

**Rekonstrukce nástupiště zast. Pernolec na trati  
Domažlice - Planá**

**Zast. Pernolec**

**Souhrnná technická zpráva**

## Obsah:

1.	Popis území stavby .....	6
1.1	Charakteristika území .....	6
1.2	Soulad s územně plánovací dokumentací .....	7
1.3	Rozhodnutí o povolení výjimky .....	7
1.4	Podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů .....	7
1.5	Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika .....	7
1.6	Výčet a závěry provedených průzkumů a měření .....	8
1.7	Ochranná území podle jiných právních předpisů .....	8
1.8	Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území .....	10
1.9	Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv na odtokové poměry území .....	10
1.10	Požadavky na asanace, demolice a kácení dřevin .....	10
1.11	Požadavky na dočasné a trvalé zábory pozemků ZPF a PuPFL .....	10
1.12	Územně technické podmínky .....	10
1.13	Věcné a časové vazby stavby .....	11
1.14	Seznam pozemků na kterých se stavba umísťuje .....	12
1.15	Seznam pozemků, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo .....	12
2.	Celkový popis stavby .....	12
2.1	Základní charakteristika stavby .....	12
2.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení .....	13
2.3	Celkové technické řešení .....	14
2.4	Bezbariérové užívání .....	14
2.5	Bezpečnost při užívání stavby .....	15
2.6	Základní popis technologických objektů .....	15
2.7	Základní popis stavebních objektů .....	15
2.8	Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby .....	16
2.9	Úspora energie a tepelná ochrana .....	17
2.10	Hygienické řešení, požadavky na pracovní prostředí .....	17
2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí .....	17
3.	Připojení stavby na technickou infrastrukturu .....	18
3.1	Napojovací místa technické infrastruktury .....	18
3.2	Připojovací rozměry .....	18

3.3	Popis dopravního řešení .....	18
4.	Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologii .....	19
5.	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav .....	20
5.1	Terénní úpravy .....	20
5.2	Použité vegetační prvky .....	20
5.3	Biotechnická, protikorozní opatření .....	20
6.	Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana .....	20
B.3.1.b.	Ochrana přírody .....	20
B.3.1.c.	Dendrologický průzkum .....	21
B.3.1.e	Vlivy na nerostné zdroje .....	21
B.3.1.f.	Povrchové a podzemní vody .....	21
B.3.1.g.	Odpady .....	22
B.3.1.h.	Zemědělský půdní fond (ZPF) .....	23
B.3.1.i.	Pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL) .....	23
B.3.1.j.	Kulturní památky, archeologie .....	23
B.3.1.k.	Hluková studie .....	23
B.3.1.l.	Vibrace .....	24
B.3.1.m.	Rozptylová studie, vliv stavby na kvalitu ovzduší .....	24
B.3.1.n.	Vliv stavby na kvalitu ovzduší .....	24
B.3.1.p.	Radonové riziko .....	24
B.3.2.	Zpracování podmínek z procesu EIA .....	25
7.	Ochrana obyvatelstva .....	25
8.	Zásady organizace výstavby .....	25
8.1	Popis staveniště .....	25
8.2	Plochy zařízení staveniště .....	25
8.3	Přístup na staveniště .....	26
8.4	Stavební postupy .....	26
9.	Celkové vodohospodářské řešení .....	26
10.	Dopravní opatření .....	27
10.1	Železniční doprava .....	27
10.2	Silniční doprava .....	27

## LEGENDA POUŽITÝCH ZKRATEK

AC	...	střídavý proud
ASHS	...	autonomní samohasící systém
Bpv	...	Výškový systém baltský po vyrovnání
CDP	...	centrální dispečerské pracoviště
ČD	...	České dráhy, a.s.
DC	...	stejnoseměrný proud
DD	...	dálková diagnostika
DK	...	dálková kabelizace, dálkový kabel
DOK	...	dálkový optický kabel
DOÚO	...	dálkové ovládání úsekových odpojovačů
d.ú.	...	definiční úsek
DŘT	...	dispečerská řídicí technika
ED	...	elektrodispečink
ETCS	...	evropský vlakový zabezpečovač (European Train Control System)
ERTMS	...	evropský systém řízení železničního provozu, dopravy (European Rail Traffic Management System)
EOV	...	elektrický ohřev výhybek, výměn
EPS	...	elektrická požární signalizace
EZS	...	elektrická zabezpečovací signalizace
FKZ	...	filtračně kompenzační zařízení
GPRS	...	technologie paketového mobilního přenosu dat (General Packet Radio Services)
GSM-R	...	mobilní komunikační systém pro železnici (Global System for Mobile Communications – Railway)
IPO	...	individuální protihluková opatření
ITZ	...	integrované telekomunikační zařízení
MP	...	mostní provizorium
MPP	...	mostní průjezdný průřez
MK	...	místní kabelizace, místní kabel
MR	...	měnírna
MRTS	...	místní radiová technologická síť
MŘS	...	místní řídicí systém
NAD	...	náhradní autobusová doprava
NN	...	nízké napětí
NS	...	napájecí stanice
Odb.	...	odbočka
PD	...	přípravná dokumentace
PNS	...	provizorní napájecí stanice
PHS	...	protihluková stěna
PTM	...	trakční měnírna
PTS	...	přejezdová transformační stanice
PS	...	provozní soubory
PUPFL	...	pozemky určené k plnění funkcí lesa
PZS	...	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
RD	...	releový domek
SO	...	stavební objekty
SS	...	spínací stanice
ss	...	subsystém
SZZ	...	staniční zabezpečovací zařízení

