

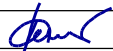
PROJEKTANT:

SDRUŽENÍ "REKONSTRUKCE V ŽST. STRAKONICE"






HIP: ING. MIROSLAV VÁŇA

SUDOP PRAHA a.s.
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3H-PRO spol. s r.o.
Důlce 39, 400 01 Ústí nad Labem

1	Zpracování připomínek	09/2010	
Č.změny	Text změny - odůvodnění	Datum	Podpis

Olšanská 1a
130 80 Praha 3
Česká republika
tel.: 224 22 71 68
fax: 224 23 03 16
faxmodem: 2670 943 64
E-mail: praha@sudop.cz

OBJEDNATEL	SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY s.o., STAVEBNÍ SPRÁVA PLZEŇ		
STŘEDISKO	240 STŘEDISKO ROZVOJE DOPRAVY ÚSTÍ N.L.	GENERÁLNÍ ŘEDITEL ING. JOSEF FIDLER	
VEDOUcí STŘEDISKA	ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT STAVBY	ODPOVĚDNÝ PROJ. OBJ., PS	EXTERNÍ SUBDODAVATEL
ING. LADISLAV LOUŽIL 	ING. MIROSLAV VÁŇA 	ING. MIROSLAV VÁŇA 	_____
KRAJ	JIHOČESKÝ	MÚ/OÚ/POVĚŘENÁ OBEC	STRAKONICE
Rekonstrukce staničních kolejí a výhybek v žst. Strakonice Souhrnná technická zpráva			ÚČEL PROJEKT STAVBY
			DATUM 02 / 2010
			ČÁST B.0
			PŘÍL.

Sdružení SUDOP PRAHA a.s. + H Pro s.r.o.



SUDOP PRAHA a.s.

Olšanská 1a

130 80 Praha 3

IČ: 257 93 349

DIČ: CZ 257 93 349

H Pro s.r.o.

Důlce 39

400 01 Ústí nad Labem

IČ 250 29 835

DIČ: CZ 250 29 835

Středisko rozvoje dopravy

Dvořákova 2

400 01 Ústí nad Labem

Projekt stavby:

Rekonstrukce staničních kolejí a výhybek v ŽST Strakonice

ČÁST: B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA



Objednatel : **SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, státní organizace**

STAVEBNÍ SPRÁVA PLZEŇ

Purkyňova 22

304 88 Plzeň

Ústí nad Labem

10 / 2009

B. Souhrnná technická zpráva

Stavba : Rekonstrukce staničních kolejí a výhybek v ŽST Strakonice

Stupeň dokumentace : Projekt stavby

Obsah :

1. Charakteristika území stavby

- 1.1 Zhodnocení staveniště, zábory pozemků, ochranná pásma
- 1.2 Shrnutí a vyhodnocení provedených průzkumů
- 1.3 Použité mapové a geodetické podklady a měření
- 1.4 Příprava pro výstavbu a podmínky výstavby

2. Stavebnětechnické řešení stavby

- 2.1 Stavebnětechnické řešení PS a SO
- 2.2 Napojení na dopravní systém
- 2.3 Úpravy ploch a prostranství
- 2.4 Péče o životní prostředí
- 2.5 Ochrana zemědělského a půdního fondu
- 2.6 Ochrana lesního půdního fondu
- 2.7 Ochrana vod a vodních zdrojů
- 2.8 Ochrana proti hluku
- 2.9 Ochrana proti vibracím
- 2.10 Povodňový plán
- 2.11 Protipožární zabezpečení stavby
- 2.12 Stanovení nových ochranných pásem
- 2.13 Vzájemná koordinace se souběžnou a připravovanou výstavbou
- 2.14 Bezpečnost práce
- 2.15 Přístup pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace

3. Zabezpečení výstavby a provozu

- 3.1 Zemní práce
- 3.2 Podzemní voda
- 3.3 Kanalizace a úpravy vodotečí
- 3.4 Zásobování vodou
- 3.5 Teplo a paliva
- 3.6 Zneškodňování odpadů
- 3.7 Elektrická energie
- 3.8 Ostatní energie
- 3.9 Osvětlení
- 3.10 Slaboproudé a silnoproudé rozvody
- 3.11 Jiná podzemní a nadzemní vedení

4. Přehled použitých výjimek a doklady o jejich povolení

5. Údaje o splnění stanovených podmínek pro stavbu

6. Projednání

Říjen 2009

Zhotovitel : SUDOP PRAHA a.s.

Ing. Miroslav Váňa

1. CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ STAVBY

1.1 Zhodnocení staveniště, zábory pozemků, ochranná pásma

Hlavní staveniště se nachází na stávajícím pozemku železničního tělesa. Návrh směrového a výškového řešení byl proveden s cílem maximálně zachovat stávající polohu kolejí s ohledem na blízkou zástavbu, stísněné prostorové poměry a související objekty umělých staveb. Kromě prací v kolejišti bude stavební činnost probíhat i na drážních zařízeních mimo kolejiště.

Charakter stavby je podmíněn postupným předáváním jednotlivých provozních souborů a stavebních objektů nebo jejich částí do provozu v závislosti na stavebních postupech, navržených v části dokumentace F. - Organizace výstavby (POV).

Na hlavním staveništi a podél staveniště jsou podzemní a nadzemní rozvody a zařízení. Na základě podkladů jednotlivých správců sítí byla příslušná vedení zakreslena do situací stávajícího stavu viz. příloha C.2. Inženýrské sítě jsou v těchto situacích vyznačeny odpovídajícím typem čáry s uvedením jejich správce. Vyjádření jednotlivých správců sítí jsou uvedena v dokladové části dokumentace H.1.1 a H.3. Orazítkované originály grafických podkladů od správců inženýrských sítí jsou uloženy u zpracovatele dokumentace. Přesnost údajů o polohách sítí, zejména podzemních, jsou v jednotlivých odvětvích různorodé. Zatímco někteří správci předali polohy svých zařízení v souřadnicích, u jiných jsou údaje orientační. V rámci stavebního řízení, nejpozději však před zahájením stavebních prací v blízkosti sítí, zejména tam, kde souřadnice chybějí, je třeba požádat jejich správce o vytyčení, příp. o provedení kontrolních sond a doplnit tak jejich polohu a úplnost. Práce budou probíhat podle podmínek příslušného správce, pokud možno za jeho účasti a podle jeho pokynů v již předaných vyjádřeních. Případné nesrovnalosti zjištěné při určování polohy sítí musí být vždy řešeny za účasti správce daného zařízení před zahájením stavebních prací.

Před stavební činností a v některých lokalitách i v průběhu prací v kolejišti bude nutno přeložit stávající vedení. V místech, kde jsou trasy sítí v blízkosti stavebních úprav, např. u mostních objektů, je počítáno s jejich přeložením, a to podle potřeby s definitivním, nebo s provizorním. S výměnou kabelů se počítá pouze v nejnútnejším rozsahu. Na potřebnou dobu budou sítě odpojeny. Bude-li možné provést provizorní přeložení či krátkodobé vyřazení sítě z provozu, bude provedeno její ochránění a přizpůsoben postup prací v blízkosti sítí.

Seznam známých drážních i mimodrážních sítí, které kříží staveniště včetně uvedených správců těchto sítí je uveden v kap. 3.11 – Jiná podzemní a nadzemní vedení.

Zábory pozemků :

Stavba bude realizována převážně na pozemku dráhy. Při realizaci stavby však bude nutné dočasně využít některých přilehlých, mimodrážních pozemků pro plochy ZS a přístupy ke staveništi. Vzhledem k charakteru prací, prováděných převážně při výlukách železničního provozu, se u těchto záborů nepředpokládá využívání daných pozemků na období delší než 1 rok. Dočasné využití některých mimodrážních pozemků bude rovněž nutné v případě úprav nebo přeložek kabelů (inženýrských sítí), zde se jedná o lokální zábory malého rozsahu s časovým využitím řádově několika dní. V některých případech se bude jednat pouze o vstupy na mimodrážní pozemky za účelem umožnění provedení některých prací. Ve všech výše zmíněných případech jsou dotčené pozemky charakterizovány jako **dočasný zábor**.

V případě umístění drobných a jednoduchých staveb mimo pozemek dráhy jako jsou základy trakčního vedení, drobné objekty odvodnění nebo již zmíněné přeložky a úpravy inženýrských sítí, jsou tyto zábory řešeny jako dočasný zábor a posléze věčné břemeno.

V žádném případě nebylo nezbytné v rámci stavby trvale zabrat některé pozemky, ani za účelem obnovy odvodňovacích zařízení a resp. ani při úpravě zemního tělesa podle platných norem, předpisů, vyhlášek a vzorových listů žel. spodku. Tyto pozemky by byly charakterizovány jako **trvalý zábor**.

Přehled trvalých a dočasných záborů pozemků :

Katastrální území	Trvalý zábor (m ²)				Dočasný zábor do 1 roku (m ²)		
	ZPF	LPF	Ostatní	Celkem	LPF	Ostatní	Celkem
Strakonice	--	--	--	--	--		
Nové Strakonice	--	--	--	--	--	--	
	--	--	--	--	--		
Celkem zábor (m²)							

Při posuzování a stanovení záborů mimodrážních pozemků byla v průběhu zpracování provedena aktualizace údajů z katastrálního úřadu. Nascanované katastrální mapy byly transformovány na vhodné identické body a následně vektorizovány v některých případech byla k dispozici již digitální katastrální mapa. Byly provedeny lokální transformace na hranice drážních pozemků, tak aby průběh hranic drážních parcel na katastrálních mapách odpovídal hranicím drážních pozemků.

Úplnost a přesnost evidence pozemků, zpracovaná projektantem ve spolupráci s Zeměměřičským ústavem, je vzhledem k restitučním, privatizačním a obchodním případům údaj nestálý, a je třeba počítat s tím, že může dojít v průběhu stavebního řízení i v průběhu realizace stavby ke změnám.

