odstavci 1e) této zprávy.  
Závěry Statického výpočtu zatžitelnosti jsou tyto výsledné zatžitelnosti **Vn=26.1t; Vr=60t; Ve=143.1t**

- h) **Ochrana stavby podle jiných právních předpisů - kulturní památka apod.**

Na most se nevztahuje památková ochrana.

- i) **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.**

Spotřeba elektrické energie stavby se týká provozu VO a Systému ochrany proti BP.  
Dešťová voda je odváděna systémem odvodnění pod most, částečně do je zaústěna do kanalizační sítě.

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

Předpokládané zahájení výstavby je 04/2021, dokončení 12/2021.

- k) **Základní požadavky na předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu, doba jeho trvání ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání stavby - údaje o postupném předávání částí stavby do užívání, které budou samostatně uváděny do zkušebního provozu**

Provoz na opravovaném mostě bude zahájen až po úplném dokončení stavby jako jeden celek (pouze provoz pěších se předpokládá a požaduje zachovat i v průběhu stavby).

- l) **Orientační náklady stavby**

Odhadované náklady na opravu mostu činí 50 miliónů bez DPH.

## 2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

- a) **Urbanismus - územní regulace, kompozice prostorového řešení**

Urbanismus se opravou mostu nemění.

- b) **Architektonické řešení - kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení**

Barevné řešení nátěru zábradelního svodidla určí ve stupni RDS investor.

## 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 návrhové zatížení na ni působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části nebo nepřípustné přetvoření**

Opravou mostu nebude změněna koncepce mostu ani jeho statické působení.  
Byl proveden statický výpočet zatžitelnosti mostu.

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

Energie pro provoz stavby jsou nárokovány pouze na provoz VO.

- c) **Celková spotřeba vody**

Nespecifikováno. Pitná a užitková voda pro potřeby výstavby bude zajištěna z mobilního zdroje.

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

Celkové množství odpadu při opravě bude určeno na základě skutečného objemu získaného v průběhu stavby. Připojení zařízení staveniště na kanalizaci se nepředpokládá vzhledem k použití mobilních WC. Způsob nakládání s odpady je řešen v kap. 8.

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

Zřízení telefonní přípojky se nepředpokládá. Zhotovitel zajistí spojení pomocí vlastních GSM telefonů.

## **2.4 Bezbariérové užívání stavby**

Most je umístěn v obci a pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace je omezen pouze na chodníky na mostě, nová schodiště pohyb těchto osob neumožní.

## **2.5 Bezpečnost při užívání stavby**

Z hlediska provozu na pozemních komunikacích nedojde ke zhoršení bezpečnosti – rozhledových poměrů, ani jízdních parametrů převáděné komunikace. Po obou stranách mostu je navržen záchytný systém dle požadavků technických norem.

## **2.6 Základní charakteristika objektů**

### **a) Popis současného stavu**

Most převádí místní komunikaci (silnici II/503) přes dráhu a místní komunikaci. Most má devět polí (4x16.6+28.8+3x16.6m). Délka přemostění je 160 m. Výška mostu nad terénem je 7.6 m. Celková šířka mostu je 14.1m.

Nosnou konstrukci krajních polí 1-4,8,9 tvoří v příčném řezu 13ks prefabrikovaných nosníků KA61/15 z předpjatého betonu výšky 0.7m. Hlavní nosnou konstrukci 5-7 pole tvoří monolitický deskový rám komůrkového průřezu s náběhy, kloubový v patě pilířů (6 a 7) s krajními poli uloženými posuvně. Výšky 1.2m nad podporou a 0.7m v poli. Konstrukce je z předpjatého betonu s podélným i příčným předpětím.

Nosná konstrukce je uložena na pevných aposuvných ložiskách, stojky vnitřního rámu jsou vetknuty do nosné konstrukce.

Spodní stavbu tvoří dvě masivní opěry ze ŽB křídly. Střední políře ve tvaru dvojitého T jsou dvě železobetonové stojky proměnného obdélníkového průřezu, vetknuté do příčně předpjatého stativa proměnného obdélníkového průřezu s oboustrannými konzolami. Pilíř 6 a 7 pak tvoří dvě žb stojky proměnného průřezu, vetknuté do NK.

Vozovka na stávajícím mostě je dvouvrstvá z ABS s ochranou izolace pomocí ABJ. Římsy na mostě jsou ŽB monolitické s prefabrikovanými římsovkami a kamennými obrubníky. Zábradlí je ocelové trubkové se svislou výplní zabetonované přímo do říms. Na obou stranách mostu v prostoru nad kolejemi tratí SŽ jsou na římsách k zábradlí upevněny svislé zalomené zábrany proti nebezpečnému dotyku TV s výplní ze síti.

Mostní závěry jsou podpovrchové typu EMZ (v chodnících povrchové)

Současný stavební stav je na základě mimořádné prohlídky a diagnostického průzkumu ohodnocen stupněm **IV – uspokojivý** pro nosnou konstrukci a stupněm **V – špatný** pro spodní stavbu

#### Stávající příčné uspořádání na mostě:

**Římsy:** 2x chodník s průchozím prostorem 1.5m, 2x pruh šířky 0.3 m pro zábradlí, 2x bezp. odstup šířky 0.5 m nad obrubníkem

**Vozovka:** 2x krajnice šířky 1.0 m, 2x vodící proužek 0.25 m, 2x dopravní pruh šířky 3.50 m.

Celková šířka vozovky mezi obrubníky je 9.5 m. Šířka mezi zábradlím je 13.5 m. Celková šířka mostu je 14.1 m.

### **b) Popis navrženého řešení**

#### **1) Pozemní komunikace**

##### **a) Výčet a označení jednotlivých pozemních komunikací stavby**

Převáděná komunikace: místní komunikace (silnice II/503) ve městě Nymburk.

##### **b) Základní charakteristiky příslušných pozemních komunikací**

###### **Převáděná komunikace**

Most převádí místní komunikaci kategorie 9.5/50. Je to dvoupruhová komunikace směrově nerozdělená.

#### Navržené příčné uspořádání na mostě (nemění se oproti stávajícímu)

**Římsy:** 2x chodník s průchozím prostorem 1.5m, 2x pruh šířky 0.3 m pro zábradlí, 2x bezp. odstup šířky 0.5 m nad obrubníkem

**Vozovka:** 2x krajnice šířky 1.0 m, 2x vodící proužek 0.25 m, 2x dopravní pruh šířky 3.50 m.

Celková šířka vozovky mezi obrubníky je 9.5 m. Šířka mezi zábradlím je 13.5 m. Celková šířka mostu je 14.1 m.

### **Přemost'ovaná komunikace**

Most přemost'uje silnici II/503 přes celostátní dráhu v Nymburce. Stavba zasahuje do zařízení železniční dopravní cesty v majetku státu s právem hospodaření Správa železnic, s.o. a do místní provozní práce železniční stanice Nymburk hlavní nádraží.

Pod mostem se nachází větvení kolejí v blízkosti žel. Stanice Nymburk hlavní nádraží a prochází zde dvoukolejná trať 231 Lysá nad Labem - Kolín, dále jednokolejná trať 060 Poříčany - Nymburk a 071 Nymburk - Mladá Boleslav. Staničení trati 231 Lysá nad Labem - Kolín - v místě křížení s komunikací je v km 323.276. Pod mostem prochází rovněž místní komunikace Nádražní ulice. K dotčení dráhy dojde z hlediska dopravních omezení pod mostem - viz Plán výluk b kap. 8.1 n).

## **2) Mostní objekty a zdi**

### **a) Výčet objektů a zdí**

SO 201 - Most 503-001 přes dráhu

### **b) Základní charakteristiky jednotlivých objektů, zejména - základní údaje rozpětí, délky, šířky, průjezdní a průchozí prostory**

Základní parametry mostu nebudou opravou měněny:

Most pozemní komunikace přes trať SŽDC o devíti polích, kolmý z předpjatých nosníků KA61 nad tratí jako monolitický deskový rám z předpjatého betonu. Most je nepohyblivý, trvalý.

Délka mostu 167.55m

Délka přemostění 160.5m

Volná šířka mezi obrubami 9.5m

Šířka chodníků 2x2.0m

Volná šířka mostu 13.5m

Výška mostu 7.9m

Stavební výška 1.0m

## **3) Odvodnění pozemní komunikace**

Způsob odvodnění komunikace na mostě pomocí odvodňovačů ve vozovce a svodů po pilířích pod most zůstane zachován.

V rámci opravy se provede výměna odvodňovačů a všech svodů odvodnění včetně obnovení a vyčištění stávajících skluzů a žlabů.

## **4) Tunely, podzemní stavby a galerie**

Nejsou.

## **5) Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony**

Na pravé straně k mostu přiléhají na každé straně trati betonová schodiště, která budou zdemolována a nahrazena novými ocelovými.