---

SŽDC, s.o.	...	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TK	...	traťová kabelizace, traťový kabel
TM	...	trakční měnící
TNS	...	trakční napájecí stanice
TRS	...	traťový rádiový systém
TR, TS	...	trafostanice
TTS	...	traťová transformační stanice
TSI	...	technické specifikace pro interoperabilitu
<u>t.ú.</u>	...	traťový úsek
TZZ	...	traťové zabezpečovací zařízení
TV	...	trakční vedení
TZZ	...	traťové zabezpečovací zařízení
UNZ	...	univerzální napájecí zdroj
VB	...	výpravní budova
VN	...	vysoké napětí
VO	...	veřejné osvětlení
VVN	...	velmi vysoké napětí
ZOK	...	závěsný optický kabel
ZPF	...	zemědělský půdní fond
Žst.	...	železniční stanice
Dopravna D3	...	dopravna na trati se zjednodušeným řízením drážní dopravy dle předpisu SŽDC D3

*Poznámka: Použité zkratky vycházejí ze zvyklostí a terminologie, užívané v rámci projektů železničních dopravních staveb.*

## 1. Popis území stavby

### 1.1 Charakteristika území

Železniční zastávka Pernolec je součástí regionální trati č. 184 (dle KJŘ) resp. č. 717A (dle TTP) Domažlice – Planá u Mariánských Lázní. Hlavním smyslem stavby je rekonstrukce železniční zastávky. V rámci nového uspořádání je navržen nový železniční svršek a nové nástupiště. V návaznosti na rekonstrukci nástupiště vznikají vyvolané práce na elektrickém zařízení.

Stavba přinese výrazné zlepšení bezpečnosti železniční dopravy a dojde ke zvýšení komfortu pro cestující z/do této zastávky.

Z hlediska umístění stavby v území, stavba sleduje dnešní drážní pozemky. Nebudou budovány nové přeložky. Stavba je v souladu se zpracovanými územně technickými dokumentacemi pro danou lokalitu.

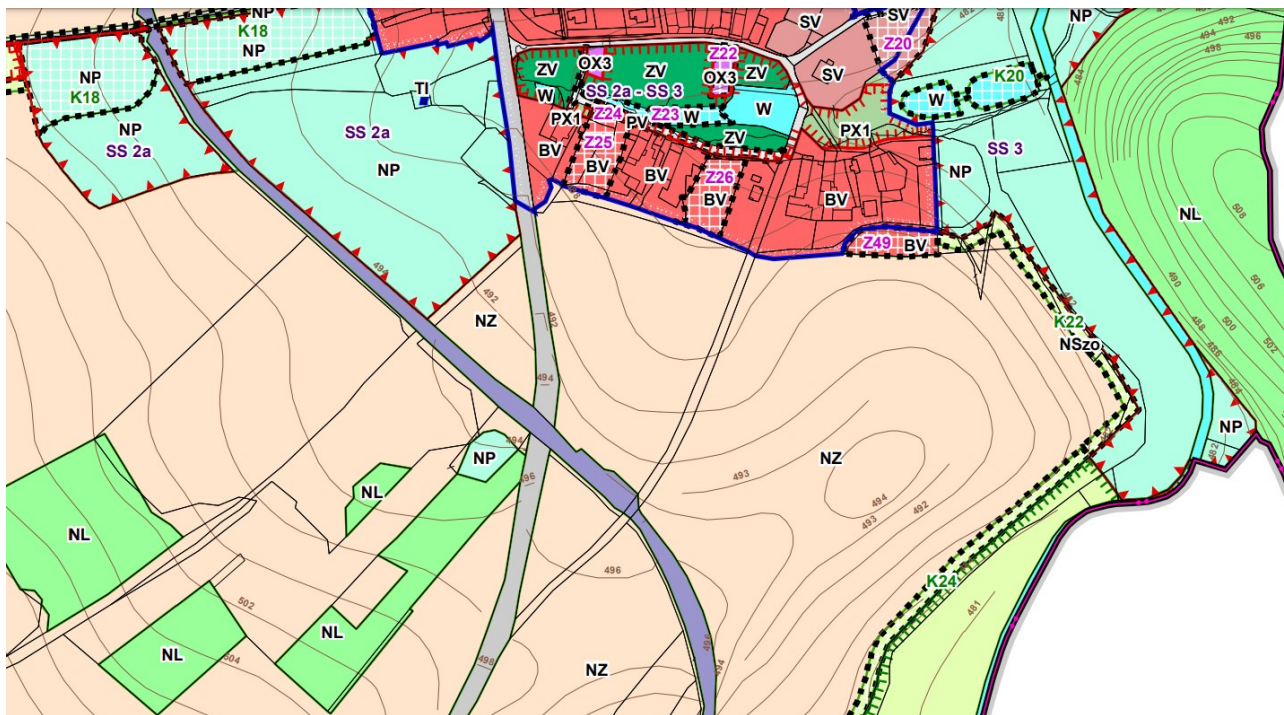
Tato projektová dokumentace je navržena v souladu se zadávacími podmínkami. Po realizaci stavby bude řešený úsek vyhovovat průjezdnému průřezu Z-GC dle ČSN 73 6320 „Průjezdné průřezy na drahách celostátních, drahách regionálních a vlečkách normálního rozchodu“ a směrnice SŽDC č. 32 „Zásady rekonstrukce regionálních drah“.