Veškeré zábory včetně uvedení věčných břemen jsou podrobně zpracovány v části I - Geodetická dokumentace.

Zásahy do lesní a mimolesní zeleně :

S řešením modernizace technických zařízení v rámci stavby, především kabelizace podél železniční trati, souvisí i řešení problematiky stávající zeleně.

Svahy podél stávajícího železničního tělesa postupně nekontrolovaně zarůstaly. Tyto porosty budou v nutném rozsahu odstraněny a to zejména tam, kde nepříznivě ovlivňují bezpečnost železničního provozu. Jedná se především o kácení a likvidaci porostů z následujících důvodů :

- zachování rozhledových poměrů pro viditelnost nových návěstidel
- zachování odstupové vzdálenosti od živých částí trakčního vedení a zajištění stability drážního tělesa
- obnovy stávajícího tělesa dráhy, odvodnění
- úpravy mostů a propustků
- zajištění přístupu k trati v rámci stavby

Při kácení a likvidaci zeleně budou respektovány požadavky na ochranu životního prostředí podél trati. Rozsah kácení byl stanoven průzkumem a místním šetřením v terénu, kde byly stanoveny požadavky za jednotlivé profese.

Náletové dřeviny v těsné blízkosti železniční tratě budou vykáceny v souladu se zákonem č.266/1994 o drahách (ve smyslu zvláštních předpisů podle zákona č.114/1992 Sb. §8, odstavce 2). Toto kácení podléhá oznamovací povinnosti (15 dnů před započítáním kácení podá dodavatel stavby oznámení o kácení na příslušném obecním úřadě včetně náležitostí stanovených vyhláškou číslo 395/1992 Sb. §8). Kácení bude provedeno v mimovegetační období. V případě, že budou káceny dřeviny na pozemcích mimo vlastnictví dráhy, dodavatel stavby požádá o povolení na příslušném obecním úřadě opět včetně náležitostí stanovených vyhláškou číslo 395/1992 Sb. §8. Kácení bude prováděno mimo vegetační období, v případě ořezání větví stromů bude toto provedeno odbornou firmou nebo pod dohledem zástupce referátu životního prostředí.

Problematika zásahů do lesní a mimolesní zeleně je podrobně řešena a zdokumentována v příloze B.3. – Vliv stavby na životní prostředí.

Rozsah kácení lesní a mimolesní zeleně

Katastrální území	Keře	Stromy
	(m ²)	(ks)
Strakonice	--	--
Nové Strakonice	--	--
		--
Celkem		

Ochranná pásma :

Ochranné pásmo dráhy :

Navrženými stavebními úpravami nedochází k zásadním příčným posunům stávající polohy kolejí. Příčné posuny kolejí se pohybují řádově do 1 m a nemají tedy zásadní vliv na vnější hranici ochranného pásma dráhy. V souladu se zákonem o drahách se proto hranice ochranného pásma dráhy nemění.

Ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy. Obvod dráhy u celostátní dráhy a u regionální dráhy je vymezen svislými plochami vedenými hranicemi pozemků, které jsou určeny pro umístění dráhy a její údržbu (viz. zákon č. 266/1994).

Ochranné pásmo silnic II a III. třídy :

Ochranným pásmem silnic II. a III. třídy se rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50m a ve vzdálenosti 15m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu.

Ochranné pásmo elektrického vedení :

Veškerá kabelová vedení nová i stávající mají stanovené hranice ochranného pásma 1 m pro vedení do 110kV a 3m pro vedení nad 110kV od krajního kabelu na každou stranu.

Elektrizovanou trať budou křížovat venkovní vzdušná vedení. Ochranné pásmo venkovního vedení je vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na každou stranu :

u napětí nad 1kV do 35kV včetně.....	1 m pro závěsná kabelová vedení
u napětí nad 1kV do 35kV včetně.....	2 m pro vodič s izolací
u napětí nad 1kV do 35kV včetně.....	7 m pro vodič bez izolace
u napětí nad 35kV do 110kV včetně.....	12 m
u napětí nad 110kV do 220kV včetně.....	15 m
u napětí nad 220kV do 400kV včetně.....	20 m
u napětí nad 400kV	30 m

Ochranné pásmo plynovodů :

Prostorem ŽST Strakonice a přilehlým traťový úsek ve smru na Plzeň, České Budějovice, Volary i Březnici jsou vedeny v souběhu resp. křížují místní nízkotlaké a středotlaké plynovodní řady a přípojky, u nichž jsou ochranná pásma. Ochranným pásmem je prostor v blízkosti plynárenského zařízení vymezený vodorovnou vzdáleností od půdorysu plynárenského zařízení měřeno kolmo na jeho obrys.

Ochranné pásmo činí :

u plynovodů a přípojek do průměru 200 mm včetně.....	4 m
u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a přípojek, jimiž se rozvádějí plyny v zastavěném území obce.	1 m.

U plynových zařízení se dále podle zákona č. 222 / 1994 Sb. stanovuje bezpečnostní pásmo, které je definováno stejně jako ochranné pásmo, ale je pro:

vysokotlaký plynovod do DN 100.....	15 m
vysokotlaký plynovod do DN 250.....	20 m

Plynová vedení ve městech, sídlištích a souvisle zastavěných obcích se nechrání ochrannými pásmy.

Ochranné pásmo telekomunikací :

Ochranné pásmo podzemního telekomunikačního vedení činí 1,5m po stranách krajního vedení.

1.2 Shrnutí a vyhodnocení provedených průzkumů

Pro návrh technického řešení jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů v souvislosti s modernizací železniční stanice, byla provedena celá řada průzkumů ke zjištění stávajícího stavu stavenišť. Jedny z nejdůležitějších průzkumů byly geotechnické průzkumy žel. spodku, umělých staveb a stavebně technický průzkum objektů ČD (výpravní budovy).

V rámci zpracování dokumentace pak byly v souladu s požadavky uvedenými v "Zadávacích podmínkách" zpracovány další doplňující geotechnické, stavebně technické a jiné průzkumy za účelem získání komplexních informací o staveništi a o dotčených objektech a zařízeních stavební a technologické části stavby.

Pro některé objekty bylo třeba provést doplňující průzkum, jehož důsledkem bylo upřesnění rozsahu navržených prací. Cílem upřesnění bylo snížit rozsah prací a nákladnost na základě dostatečného množství podkladů. V ojedinělých případech však měl doplňkový průzkum podíl i na zvýšení rozsahu prací mezi přípravnou dokumentací a projektem stavby.

Všechny doplňkové průzkumy a měření jsou dokladovány v souhrnné části dokumentace B.

Průzkumy použité pro zpracování dokumentace projektu stavby :

- Podrobný geotechnický průzkum r. 2007.
- Podrobný průzkum kontaminace; r. 2007
- Podrobný stavebně technický průzkum výpravní budovy ČD
- Posouzení geotechnického a stavebnětechnického průzkumu
- Chemické analýzy zemin pražcového podloží
- Pedologický průzkum
- Korozní průzkum
- Předkategorizace materiálu žel. svršku, ČD a.s. - TÚ
- Stavebnětechnický průzkum stávajících pozemních budov,
- Akustická studie
- Průzkum existence stávajícího stavu inženýrských sítí

Zpracovaný geotechnický a stavebnětechnický průzkum pro projekt stavby obsahuje komplexní výsledky ze všech provedených průzkumů tj. geotechnický a stavebnětechnický průzkum pro přípravnou dokumentaci, doplnění geotechnického a stavebnětechnického průzkumu pro přípravnou dokumentaci a geotechnický a stavebnětechnický průzkum pro projekt stavby.

1.3 Použité mapové a geodetické podklady a měření

Mapové podklady použité pro zpracování PSŘ stavby :

- JŽM 1 : 1 000, naskenované
- katastrální mapy 1 : 1 000, 1 : 2 880
- mapy 1 : 10 000

Geodetické podklady a měření použité pro zpracování projektu stavby :

Základní geodetickým zaměřením bylo zaměření zajištěné zpracovatelem přípravné dokumentace a to jako I. výstup při zpracování přípravné dokumentace stavby. Geodetické zaměření bylo zpracované střediskem železniční geodézie Plzeň v 12/2004. V průběhu zpracování přípravné dokumentace resp. projektu stavby bylo toto zaměření doplněno dle požadavků jednotlivých zpracovatelů PS a SO.

Polohově byly určeny prvky žel. svršku, okolního terénu, viditelné předměty a pevná zařízení do vzdálenosti cca 15 m od osy koleje a objekty v přilehlé zástavbě v souřadnicovém systému S-JTSK. Bylo vybudováno polohové bodové pole (PBP) pomocí sítě stabilizovaných bodů připojených na trigonometrické body a body určené metodou GPS. Poloha všech bodů byla určena polygonovými pořady ve 2. třídě přesnosti.

Výškově byly určeny prvky v ose kolejí včetně okolního terénu ve výškovém systému Bpv. Výšky bodů podrobného bodového pole (PBPP) byly určeny technickou nivelací s napojením na body jednotné nivelační sítě.

1.4 Příprava pro výstavbu a podmínky výstavby

Příprava výstavby, plochy zařízení staveniště :

Provádění stavebních prací bude probíhat na staveništích, která se nacházejí na stávajícím železničním tělese a až na malé výjimky na pozemku dráhy (SŽDC s.o. resp. ČD a.s.). Využití některých mimodrážních pozemků bude nutné v případě úprav nebo přeložek kabelů (inženýrských sítí). V některých případech se bude jednat pouze o vstupy na mimodrážní pozemky za účelem umožnění provedení některých prací. (např. při sanaci spodní stavby mostního objektu přes Svatau). Mimodrážních objektů se týkají individuální protihluková opatřeními v rámci nichž budou vyměněny okna.

Rekonstruování objektů - umělých staveb a objektů železničního spodku vyžaduje plochy pro zařízení staveniště. U všech těchto ploch, pokud jsou umístěny na mimodrážních pozemcích, jde o vstupy a zábor pozemků v délce trvání do jednoho roku. Jednotlivá staveniště a plochy ZS budou uvolněny před zahájením vlastních stavebních prací podle navrženého harmonogramu výstavby.