## **6) Vybavení pozemní komunikace**

### **a) Záchytná bezpečnostní zařízení**

Most bude vybaven ocelovým mostním zábradlím se svislou výplní na vnějším okraji obou říms a ochranou proti dotyku TV nad kolejemi.

### **b) Dopravní značky, dopravní zařízení, světelné signály, zařízení pro provozní informace a telematiku**

Neřeší se.

### **c) Veřejné osvětlení**

Je osazeno na obou římsách – stožáry výšky 4m ve vzdálenostech po 20m a toto bude v rámci SO 402 - Přeložka veřejného osvětlení vyměněno.

### **d) Ochrany proti vniku volně žijících živočichů na komunikace a umožnění jejich migrace přes komunikace**

Neřeší se.

### **e) Opatření proti oslnění**

Nejsou.

## 7) Objekty ostatních skupin objektů

### a) Výčet objektů

- SO 110 - DIO
- SO 402 - Přeložka veřejného osvětlení
- SO 403 - Přeložka telekomunikačních kabelů

## 2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení

Nejsou.

## 2.8 Zásady požární bezpečnostního řešení

### Koncepce požární bezpečnostního řešení stavby

Z hlediska kodexu norem požární bezpečnosti staveb je provedeno hodnocení stavby jako celku, v rozsahu odpovídajícím charakteru stavby a stupni dokumentace (dokumentace pro stavební povolení). V rámci stavby nejsou rekonstruovány ani nově budovány žádné pozemní stavební objekty (budovy). Hodnocení požární bezpečnosti dále vychází z ustanovení § 41 vyhlášky č. 221/2014 Sb. („Požárně bezpečnostní řešení“), vyhlášky 23/2008 Sb. „o obecných technických podmínkách požární ochrany staveb“ (ve znění pozdějších předpisů) a vyhlášky č. 268/2009 Sb. (vyhláška „O obecných požadavcích na stavbu“).

Z hlediska protipožární bezpečnosti stavba nezpůsobuje žádná omezení v době po uvedení do provozu. Po celou dobu stavby je nutno ve všech fázích výstavby ze strany zhotovitele zajistit možnost přístupu požárních vozidel k jednotlivým částem stavby.

### Zabezpečení požární vody

Ve smyslu ČSN 73 0873 se zajištění požární vody pro objekty řešené v rámci stavby nepožaduje (nejedná se o pozemní objekty – budovy).

V prostoru stavby se nevyskytují rozvody požární vody a v rámci stavby nedochází k rušení stávajících venkovních odběrních míst požární vody (venkovní hydranty) v oblasti stávající zástavby.

### Odstupové vzdálenosti

V rámci stavby nejsou budovány (ani rekonstruovány) žádné pozemní objekty ani skládky hořlavého materiálu. Požárně nebezpečný prostor se nestanovuje.

### Hasební prostředky

V rámci stavby není navržen žádný pozemní stavební objekt ani zařízení, které by vyžadovalo instalaci stabilního nebo polostabilního hasicího zařízení (SHZ), zařízení pro odvod kouře a tepla při požáru (ZOKT), instalaci EPS a vybavení přenosnými hasicími přístroji.

### Závěrečné hodnocení

Navrhovaná stavba splňuje požadavky požární bezpečnosti ve smyslu platných norem a předpisů požární bezpečnosti a norem navazujících. Stavbou není ohrožena požární bezpečnost stávajících objektů a technologických zařízení ani nevznikají nároky na vybavení zasahujících hasičských jednotek jinými druhy hasiv, než která jsou běžně používána ani nároky na vybavení těchto jednotek speciální mobilní technikou.

Návrh opatření na požární zabezpečení zařízení staveniště není předmětem této dokumentace a zajišťuje si je dodavatel stavby v rámci dokumentace zpracovávané pro zařízení staveniště.

## 2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Neřeší se.

## 2.10 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní prostředí

Při provádění prací na staveništi je třeba dodržovat pravidla BOZP, včetně zákonných požadavků, ustanovení norem (ČSN), bezpečnostních a hygienických předpisů platných v době provádění stavby.

## 2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

### a) Ochrana před pronikáním radonu z podloží

Na mostě se nevyskytují žádné uzavřené prostory. Nehrozí tedy nebezpečí koncentrace radonu z geologického podloží stavby.

### b) Ochrana před bludnými proudy

Viz kap. 9 Technické zprávy SO 201

### c) Ochrana před technickou seizmicitou

Most se nenachází v seismické oblasti.

**d) Ochrana před hlukem**

Stavba nevyžaduje ochranu před negativními účinky hluku.

**e) Protipovodňová opatření**

Stavba se nenachází v zátopovém území.

**f) Ochrana před sesuvy půdy**

Stavba se nenachází v oblasti svahových nestabilit.

**g) Ochrana před vlivy poddolování**

Stavba se nenachází v poddolované oblasti.

**h) Ostatní negativní vlivy**

Nejsou.

### **3. PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU**

**a) Napojovací místa technické infrastruktury**

Zdroj užitné i pitné vody pro stavbu bude zajištěn z přistavených zásobníků, které budou součástí zařízení staveniště a budou dle potřeby doplňovány.

Napájení stavby elektřinou bude po dobu výstavby zajištěno dle aktuální možnosti buďto zřízením dočasné přípojky nízkého napětí realizované se souhlasem místního distributora nebo bude využit mobilní zdroj.

**b) Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky**

Viz kap. 2.3.e.

### **4. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ, ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE**

#### **4.1 Dopravní řešení (příl. 5, vyhl. 146/2008)**

**a) Popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace**

Dopravní řešení v zájmové oblasti opravovaného mostu zůstane ve stávajícím stavu - nezměněno.

Most je umístěn v obci, podmínky pro pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace se opravou nezmění.

**b) Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu**

Území je napojeno především převáděnou silnicí II/503.

**c) Doprava v klidu**

Neřeší se

**d) Pěší a cyklistické stezky**

Stávající chodník po obou stranách mostu bude i po opravě ve stejném uspořádání, schodiště budou vyměněna.

#### **4.2 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie (příl. 3, vyhl. 146/2008)**

viz. další příloha **B4** Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie

### **5. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV**

**a) Terénní úpravy**

Terén dotčený stavbou bude upraven do původního stavu.

**b) Použité vegetační prvky,**

Zatravněné plochy budou ozeleněny (ohumusování + osetí).



c) **Biotechnická, protierozní opatření**

Nejsou.

## 6. POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

a) **Vliv na životní prostředí - ovzduší, hluk, voda, odpady a půda**

**Ovzduší**

Stavba neprodukuje žádné zvýšené množství škodlivých zplodin do ovzduší (kromě dopravy).

**Hluk**

Hluk vzniká z dopravy na mostě, a při opravě mostu. Byla vypracována Akustická studie (Akusting spol. s r.o., 06/2020). Z výsledků výpočtu výhledového stavu po rekonstrukci mostu vyplývá, že vlivem rekonstrukce lze očekávat snížení hluku z dopravy v rozsahu 0,1 – 0,8 dB.

**Voda**

Způsob odvodnění mostu je při opravě zachován stávající. Voda je z povrchu vozovky svedena odvodňovací pomocí svodů pod most a dále částečně do veřejné kanalizace.

**Odpady**

V průběhu stavby bude dodavatel stavby nakládat se závadnými látkami ve větším rozsahu v rámci stavebních činností. Současně bude zacházení s těmito látkami spojeno se zvýšeným nebezpečím pro povrchové vody a podzemní vody. Dodavatel stavby je dle zákona č. 254/2001 Sb. povinen učinit odpovídající opatření, aby jím používané závadné látky nevnikly do povrchových nebo podzemních vod.

Dodavatel stavby – uživatel závadných látek je v případě havarijního úniku povinen postupovat dle schváleného plánu opatření pro případ havárie.

Při výstavbě uvedeného mostu bude řešeno nakládání s odpady původcem odpadu v souladu se zákonem 106/2005 Sb. O odpadech. Po dobu výstavby bude původce odpadu ve smyslu zákona dodavatel stavby (dosud neurčen), po uvedení stavby do provozu bude za původce odpadu považována Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, p.o., která je a bude správcem mostu.

Původce odpadu je povinen odpady zařazovat dle katalogu odpadů (vyhláška č. 503/2004 Sb.) a odpady, které nemůže sám využít, trvale nabízet k využití jiné právnické nebo fyzické osobě. Nelze-li odpady využít, je povinen zajistit zneškodnění odpadů (recyklace, kompostování apod.) před jejich odstraněním (uložením na skládku, spálení aj.). Dále je původce odpadů 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 odpadů a způsobu nakládání s tímto odpadem. Způsob evidence je stanoven vyhláškou MŽP č.383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpadem. Pro nakládání s nebezpečným odpadem je nutný souhlas příslušného úřadu (zákon č. 106/2005 Sb. O odpadech), který musí být vydán před zahájením stavebních prací. Náležitosti pro tento souhlas určuje rovněž vyhláška č.383/2001 Sb. Před zahájením stavby budou pro správné zařazení asfaltových směsí provedeny zkoušky pro stanovení množství PAU v asfaltových směsích komunikací. Původce odpadu je zodpovědný za nakládání s odpady do doby, než jsou předány oprávněné osobě.