Rekonstrukce nástupiště musí proběhnout v souladu s akcí "Výstavba PZS se závorami P766 v km 68,493 na trati Domažlice – Planá" a nejlépe v jedné výluce žel. provozu.

## 1.2 Soulad s územně plánovací dokumentací

### Pernolec

Stavba je v celé délce v souladu s územním plánem obce Částkov - Pernolec na pozemcích označených jako DZ (plochy dopravní infrastruktury – drážní doprava - fialová barva).



## 1.3 Rozhodnutí o povolení výjimky

Stavba není v rozporu s obecnými požadavky na využívání území, rozhodnutí o povolení výjimky nebylo vydáno.

## 1.4 Podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů

Vypořádání připomínek dotčených orgánů je uvedeno v kap. 2.1.6 souhrnné technické zprávy.

## 1.5 Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika

### Ložiska nerostných surovin

V předmětném úseku se nenachází ložiska nerostných surovin.

### Poddolovaná území

Dle informací z Geofondu ČR nejsou v zájmovém území registrována žádná poddolovaná území.

### **Sesuvná území**

V předmětném úseku se nenachází sesuvná území.

### **Zdroje podzemních vod**

Stavbou nejsou přímo zasaženy stávající používané zdroje podzemních vod.

## **1.6 Výčet a závěry provedených průzkumů a měření**

### **Geologický průzkum**

Geologický průzkum byl součástí geotechnického průzkumu a stanovil materiál a únosnost pražcového podloží.

### **Korozní průzkum**

Korozní průzkum nebyl zpracován jelikož se nejedná o elektrifikovanou trať.

### **Stavebně technický průzkum**

Stavebně technický průzkum nebyl proveden jelikož není zasahováno do stávajících pozemních objektů.

### **Stavebně historický průzkum**

Legislativou není pro tento typ objektů vyžadován, z tohoto důvodu nebyl proveden.

### **Dendrologický průzkum**

Dle provedeného dendrologického průzkumu budou v prostoru stavby potřeba skácet stromy a smítit keře, které jsou v kolizi se stavební činností. Dendrologický průzkum neprokázal výskyt chráněných druhů dřevin.

## **1.7 Ochranná území podle jiných právních předpisů**

Stavba nezasahuje do ochranných pásem chráněných přírodních území, kulturních památek a dalších níže uvedených ochranných pásem.

### **OCHRANNÉ PÁSMO ELEKTRICKÉHO VEDENÍ**

Zemní kabelové vedení nn 1 m od krajního kabelu na každou stranu

Ochranné pásmo venkovního vedení je vymezeno zákonem č. 485/2000 Sb. Svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti, která činí od krajního vodiče na každou stranu:

U napětí nad 1 kV do 35 kV	7 m
U napětí nad 35 kV do 110 kV	12 m
U napětí nad 110 kV do 220 kV	15 m
U napětí nad 220 kV do 400 kV	20 m

## OCHRANNÉ PÁSMO TELEKOMUNIKAČNÍCH VEDENÍ

Ochranné pásmo se taxativně neuvádí, je nutné při křížení nebo souběhu s vedením dodržet ČSN 73 6005.

## OCHRANNÉ PÁSMO PLYNOVODŮ

Ochranné pásmo je vymezeno v zákoně č. 458/2000 Sb., v platném znění. § 68 odst. (3) - Ochranná pásma činí:

nízkotlakých a středotlakých plynovodů a přípojek, kterými se rozvádí plyn v zastavěném území obce	1 m
U ostatních plynovodů a plynovodních přípojek na obě strany od půdorysu	4 m
U technologických objektů na všechny strany od půdorysu	4 m

## BEZPEČNOSTNÍ PÁSMO PLYNOVODŮ

U vysokotlakých plynovodů nad DN700	65 m
U velmi vysokotlakých plynovodů nad DN500	160 m

## OCHRANNÉ PÁSMO ZAŘÍZENÍ PRO ROZVOD TEPELNÉ ENERGIE

U teplovodů, horkovodů	2,5 m
------------------------	-------

## OCHRANNÉ PÁSMO VODOVODŮ A KANALIZACÍ

Ochranná pásma vymezuje zákon č. 274/2001 Sb..

U vodovodů do průměru 500 mm včetně	1,5 m	od vnějšího líce stěny potrubí
U vodovodů nad průměr 500 mm	2,5 m	

## OCHRANNÉ PÁSMO SILNIC

K ochraně dálnice, silnice a místní komunikace I. nebo II. třídy a provozu na nich mimo souvisle zastavěné území obcí slouží silniční ochranná pásma. Ochranná pásma silnic se zřizují podle Zákona o pozemních komunikacích číslo 13, ze dne 23. ledna 1997, dle § 30. Silničním ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50m a ve vzdálenosti:

- 100m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice, rychlostní silnice, nebo rychlostní místní komunikace anebo od osy větví jejich křižovatek
- 50m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu ostatních silnic I. třídy a ostatních místních komunikací I. třídy
- 15m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy.