Centrální plocha ZS je navržena v železniční stanici Strakonice. Zde se v rozhodující míře využijí stávající zpevněné plochy v areálu stanice.

Všechny navržené plochy ZS jsou podrobně dokumentovány a specifikovány v části F. - Organizace výstavby a v části I. - Geodetická dokumentace. Projednání těchto dočasných záborů do 1 roku není třeba, neboť se jedná o pozemky ve vlastnictví investora (SŽDC s.o. a ČD a.s.).

V průběhu výstavby budou postupně využívány a podle potřeby přemísťovány měřičské body. Obecně platí, že pro osazení zajišťovacích značek budou používány základy TV stožárů, římsy mostů apod. Pro vytyčování objektů je v geodetické dokumentaci (část I.3) podrobně a přehledně zpracován průběh a umístění měřičských bodů.

V rámci technického řešení jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, silnoproudu a rozvodu plynu jsou řešeny podchody těchto vedení pod kolejemi. Detailní situování, specifikace a popis chrániček jsou uvedeny v dokumentacích jednotlivých SO a PS.

Podmínky výstavby :

Veškerá stavební činnost musí plně respektovat rozhodnutí, podmínky, závěry a vyjádření účastníků stavebního řízení, které jsou uvedeny v dokladové části H.1.1 až H.3.

Veškerá stavební činnost rovněž musí plně respektovat rozhodnutí, podmínky, závěry a omezení uvedené v částech B.3 – Vliv stavby na životní prostředí a B.5 – Akustická studie. Zeleň musí být kácena pouze v době vegetačního klidu, tj. od prosince do konce března, před vlastní realizací stavby.

Ohrožení kvality a čistoty vod by při provádění stavby bylo možné především únikem ropných látek či pohonných hmot v místech zařízení staveniště.

Stavba se nenachází v zátopovém území, proto nejsou na dobu výstavby zpracovány povodňový ani havarijný plán.

Škodlivé odpady, těžené v průběhu provádění stavby, budou likvidovány na určených skládkách, navržených na základě doporučení příslušných orgánů státní správy. Specifikace jednotlivých skládek je uvedena v příloze B.3.1 – Odpadové hospodářství.

Prašnost a hlučnost od stavební činnosti je nutné snížit na minimum v souladu se zpracovanou a odsouhlasenou akustickou studií.

Při přípravě staveniště a v průběhu výstavby je nutné dodržovat veškerá bezpečnostní opatření, která jsou uvedena v kapitole 2.14 Bezpečnost práce.

2. STAVEBNĚTECHNICKÉ ŘEŠENÍ STAVBY

2.1 Stavebnětechnické řešení

Stavba je řešena v souladu se zadávacími podmínkami, tj. peronizace železniční stanice – výstavba ostrovního nástupiště s mimoúrovňovým přístupem - podchodem a úprava nástupiště u výpravní budovy. Pro tento záměr upravit kolejiště železniční stanice s další návaznou úpravou zařízení (zabezpečovací a sdělovací, trakční vedení) v nezbytném rozsahu.

Ve smyslu zadávacích podmínek na vypracování přípravné dokumentace bylo požadováno řešit modernizaci celého úseku pro rychlost 100 km/h a v oblasti kolejových spojek dodržet rychlost 50 km/hod resp. 60 Km/hod zejména mezi hlavními kolejemi.

Předmětem řešení železničního spodku a svršku v rámci stavby jsou zejména hlavní koleje č.1 a č. 2, dále předjízdna kolej č.3, a dále všechny další koleje ve stanicích, jež jsou dotčeny stavbou.

Ve všech úsecích nově upravované koleje v zásadě sledují koleje stávající tj. zůstávají na stávajícím zemním tělese.

Stavba je součástí trati České Budějovice - Plzeň. Je projektována pro prostorovou průchodnost UIC-GC (tj. základní průjezdný průřez Z–GC) a traťovou třídu zatížení D4 UIC.

V rámci stavby „Rekonstrukce hlavních kolejí a výhybek žst. Strakonice“ bude mezi kolejemi č. 1 a 3, a kolejemi č. 2 a 4 vybudováno zastřešené ostrovní nástupiště. Koleje č. 1 a 2 budou zcela rekonstruovány. Pro příchod na nástupiště bude vybudován podchod. Výška nástupní hrany bude rovněž 550 mm nad T.K.

Všechny výhybky v hlavních kolejích budou tvaru UIC na betonových pražcích se žlabovým pražcem, vevařeny do bezстыkové koleje. Ostatní výhybky budou tvaru S49 novbé nebo recyklované. Výhybky v předjízdných kolejích budou na betonových pražcích, vevařeny do bezстыkové koleje. Ostatní výhybky budou na dřevěných pražcích, možnost využití užitého materiálu a to i na navazující koleje.

V koleji č. 1 a 2 a 3 bude zřízeno pružné upevnění Sk112 na bet.pražcích SB8P s rozdělením „u“ (600 mm). Koleje budou svařeny do bezстыkové koleje.

Ostrovní nástupiště bude délky 220 m, a 283 m výška 550 mm nad TK dle podmínek zadání. Ostrovní nástupiště bude zastřešené. Zastřešení bude typu „vlaštovka“.

Služební přístup na ostrovní nástupiště bude služebním přechodem umístěným vstřícně dopravní kanceláři. Přístup na ostrovní nástupiště pro cestující veřejnost je schodištěm z podchodu, který propojuje plochu u výpravní budovy. Pro bezbariérový přístup na ostrovní nástupiště bude sloužit výtah umístěný v čele podchodu.

Nově navržené staniční zabezpečovací zařízení, je zařízení 3. kategorie ve smyslu čl. 3.2.1c) TNŽ 34 2620. V žst.. Strakonice se zřídí nové zabezpečovací zařízení 3. kategorie, které má zabezpečené posunové cesty, umožňuje přenos kódu LVZ v hlavních staničních kolejích. Jako typ zařízení je zvoleno **zabezpečovací zařízení 3. kategorie** (např. elektronické ústřední stavědlo

atd.) Toto řešení umožňuje i typové provedení úvazky traťového zabezpečovacího zařízení i dálkové ovládání blízkých železničních stanic ve vazbě.

Venkovní prvky - návěstidla hlavní, seřadovací, přestavníky budou zřízeny nové. Nově budou zřízeny v hlavních staničních kolejích KO 275 Hz s kódováním pro LVZ o kmitočtu 75 Hz. Ostatní část zabezpečeného kolejiště bude vybavena počítači náprav.

Současné sdělovací zařízení v železniční stanici bude nahrazeno novým informačním zařízením, které kromě textových informací umožní i zvuková hlášení a přenos jednotného času.

Rozvod jednotného času a hodiny budou součástí tabulí informačního zařízení tam, kde bude instalováno (hala, nástupiště, podchod). V ostatních prostorách zůstane rozvod současný, včetně podružných hodin ovládaných současným hodinovým opakovačem, řízeným přes IZ radiovým signálem.

V rámci stavby „Rekonstrukce hlavních kolejí a výhybek žst. Strakonice“ bude vytvořen nový „pasivní“ informační systém pro cestující. To představuje grafické provedení a instalaci v tabulích s názvem železniční stanice, piktogramů a doplňujících textů.

Úprava TV bude především sledovat změnu kolejového řešení.

Základní rozsah a náplň stavby v dotčených profesích včetně stručného popisu stavebnětechnického řešení v jednotlivých PS a SO je zpracováno v samostatně dokladované části souhrnné technické zprávy B.2

2.2 Napojení na dopravní systém

Železniční stanice (žst.) Strakonice se nachází na jednokolejné železniční trati České Budějovice – Plzeň. Ze žst. odbočuje trať Strakonice – Volary a končí zde trať Březnice - Strakonice.

V rámci stavby není navrhována žádná změna napojení prostor železniční stanice na komunikační systém oproti stávajícímu stavu.

Přerušení provozu na místních komunikacích dotčených stavbou se nepředpokládá, zajištění přístupu ke stávajícím objektům bude technicky a dopravně zajištěno po stávajících komunikacích případně provizorně upravených (pro zátěž).

Jako hlavní (páteční) komunikace po dobu realizace stavby budou využívány stávající komunikace. Navržená technická a dopravní opatření včetně dokladů o jejich projednání jsou náplní Dopravních opatření a části Organizace výstavby. Přehledná situace stavby a dopravních tras je zpracována v části F. Organizace výstavby.

V souladu s vyhláškou č. 369/01 Sb. bude zajištěn bezbariérový přístup cestujících na nástupiště ve všech zastávkách. Problematika přístupu osob se sníženou schopností pohybu a orientace je řešena v samostatné kapitole 2.15.

O změnách provozu na trati nebo v její blízkosti bude veřejnost po dobu realizace stavby průběžně informována.

2.3 Úpravy ploch a prostranství

Kromě úpravy ploch v přímé souvislosti s řešením jednotlivých PS a SO včetně inženýrských sítí se jedná o úpravy ploch navazujících na rekonstruovaná nástupiště v železniční stanici. Úpravy ploch jsou navrženy rovněž v rámci železničního spodku v celé délce trasy. Materiál z čištění kolejového lože, který byl po mnoho let deponován na svazích drážního tělesa, bude včetně náletových křovin odstraněn.

K zajištění obslužnosti všech (průmyslových) objektů po dobu výstavby a pro zajištění přístupu stavební techniky do železniční stanice a k železniční trati, je uvažováno o zpevnění stávajících místních komunikací využívaných stavbou. Na základě zhodnocení technického stavu komunikací před zahájením stavby a po stavbě bude provedena obnova krytu dotčených komunikací a uvedení dočasně využívaných ploch do původního stavu.