Z hlediska zatížení životního prostředí opravou uvedeného mostu lze odpady z výstavby považovat za dočasné a nakládání s těmito odpady bude řešeno během výstavby.

Po dokončení stavby bude docházet k trvalému vzniku odpadů z provozu. Při užívání mostu obecně dojde pouze k produkci komunálního odpadu uživateli mostu (pěší). Jeho množství je nevýznamné.

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

V zájmovém území stavby ani v bezprostřední blízkosti se nenacházejí zvláště chráněná území, stavba nezasahuje ani do jejich ochranných pásem. Z hlediska ochrany přírody nedojde ke změně vlivu na životní prostředí.

c) **Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000**

Opravou mostu nedojde k negativnímu vlivu na soustavu chráněných území natura 2000. Lokality NATURA 2000 (evropsky významné lokality a ptačí oblasti) se v blízkosti stavby nevyskytují.

Nejbližší evropsky významnou lokalitou je 4.7km vzdálená lokalita CZ0210064 - Písečný přesyp u Písta.

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

Nejsou.

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**

Nejsou.



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

Nejsou.

## 7. **OCHRANA OBYVATELSTVA**

pravou mostu nedojde k negativnímu ovlivnění zdraví obyvatel ani životního prostředí. Dále viz závěry Akustické studie a kap. 6a) a 8.1j).

## 8. **ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY (ZOV)**

### 8.1 **Technická zpráva**

a) **Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění**

Na staveništi nebude umístěna žádná výrobní zhotovitel (betonárna, obalovna, ohýbárna). Všechny stavební hmoty a díly budou přivezeny z externích výroben. V místě stavby není k dispozici žádný stávající objekt vhodný pro využití jako zařízení staveniště. Předpokládá se proto použití mobilních buněk jako zázemí pro šatny pracovníků, kanceláře vedení stavby apod.

Napájení stavby elektřinou bude po dobu výstavby zajištěno dle aktuální možnosti buďto zřízením dočasné přípojky nízkého napětí realizované se souhlasem místního distributora nebo bude využit mobilní zdroj. Napájení stavby elektřinou nebude z rozvodu Správy železnic. Předpokládaný el. příkon pro zařízení staveniště a staveništní přípojku na mostě je uvažován cca 50 kW. Pro zařízení staveniště se jedná o kanceláře – cca 4 x 1,0kW, šatny - 4x 250W, vytápění a ohřev vody - 10kW. Pro staveništní přípojku se jedná o čerpadlo na vodu - 5kW, osvětlení - 4 x 250W, svářečský agregát - 10kW, elektrické ruční nástroje - 4x 1,5kW, a rezervu cca 10 kW. V případě zřízení dočasné přípojky bude nutné zajistit kontrolní měření odběru el. energie. Výše uvedená přípojka není součástí této projektové dokumentace a bude podrobně řešena v rámci projektové dokumentace zařízení staveniště zpracované zhotovitelem stavby.

b) **Odvodnění staveniště**

Odvodnění staveniště bude zajištěno volným odtokem vody v případě zpevněného povrchu ploch nebo volným vsakováním v případě ploch zeleně.

c) **Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu**

Přístup na staveniště je především po převádění silnici II/503 a po místních komunikacích pod mostem.

d) **Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky**

Stavba se nachází v intravilánu. V blízkosti stavby se nachází obytná zástavba. Zhotovitel bude volit stavební stroje a postupy tak, aby během stavby nebyl produkován nadměrný hluk. Zejména při bourání říms je třeba počítat s hlukem.

Po dokončení stavby dojde ke snížení úrovně hluku od dopravy, viz Akustická studie.

e) **Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin**

Na délku celého mostu po obou okrajích bude zřízena ochranná konstrukce pomocí ocelových konzol upevněných z boku nosné konstrukce. Tato konstrukce zároveň vytvoří pracovní prostor šířky 1m pro bourání a podporu bednění pro betonáž nových říms. Výška zábradlí této ochranné lávky je 2m a bude zábradlí bude opatřeno geotextilií pro zamezení padání jakéhokoli materiálu pod most, stejným způsobem musí být upravena i podlaha lávky např. pomocí desek z překližky. Nad kolejemi musí mít ochranné lávky také úpravu proti stékání vody na TV pod napětím.

Pozemky dotčené stavbou budou uvedeny do původního stavu.

f) **Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště**

Obvod staveniště je daný rozsahem stavby, který je zakreslen v koordinační situaci. Trvalým ani dočasným zábořem stavby nedojde k zásahu do jiných pozemků, než na kterých se most v současné době nachází.

Navrhované plochy pro zařízení staveniště slouží pro umístění mobilních buněk a dočasnou skládku materiálu nebo sutí a mechanismů stavby a jsou umístěny v dočasném záboru stavby na ploše parcel 1688/2 a 1688/26 (Vlastník Středočeský kraj). Předpokládaná velikost plochy pro ZS je cca 2x 315 m<sup>2</sup>. Uvedené plochy pro zařízení staveniště a přístup k nim je zobrazen v koordinační situaci.

g) **Požadavky na bezbariérové obchozí trasy**

Nejsou.

## **h) Maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace**

### **Obecné informace**

Během stavební činnosti při demolici stávajícího příslušenství mostu a částečně i při výstavbě nového příslušenství mostu vznikne množství odpadového materiálu. V souvislosti se vzrůstajícím významem ochrany životního prostředí je nutné se vzniklým odpadem nakládat dle těchto předpisů:

- [1] zákon č. 185/2001 Sb., Zákon o odpadech o změně některých dalších zákonů
- [2] vyhláška 381/2001 Sb., Vyhláška Ministerstva životního prostředí, kterou se stanoví Katalog odpadů, Seznam nebezpečných odpadů a seznamy odpadů a států pro účely vývozu, dovozu a tranzitu odpadů a postup při udělování souhlasu k vývozu, dovozu a tranzitu odpadů (Katalog odpadů)
- [3] vyhláška 383/2001 Sb., Vyhláška Ministerstva životního prostředí o podrobnostech nakládání s odpady
- [4] vyhláška 384/2001 Sb., Vyhláška Ministerstva životního prostředí o nakládání s polychlorovanými bifenylly, polychlorovanými terfenylly, monometyltetrachlordifenylmetanem, monometyldichlordifenylmetanem, monometyldibromdifenylmetanem a veškerými směsmi obsahujícími kteroukoliv z těchto látek v koncentraci větší než 50 mg/kg (o nakládání s PCB)

### **Nároky na likvidaci odpadů:**

Dle zákona č. 183/2006 Sb. (Stavební zákon) v souladu se zákonem č.185/2001 jsou v této zprávě uvedeny nároky na likvidaci odpadů.

### **Základní pojmy**

**Odpad** je každá movitá věc, které se osoba zbavuje nebo má úmysl nebo povinnost se jí zbavit a přísluší do některé ze skupin odpadů.

**Nebezpečným odpadem** se rozumí odpad, uvedený v seznamu nebezpečných odpadů a jakýkoliv jiný odpad vykazující jednu nebo více nebezpečných vlastností uvedených v příloze č2 dle [1].

**Odpadové hospodářství** je činnost, zaměřená na předcházení vzniku odpadů, nakládání s odpady a následnou péči o místo, kde jsou odpady trvale uloženy, a kontrola těchto činností.

**Nakládáním s odpady** se rozumí jejich shromažďování, soustředování, sběr, výkup, třídění, přeprava a doprava, skladování, úprava, využívání a odstraňování.

**Shromažďováním odpadů** se rozumí krátkodobé soustředování odpadů do shromažďovacích prostředků v místě jejich vzniku před dalším nakládáním s odpady.

**Výkup odpadů** je sběr odpadů právníkem nebo fyzickou osobou oprávněnou k podnikání kupovány za sjednanou cenu.

**Oprávněná osoba** je každá osoba, která je oprávněna k nakládání s odpady podle tohoto zákona nebo podle zvláštních předpisů.

### **Nakládání s odpady**

Původce nebo oprávněná osoba jsou pro účely nakládání s odpadem odpad povinni zařadit podle katalogu odpadů [2]. V případech, kdy nelze odpad jednoznačně zařadit podle Katalogu odpadů, zařadí odpad ministerstvo na návrh příslušného okresního úřadu. Zařídění živice je z hlediska druhu odpadu podle vyhl. 130/2019 pro obrušnou vrstvu ZAS T2 a pro ostatní vrstvy vozovky ZAS T1, takže je vedlejším produktem, nikoli odpadem.

Každý má ve své působnosti povinnost předcházet vzniku odpadů, omezovat jejich množství a nebezpečné vlastnosti; odpady, jejichž vzniku nelze zabránit, musí být využity případně odstraněny způsobem, který neohrožuje lidské zdraví a životní prostředí a který je v souladu s [1].