## OCHRANNÉ PÁSMO DRÁHY

Ochranné pásmo dráhy tvoří podle zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, § 8 tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou ve vzdálenosti od míst vymezených jednotlivým

typům drah. Omezení až zákazy využití území a omezení práv v obvodu a ochranném pásmu dráhy určí drážní správní úřad. Pro dráhu vedenou po pozemních komunikacích a vlečku v uzavřeném prostoru provozovny nebo v obvodu přístavu se ochranné pásmo nezřizuje.

Prostor ochranného pásma dráhy je vymezený vzdáleností od určených objektů dráhy podle typu dráhy a dalším omezením. Obvod dráhy je území určené pro umístění stavby dráhy. U stávajících drah je vymezen pozemkem dráhy. Obvod dráhy je plocha, ochranné pásmo dráhy vytváří prostor.

Typ dráhy	Vzdálenosti [m]	
	od osy krajní koleje	od hranice obvodu dráhy
dráhy celostátní, regionální nad rychlost 160km/h	100	30
dráhy celostátní, regionální ostatní	60	
vlečky	30	-

## OCHRANNÉ PÁSMO LESA

Ochranná pásma lesních porostů (§ 14 odst. 2 zák. č. 289/1995 Sb. - 50 m).

### 1.8 Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území

Stavba nezasahuje do záplavového území žádného vodního toku v lokalitě stavebního pozemku.

### 1.9 Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv na odtokové poměry území

Připravovaná stavba nemá vliv na okolní stavby. Nepředpokládá se ani vliv na okolní pozemky, jestliže budoucí zhotovitel dojde k potřebě využití okolních pozemků k přístupu na nástupiště, bude v jeho povinnosti si toto projednat s jednotlivými majiteli dotčených pozemků.

Vliv stavby na odtokové poměry zůstane po stavbě shodný se stávajícím stavem. Systém odvodnění železniční trati zůstane neměnný.

### 1.10 Požadavky na asanace, demolice a kácení dřevin

V rámci stavby „Rekonstrukce nástupiště zast. Pernolec na trati Domažlice - Planá“ budou odstraněny křoviny a dřeviny podél nástupiště. Dendrologický průzkum je součástí dokumentace přílohy STZ.

### 1.11 Požadavky na dočasné a trvalé zábory pozemků ZPF a PuPFL

Stavba nebude realizována na pozemcích s ochranou ZPF.

Pozemky s ochranou PUPFL nejsou stavbou dotčeny.

### 1.12 Územně technické podmínky

#### 1.12.1 Možnost napojení na stávající dopravní infrastrukturu

##### Železniční infrastruktura

Zájmový úsek železniční trati je součástí regionální železniční sítě. Jedná se o trať Domažlice – Planá u Mariánských Lázní.

### **Silniční infrastruktura**

Napojení stavby na silniční infrastrukturu je v zast. Pernolec provedena pomocí přístupového chodníku přímo do obce Pernolec.

#### **1.12.2 Možnost napojení na stávající technickou infrastrukturu**

##### **Napojení během stavby**

Zásobování staveniště vodou je součástí přípravy dodavatele stavby. Odběr vody a způsob napojení musí být před realizací řádně projednán s majitelem a správcem vodního řadu. Je možné používat mobilní zdroje vody.

Zásobování staveniště elektrickou energií je součástí přípravy dodavatele stavby. Odběry elektrické energie, maximální povolený příkon a způsob napojení musí být projednán se správcem a provozovatelem elektrického rozvodu.

#### **1.12.3 Přeložky inženýrských sítí**

Kontakt se stávajícími sítěmi technické infrastruktury je řešen ochrannou sítí během výstavby, provizorními přeložkami ev. přeložkami trvalými.

#### **1.12.4 Možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě**

Stavba jako dráha celostátní ve smyslu §3a zákona č. 266/1994Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů je v subsystému Infrastruktura navržena v souladu s Nařízením komise EU č. 1300/2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace TSI PRM.

Stavba je navržena v souladu s vyhláškou č. 398/2009Sb. O technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

V rámci stavby je navržen bezbariérový přístup na nové boční nástupiště.

### **1.13 Věcné a časové vazby stavby**

#### **1.13.1 Podmiňující investice**

Stavba nevyžaduje realizaci podmiňující investice.

#### **1.13.2 Vyvolané investice**

V rámci stavby nejsou projektovány vyvolané investice.

#### **1.13.3 Jiné investice**

Souběžně se stavbou budou realizovány změny zabezpečení úrovněového přejezdu P766 v km 68,493 na trati Domažlice – Planá.

## **1.14 Seznam pozemků na kterých se stavba umísťuje**

Seznam dotčených pozemků je patrný z přílohy STZ.

## **1.15 Seznam pozemků, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečností pásmo**

Stavba je navržena ve stávající poloze železničního tělesa. Stavbou nedojde k rozšíření pozemků spadajících do ochranného pásma dráhy.