2.4 Péče o životní prostředí

Stavba nezasahuje do žádného zvláště chráněného území přírody (která jsou definována § 14 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny), do prvku územního systému ekologické stability (ÚSES) ani do významného krajinného prvku. V blízkosti stavby nerostou žádné vyhlášené památné stromy a ani se zde nenachází žádná lokalita Natura 2000.

V zájmovém území stavby není vymezeno žádné ochranné pásmo vodního zdroje, ochranné pásmo přírodních léčivých zdrojů ani ochranné pásmo minerálních vod. Území se nenachází v chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV).

Vzhledem k tomu, že stavba bude probíhat na pozemcích, kde již v minulosti probíhaly zemní práce, nepředpokládá se výskyt archeologických nálezů. Pokud však během stavebních prací dojde k archeologickým nálezům, je povinností investora splnit požadavky, které ukládá § 22 odst. 2 a § 23 odst. 2 a 3 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů.

Při realizaci stavby vzniknou odpady, se kterými je povinností původce odpadu nakládat dle příslušné legislativy platné na úseku odpadového hospodářství. Jedná se o zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a s ním souvisejících vyhlášek.

Vliv stavby „Rekonstrukce staničních kolejí a výhybek v žst. Strakonice“ na životní prostředí je podrobně zpracován v části projektové dokumentace B.3 – Vliv stavby na životní prostředí.

Zvláště chráněná území

Zvláště chráněná území přírody jsou definována zákonem č. 114/92 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

- V zájmovém území se nenacházejí zvláště chráněná území.

Vliv na ÚSES

Územní systém ekologické stability (ÚSES), dle zák. č.114/1992 Sb., v krajině tvoří soubor funkčně propojených ekosystémů, resp. ekologicky stabilnějších přirozených a přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu.

Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o stavbu, která se nachází v intravilánu města (v železniční stanici), nedochází k zásahu do přírodního prostředí.

Stavba nezasahuje do žádného prvku územního systému ekologické stability (ÚSES), rovněž se v blízkosti stavby nenachází žádné chráněné území. V blízkosti stavby nerostou žádné vyhlášené památné stromy.

Vliv na významné krajinné prvky

Stavba nezasahuje významné krajinné prvky.

Vliv na ovzduší

Ovlivnění kvality ovzduší lze rozdělit na dvě části, a to jednak po dobu provádění stavby a po dokončení stavby.

Během výstavby lze předpokládat, že prakticky jediným zdrojem znečištění ovzduší v době realizace stavby v nejbližším okolí bude vlastní stavební doprava. Stavební hmoty a materiály budou převáženy po železnici, ve výjimečných případech budou použity alternativní druhy dopravy, z nichž nejvýznamnější bude doprava silniční. Ke zvýšení koncentrací plyných látek dojde pouze lokálně, a to především z výfukových plynů těžké mechanizace použité po dobu výstavby, lokálně dojde ke zvýšení prašnosti v důsledku zemních prací. Částečně lze prašnost po dobu výstavby eliminovat kropením.

a) Ovlivnění kvality ovzduší v průběhu stavby

Hlavním zdrojem znečištění ovzduší při realizaci budou vlastní stavební práce, přesun materiálů a pohyb stavebních mechanismů. Při realizaci budou stavební práce prováděny postupně, stavební odpad bude odvážen a na staveniště dopravován nový stavební materiál. V době zpracování projektové dokumentace není znám dodavatel stavby, z tohoto důvodu není možné specifikovat jednotlivé stroje, které budou použity pro stavební práce. Proto konkrétní požadavky na tyto stavební stroje nejsou v projektové dokumentaci specifikovány.

Je nezbytné minimalizovat znečištění ovzduší a to zejména organizačními opatřeními:

1. koordinací stavebních prací,
2. koordinací přesunů stavební techniky,
3. optimalizací dopravních tras a vytíženosti nákladních aut,
4. snižováním prašnosti kropením,
5. udržováním techniky v dobrém technickém stavu a čistotě

Všechna tato opatření jsou v kompetenci dodavatele stavby. Zodpovědným pracovníkem za jejich dodržování je stavbyvedoucí. Při dodržování uvedených opatření lze vliv emisí tuhých látek (zejména prach) na okolí považovat za nepodstatný.

Nejvyšší hodnoty škodlivých látek se vyskytují v topné sezóně, tedy v zimní polovině roku při nepříznivých rozptylových podmínkách (velmi slabé proudění, teplotní inverze atd.). Hlavní podíl stavebních prací bude (dle přípravy a organizace výstavby) proveden mimo toto exponované období.

b) Ovlivnění kvality ovzduší po dokončení stavby

Po své realizaci stavba neovlivní stávající stav kvality ovzduší. Kolejová doprava vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o elektrizovanou trať, není v dané lokalitě zdrojem emisí. Vliv emisí z dieselových hnacích jednotek, které jsou zde rovněž využívány, je vzhledem k charakteru zájmové oblasti zanedbatelný.

Archeologie a Památky

Stavba se nenachází na území památkové zóny. Území, na kterém se stavba uskuteční není, ve smyslu §22 odst.2, zákona č.20/87 Sb., nutné pokládat za území s archeologickými nálezy .

Pokud by však během stavebních prací došlo k nálezům, je nutné ověřit zda se jedná o archeologický nález a následně zabezpečit archeologický dozor na stavbě. Povinností investora je splnit požadavky, které ukládá §22 a §23 zákona č.20/87 Sb., to je:

- hlásit případné archeologické nálezy
- umožnit záchranný archeologický výzkum
- úhrada záchranného archeologického výzkumu se řídí ustanovením §22 odst. 2 zákona č.20/1987Sb
- projednat další stupně projektové dokumentace s Muzeem okresu Strakonice

Odpadové hospodářství

Problematika odpadového hospodářství je podrobně řešena v samostatné části projektové dokumentace B.3.1 podle právních předpisů, platných od 1.1. 2002. Jedná se o zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a s ním souvisejících vyhlášek: č. 376/2001 Sb., č. 381/2001 Sb., č. 382/2001 Sb., č. 383/2001 Sb., a č. 384/2001 Sb., 237/2002 Sb.

V dokumentaci je souhrnně zpracováno předpokládané množství vyzískaných materiálů ze stavební činnosti. Je specifikováno jejich možné užití v rámci stavby nebo další využití v souladu s platnou legislativou. Dále jsou navrženy možnosti odstranění potencionálních odpadů a je uveden orientační seznam firem zabývajících se odstraňováním odpadů v daném regionu.

Z charakteru a náplně stavby vyplývá, že převládajícími druhy odpadů budou materiály, vytěžené při úpravách železničního svršku a spodku. Míra jejich znečištění byla stanovena zkouškami v rámci geotechnického průzkumu. S ohledem na zdroje znečištění byly rozhodující odtěžované materiály rozděleny na štěrkové lože, zeminu z pražcového podloží pod kolejí s jistým stupněm znečištění a na zeminu bez kontaminace, odtěženou mimo zemní pláš pod kolejí. Přebytek odtěžených zemin bude odvezen na určené skládky, štěrkové lože bude recyklováno podle postupu výstavby na recyklační základně na plochách zařízení stavenišť. Kontaminovaný odpad po recyklaci bude odvezen na skládku. Na základě zkušeností SŽDC s.o. na ostatních stavbách se odhaduje, že po recyklaci bude možné použít jako stavební materiály cca 80% odtěžených objemů štěrkového lože.

Demontované technologické zařízení, u kterého nebude předpoklad dalšího využití v provozu SŽDC s.o., ani nebude možnost či zájem o jeho zachování či přemístění z důvodů památkových, bude sešrotováno.

Dokumentace zásahů do mimolesní zeleně :

Shrnutí zásahů do mimolesní zeleně včetně vyčíslení rozsahu kácení je uvedeno v kap. 1.1 této souhrnné zprávy.

2.5 Ochrana zemědělského a půdního fondu

Ochrana zemědělského a půdního fondu (ZPF) není podrobně řešena, neboť stavbou nedojde k zásahu do zemědělského a půdního fondu. Proto část B.4.3 Zemědělská příloha – součást souhrnné části dokumentace není vydána.

Rozsah záborů ZPF viz. kap.1.1 této zprávy

2.6 Ochrana lesního půdního fondu

Z důvodu Rekonstrukce hlavních kolejí a výhybek žst. Strakonice nebude nutný ani zábor lesních pozemků a to jak trvalý, tak ani dočasný. Proto rovněž není vydávána příloha B.4.4. Lesní příloha.

Rozsah záborů LPF viz. kap.1.1 této zprávy

2.7 Ochrana vod a vodních zdrojů

Zájmová oblast se nachází v prostoru povodí Vltavy s.p. (Závod Horní Vltava), v těsné blízkosti řešené stavby se nenachází vodní tok, centrem města Strakonice však protéká řeka Otava. Vodní toky nebudou stavbou zasaženy ani dotčeny.

Propustky a mostní objekty budou v rámci stavby sanovány a vyčištěny.

Při rekonstrukci všech propustků by měl být návrh rekonstrukce podložen hydro technickým výpočtem. Stávající stav a dosažitelné informace o prupustcích ve stanici neumožňují reálný a zodpovědný návrh provést. Návrh v dokumentaci pouze uplatňuje uvedení propustků do náležitého stavu.

Správce a vlastník objektů – propustků, nemohl doložit technický stav, využití ani přesnou polohu objektu. Propustky pod kolejištěm vyústěny do řeky, vstupní čela propustků jsou napojeny na městskou kanalizaci, nebo zasypány „odpadem“ z kolejiště.

Odvodnění pražcového podloží bude zajištěno příčným sklonem zemní pláně, sedlané oboustranně nebo jednostranně ve sklonu 5%, s vyvedením do nových odvodňovacích systémů svodných tratí v souladu s dokumentací pro územní rozhodnutí.

Z hlediska ochrany podzemních vod tato stavba nepřichází do kontaktu s žádným vodním zdrojem ani neprochází PHO vodního zdroje veřejného zásobování pitnou vodou.