Každý je povinen nakládat s odpady a zbavovat se jich pouze způsobem stanoveným v [1].

Každý je povinen zjistit, zda osoba, které předává odpady, je k jejich převzetí podle [1] oprávněna. V případě, že osoba toto oprávnění neprokáže, nesmí jí být odpad předán.

Původce odpadů má zejména následující povinnosti:

- odpady zařazovat podle druhů a kategorií
- zajistit přednostní využití odpadů
- ověřovat nebezpečné vlastnosti odpadů
- shromažďovat odpady tříděné podle jednotlivých druhů a kategorií
- zabezpečit odpady před nežádoucím znehodnocením, odcizením nebo únikem

Odpady lze spalovat, jen jsou-li splněny podmínky stanovené právními předpisy o ochraně ovzduší a hospodaření s energií.

Veřejnou správu v oblasti odpadového hospodářství vykonávají:

- ministerstvo
- inspekce
- orgány ochrany veřejného zdraví
- kraje
- obce

### **Přehled předpokládaných druhů odpadů**

**Třídění odpadů dle [1]:**

Kategorie odpadu dle § 6	O	obyčejný odpad
	N	nebezpečný odpad
Skupiny odpadů dle přílohy č.1	Q1-Q16	
	Q1	Zůstatky z výroby a spotřeby dále jinak nespecifikované
	Q15	Znečištěné materiály, látky nebo výrobky, které vznikly při sanaci půdy
Seznam nebezpečných vlastností odpadů dle přílohy č.2 [1]	H1-H14	
	H7	karcinogenost
	H13	Schopnost uvolňovat nebezpečné látky do životního prostředí při odstraňování
	H14	Ekotoxická
Způsoby využívání odpadů dle přílohy č.3 [1]	R1-R13	
	R5	Recyklace/znovuzískání ostatních anorganických materiálů
Způsoby odstraňování odpadů dle přílohy č.4 [1]	D1-D15	
	D5	Ukládání do speciálně technicky provedených skládek
Seznam složek, které podle tohoto zákona činí odpad nebezpečným	C1-C51	
	C25	Azbesty (prach a vlákna)

**Přehled předpokládaných odpadů**

Katalogové číslo odpadu:

- prvé dvojčíslí označuje skupinu odpadů
- druhé dvojčíslí označuje podskupinu odpadů
- třetí dvojčíslí označuje druh odpadu zařazeného do příslušné skupiny (podskupiny) odpadů

katalogové číslo	popis	nebezpečnost	množství
17 00	STAVEBNÍ A DEMOLIČNÍ ODPADY		
17 01 00	BETON, CIHLY, TAŠKY A KERAMIKA		
17 01 01	beton	O	690 m <sup>3</sup>
17 02	DŘEVO, SKLO, PLASTY		
17 02 01	dřevo	O	58 m <sup>3</sup>
17 02 03	plasty	O	0.3 t
17 02 04	sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné	N	0.2 t
17 03	ASFALTOVÉ SMĚSI, DEHET A VÝROBKY Z DEHTU		
17 03 01	asfaltové směsi obsahující dehet	N	
17 03 02	asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	O	350 m <sup>3</sup>
17 03 03	uhelný dehet a výrobky z dehtu	N	5 m <sup>3</sup>
17 04	KOVY (VČETNĚ JEJICH SLITIN)		
17 04 01	měď, bronz, mosaz	O	1 t
17 04 02	hliník	O	0.2 t
17 04 05	železo a ocel	O	92 t
17 04 10	kabely obsahující ropné látky, uhelný dehet a jiné nebezpečné látky	N	1 t
17 05	ZEMINA (VČ. VYTĚŽENÉ ZEMINY Z KONTAMINOVANÝCH MÍST), KAMENÍ A VYTĚŽENÁ HLUŠINA		
17 05 03	zemina a kamení obsahující nebezpečné látky	N	
17 05 04	zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	O	400 m <sup>3</sup>
17 05 05	vytěžená hlšina obsahující nebezpečné látky	N	
17 05 06	vytěžená hlšina neuvedené pod číslem 17 05 05	O	

Případné další odpady je možno dohledat v katalogu odpadů.

**Pro odpady zde uvedené se předpokládá, že:**

- 1) využitelný materiál (odfrézovaná živice apod.) bude nabídnut zhotoviteli stavby k odprodeji,
- 2) odpady charakteru "O" vyjma odpadu druhu 17 03 a 17 06 budou opět využity nebo odvezeny na skládku, lokalita evidovaných skládek v regionu kraje Hl. město Praha, dovozové vzdálenosti – viz dále,
- 3) ostatní odpady kategorie „N“ budou podle své povahy nebezpečnosti zlikvidovány dle pokynů a po dohodě s odborem ochrany prostředí na evidovaných skládkách kraje.
- 4) komunální odpad zhotovitelů bude vyvezen na skládku komunálního odpadu.

Při stavebních pracích se mohou vyskytnout ještě další zde neuvedené odpady, které souvisí s technologií zhotovení stavby vybraným zhotovitelem prací. Ve smlouvě investora a zhotovitele na dodávku stavebních prací musí být zakotvena povinnost zhotovitele likvidovat odpady, vznikající jeho činností.

Zhotovitel díla musí během stavebních prací zajistit kontrolu práce a údržby stavebních mechanismů s tím, že 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 nebo do spalovny. O vzniklých odpadech musí zhotovitel stavby vést evidenci, aby bylo možno při kolaudaci provést vyhodnocení.

Zhotovitel stavby vypracuje program odpadového hospodářství, který předloží k odsouhlasení investorovi akce.

### **Skladování**

Odpadový materiál charakteru "N" musí být shromažďován odděleně do zvlášť k tomu určených nádob z nepropustných materiálů, chráněných proti dešti.

### **Skládka odpadu**

Znovupoužitelné materiály (tj. odfrézovaná živičná vozovka) budou nabídnuty zhotoviteli stavby k odprodeji.

#### Obyčejný i nebezpečný odpad bude odvážen na skládky:

- Skládka firmy Šumbor, Netřebice 33, 288 02 Netřebice (vzdálenost 13km)  
Skupina: O (obyčejný odpad)
- Sběrný dvůr Nymburk, Drahelická 230, Drahelice, 288 02 Nymburk (vzdálenost 2km)  
Skupina: S-NO (nebezpečný odpad)

#### **i) Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin**

Není předmětem opravy mostu, zemní práce budou provedeny pouze v minimálním potřebném rozsahu kolem paty pilířů a opěr.

#### **j) Ochrana životního prostředí při výstavbě**

Průběhem opravy mostu nedojde k negativnímu ovlivnění zdraví obyvatel ani životního prostředí.

Součástí akustické studie bylo posouzení hluku z výstavby. Byly posuzovány jednotlivé etapy stavby. Provedené výpočty dokladují předpoklad nepřekročení hygienických limitů hluku pro chráněný venkovní prostor staveb ve všech bodech a pro všechny hodnocené stavební práce - vypočtené hodnoty se pohybují pod hranicí hygienického limitu hluku.

Je doporučeno, aby byla zajištěna dobrá informovanost obyvatel dotčených objektů o výrazně hlučných pracích v jejich okolí a předpokládané délce jejich trvání.

#### **k) Stanovení podmínek pro provádění stavby z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví (plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi)**

Při realizaci stavby musí být dodržovány veškeré zákonné a podzákonné právní a ostatní předpisy upravující bezpečnost a ochranu zdraví při práci a protipožární ochranu, aktuálně platné v době realizace práce.

#### Vzhledem k rozsahu stavby, typu konstrukce a technologii musí investor stavby:

- zajistit vypracování a případné aktualizace plánu BOZP,
- určit koordinátora BOZP pro realizaci stavby a,
- doručit oznámení o zahájení prací na Oblastní inspektorát práce.

#### Mezi základní povinnosti zhotovitele vůči investorovi a koordinátorovi patří především:

- předání informací o rizicích a zvýšeném požárním nebezpečí vznikajícím při zvolených technologických postupech,
- zajištění součinnosti při vyhodnocování možných rizik
- uplatňování přijatých (organizačních, technologických apod.) opatření.

Před zahájením prací je nutné prověřit, zda pro konkrétní pracoviště nejsou nutná zvláštní bezpečnostní opatření, školení, případně zda není třeba zajistit další specifické podmínky (např. při práci v ochranném pásmu třetí strany).

O všech agendách a sjednaných podmínkách týkajících se BOZP a PO musí být vedena příslušná dokumentace.