# **2. Celkový popis stavby**

## **2.1 Základní charakteristika stavby**

### **2.1.1 Nová stavba / změna dokončené stavby**

Stavba je rekonstrukcí stávající dopravní infrastruktury (železniční), a jedná se o stavbu dráhy ve smyslu § 5 Zákona o dráhách. Účel užívání se stavbou nezmění a bude nadále užívána jako dopravní stavba.

### **2.1.2 Účel užívání stavby**

Hlavním cílem stavby je zvýšení kapacity regionální dráhy Domažlice – Planá u Mariánských Lázní.

Z hlediska dopravní infrastruktury je stavba samotná součástí dopravní železniční infrastruktury. V rozsahu napojení na železniční síť a veřejnou dopravní infrastrukturu nedojde po realizaci stavby k žádným změnám.

### **2.1.3 Trvalá nebo dočasná stavba**

Jedná se o trvalou stavbu.

Zařízení staveniště je umístěno na stávajících pozemcích dráhy nebo pozemcích obce Pernolec a na jednom pozemku fyzické osoby.

### **2.1.4 Celkový popis dopravní koncepce**

Stavbou se nemění dopravní technologie trati

### **2.1.5 Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky**

V rámci stavby nejsou navrhována technická řešení vyžadující udělení výjimek z technických požadavků na stavby.

### **2.1.6 Vypořádání stanovisek DOSS**

Bude doplněno po projednání dokumentace.

### **2.1.7 Ochrana stavby podle jiných právních předpisů**

Rozsah stavby nepodléhá ochraně podle jiných právních předpisů tj. není zde památková ochrana, ochranné pásmo komunikací atd..

---

### 2.1.8 Základní bilance stavby

V rámci stavby nebudou navýšeny odběry elektrické energie.

### 2.1.9 Základní předpoklady výstavby

Zahájení stavby:	02/2022
Dokončení stavby:	11/2022
Délka výstavby:	10 měsíců

#### 2.1.10 Základní požadavky na zkušební provoz

Předčasné užívání staveb (resp. SO a PS) a prozatímní užívání ke zkušebnímu provozu termínově úzce souvisí s postupným prováděním stavby a po technické stránce rovněž souvisí s provedením technicko – bezpečnostních zkoušek u provozních souborů a stavebních objektů, u kterých jsou tyto zkoušky požadovány.

Charakter stavby vyžaduje postupné předávání dokončených, funkčních PS a SO a jejich částí do provozu a to v závislosti na navržených stavebních postupech, uvedených v části B.08 STZ - Organizace výstavby. Navrhovaným postupům výstavby byl současně přizpůsoben i návrh členění objektové skladby a způsob technického řešení jednotlivých PS a SO.

Rozhodující práce v kolejišti budou prováděny při nepřetržité výluce železničního provozu.

Rozhodujícím termínem pro uvedení PS nebo SO do provozu je ukončení výluky koleje. Dokončovací práce budou prováděny za provozu.

Do předběžného provozu budou uvedeny části PS a SO železničního spodku a svršku, napájecího zařízení, kabelová silnoproudá vedení.

Před uvedením jednotlivých PS resp. SO do provozu je nutno provést potřebná měření, zkoušky, revize a zkušební provoz. Podmínky a rozsah technicko bezpečnostní zkoušky a zkušební provozu určuje vyhl. 177/95 Sb. Zkoušky a kontrolní měření pro kvalitu díla určují TKP.

Postup realizace stavby se předpokládá v rozhodujících částech stavby, které na sebe časově i prostorově navazují. Následující pořadí současně tvoří postup výstavby, který se dále dělí na stavební postupy.

#### 2.1.11 Orientační náklady

Orientační náklady stavby jsou CIN 8 mil Kč.

## 2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

### 2.2.1 Urbanistické řešení

Z důvodu charakteru stavby – „Rekonstrukce nástupiště zast. Pernolec na trati Domažlice – Planá“ – nedochází ke vzniku architektonicky významných objektů, nebo změně začlenění trati do území.

### 2.2.2 Architektonické řešení

V rámci stavby nedochází k návrhu nových objektů vyžadujících architektonický návrh.

---

## 2.3 Celkové technické řešení

### 2.3.1 Popis celkové koncepce technického řešení

Základní koncepcí stavby je rekonstrukce nástupiště Pernolec včetně všech doprovodných profesí vyhovující aktuálně platným normám.

#### Kapacitní údaje stavby

Nejvyšší rychlost pro klasické soupravy	do 60 km/h
Prostorová průchodnost pro ložnou míru	UIC GC
Třída zatížení	C3
Největší dovolená délka vlaku osobní dopravy	60 m
Délka modernizovaného úseku (kolejová část)	1,416 km
Rozsah stavby - začátek	km 68,41728
- konec	km 68,470687
Rekonstrukce stanic	0
Rekonstrukce zastávky	1
Zřízení nástupiště (délka hrany)	60 m
Nástupištní přístřešky	1 ks

### 2.3.2 Celková bilance všech druhů energií

V rámci stavby dojde k navýšení odběru elektrické energie pro nové osvětlení nástupiště.

### 2.3.3 Celková spotřeba vody

Zvýšení odběru pitné vody se nepředpokládá do lokality není zavedena pitná voda.

### 2.3.4 Celkové produkované množství a druhů odpadů

Odpady jsou souhrnně zpracovány v rámci části STZ.