Ohrožení kvality a čistoty vod by při provádění stavby tohoto charakteru bylo možné především únikem ropných látek či pohonných hmot v místech zařízení stavenišť. Proto na všech plochách zařízení stavenišť je třeba dodržet především bezpečnostní opatření při nakládání s ropnými produkty. Hlavní plochy zařízení stavenišť jsou situovány v železničních stanicích. Recyklace vytěženého šterkového materiálu bude probíhat na zabezpečené recyklační ploše v areálu seřaďovacího nádraží žel. stanice Strakonice. Pro tato místa obecně platí důkladné zabezpečení tak, aby nemohlo dojít ke kontaminaci podloží. Pro stavbu jsou zpracovány povodňový a havarijní plán.

2.8 Ochrana proti hluku

Pro stavbu Rekonstrukce hlavních kolejí a výhybek žst. Strakonice byla zpracována Akustická studie (B.5) v souladu se novelizovaným zákonem O ochraně veřejného zdraví a Nařízením vlády. Nejvyšší přípustná ekvivalentní hladina hluku ve venkovním prostoru je dána součtem základní hladiny $L_{Aeq}=50\text{dB}$ a korekcí na místní poměry a denní dobu. Pro danou stavbu jsou přípustné hladiny hluku uvedené v tabulce. Na základě hlukové studie jsou navrženy protihlukové stěny v lokalitách uvedených v tabulce. Účinnost protihlukových úprav bude ověřena kontrolním měřením po realizaci stavby.

Limitní hodnoty hluku.

přípustná hladina hluku ve vnitřním prostředí	hladina hluku
den (6,00-22,00 hod.)	$L_{Aeq}=40\text{dB}$
noc (22,00-6,00 hod.)	$L_{Aeq}=30\text{dB}$
přípustná hladina hluku ve vnějším prostředí v ochranném pásmu ČD	
den (6,00-22,00 hod.)	$L_{Aeq}=60\text{dB}$
noc (22,00-6,00 hod.)	$L_{Aeq}=55\text{dB}$

Navržené protihlukové stěny.

lokalita	staničení	délka (m)	výška (m)	strana
--	--	--	--	--

Vzhledem k tomu, že obytná zástavba je v části stavby značně rozptýlená a v řadě lokalit navržení protihlukových stěn je technicky neřešitelné, budou stávající obytné objekty dotčené hlukem chráněny individuálními protihlukovými opatřeními (výměnou resp. přetěsnění oken).

Rozsah a návrh technického řešení jednotlivých individuálních protihlukových opatření je předmětem příslušných stavebních objektů, část E.1.4.

2.9 Ochrana proti vibracím

Vibrace jsou mechanická chvění vznikající při průjezdu vozidla po dané trati a přenášejí se podložím do obytné zástavby, kde způsobují nežádoucí účinky. Přesné stanovení hodnot zrychlení mechanického chvění je velmi obtížné. Vibrace v obytných budovách, kde je měříme a posuzujeme, závisí na mnoha aspektech, jako například kvalita železničního svršku a spodku,

geologické poměry, vzdálenost od osy komunikace, druh, stáří a technický stav budovy, který je ve výpočtu velmi obtížné postihnout.

Tato problematika je řešena samostatně v části B.5.2.

Podrobným měřením vibrací na určených místech v blízkosti rodinných domech podél železniční stanice bylo zjištěno, že naměřené hladiny zrychlení vibrací prokazatelně vyhovují nejvyšším přípustným hodnotám stanoveným nařízením vlády č.502/2000Sb.

2.10 Povodňový a havarijný plán

Povodňový plán se podle zákona č. 254/2001 Sb. §71, odst. 4 (vodní zákon), zpracovává u staveb, které jsou ohrožené povodněmi a nacházejí se v záplavovém území nebo mohou zhoršit průběh povodně. Stavba „Rekonstrukce hlavních kolejí a výhybek žst. Strakonice“ se nenachází v záplavovém pásmu.

Havarijný plán definuje základní pojmy včetně pojmu havárie a hlavních látek způsobujících havarijní znečištění vod. Součástí havarijního plánu je i praktická část, která určuje způsob řešení havarijní situace. Havarijný plán musí být opět nedílnou součástí stavebního deníku zhotovitele díla.

2.11 Protipožární zabezpečení stavby

Protipožární zabezpečení stavby je podrobně řešeno v samostatné souhrnné části dokumentace B.6 - Požární ochrana.

Z hlediska kodexu požární bezpečnosti staveb je provedeno hodnocení stavby jako celku. Do hodnocení jsou zahrnuty všechny dotčené pozemní objekty. Požární bezpečnost stavby a jednotlivých objektů je řešena v souladu s požadavky platných norem a předpisů PO, zejména ČSN 73 0802, ČSN 73 0804, ČSN 73 0834 a norem navazujících. Hodnocení požární bezpečnosti dále vychází z ustanovení § 19 vyhlášky č. 21/1996 Sb. - „Posuzování dokumentace staveb a technologií“ a vyhlášky č. 137/1998 Sb. - „O obecných technických požadavcích na výstavbu“.

Předchozí stupeň projektové dokumentace byl v rámci zpracování dokumentace (Přípravné resp. DÚR) projednán a odsouhlasen orgány požární ochrany. Všechny připomínky a stanoviska těchto orgánů byly v rámci zpracování projektu stavby dokumentace pro stavební povolení respektovány.

Posuzovaná stavba a úpravy objektů navržené v rámci této stavby, splňují základní požadavky požární bezpečnosti staveb ve smyslu platných norem a předpisů PO. Stavbou není ohrožena požární bezpečnost stávajících objektů a technologických zařízení a nevznikají nároky na vybavení zasahujících hasičských jednotek jinými druhy hasebních látek, než která jsou běžně používána, ani nevznikají požadavky na vybavení těchto jednotek speciální mobilní technikou.

Případný hasební zásah bude provádět JPO Hasičské záchranné služby (ČD) nebo příslušný veřejný útvar Hasičského záchranného sboru, případně další přizvané jednotky v souladu se stupněm poplachu. JPO HZS ČD je oprávněna na základě změny č. 1 k normě ČSN 34 3109 provádět vypnutí trolejového vedení (krytí nesjízdného místa).

2.12 Stanovení nových ochranných pásem

Při změně polohy zařízení, z které vyplývá nutnost upravit průběh stávajícího ochranného pásma, bude tento aktualizovaný průběh stanoven na základě upravené a geodeticky fixované polohy zařízení po dokončení realizace stavby.

Ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy. Obvod dráhy u celostátní dráhy a u regionální dráhy je vymezen svislými plochami vedenými hranicemi pozemků, které jsou určeny pro umístění dráhy a její údržbu (viz. zákon č. 266/1994)

Navrženými stavebními úpravami nedochází k zásadním příčným posunům stávající polohy kolejí. Příčné posuny kolejí se pohybují řádově do 1 m a nemají tedy zásadní vliv na vnější hranici ochranného pásma dráhy. V souladu se zákonem o drahách se proto hranice ochranného pásma dráhy nemění.

Ochranná pásma ostatních elektrických, kabelových nebo jiných vedení jsou uvedena v kap. 1.1 této souhrnné zprávy.

2.13 Vzájemná koordinace se souběžnou a připravovanou výstavbou

U souběžných staveb a stavebních činností je nezbytná koordinace technického řešení a časových vazeb provádění prací. Podrobnost koordinace je úměrná úrovni údajů, které měl projektant k dispozici. Koordinační opatření spočívají v umožnění efektivního technického řešení souvisejících staveb, v návrhu časové posloupnosti a vazeb při realizaci.

V návaznosti na zpracovanou přípravnou dokumentaci byly zjišťovány vztahy mezi zařízením SŽDC a ČD a okolními pozemky, sítěmi a stavbami. Získané údaje byly zapsány, zakresleny, projednány a ověřeny s majiteli známých zařízení při separátních jednáních v průběhu zpracování přípravné dokumentace a dokumentace projektu stavby. Potřeby přeložek, úpravy a doplnění tras sítí a jejich investiční nároky byly zohledněny v objektové skladbě stavby.

V prostoru staveniště a v jeho okolí jsou připravovány další investiční a stavební akce. Některé z nich bezprostředně souvisí nebo navazují na připravovanou stavbu.

Seznam souvisejících investičních akcí je uveden v kap. 5 - v části A. Průvodní zpráva.

2.14 Bezpečnost práce

Základní povinností účastníků výstavby z hlediska bezpečnosti práce je dodržovat Vyhl. Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu č. 324/90 Sb. z 31.07.1994 O bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích a Zákoník práce č. 65/1965 Sb ve znění pozdějších předpisů.

Při realizaci objektů je nutno v plné míře respektovat Technické kvalitativní podmínky staveb Českých drah (Praha 2000 – včetně změn 1-4) a je nutno dodržovat všechny platné směrnice, předpisy a normy ČSN včetně dodržování předpisů o bezpečnosti a ochraně zdraví pracujících. Zvláštní důraz se klade na dodržování bezpečnostních předpisů při manipulaci s veškerými mechanickými prostředky a při práci v blízkosti zavěšených břemen.

Všichni zaměstnanci musí být prokazatelně školeni z bezpečnostních předpisů, především z OP 16 z roku 1997 a souvisejících norem a předpisů. Především je nutno upozornit na práce v blízkosti trakčního vedení, práce v blízkosti provozované tratě a práce na strojích.

Pro obsluhu a práci na elektrických zařízeních platí ČSN 343100 a na trakčním vedení ČSN 34 3109.

Při provozu na železničních tratích a používání žel. zařízení v definitivním i provizorním stavu je nutné dodržet TNŽ a dopravní a návěštní předpisy.

Úpravy provizorního zabezpečovacího zařízení budou probíhat na živém a provozovaném zařízení pod napětím 220V a 380V, proto bude nutno důsledně dodržovat zásady ochrany proti nebezpečnému dotykovému napětí.