#### Vybrané právní a ostatní předpisy:

- zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce,
- zákon č. 309/2006 Sb., zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci,
- zákon č. 133/1985 Sb., zákon o požární ochraně,
- nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích,
- nařízení vlády č. 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí,
- nařízení vlády č. 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí,
- nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky,
- nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci,
- nařízení vlády č. 201/2010 Sb., o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasilání záznamu o úrazu.
- SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis

- SŽDC D7/2 Organizování výlukových činností
- SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci
- SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy
- SŽDC Ob1 Vydávání povolení ke vstupu do prostor Správy železniční dopravní cesty, státní organizace
- SŽDC Ob14 Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace
- TNŽ 34309 Bezpečnostní předpisy pro činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti na železničních dráhách celostátních, regionálních a vlečkách

#### **l) Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb**

Nejsou.

#### **m) Zásady pro dopravní inženýrská opatření a opatření na dráze**

Dopravní opatření na převáděné komunikaci II/503 během stavby řeší SO 110 – DIO.

Stavba zasahuje do zařízení železniční dopravní cesty v majetku státu s právem hospodaření **Správa železnic s.o.**, stavba zasahuje do místní provozní práce železniční stanice Nymburk hlavní nádraží.

Správa železnic požadovala pro dráhu zpracovat část dokumentace B4 „Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie“. S dopady stavby na kapacitu dráhy, dynamiku jízd vlaků, dopady stavby na osobní i nákladní dopravce a dopady stavby do místních provozních procesů (technologické postupy) ŽST Nymburk hlavní nádraží. Z pohledu řízení provozu je současný stav popsán v Základní dopravní dokumentaci (ZDD) „Staniční řád železniční stanice Nymburk hlavní nádraží“.

Po celou dobu stavby musí být zajištěn průjezdný průřez – místem stavby jsou přepravovány nebezpečné věci a mimořádné zásilky. V průběhu stavby nesmí docházet k ovlivnění rádiových systémů určených k organizování drážní dopravy.

Je doplněna příloha C4 - Situace se schématem zabezpečovacího zařízení železniční stanice Nymburk hlavní nádraží a zdůrazňuje se, že stavbou nesmí docházet k ovlivnění viditelnosti návěstidel a návěstí.

#### **Osvětlení staveniště**

Na stavbě nesmí být použita taková světla, která by se podobala návěstem používaných při organizování drážní dopravy. Podrobnosti viz interní předpis SŽ D1 Dopravní a návěstní předpis.

#### **Ochrana kolejiště**

Při stavbě je nutno ochránit výhybky (železniční svršek), elektromotorické přestavníky (staniční zabezpečovací zařízení), případně další zařízení železniční dopravní cesty v prostoru stavby se nacházející před nečistotami a prachem ze stavby, při bouracích pracích a tryskání degradovaných částí spodní stavby. Uzel Nymburk je a bude v prostoru stavby kapacitně velice vytížený. Z pohledu řízení provozu je nežádoucí, aby v uzlu Nymburk vznikaly v průběhu stavby jakékoli provozní problémy.

Při provádění prací na mostě je nutné ochránit kolejiště, které podchází pod 5,6,7 polem mostu.

Ochrana kolejiště je nutná zejména při provádění těchto prací:

- demolice říms (primární ochranu zajistí ochranná konstrukce na bocích nosné konstrukce)
- sanace betonových povrchů nosné konstrukce mostu a stativ pilířů P5,P6,P7,P8
- výkopové práce k patám pilířů
- tryskání povrchů pilířů, betonáž přibetonávky pilířů

Při sanačních pracích na nosné konstrukci jako jsou např. tryskání povrchu tlakovou vodou, nebo aplikace sanačních hmot lze provést ochranu vrstvou geotextilie. Vodiče TV v prostoru pod mostem bude nutno ochránit před vlivem stavebních prací např. půlenou plastovou chráničkou. Po odstranění ochranných opatření bude přizván technik SŽ, který potvrdí provozuschopnost koleje. Po celou dobu rekonstrukce mostu musí být zachován průjezdný profil na provozované koleji a to i za mimořádných povětrnostních podmínek.

#### **Rádiový systém**

V průběhu výstavby nesmí docházet k rušení traťových a místních rádiových systémů určených pro řízení drážní dopravy.



**n) Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby - řešení dopravy během výstavby (přepravní a přístupové trasy, zvláštní užívání pozemní komunikace, uzavírky, objízďky, výluky), opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.**

Oprava mostu bude prováděna s úplným uzavřením silniční dopravy na převáděné silnici II/503 - silniční doprava bude převedena na objízdné trasy. Požaduje se zachování provozu pěších při opravě mostu pomocí příčně přemísťovaného vyhrazeného koridoru pro pěší (viz DIO SO101). Podrobný popis objízdné trasy je řešen v objektu SO 110 – DIO.

Plán výluk na dráze je zpracován v následující tabulce (viz též harmonogram stavby kap. 8.3), přesné délky výluk budou stanoveny s ohledem na požadavky provozu SŽ. Značení kolejí viz příloha C5 Schema stanice Nymburk hlavní nádraží.

Ceny za výluky a pomalé jízdy jsou stanoveny jako kvalifikovaný odhad Správou železnic (p. Jiří Melich, O12) takto:

*Výluka Nymburk - Nymburk město - záhlaví, tj. polovina sazby traťové koleje (550,- Kč/h v době mezi 5:00 - 21:00 hodinou a 275,- Kč/h v době mezi 21:00 - 5:00 hodinou) + vyloučené zhlaví od 2 dopravních kolejí, tj. polovina sazby dopravní koleje (2\*500,- Kč/h v době mezi 4:00 - 22:00 hodinou a 2\*250,- Kč/h v době mezi 22:00 - 4:00 hodinou).*

*Výluka Nymburk - Lysá - záhlaví, tj. polovina sazby traťové koleje (2200,- Kč/h a jednu kolej v době mezi 4:00 - 22:00 hodinou a 1100,- Kč/h a jednu kolej v době mezi 22:00 - 4:00 hodinou) + vyloučené zhlaví minimálně od 2 dopravních kolejí, tj. polovina sazby dopravní koleje (2\*500,- Kč/h v době mezi 4:00 - 22:00 hodinou a 2\*250,- Kč/h v době mezi 22:00 - 4:00 hodinou).*

*Výluka Nymburk - Velelíby - jen záhlaví, tj. polovina sazby traťové koleje (550,- Kč/h v době mezi 5:00 - 21:00 hodinou a 275,- Kč/h v době mezi 21:00 - 5:00 hodinou).*

*U tratí NBK hl. n. - Lysá a NBK město je to sazba za výlukou koleje + troleje.*

*U výluky pouze troleje je sazba 5000,-/3000,- Kč/h a jednu kolej (v rozdělení 4:00 - 22:00/22:00 - 4:00 hodiny), u výluk troleje nad staničními kolejem, Sazba je 2000,-/1000,- Kč/h a jednu sekci (v rozdělení 4:00 - 22:00/22:00 - 4:00 hodiny).*

*K tomu třeba počítat s platbou za NAD (pokud bude) a ta je až dle skutečnosti.*

*Pomalé jízdy vychází na 110,- Kč/h a 100 metrů v době mezi 5:00 - 20:00 hodinou a 55,- Kč/h a 100 metrů mezi 20:00 - 5:00 hodinou*

Plán výluk	Typ výluky	Výluka kolejová a napětová denní [h]				Výluka kolejová a napětová noční [h]				Pomalá jízda denní [h]				Pomalá jízda noční [h]			
Most II/503 Nymburk	Trať	231	231	060	071	231	231	060	071	231	231	060	071	231	231	060	071
most ev.č. 503-001 přes dráhu	Kolej č.	1	2	3a	4	1	2	3a	4	1	2	3a	4	1	2	3a	4
Činnost	datum																
Oprava Mostu 503-001 přes dráhu																	
Ochranná konstrukce trati - zřízení	po 3.5.2021							4									
	út 4.5.2021					4											
	st 5.5.2021						4										
	čt 6.5.2021																
	pá 7.5.2021							4									
	so 8.5.2021	4															
	ne 9.5.2021		4														
	po 10.5.2021							4									
	út 11.5.2021					4											
vč. bourání 8m římsy vpravo	st 12.5.2021						4										
	čt 13.5.2021					4											
vč. bourání 8m římsy vpravo	pá 14.5.2021						4										
	so 15.5.2021	4															
	ne 16.5.2021				4												
	po 17.5.2021		4														
	út 18.5.2021								4								
	st 19.5.2021								4								
Ochranná konstrukce trati - odstranění	pá 22.10.2021							4									
	so 23.10.2021				4												
	ne 24.10.2021					4											
	ne 31.10.2021								4								
Oprava pilíře P7 - zřízení ochranné stěny	ne 23.5.2021				2												
	po 24.5.2021							4									
- oprava od	út 25.5.2021												136				68
- oprava do	pá 11.6.2021																
- zrušení stěny	so 12.6.2021								2								
Oprava pilíře P8 - zřízení ochranné stěny	ne 13.6.2021				2												
	po 14.6.2021							4									
- oprava od	út 15.6.2021												136				68
- oprava do	ne 27.6.2021																
- zrušení stěny	po 28.6.2021								2								
Oprava pilíře P5 - od	po 19.7.2021												40				20
- do	ne 25.7.2021																
Obnova ložisek P8 - od	po 5.7.2021													20			10
- do	ne 11.7.2021																
Oprava podhledů NK - tryskání	ne 5.9.2021				4												
	pá 10.9.2021							4									
	so 11.9.2021	4															
vč. bednění 8m římsy vpravo	ne 12.9.2021		4														
- sanace	po 13.9.2021							4				16				8	
	út 14.9.2021					4				16					8		
vč. armování 8m římsy vpravo	st 15.9.2021						4				16					8	
	čt 16.9.2021								4				16				8
	pá 17.9.2021							4									
vč. betonáže říms nad TV	so 18.9.2021	4															
	ne 19.9.2021		4														
	po 20.9.2021								4				16				8
- nátěry	út 21.9.2021							4				16					
	st 22.9.2021					4				16							
	čt 23.9.2021						4				16						
	pá 24.9.2021								4				16				8
Oprava pilíře P6 - zřízení ochranných stěn	so 2.10.2021							4				8					
	ne 3.10.2021	4								8							
	po 4.10.2021							4								8	
	út 5.10.2021					4								8			
- oprava	so 9.10.2021					4								8	8	8	
	ne 10.10.2021	4								16	16	16		8	8	8	
- zrušení stěn	so 16.10.2021							2									
	ne 17.10.2021	2															
	po 18.10.2021							4									
	út 19.10.2021					4											
	celkem h	26	16	0	12	36	24	46	36	56	48	96	340	32	24	52	170
		54				142				540				278			
		196								818							
Bezpečnostní pomalá jízda - rychlost 40km/h														9.12.2020			
Data výluk jsou orientační																	