### 2.3.5 Požadavky na kapacity veřejných sítí

V dané lokalitě se nenachází stávající drážní sítě.

## 2.4 Bezbariérové užívání

Stavba jako dráha celostátní ve smyslu §3a zákona č. 266/1994Sb., o drahách, ve znění pozdější předpisů je v subsystému Infrastruktura navržena v souladu s Nařízením komise EU č. 1300/2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace TSI PRM.

Stavba je navržena v souladu s vyhláškou č. 398/2009Sb. O technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

V rámci stavby je navržen bezbariérový přístup na nové boční nástupiště.

## **2.5 Bezpečnost při užívání stavby**

### **2.5.1 Bezpečnost při užívání stavby**

Stavba musí být užívána v souladu s platnou legislativou EU, ČR a k účelu. Ke kterému byla navržena. Dále musí být dodržovány předpisy a legislativa týkající se BOZP.

### **2.5.2 Protikorozní ochrana**

Problematika protikorozní ochrany není řešena. Regionální trať není elektrifikována.

## **2.6 Základní popis technologických objektů**

# **D. 1. TECHNOLOGICKÁ ČÁST**

## **NEOBSAZENO**

### **2.7 Základní popis stavebních objektů**

# **D. 2. STAVEBNÍ ČÁST**

## **D.2.1 Inženýrské objekty**

### **SO 101 Železniční svršek a spodek**

#### ***Stávající stav***

Železniční svršek tvoří kolejnice tvaru A z roku 1935 a dřevěné pražce z roku 1980 a 1956. Upevnění tuhé rozponové. Vzhledem ke stáří vykazují pražce velmi vysoký stupeň opotřebení, jsou napadeny hnilobou a upevňovací mají výrazně sníženou drážebnost. Stav ojetí kolejnic je značný. Železniční svršek je na konci své životnosti. Výhledově se uvažuje s trvalým omezením rychlosti.

#### ***Navrhovaný stav***

Konstrukce železničního svršku navržena touto projektovou dokumentací zajišťuje bezpečnou jízdu vozidla při největší stanovené hmotnosti na nápravu a nejvyšší dovolené rychlosti. Konstrukce železničního svršku bude typu S49. Konstrukce koleje je navržena jako bezstyková kolej. Pražce budou typu SB8 s rozdělením do „c“.

V oblasti výměny železničního svršku a spodku je navržena sanace železničního spodku. Začátek sanace je v km 68,389 828 a konec v km 68,475 000. Návrh konstrukce pražcového podloží je navržen v souladu s předpisem SŽ S4. Zemní pláň bude zřízena ve sklonu 5%. Tím bude zajištěno odvodnění zemní pláně včetně štěrkové-ho lože.

### **SO 201 Nástupiště**

#### ***Stávající stav***

Nástupiště na zastávce Pernolec leží v TUDU0331 30 Staré Sedliště – Tachov zastávka. Jedná se o nástupiště úrovnové, vnější o délce 51 m a výšce 300 mm nad temenem kolejnice (TK), leží vpravo ve směru staničení a tvoří ho pevná nástupní hrana z betonových prefabrikátů typu SUDOP K150. Nástupiště je situováno z větší části v přechodnici (km 68,392 – km 68,432) levého oblouku R=200m s převýšením

100mm. Nástupiště bylo zřízeno v roce 1910 a poslední významná oprava proběhla v roce 1975. Na nástupiště je umožněn pouze pěší přístup a to po přístupové stezce vedoucí přilehlým lesem.

#### **Navrhovaný stav**

Nově bude po rekonstrukci nástupiště zastávky Pernolec vybudováno vnější nástupiště, s předepsanou hranou typu H130 a výškou nástupní hrany 550mm nad TK. Délka zastávky bude 60 m a bude zřízen nový přístřešek pro cestující. Šířka nástupiště bude 3,18 m z důvodu osazení veřejného osvětlení. Navržená rychlost je nyní 60 km/h. Půlka zastávky se nachází v přechodnici, kdy ale maximálně hodnota D dosahuje 60 mm. Pro přístup na nástupiště bude zřízen přístupový chodník, který zároveň bude jako bezbariérový.

#### **SO 401 Přípojka NN**

##### **Stávající stav**

Nástupiště na zastávce Pernolec leží v TUDU 0331 30 Staré Sedliště – Tachov zastávka. Zastávka je bez venkovního osvětlení, kabelových rozvodů NN a není zřízena přípojka z distribuční sítě.

##### **Navrhovaný stav**

Nově bude zřízena elektrická přípojka z distribuční sítě ČEZ a.s. Přípojka bude společná pro veřejné osvětlení nástupiště a přejezdového zabezpečovacího zařízení, které bude budováno samostatnou investiční stavbou.

#### **SO 701 Veřejné osvětlení**

##### **Stávající stav**

Nástupiště na zastávce Pernolec leží v TUDU 0331 30 Staré Sedliště – Tachov zastávka. Zastávka je bez venkovního osvětlení.

##### **Navrhovaný stav**

Skříň RE1 bude osazena samostatným měřením (dle platných norem SŽ, s.o.) pro veřejné osvětlení (3x10A/B). Jako součást společné skříně bude část RVO určená pro výstroj veřejného osvětlení. Tato výstroj je součástí samostatného SO 701, který je detailně popsán v samostatném SO. Spínání osvětlení bude také možné otočným spínačem osazeným na dveřích rozváděče v polohách:

A ... AUTOMATICKY – spínání osvětlení v závislosti na čase stavu soumrakového čidla,

O ... VYPNUTO,

M ... MANUÁLNĚ – osvětlení sepnuto (např. servis apod.).