Stavební činnost bude probíhat při zachování drážního a automobilového provozu. Z toho důvodu je třeba zajistit poučení všech pracovníků, vybavení pracovníků ochrannými pomůckami, zajistit trvalé spojení mezi pracovišti a pověřeným pracovištěm dráhy a DI Policie ČR. V místech, kde bude možný přístup veřejnosti ke staveništi nebo kde bude povolen pohyb v obvodu staveniště, bude třeba zajistit bezpečné provádění prací a bezpečnost veřejnosti zajistit organizačně i technicky (provizorní oplocení, vymezení pásu území a času pro průjezd staveništem, staniční řád ap.).

Zvýšenou pozornost je třeba věnovat pracím v blízkosti vedení, zvláště v případech, kdy není možnost zjistit před zahájením prací jejich přesnou polohu. Pokud nespecifikovali správci zařízení způsob provádění prací již v rámci zpracování projektu stavby (viz. dokladová část), musí být v blízkosti sítí dodržován následující postup:

- Před zahájením prací bude přizván správce (uživatel) zařízení, aby potvrdil jeho existenci, upřesnil nebo vytýčil jeho polohu a dal souhlas s prováděním prací na svém zařízení nebo v jeho blízkosti. Současně zajistí v případě potřeby v místě staveniště vypnutí zařízení z provozu.
- Při pracích v prostoru, kde je zařízení pod napětím, je nutno dodržovat příkaz "B" a zajistit trvalý dozor nad prováděním prací.
- Při pracích, kde hrozí nebezpečí střetu s jinými sítěmi, se přizpůsobí technologie provádění charakteru ohrožení.
- Přeložky a úpravy sítí se provedou podle instrukcí správců.
- Odkryté sítě je nutno zajistit proti poškození a odcizení.

Práce a dozor v prostoru dráhy mohou provádět pouze pracovníci poučení a seznámení s provozem a příslušnými bezpečnostními předpisy.

2.15 Přístup pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.

Přístupnost a užívání stavby se týká všech cestujících, včetně zdravotně postižených osob se sníženou schopností pohybu a orientace, tj. osob se ztrátou, nebo omezenou schopností zraku, sluchu a pohybu. K postiženým řadíme i průvodce s dětskými kočárky, malé děti, staré lidi, těhotné ženy a dočasně postižené.

Bezbariérová přístupnost a užívání stavby je řešena:

- pro cestující s omezenou schopností pohybu
- pro cestující s omezenou schopností orientace

Bezbariérová přístupnost cestujících pohybově postižených.

Přístupnost stavby pro těžce pohybově postižené je úrovnový přístup bez prahu a překonání nutných výšek pomocí ramp či výtahu s úpravou pro zdravotně postižené, popřípadě vertikálně zdvihací plošiny.

Stavební úpravy jsou navrhovány jen pro upravované části železničních zastávek a stanic jichž se týká úprava kolejiště v rámci stavby koridoru (výstavba kolejiště, nových nebo upravovaných nástupišť apod.). Neupravované části, např. stávající výpravní budovy apod., zůstanou ve stávajícím stavu, bez úprav.

ŽST Strakonice

Přístup na nová ostrovní nástupiště je zajištěn novým podchodem. Nástupiště u výpravní budovy je přístupné úrovnově z prostoru přednádraží. Pro bezbariérový přístup na nástupiště je podchod vybaven výtahy.

Bezbariérová přístupnost cestujících s omezenou schopností orientace

Pro orientaci, podle stupně postižení, používá cestující k získání informací zbytky zraku, hmat a sluch. Silně slabozrací využívají přednostně zásady pro nevidomé a slabozrací pak i další orientaci např. na vodících liniích kontrastních barev.

Základním a nejdůležitějším prvkem pro samostatný pohyb a orientaci nevidomých slabozrakých jsou vodící linie přirozené nebo umělé s reliéfním povrchem. Vodící linie spojují jednotlivé orientační body s jednoznačnými a po celou konkrétní trasu stejnými charakteristickými orientačními znaky. Nebezpečná místa a možnost jejich obcházení jsou vyznačena varovnými pásy s barevným a hmatovým povrchem.

Všechna nástupiště na zastávkách a stanicích a přilehlé zpevněné plochy přístupné cestujícím budou opatřeny reliéfním a barevným značením zajišťujícím bezpečný pohyb cestujících s omezenou schopností orientace. Na všech budou vybudovány nové přístřešky pro cestující. Je navržen modulový systém lehké ocelové konstrukce se stěnami s kaleného skla. Skleněné stěny budou ve výši zorného pole označeny kontrastním barevným pruhem pro zlepšení orientace slabozrakých. Detailní řešení je součástí dokumentací jednotlivých stavebních objektů (nástupišť, přístřešků, ...).

Informační systém pro cestující

Ve všech železničních stanicích a zastávkách bude informační systém doplněn o potřebné informační tabule s piktogramy usměrňující postižené cestující k přístupu a opuštění nástupiště. Informační systém pro cestující řeší stavební objekty samostatné pro každou železniční stanicí.

3. ZABEZPEČENÍ VÝSTAVBY A PROVOZU

3.1 Zemní práce

Rozhodující vliv na rozsah zemních prací v kolejišti mají jednak sanační práce železničního spodku včetně odstranění navršených výzisků, výstavba nebo obnovení odvodňovacích zařízení, ale především podstatnou část zemních prací tvoří výkopy pro podchod. Výkopové práce jsou uvažovány rovněž při rekonstrukcích mostních objektů, propustků a nástupišť, při výstavbě základů trakčních stožárů, při budování kabelových tras i při demolicích.

Násyp ve smyslu vzorového listu žel. spodku Ž.2 resp. Ž.2.4 se na stavbě vyskytuje pouze za žel. stanicí Strakonice (prostor nad „parkovištěm“ ČZ a.s.), a ojedinele v souvislosti s rozšířením – přísypem tělesa dráhy. V některých případech bude výkopový materiál využitý zpět k zásypu rubu zdí a mostních objektů, k zásypu rýh, prohlubní po demolicích základech stožárů TV nebo k urovnání terénu.

Bilance hmot, rozvozná vzdálenosti pro přebytky hmot a navržené deponie pro vytěžený materiál podle druhu (včetně kontaminovaného materiálu) jsou podrobně popsány a graficky znázorněny v části F. - Organizace výstavby

Bilance hmot byla provedena na základě výkazu výměr rozhodujících objektů stavby jako jsou žel. spodek a svršek, objekty umělých staveb, pozemní objekty, nástupiště a trakční zařízení.

Přesné vyčíslení všech hmot (vyzískaných i zpětně využitelných) je součástí výkazu výměr jednotlivých PS a SO. Využitelný materiál spadá do kompetence kategorizátorů ČD podle „Směrnice DDC pro hospodaření s vyzískaným materiálem“. Jedná se, např. o kolejnice, pražce, výhybkové části a drobné kolejivo.

Bilance zemních a některých rozhodujících hmot :

Kateg.	Název odpadu dle katalogu odpadů	Zařazení odpadu	Jednotka	Množství
O	Výkopová zemina – odkop	Zemina a/nebo kameny	M3	35 561
O	Stavební a demoliční suť	cihla, keramika, sádr.stav. hmota	M3	391
O	Vybouraný asfaltový beton bez dehtu	Asfalt bez dehtu	M3	280
O	Beton z demolice objektů, základů TV	Beton	M3	2 187
O	Štěrka z kolejiště	Zemina a/nebo kameny	M3	3 509
N	Lokálně znečištěný štěrka a zemina z kol.	Zemina a/nebo kameny	M3	
O	Smýcené stromy a keře	Rostlinná tkáň	M3	
O	Dřevo po stavebním použití, z demolice	Dřevo	M3	741
N	Železniční pražce dřevěné	Dřevo	ks	3 375
O	Železniční pražce betonové	Beton	ks	9 210
O	Kůly a sloupy betonové, hektometrovníky	Beton	t	
N	Kůly a sloupy dřevěné	Dřevo	ks	
O	Železný šrot – konstrukce, stožáry, kolej.	železo a/nebo ocel	t	192
N	Trafo bez náplně PCB a škodlivin	nechlorovaný izolační a/nebo teplonosný olej	ks	
O	Odpad hliníku	Hliník	t	
O	Odpad mědi a jejich slitin	Měď, bronz, mosaz	t	7
O	Šrot neželezných kovů	směs kovů	t	
O	Zbytky kabelů, vodičů	Kabely	t	6
N	Asfaltové stavební nátěry	dehet nebo výrobky z dehtu	t	
N	Odpadní ředidla	ostatní organická rozpouštědla	kg	
N	Odpadní nátěrové hmoty	odpad druhově blíže neurčený	kg	
N	Staré nátěrové hmoty	vytvrzená barva a/nebo vytvrzený lak	kg	
O	Komunální odpad	odpad druhově blíže neurčený	t	
O	PE podložky	Plast	t	2 800
N	Pryžové podložky	odpady pryže	t	5 100
O	Izolátory porcelánové	Keramika	ks	351

Stávající kolejové lože :

V dokumentaci je uvažováno s max. využitím stávajícího štěrkového lože (recyklátu) v souladu s Obecnými technickými podmínkami "Kamenivo pro kolejové lože" a s předpisem S3.

Recyklační základna je uvažovaná v prostoru žst. Strakonice, seřadovací nádraží, kde bude štěrka vytržena pro další použití do kolejového lože, do sanačních vrstev, násypů a zpevnění cest.

Na základě zjištění stavu znečištění stávajícího kolejového lože bylo stanoveno využití kolejového po recyklaci :

- 50 % využití frakce 32/64 do nového kolejového lože
- 30 % využití frakce 8/32 do podkladních vrstev
- 20 % frakce 0/8 na skládku eventuálně na zpevnění cest

Kolejové lože vytěžené z recyklace bude uloženo při bázi železničního spodku.