### **o) Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu**

Projekt zařízení staveniště není součástí této projektové dokumentace, zde je pouze řešeno jeho budoucí umístění a možnost napojení na inž. síť. Pro zřízení zařízení staveniště včetně přípojek inženýrských sítí bude zpracován zhotovitelem stavby samostatný projekt, který bude podrobně řešit jeho rozsah, vybavení a napojení na inž. síť a na jehož základě bude projednáno s úřady příslušných obcí umístění zařízení staveniště jako dočasné stavby.

Zhotovitel stavby před započítím stavby a zřízením zařízení staveniště dále požádá příslušný odbor o povolení zvláštního užívání plochy zeleně nebo komunikace za účelem umístění zařízení staveniště nebo plochy pro staveniště.

Zhotovitel stavby ručí za zabezpečení svého majetku na staveništi. Plochy staveniště zlikviduje a upraví zhotovitel před předáním stavby obědnateli.

### **p) Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny**

Podmínky pro zásah do ochranných pásem inženýrských sítí, komunikací a dráhy stanovují jednotliví správci v rámci vyjádření ke stavebnímu povolení.

Obecně lze uvést, že je v předstihu požadováno oznámení zahájení stavební činnosti, vytyčení přesné polohy podzemní inženýrské sítě zpravidla zástupcem správce sítě a dodržování dohodnutých podmínek. Dodržování podmínek je zpravidla namátkově kontrolováno ze strany investora a správce sítě.

Předpokládaná doba výstavby na celou stavební sezonu.

Provádění veškerých prací musí odpovídat TKP staveb pozemních komunikací a příslušným normám a předpisům.

Podrobný harmonogram zpracuje zhotovitel stavby v závislosti na použitých technologiích a počtu pracovníků a předá ho investorovi.

Nakládání s odpady je řešeno v samostatné kapitole této zprávy.

Při opravě mostu bude zhotovitel postupovat dle zpracované a objednatelům odsouhlasené dodavatelské dokumentace stavby (RDS). Zhotovitel před zahájením prací předloží objednateli ke schválení havarijný plán stavby.

Stavba započne demoličními pracemi mostního svršku, bude následovat sanace spodní stavby, výměna mostního odvodnění.

Dále se provede nový mostní svršek, který zahrnuje provedení nové izolace mostovky, vozovky, říms, mostních závěrů a osazení zábradlí a ochrany proti dotyku TV. Na závěr budou provedeny úpravy pod a kolem mostu.

Oprava mostu bude prováděna s úplným omezením silničního provozu na převáděné komunikaci (při omezeném zachování provozu pěších), práce budou prováděny po etapách za částečného omezení provozu na dráze (viz kap. 8.1n) a komunikacích pod mostem.

## **8.2 Výkresy**

příloha C3 - Koordinační situační výkres

příloha C4 - Situace se schematem zabezpečovacího zařízení

příloha C5 - Schema stanice Nymburk hlavní nádraží

### 8.3 Harmonogram výstavby

[illegible]

Přesný harmonogram výstavby bude vypracován v rámci RDS.

#### **8.4 Schéma stavebních postupů**

Viz Harmonogram

#### **8.5 Bilance zemních hmot**

Viz kap. 8.1.i.

### **9. CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ**

Neobsazeno

### **10. PLÁN KONTROLNÍCH PROHLÍDEK STAVBY**

V průběhu stavby bude uskutečněno min. 5 kontrolních prohlídek stavby v těchto stavebních etapách:

1. Po odbourání po odstranění vozovky a izolace po obroušení vyrovnávací vrstvy NK
2. Po odstranění izolace pod římsami
3. Po obourání a otryskání degradovaných částí spodní stavby.
4. Po ukončení sanace spodní stavby.
5. Po ukončení výstavby nového mostního příslušenství.

Praha, 2/2021, Ing. Michal Chůra

Váš dopis zn.

Ze dne

Naše zn. 26961/2020-SŽ-GR-O11

Listů/příloh 2/0

Vyřizuje Ing. Pavel Říha

Telefon +420 972 325 863

Mobil +420 602 762 249

E-mail riha@szdc.cz

Správa železnic, státní organizace

Oblastní ředitelství Praha

Partyzánská 24

170 00 PRAHA 7

(pouze v elektronické podobě)

Datum 27. dubna 2020

**„II/503 Nymburk, most ev.č. 503-001 přes ČD“, vyjádření úseku řízení provozu k předložené projektové dokumentaci pro stavební povolení ke stavbě cizího právního subjektu**

K předložené projektové dokumentaci pro stavební povolení stavby cizího právního subjektu (CPS) „II/503 Nymburk, most ev.č. 503-001 přes ČD“ má úsek řízení provozu tyto připomínky:

**1. Odbor řízení provozu (O11)**

(zpracovatel: Ing. Pavel Říha, tel. 972 325 863)

- 1) V celé dokumentaci nelze popisovat „trať ČD“. Stavba zasahuje do zařízení železniční dopravní cesty v majetku státu s právem hospodaření Správa železnic, státní organizace. Celou dokumentaci týkající se dráhy je nutné v tomto smyslu opravit/upřesnit. Pro podrobnosti vizte aktuální znění Prohlášení o dráze celostátní a regionální. Nesprávně uvedeno v části A. Průvodní zpráva a následně v dalších částech dokumentace.
- 2) Při popisu železniční infrastruktury (dráhy) požadujeme používat základní pojmy Zákona o dráhách č. 266/1994 Sb. ve znění změn, Vyhlášky č. 173/1995 Sb. v platném znění a Vyhlášky č. 177/1995 Sb. v aktuálním znění tak, aby jednotlivými odbornostmi byla chápána předložená dokumentace jednotně/jednoznačně. Například konstatování v Souhrnné technické zprávě, bod 2.6 „Most převádí místní komunikaci přes čtyři koleje železniční trati“ je popis nesprávný a zavádějící. Nepřesný a pro zhotovitele zavádějící je i popis „nad kolejemi trati ČD“ apod. Dokumentaci nutno opravit a upřesnit.
- 3) Důsledně upozorňujeme zpracovatele dokumentace, že se stavba nepřipravuje na trati ČD, jak je v dokumentaci mnohokrát opakováně nesprávně uvedeno, ale stavba zasahuje do místní provozní práce **železniční stanice Nymburk hlavní nádraží**. V této souvislosti požadujeme řádně zpracovat pro dráhu část dokumentace nazvanou „Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie“. Zde podrobně popsat (mimo jiné) i dopady stavby na kapacitu dráhy, dopady do dynamiky jízdy vlaků, dopady stavby na osobní i nákladní dopravce a prověřit dopady stavby do místních provozních procesů (technologické postupy) ŽST Nymburk hlavní nádraží. Z pohledu řízení provozu je současný stav popsán v základní dopravní dokumentaci (ZDD) „Staniční řád železniční stanice Nymburk hlavní nádraží“. V dokumentaci povrchně popisovaná „dopravní omezení pod mostem“ požadujeme upřesnit (popsat podrobně kolejové výluky, výluky napětí trakčního vedení – viz vyjádření O12). V dokumentaci nelze používat slovní obraty např. „částečné omezení provozu trati pod mostem“ apod. Dokumentaci požadujeme dopracovat.
- 4) Po celou dobu stavby musí být zajištěn průjezdný průřez – místem stavby jsou přepravovány nebezpečné věci a mimořádné zásilky, což požadujeme v dokumentaci uvést.
- 5) V dokumentaci je nutné přesně popsat, jaké smí být na stavbě používány rádiové systémy. V průběhu stavby nesmí docházet k ovlivnění rádiových systémů určených pro organizování drážní dopravy.
- 6) Do dokumentace požadujeme doplnit schéma staničního zabezpečovacího zařízení železniční stanice Nymburk hlavní nádraží a v dokumentaci nutno uvést, že nesmí stavbou docházet k ovlivnění viditelnosti návěstidel a návěstí.
- 7) V dokumentaci přesně popište, jak bude osvětlená stavba CPS. Na stavbě nesmí být použita taková světla, která by se podobala návěstem používaných při organizování drážní dopravy. Pro podrobnosti vizte interní předpis SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis.