Osvětlení nástupišť bude typu LED na sklopných 6m stožárcích. Výstroj stožáru bude přístupná pouze po sklopení stožáru pro zlepšení antivandal ochrany. Sklopné stožáry budou montovány na přírubu do základu. Na stožárech bude viditelně umístěné číslování (černá číslice na žlutém podkladu; dle předpisu E11). Při instalaci stožárů musí být brán zřetel na směr sklápění, aby v ose nebyl žádný předmět bránící sklopení.

Ke sklopným stožárům bude dodáno sklápěcí zařízení a předáno správci zařízení včetně návodu k obsluze a dalších dokumentů.

## **2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby**

Stavba nepodléhá požárně bezpečnostnímu řešení stavby.

„Při provádění řezání - dělení materiálu, při jeho svařování či při pracích s využitím otevřeného ohně musí být dodrženy podmínky R14 - Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic. Zhotovitel stavby zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována hygienická a stanovená bezpečnostní opatření vyplývající z tohoto Řádu.“

„Případný požár v prostoru stavby bude likvidován JPO HZS Plzeňského kraje v součinnosti s HZS Správy železnic s ohledem na požární poplachový plán.

Zhotovitel musí zajistit, že realizací a provozem této stavby nedojde ke zvýšení požárního zatížení v dotčené oblasti, tj. zejména budou použity materiály s prokázanou reakcí na oheň A1, A2 resp. B, v případě použití jiných materiálů musí být provedeno zhodnocení technických podmínek požární ochrany stavby.“

## 2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

V rámci stavby nedojde k nárustu potřebného el. výkonu.

## 2.10 Hygienické řešení, požadavky na pracovní prostředí

Pro organizaci výstavby je zadavatel a zhotovitel stavby mimo jiné povinen dodržovat při všech úkonech, které souvisejí s bezpečností a ochranou zdraví při práci, postupy v souladu se zákonem č. 309/2006 Sb., a navazujícími nařízeními vlády, především ve vytvoření správných podmínek pro dodržení příslušných předpisů, na staveništi i při ochraně veřejnosti. Zejména se jedná o dodržení požadavků na pracoviště a pracovní prostředí, výrobní a pracovní prostředky a zařízení, organizaci práce a pracovní postupy. Musí provést opatření vedoucí k předcházení ohrožení života a zdraví. Ve znění pozdějších předpisů.

Budou-li na staveništi působit zaměstnanci více než jednoho zhotovitele stavby, je zadavatel stavby povinen zajistit potřebný počet koordinátorů bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi (dále jen "koordinátor") s přihlédnutím k rozsahu a složitosti díla a jeho náročnosti na koordinaci a to jak ve fázi přípravy, tak ve fázi jeho realizace. Činnosti koordinátora při přípravě díla a při jeho realizaci mohou být vykonávány toutéž osobou (§ 14, odst. 1. zákona č.309/2006).

Z charakteru stavby vyplývá, že na staveništi budou vykonávány práce a činnosti vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví. Stavebník stavby zajistí, aby před zahájením prací na staveništi byl zpracován plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi (dále jen "plán ") podle druhu a velikosti stavby tak, aby plně vyhovoval potřebám zajištění bezpečné a zdraví neohrožující práce. V plánu je nutné uvést potřebná opatření z hlediska časové potřeby i způsobu provedení; musí být rovněž přizpůsoben skutečnému stavu a podstatným změnám během realizace stavby (§ 15, odst. 2. zákona č.309/2006) ve znění pozdějších předpisů.

Pracovníci zhotovitele stavby i případných dalších dodavatelů musí být o těchto předpisech prokazatelně školeni.

## 2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

### 2.11.1 Radon

Podle mapy radonového rizika je radonový index celého úseku železniční trati předmětné stavby střední (index 24-33).

Stavbou nejsou navrhovány nové pozemní stavby.

### **2.11.2 Ochrana před bludnými proudy**

Oblast ochrany před bludnými proudy není zpracována, žel. trať není elektrifikována.

### **2.11.3 Seismická aktivita**

Dle mapy seismických oblastí vytvořené geofyzikálním ústavem Akademie věd ČR je možné očekávat v celém úseku rekonstrukce nástupiště zast. Pernolec maximální intenzitu zemětřesení do stupně 5. Z hlediska makroseismické stupnice MSK-64.

Z hlediska ČSN EN1998-1 (Eurokód 8: Navrhování konstrukcí odolných proti zemětřesení, část 1 Obecná pravidla) je možno širší oblast zájmového území klasifikovat jako oblast s referenčním špičkovým zrychlením základové půdy agR (návrhové zrychlení základové půdy) odpovídající podloží typu A v hodnotě 0,2 – 0,6 g.

Z hlediska charakteru stavby, kdy nevznikají žádné nové objekty s požadavky na odolnost proti zemětřesení, se žádná opatření nenavrhují.