Z důvodu možného výskytu nepříznivých složek ve stávajícím loži bylo v rámci závěrečné přípravy projektu stavby navrženo štěrkové lože z nového materiálu. Po odtěžení štěrkového lože je nutné provést laboratorní zkoušky pro ověření skutečného stavu ve ŠL. Dále je nutné uskutečnit místní šetření za účasti dodavatele stavby, investora, geotechnika stavby a projektanta, kde bude na základě výsledků laboratorních zkoušek rozhodnuto o dalším postupu.

3.2 Podzemní voda

Konstrukce železničního spodku a svršku se nachází nad hladinou podzemní vody. Podzemní voda nebyla zastižena sondami u opěr mostních objektů ani v prostoru budoucího podchodu v žel. stanici Strakonice. Technická opatření styku rekonstruovaných, resp. nových objektů s podzemní vodou jsou řešena v dokumentacích dotčených stavebních objektů.

3.3 Kanalizace

Navržený způsob odvodnění včetně odvodňovacích zařízení vychází z dohodnuté konstrukce pražcového podloží v závislosti na závěrech geotechnických průzkumů. Návrh plně respektuje související stávající i rekonstruované objekty jako jsou propustky, přístřešky nástupiště, umělé stavby, rekonstrukce TV a kabelových tras.

V rámci stavby je navrženo odvodnění železniční stanice systémem trativodů napojených na propustky resp. stávající odvodňovací kanalizaci.. Ve stanici jsou navrženy podélné trativody. Voda je odvedena přes propustky do stávající kanalizace a vodotečí. V jedné lokalitě je voda odvedena do stávající kanalizace.

Do kanalizace budou vypouštěny dešťové vody z kolejiště a ze střech nástupištních přístřešků.

Napojení na propustek bude provedeno dvěma novými šachtami. Šachty budou provedeny v rámci jednotlivých SO. Dešťové vody z kolejiště budou pomocí trativodu rovněž zaústěny do propustku.

3.4 Zásobování vodou

Zásobování staveníšť a ploch ZS vodou bude řešeno ze stávajících vodovodních řádů a hydrantů. Do lokalit bez stávající vodovodní sítě bude voda podle potřeby dovážena. Zásobování stávajících drážních objektů vodou se nezmění.

3.5 Teplo a paliva

V rámci stavby dochází k výstavbě nové provozní budovy (SO 117 Technologická budova). V budově bude použito elektrické vytápění (přímotopné panely).

Způsob vytápění stávajících objektů se nemění. Celková bilance spotřeby elektrické energie je uvedena v kapitole 3.7.

3.6 Zneškodňování odpadů

Problematika odpadového hospodářství je podrobně řešena v samostatné části projektové dokumentace B.3.1 – Odpadové hospodářství. Dokumentace je zpracována v souladu s platnou legislativou - jedná se o zákon č. 185/2001 Sb., o opadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a s ním souvisejících vyhlášek (č. 376/2001 Sb., č.381/2001 Sb., č. 382/2001 Sb., č. 383/2001 Sb., č. 384/2001 Sb., 237/2002 Sb.) a nařízení vlády (č. 197/2003 Sb.).

Množství odpadů, které vzniknou ve fázi realizace předmětné stavby, je v dokumentaci evidováno souhrnně za celou stavbu podle jednotlivých technologických a stavebních částí. Odpady jsou zaříděny podle Katalogu odpadů (vyhláška č. 381/2001 Sb.) a je specifikováno jejich

možné využívání, popřípadě odstraňování v souladu s platnou legislativou. V maximální možné míře je doporučena recyklace stavebních odpadů.

V souladu se zadávacími podmínkami byl proveden průzkum kontaminace zemin pražcového podloží. Na základě výsledků průzkumu bylo vypracováno odborné stanovisko pověřené osoby k hodnocení nebezpečných vlastností odpadů. Pověřená osoba zpracovala výše uvedené odborné stanovisko v souladu s 9. metodickým pokynem odboru odpadů MŽP k nakládání s odpady ze stavební výroby a s odpady z rekonstrukcí a odstraňování staveb, který byl zveřejněn ve Věstníku MŽP v září 2003, ročník XIII, částka 9.

Součástí dokumentace „Odpadové hospodářství“ je rovněž orientační seznam zařízení k využívání resp. odstraňování odpadů v daném regionu.

Rozsah dokumentace poskytuje dodavateli stavby podklad pro řešení odpadového hospodářství a informuje o možných kooperantech v zájmovém regionu.

3.7 Elektrická energie

V důsledku změny zabezpečovacího, sdělovacího zařízení a osvětlení dopraven dojde ke změně spotřeby elektrické energie.

Bilance spotřeby elektrické energie

Železniční stanice Strakonice:

Stav před modernizací

ŽST Strakonice	Pi (kW)	Ps (kW)
Osvětlení žst.		35
Ostatní spotřeba		72
Celkem		107

Stav po modernizaci

ŽST Strakonice	Pi (kW)	Ps (kW)
Osvětlení žst.	18,81	18,81
Ostatní spotřeba	55,1	46,25
EOV	183,6	183,6
Celkem	257,51	248,66

Celková roční spotřeba el. energie před modernizací (odhad)

Celková roční spotřeba el. energie po modernizaci

Nárůst spotřeby el energie za rok

MWh/rok (bez EOv)

EOV

V rámci stavby bude v žel. stanici Strakonice realizován elektrický ohřev výhybek (SO 423) s napájením ze samostatně měřeného vývodu ze tří transformátorů (dle umístění). Napájení jednotlivých trafostanic je řešeno z trakčního vedení, přes trakční odpojovač s dálkovým ovládáním.

- počet výhybek : 26 ks
- příkon : 184 kW
- roční spotřeba : MWh/rok

Energie bude zajišťována, podle požadavku SSŽE Plzeň bude napájení celého příkonu EOv zajištěno z trakčního vedení 25kV 50Hz.

Vlastní provoz zařízení EOv bude provozován v automatickém režimu v závislosti na venkovní teplotě a teplotě referenční kolejiště – řízení srážkovými čidly, bez nutných zásahů pracovníků.

3.8 Ostatní energie

Zajištění jiných energií (pára, horká voda) pro provoz dráhy není požadováno.

3.9 Osvětlení

V důsledku rekonstrukce kolejiště a trakčního vedení bude v železniční stanici dotčeno stávající osvětlení a kabelový rozvod nn.

Osvětlení železničních prostor bude provedeno pomocí dvanácti 20m osvětlovacích věží a pěti 12m stožárů. Osvětlení bude napájené z rozvaděče R-NN umístěného v nové TS. Ovládání bude z DK z integrovaného ovládacího rozvaděče společného pro VO a EOv.

Ovládání osvětlení a bude rozděleno do 8 skupin

Osvětlení na nástupištích pod zastřešením bude provedeno zářivkovými svítidly. Nezastřešené části nástupišť budou osvětleny výbojkovými svítidly na 29 sklopných stožarcích s využitím uchycení i rozhlasového zařízení. Napájení bude z R-NN z nové TS a ovládání z DK. K snadnějšímu provedení rozvodů bude využito podružných rozvodnic.

K osvětlení podchodu budou použity zářivkové svítidla typu antivandal. Nouzové osvětlení v podchodu bude provedeno kompaktními svítidly napájenými ze samostatného přívodu z TS zálohovaného z UPS.

Z důvodu úprav zastřešení a výstavby podchodu dojde k demontáži stávajícího zářivkového osvětlení. Nové osvětlení bude provedeno zářivkovými svítidly. Napájení a ovládání bude ponecháno stávající.

3.10 Slaboproudé a silnoproudé rozvody

Převážná většina stavebních prací v železniční stanici bude probíhat ve stísněných podmínkách v úsecích podél provozovaných kolejí, na mostním objektu, v prostoru nástupišť a podél stávajících objektů. Trasy drážních i mimodrážních sítí v těchto úsecích jsou tedy přímo soustředěny do prostoru nebo blízkosti stavební činnosti. Jejich poloha musí být před zahájením prací ověřena a veškeré práce musí probíhat podle podmínek příslušného správce.

S ohledem na značný rozsah a náplň stavební činnosti v železniční stanici, (rekonstrukce žel. svršku a spodku, výstavba podchodu pro cestující, rekonstrukce ploch po stáv. úrovnových nástupištích, rekonstrukce žel. mostu, propustků, rekonstrukce TV a osvětlení aj.) dojde k nutné kolizi se stávajícími drážními i mimodrážními sítěmi a rozvody (sítě zabezpečovacího zařízení, sítě sdělovacího zařízení a telekomunikační sítě MK, DK, DOK správců (O2, RWE a.s., EON s.r.o. atd.), silnoproudé rozvody nn, vn a vo. Z výše uvedeného vyplývá, že liniové kabelové trasy budou z větší části zřízeny v nové poloze, křižující kabely budou v kolizních místech po dobu stavby ochráněny nebo přeloženy a s ohledem na stávající stav v nejnútnejším rozsahu vyměněny nebo částečně nahrazeny novými rozvody tak, aby byl zajištěn provoz všech zařízení po celou dobu stavebních prací. Nebude-li možné provést provizorní přeložení nebo krátkodobé vyřazení některých sítí z provozu, bude provedeno jejich ochránění a bude přizpůsoben postup prací v blízkosti těchto sítí. Rozsah a předpokládaný postup prací si rovněž vyžádá zavedení provizorních stavů některých zařízení. Po dokončení předepsaných prací na objektech se sítě uloží do připravených nových kabelových tras.

Kabely zabezpečovacího a sdělovacího zařízení jsou vedeny zpravidla ve společné kabelové trase. Pokud to umožňují prostorové poměry je společná kabelová trasa zabezpečovacího a sdělovacího zařízení vedena ve volném výkopu v hloubce 0,35 m až 0,80 m s krytím výstražnou fólií. Vedení kabelové trasy ve volném výkopu je však využito pouze v částech stavby. V případech, kdy nebylo technicky možné vést kabelové trasy ve volném výkopu, bylo navrženo jejich vedení v kabelových žlabech, uložených v mělkém výkopu hloubky do 0,5 m.