- 8) V DSP je zhotoviteli nutné předepsat, jak bude stavba zajištěná v průběhu zhoršených povětrnostních podmínek. Z pohledu řízení provozu se jedné zejména o pády materiálů ze stavby na dráhu (je nepřipustné ohrožení bezpečnosti železničního provozu stavbou CPS).
- 9) Požadujeme již přípravou stavby (DSP) řešit, jak budou ochráněny výhybky (železniční svršek) a elektromotorické přestavníky (staniční zabezpečovací zařízení), případně další zařízení železniční dopravní cesty v prostoru stavby se nacházející před nečistotami a prachem ze stavby. Stavba předpokládá bourací práce i otryskání degradovaných částí spodní stavby. Uzel Nymburk je a bude v prostoru stavby kapacitně velmi vytížený. Z pohledu řízení provozu je nežádoucí, aby v uzlu Nymburk vznikaly v průběhu stavby CPS jakékoliv provozní problémy.

## 2. Odbor plánování a koordinace výluk (O12)

(zpracovatel: Ing. Petr Kuník, tel. 972 244 487)

- 1) V celé dokumentaci není nikde uveden souhrnný přehled všech výluk jednotlivých kolejí pod mostem a není tedy zcela zřejmé, jaké omezení pro provozování dráhy a drážní dopravy stavba představuje. Dílčí výčet výluk je uveden pouze v technické zprávě SO 401 Úprava trakčního vedení, který ale jistě nezahrnuje případné výluky pro práci na vlastní mostní konstrukci. **Je třeba přehled výluk a harmonogram výstavby doplnit.** Z uvedených informací musí být u jednotlivých výluk zřejmé, jaká kolej bude vyloučena a v jakém časovém a termínovém období. Rovněž je třeba uvést případná omezení rychlosti v průběhu výstavby – hodnotu omezené rychlosti v km/h, období, délka trvání atd.
- 2) Z hlediska možných termínů výluk upozorňujeme, že v následujících minimálně 3 – 4 letech budou možnosti přidělení výluk v dotčené lokalitě s ohledem na rozsáhlé modernizační práce v úsecích Lysá nad Labem – Praha a Kolín – Poříčany – Český Brod výrazně omezeny. Výluky v úseku Nymburk hl.n. – Nymburk město nebo obou kolejí v úseku Nymburk hl.n. – Kostomlaty nad Labem připadají v úvahu výhradně v noční době (cca 0:30 – 4:30). Výluky jedné koleje v úseku Nymburk hl.n. – Kostomlaty nad Labem nebo výluky v úseku Nymburk hl.n. – Veleliby je vhodné konat též v noční době nebo o víkendech. Ve všech případech bude nutná koordinace přesných termínů výluk s výlukami pro výše uvedené modernizační práce.
- 3) Pro navržené neutrální pole požadujeme doložit grafem dynamického průběhu rychlosti možný rozjezd vlaků od jednotlivých vjezdových a odjezdových návěstidel. V případě neutrálního pole v trati Nymburk hl.n. – Nymburk město je třeba v tomto průkazu zohlednit též stávající trvale umístěná návěstidla „stáhněte sběrač“, tzn. že beznapěťový úsek bude ve skutečnosti delší než navržené neutrální pole.
- 4) Dále upozorňujeme, že všechny výluky musí být řádně projednány se Správou železnic, státní organizací zastoupenou místně příslušným Oblastním ředitelstvím, řádně naplánovány a následně realizovány ve smyslu interních předpisů Správy železnic, státní organizace, především předpisu SŽDC D1 (Dopravní a návěstní předpis) a předpisu SŽDC D7/2 (Organizování výlukových činností). Dále musí být uzavřen smluvní vztah o provedení výluk s odborem plánování a koordinace výluk zahrnující též zpoplatnění výluk.
- 5) Rovněž upozorňujeme, že výluky musí být projednány s Úřadem pro přístup k dopravní infrastruktuře a také musí být projednány dle ustanovení platné přílohy VII směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU, což Správa železnic, státní organizace zajišťuje formou plánu dlouhodobých omezení kapacity, který je zpracováván v předstihu cca 16 měsíců před rokem realizace. O zařazení požadavku na výluky je třeba ve stanovených termínech požádat místně příslušné Oblastní ředitelství.

**Projektovou dokumentaci pro stavební povolení požadujeme dopracovat, upřesnit a opakovaně předložit na úsek řízení provozu k připomínkám/k posouzení.**

Ing. Miroslav Jasenčák  
náměstek generálního ředitele pro řízení provozu

Váš dopis zn.  
Ze dne  
Naše zn. 71875/2020-SŽ-GR-O11  
Listů/příloh 2/0

Vyřizuje Ing. Pavel Říha  
Telefon +420 972 325 863  
Mobil +420 602 762 249  
E-mail riha@szdc.cz

Datum 19. října 2020

Správa železnic, státní organizace  
Oblastní ředitelství Praha  
Partyzánská 24  
170 00 PRAHA 7

(pouze v elektronické podobě)

**„II-503 Nymburk, most ev. č. 503-001 přes dráhu“, vyjádření k projektové dokumentaci pro stavební povolení ke stavbě cizího právního subjektu**

K opakovaně předložené projektové dokumentaci pro stavební povolení (DSP) stavby cizího právního subjektu (CPS) „II-503 Nymburk, most ev. č. 503-001 přes dráhu“ má úsek řízení provozu tyto připomínky:

**1. Odbor řízení provozu (O11)**

(zpracovatel: Ing. Pavel Říha, tel. 972 325 863)

Bez připomínek.

**2. Odbor plánování a koordinace výluk (O12)**

(zpracovatel: Ing. Petr Kuník, tel. 972 244 487)

- 1) B, plán výluk: Betonáž základů a stavba stožárů TV bude muset zřejmě probíhat s větším časovým rozestupem s ohledem na zrání betonu, prověřit a upravit.
- 2) B, plán výluk: Z plánu není zřejmé, které výluky probíhají samostatně a kdy je předpokládán souběh výluk více kolejí – jde především o výluky pro napěťové zkoušky (2x), opravy pilíře P8 a pro sanace a nátěry nosné konstrukce. Je třeba tyto informace upřesnit.
- 3) B, plán výluk: Není zřejmé, proč jsou výluky pro zřízení a rušení neutrálního pole rozděleny napůl mezi denní a noční dobu.
- 4) B, plán výluk: Především u výluk pro zřízení a zrušení neutrálního pole je třeba prověřit a upřesnit vymezení výluk. Zejména u výměny vodičů lze předpokládat, že kolejové výluky zasáhnou až do staničních kolejí, ne-li dále. Dle (ne)možnosti využívání kolejových spojek na kostomlatském zhlaví ŽST Nymburk hl. n. je následně možné upřesnit dopravní opatření (viz též připomínka k části B.4).
- 5) B.4, kap. 3.1 Hlavní zásady pro tvorbu dopravních opatření: GVD nebude jistě přizpůsobován pro noční (příp. denní výluky) v navrženém rozsahu, předpoklad vypustit.
- 6) B.4, kap. 3.1 Hlavní zásady pro tvorbu dopravních opatření + kap. 3.4 Výpočet výlukové propustnosti: Jak jsme uvedli již v našem předešlém vyjádření, v navrženém období (r. 2022) budou probíhat výluky jak v úseku Lysá nad Labem – Praha, tak v úseku Kolín – Poříčany – Český Brod. Ve výpočtech propustnosti a návrzích dopravních opatření je nezbytné s tímto faktem počítat anebo upravit termín realizace!
- 7) B.4, kap. 3.1 Hlavní zásady pro tvorbu dopravních opatření + kap. 3.5.2 Denní a noční napěťové výluky: V návrhu dopravních opatření při výlukách TV SK 2,4,110b není řešena otázka odjezdu vlaků elektrické traktce z Nymburku seř. n. od návěstidla L110. Především ale není řešeno, zda vůbec bude při těchto možné využívat spojky na kostomlatském zhlaví s ohledem na jejich blízkost pracovnímu místu. Je třeba upřesnit vymezení výluk a dle toho následně navrhnout dopravní opatření pro tyto výluky, včetně návrhu obsazení staničních kolejí a jízd z / do seřadovacího nádraží.
- 8) B.4, kap. 3.5.3 Průjezd neutrálním polem: Text u směrů Nymburk hl. n. – Nymburk město a opačně neodpovídá informacím uvedeným v technické zprávě SO 401, sjednotit.



- 9) V souladu s předešlým vyjádřením sdělujeme, že s ohledem na souběžně realizované modernizační práce v úsecích Lysá nad Labem – Praha a Kolín – Poříčany – Český Brod jsou výluky v úseku Nymburk hl. n. – Nymburk město možné výhradně v noční době v čase cca 0:30 – 4:30. V denní době anebo v délce přesahující 4h připadají v úvahu v navrhovaném roce 2022 pouze v termínu cca 22.2. – 9.3.2022.

Výluky jedné koleje v úseku Nymburk hl. n. – Kostomlaty nad Labem je vhodné konat též v noční době nebo o víkendech (do 21.2.2022 nebo až od roku 2023). Výluky koleje v úseku Nymburk hl. n. – Kostomlaty nad Labem ve spojení s výlukou části staničních kolejí jsou přípustné pouze v noční době. Pro jejich konání v denní době v roce 2022 v zásadě není časový prostor.

Výluky v úseku Nymburk hl. n. – Velelily je vhodné konat v noční době nebo v neděli. Tyto podmínky nejsou v navrženém plánu výluk plněny.

Zajištění průjezdu nákladních vlaků zejména směr Sadská kolem odjezdových návěstidel ŽST Nymburk hl. n. (což vyplývá z posouzení průjezdnosti vlaků pod navrženým neutrálním polem) se s ohledem na značné zatížení kostomlatského zhlaví, ve spojení s odklonovou vzbou za úsek Kolín – Český Brod (– Praha), jeví jako velmi problematicky zajistitelné.

Na základě upřesněných informací o rozsahu vyvolaných omezení provozování dráhy a drážní dopravy a z výše uvedených důvodů považujeme za nezbytné přehodnotit termín realizace stavby minimálně na rok 2023, optimálně na rok 2024.

Dále upozorňujeme, že všechny výluky musí být řádně projednány se Správou železnic, státní organizací zastoupenou místně příslušným Oblastním ředitelstvím, řádně naplánovány a následně realizovány ve smyslu interních předpisů Správy železnic, státní organizace, především předpisu SŽDC D1 (Dopravní a návěstní předpis) a předpisu SŽDC D7/2 (Organizování výlukových činností). Dále musí být uzavřen smluvní vztah o provedení výluk s odborem plánování a koordinace výluk zahrnující též zpoplatnění výluk.

Rovněž upozorňujeme, že výluky musí být projednány s Úřadem pro přístup k dopravní infrastruktuře a také musí být projednány dle ustanovení platné přílohy VII směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU, což Správa železnic, státní organizace zajišťuje formou plánu dlouhodobých omezení kapacity, který je zpracováván v předstihu cca 16 měsíců před rokem realizace. O zařazení požadavku na výluky je třeba ve stanovených termínech požádat místně příslušné Oblastní ředitelství.

Ing. Miroslav Jasenčák  
náměstek generálního ředitele pro řízení provozu



---

## II/503 Nymburk, most ev.č. 503-001 přes žel. trať

---

# ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

konaného dne: **6. 11. 2020 prostřednictvím MS Teams**

**Předmětem jednání bylo:** koordinační jednání - projektant Pontex, KSUS Středočeského kraje, SŽ  
**Účastníci jednání:** Jan Komanec, Michal Chůra, Stanislava Zahradníková (Pontex); Milan Jeřábek (KSÚS); Pavel Skala, Petr Kuník, Marek Zeman, David Fuksa, Jiří Krouský (SŽ); Martin Vachtl, Tomáš Kafka (Sudop)

---

### Předmět jednání:

Předmětem jednání bylo vysvětlení důvodu stavby, aktuálního stavu a rozbor možností provádění opravy a termínů možných výluk, dále pak předpokládaný průběh plánovaných prací na opravě a modernizaci žel. trati vč. jejich přibližných termínů.

### Bylo projednáno:

Přítomní byli informováni o předpokladech Optimalizace trati Kolín-Všetaty-Děčín, při níž se uvažuje s přidáním třetí koleje, která bude umístěna v prostoru stávajícího pilíře mostu. Součástí stavby bude nutně i výstavba nového mostu, který nahradí stávající most. S realizací záměru se uvažuje v horizontu min. 10 let, tedy 2030-2035. Z uvedeného záměru vyplývá, že oprava mostu přes trať má mít charakter prodloužení životnosti mostu o 10-15 let. Části mostu, které mají takovouto zbytkovou životnost, je možno ponechat bez opravy s tímto dožitím. Uvedený postup jednoznačně stanoví zbytkovou životnost na tento horizont a jeho další posun již bude bez výjimky vyloučen.

Správce mostu účastníky jednání upozornil na skutečnost, že připravovaná oprava mostu není výhledová záležitost, ale vychází ze stavebního stavu mostu. Rozsáhlejší oprava spodní stavby a nosné konstrukce mostu je opravou pro zajištění dalšího správného statického působení mostu. V případě jejich odkladu a nahrazením jednoduchou sanací i SS dojde k dožití těchto částí mostu v horizontu 10-15 let – viz výše. Příslušenství mostu je již na hranici životnosti a odklad jeho opravy může přivodit vznik havarijního stavu. Podle závažnosti může takový stav způsobit i dočasné vynucené omezení provozu na trati pod mostem. Proto není možné opravu příliš odkládat. Předpoklad provedení je reálně do max. 3 let, lépe v horizontu 2 roků.

Z termínového hlediska je provádění opravy v roce 2023 málo reálné, protože na tuto sezónu je plánována oprava mostu přes Labe v Nymburce a odbor dopravy nepřipustí uzavření diskutovaného mostu, který leží na objízdné komunikaci stanovené pro opravu Labského mostu. Opravu je proto třeba provést v letech 2021-2022.

P. Kuník z Odboru plánování výluk SŽ připustil možnost nočních výluk v měsících květen a červen 2021 a následných výluk v období od září, lépe ale říjen 2021 – únor 2022 a to jak traťových tak trolejových. Upřednostňuje však provedení opravy v roce 2024 (popř. 2023), kdy bude rozsáhlejší prostor pro možné výluky z důvodu ukončení staveb ovlivňujících provoz na této trati.

Otevírá se tím možnost technického zřízení nulového pole v předstihu na konci jara 2021 s jeho následným propojením s živým vedením, následnou aktivací v září a provedením opravy mostu s ukončením na konci zimy začátkem roku 2022. Následně by bylo nulové pole opět propojeno s živým vedením a zrušeno konkrétní dohodou se zhotovitelem dle možností výluk. Projektant prověří technickou možnost uvedeného postupu zřizování nulového pole s příslušným odborníkem EŽ a SŽ.

Další možností je větší rozčlenění stavebních prací s provedením nezbytných oprav spodní stavby a instalací rozsáhlých zavěšených ochranných lávek a bariér ve výše uvedených výlukách. Na konci jara 2021 by byly především nainstalovány lávky, samotná oprava příslušenství by proběhla bez zřízení nulového pole. Na podzim by se provedla oprava spodní stavby a provedla by se demontáž lávek. Technické řešení lávek a

protidotykových bariér a další bezpečnostní opatření bude nutno řešit se specialistou na tyto konstrukce a to vč. způsobu montáže. Nosná konstrukce by se ponechala bez plošné opravy nad tratěmi na dožití.

Tento způsob opravy se jeví jako reálný na základě nových informací o výhledové modernizaci tratě, která ukončí životnost původního mostu v horizontu 10-15 roků. Doporučuje se ho sledovat jako primární, protože omezuje požadavek rozsáhlých denních výluk nutných pro zřízení nulového pole a dále umožňuje provádění opravy mostu v klimaticky příznivém období. Z hlediska provozu na trati je oprava bez nulového pole výrazným přínosem k plynulosti provozu a při pečlivém návrhu a realizaci lávek a barier omezuje možná rizika.

Projektant upraví plán výluk a v součinnosti s elektro specialisty dopracuje technické řešení a předloží příslušným složkám ke schválení a informace zašle i účastníkům jednání.

P. Kuník z Odboru plánování výluk SŽ doporučil projektantovi zaslat upravený plán výluk nejprve napřímo ke kontrole a teprve následně požádat o souhrnné stanovisko SŽ.

Skutečnosti byly vyloženy a probrány, účastníci jednání pochopili vzájemně se ovlivňující souvislosti a dohodli se na uvedeném dalším postupu.

Zapsal:            Ing. Jan Komanec, Pontex spol. s r.o.