Obdobné řešení je navrženo také u silnoproudých vedení. Pokud vede kabelová trasa zabezpečovacích a sdělovacích kabelů v souběhu s trasou silových kabelů, je třeba dodržet předepsané vzdálenosti podle ČSN 73 6005 - Prostorové uspořádání sítí technického vybavení.

Vzdálenost líce žlabů od osy koleje je ve stanici navržena min. 2,2 m, v mezistaničních úsecích min. 2,35 m. Na mostních objektech, zdech a propustcích jsou kabelové trasy vedeny ve žlabech umístěných v průběžném šterkovém loži mezi římsou a osou příslušné koleje.

Pro podchod pod kolejemi a komunikacemi jsou navrženy chráničky. Umístění chrániček je navrženo min. 0,2 m pod sanačními vrstvami žel. spodku nebo dnem odvodňovacích zařízení.

V následujícím přehledu je uveden seznam stávajících a nově navrhovaných chrániček podle druhu kabelů (správce). Staničení uvedené v přehledu je vztaženo k novému staničení koleje č. 1. Chráničky jsou předmětem řešení příslušných jednotlivých uvedených PS a SO.

3.11 Jiná podzemní a nadzemní vedení

Všechna stávající podzemní a nadzemní vedení známá zhotoviteli v obvodu stavby jsou zakreslena v koordinačních situacích (část C.3) a v situacích stávajícího stavu (část C.2). Pokud bylo třeba provést úpravu stávajících vedení, jsou tyto úpravy obsahem řešení příslušných PS a SO. U ostatních vedení bude zajištěn jejich provoz i po dobu výstavby.

Případné omezení provozu bude provedeno po dohodě se správcem daného vedení.

V následujícím přehledu je uveden seznam známých drážních i mimodrážních majitelů (správců) sítí, které kříží kolejiště.

	Silnoprůd VN (nadzemní)	EON s.r.o.
	Silnoprůd VN	EON s.r.o.
	MK ČD SSZT	SDC České Budějovice SŽT
	Zabezpečovací zařízení	SDC České Budějovice SŽT
	Silnoprůd VN 2x22kV	EON s.r.o.
	DK ČD	Telematika a.s.
	MK ČD	SDC Praha SŽT
	Kanalizace	Tedchnické služby Strakonice
	Vodovod	Tedchnické služby Strakonice
	Plyn STL	RWE a.s.
	DOK	Telefonica O2 (Český Telecom a.s.)

Ostatní mimodrážní stávající sítě nebudou stavbou dotčeny. Poloha všech stávajících inženýrských sítí musí být před zahájením realizace stavby vytýčena. Stavební práce v ochranném pásmu těchto sítí musí být prováděny podle podmínek správců jednotlivých sítí.

4. PŘEHLED POUŽITÝCH VYJÍMEK A DOKLADY O JEJICH POVOLENÍ

Snahou bylo navrhnout dokumentaci v souladu se zákonem č. 266/1994 Sb. o drahách, vyhláškou č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, vyhláškou č. 242/1996, kterou se mění a doplňuje vyhláška č. 176/1995 Sb., vyhláškou č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah ve znění vyhlášky č. 243/1996 Sb. a vyhlášky č. 346/2000 Sb. a v souladu s vyhláškou č. 174/1994 Sb.

Dokumentace je rovněž zpracovaná v souladu s příslušnými technickými normami (ČSN, TNŽ), předpisy, výnosy a vzorovými listy ČD. Navržená technická řešení a postupy respektují Technické kvalitativní podmínky staveb ČD, schválené ČDVR DDC č.j. TÚDC – 10351/1998.

Vzhledem k charakteru území nebylo nutno využít výjimečných řešení.

5. ÚDAJE O SPLNĚNÍ STANOVENÝCH PODMÍNEK PRO STAVBU

Vyhodnocení podmínek k přípravné dokumentaci

V rámci předchozího stupně projektové přípravy byla stavba zpracovávána na 2 části a to na stavbu „Rekonstrukce hlavních kolejí a výhybek žst. Strakonice“ a na „Dodatek“ k PD, řešící „prodloužení podchodu ve stanici a vyvolané úpravy. Územní rozhodnutí pro stavbu nebylo vydáno, neboť Stavební úřad Strakonice dle ustanovení §32 Stavebního zákona rozhodl, že se jedná o výstavbu v uzavřeném prostoru existující stavby (dráhy).

V rámci projednání a Schvalovacího protokolu stavby byly stanoveny tyto podmínky :

1. Stavba bude umístěna na pozemcích dráhy a na pozemcích bezprostředně dráze přiléhajících v katastrálních územích Strakonice tak, jak je zakresleno na výkresu přehledné situace v měřítku mapy 1:5000.

Podmínka byla v dokumentaci projektu stavby respektována.

2. Projektová dokumentace bude zpracována v souladu s podmínkami a stanovisky, danými správcí inženýrských sítí, vodních toků, lesních pozemků, správcí a vlastníky komunikací a dotčenými správními orgány. Další stupně PD (pro stavební povolení, případně pro realizaci) bude těmto předložen k odsouhlasení

Podmínka byla v dokumentaci projektu stavby respektována.

3. Likvidace odpadů bude v PD řešena v souladu se zákonem o odpadech (zákon č. 185/2001Sb.) a prováděcími předpisy platnými pro odpadové hospodářství.

Podmínka byla v dokumentaci projektu stavby respektována.

4. Při zpracování projektové dokumentace pro pozemní stavby budou dodržována ustanovení vyhlášky č. 137/1998Sb. o obecných technických požadavcích na výstavbu, vyhlášky č. 369/2001Sb., kterou se stanoví obecné technické požadavky zabezpečující užívání staveb osobami se sníženou schopností pohybu a orientace.

Podmínka byla v dokumentaci projektu stavby respektována.

5. Další stupeň projektové dokumentace stavby ke stavebnímu povolení bude akceptovat novelu nařízení vlády č. 502/2001Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací ve znění novely č. 88/2004Sb., dále novelu zákona č. 258/2000Sb. o ochraně veřejného zdraví, která řeší rozšíření ochranných prostorů.

Podmínka byla v dokumentaci projektu stavby respektována.

6. Žádost o stavební povolení podá investor u příslušných stavebních úřadů (obecné stavební úřady: Městského úřadu Strakonice, speciální úřady : drážní, příp. vodoprávní).

Podmínka byla v dokumentaci projektu stavby respektována.

7. Další stupeň bude projednán:

- MÚ Strakonice
 - Doprava, – event. návrh dopravních opatření
 - Živ.prostředí – orgán ochrany přírody
 - Živ.prostředí – vodoprávní úřad; souhlas dle §17 zákona 254/2001Sb. ke stavbám, činností v korytě vodních toků, na pozemcích sousedících
- Sdružení pro ŽP zdravotně postižených v ČR

Podmínka byla v dokumentaci projektu stavby respektována.

1. Do dalšího stupně PD budou zapracovány požadavky:

- V souladu se závěry akustické studie doplnit protihluková opatření a upřesnit individuální protihluková opatření u obytných budov
- V projektu zajistit bezbariérové přístupy, šíře dveří, protiskluzový povrch podlah, označení jednotlivých schodišťových ramen, dle vyhl. 369/2001Sb.

Podmínka byla v dokumentaci projektu stavby respektována.

K stanoviskům právnických a fyzických osob

Dokumentace projektu stavby byla postupně v průběhu zpracování projednávána a konzultována s příslušnými orgány státní správy. Jejich stanoviska, podmínky a požadavky k přípravné dokumentaci i k projektu stavby byly respektovány a zapracovány do odpovídajících částí dokumentace. Doklady o projednání a jednotlivá vyjádření účastníků stavebního řízení jsou součástí Dokladové části dokumentace - H.1.1 – H.3.

Podmínky, které bezprostředně předchází realizaci stavby a podmínky, které je nutné akceptovat při samotné realizaci stavby nebo bezprostředně po jejím dokončení zajistí investor případně budou uvedeny v podmínkách pro zhotovitele stavby.

6. PROJEDNÁNÍ

Dokumentace projektu stavby byla v průběhu zpracování průběžně projednávána. Všechny doklady o projednání jsou zařazeny v části H.1.1 až H.3. Pro přehlednost a úplnost jsou doklady týkající se projednání technického řešení doloženy i v projektech jednotlivých PS a SO.

Projednání, která se uskutečnila v průběhu zpracovávání dokumentace, navazovala z větší části na jednání, která proběhla v rámci zpracování přípravné dokumentace a územních řízení. Při jednání byl kladen důraz na konkrétní řešení zvláště v těch případech, kdy nebylo možné rozsah a způsob řešení přesně definovat už v přípravné dokumentaci. Dále byla vedena jednání s osobami a organizacemi, uvedenými v zadávacích podkladech a s dalšími, jejichž stanoviska mají vliv na technické řešení projektu a průběh stavebního řízení.

Rozhodující jednání s osobami a organizacemi byla organizována za účasti objednatele (investora) formou výrobních porad, konzultací a pochůzek podle jednotlivých odvětví. Dokladem o stanovisku dotčených osob, správců a majitelů a dalších účastníků projednávané problematiky předmětu této stavby jsou záznamy a zápisy z výrobních porad a jednání nebo dodatečně zasláná stanoviska a vyjádření.

Zhotovitel dokumentace uskutečnil v průběhu zpracování kromě projednání technického řešení další jednání, jejichž význam spočívá v reálnosti návrhu řešení a předpokladu pozitivního projednání při stavebním řízení. Jedná se zejména o řešení přístupů na staveniště, návrh dopravních opatření, vstupy na pozemky při stavební činnosti a projednání s majiteli dotčených nemovitostí z titulu dočasných a trvalých záborů a věcných břemen.

Součástí dokladové části jsou rovněž projednání a vyjádření správců inženýrských sítí. Zákresy stávajícího průběhu inženýrských sítí jsou v části C.2.