### **2.11.4 Ochrana před hlukem**

V rámci stavby nedochází k zvýšení kapacity žel. trati, zvýšení rychlosti vlakových souprav. Z tohoto důvodu se ani nezvyšuje hluková zátěž okolí žel. trati.

### **2.11.5 Protipovodňová opatření**

V rámci stavby nejsou navrhována protipovodňová opatření.

### **2.11.6 Ostatní účinky**

Dle informací z Geofondu ČR nejsou v zájmovém území registrována žádná poddolovaná území.

V předmětném úseku se nenachází ložiska nerostných surovin.

## **3. Připojení stavby na technickou infrastrukturu**

### **3.1 Napojovací místa technické infrastruktury**

V rámci stavby nedochází ke změně napojení na stávající stav technické infrastruktury.

### **3.2 Připojovací rozměry**

Nové nástupiště bude napojeno nově vybudovanou přístupovou cestou, která bude napojena na stávající stezku.

### **3.3 Popis dopravního řešení**

V rámci stavby bude rekonstruována stávající železniční zastávka. Rychlost v traťové koleji nebude omezena a nadále zůstane 60km/h.

## 4. Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologii

Zastávka Pernolec leží v km 68,414 jednokolejné trati Domažlice odbočná vých. č. 401 – Planá u Mariánských Lázní dle TTP 717A, dle Úředního povolení 106, dle JŘ 184 mezi dopravnou D3 Staré Sedliště a ŽST Tachov. Trať je v úseku Domažlice – Tachov řízená dle předpisu SŽDC D3 a v úseku Tachov Planá u Mariánských Lázní dle předpisu SŽDC D1. Sídlo dirigujícího dispečera je ŽST Bor. Dovolené traťové zatížení C3 (přípustná hmotnost 20 t na nápravu a 7,2 t na běžný metr).

### Současný rozsah dopravy

Analýza současného stavu byla provedena ze současně platných pomůcek ke GVD 2020/2021.

### Osobní doprava

Dotčený úsek je obsluhován linkou P33 Domažlice-Bělá nad Radbuzou-Tachov v základním taktu 120 minut. V době ranní přepravní špičky je takt ve směru do snižen na 60 minut a v době odpolední přepravní špičky je ze směru ŽST Planá u Mariánských Lázní také snižen na 60 minut.

Druh vlaku	Trasa vlaku	Interval špička/sedlo [min]	Směr Domažlice	Směr Planá u Mariánských Lázní	Celkový počet vlaků
Os	Domažlice – Planá u Mariánských Lázní	60/120	8	8	16
Celkem			8	8	16

### Nákladní doprava

V současnosti je nákladní doprava zastoupena pouze jedním párem manipulačních vlaků v relaci Tachov – Domažlice v nočních hodinách.

### Výhledové rozsahy dopravy

Dle vyjádření objednavatele regionální osobní dopravy Plzeňského kraje bude současný provozní koncept zachován i ve střednědobém horizontu. Dále ve stanovisku je zmíněn v souvislosti s předpokládanou vozbou linky (malé motorové jednotky) požadavek na projektování nástupiště délky 60 m popř. 50 m s prostorovou rezervou 10 m.

### Dopravní opatření během realizace stavby

- Vyloučí se kolejově traťová kolej mezi stanicí Tachov a dopravnou D3 Staré Sedliště.

Náhradní autobusová doprava bude zavedená za odřeknuté vlaky v úseku mezi stanicí Tachov a dopravnou D3 Staré Sedliště. Délka navržené objízdné trasy autobusu je 12 km.

Počet odřeknutých vlaků osobní dopravy v pracovní dny 14 a dny pracovního klidu 12.

## 5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

### 5.1 Terénní úpravy

Pro rekonstrukci železniční zastávky a úpravě polohy koleje není potřebné nové odvodnění. Veřejná prostranství po dočasném záboru budou po dokončení stavby uvedeny do původního stavu a protokolárně předány majiteli.

### 5.2 Použité vegetační prvky

V rámci stavby bude realizována úprava podél nástupiště, kde nově dojde k ozelenění jako náhradou za potřebné navržené kácení.

### 5.3 Biotechnická, protikorozní opatření

Protikorozní opatření nejsou vzhledem k charakteru stavby navržena.

## 6. Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

### B.3.1.b. Ochrana přírody

#### Územní systém ekologické stability (ÚSES)

Územní systém ekologické stability je součástí schválených územně plánovacích dokumentací dotčených obcí, kde jsme čerpali informace o základní kostře územního systému ekologické stability lokální úrovně. Informace o regionální a nadregionální úrovni ÚSES jsme čerpali ze zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a z územně analytických podkladů Kraje Jihomoravského.

Posuzovaný záměr nezasahuje do žádného prvku územního systému ekologické stability nadregionální úrovně.

#### Ohled a opatrnost na kořenový systém

V místě realizace přípojky NN ve stromové aleji musí zhotovitel dbát zvýšené opatrnosti při ručním výkopu tak, aby nepoškodil kořenový systém a zároveň musí splňovat normu ČSN 839061 - Technologie vegetačních úprav v krajině - Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích. Realizací ručního výkopu bude zajištěna ochrana kořenového systému.

#### Významné krajinné prvky

Dle zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny jsou významnými krajinnými prvky všechny lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy a taková území, která jsou jako VKP zaregistrována příslušným orgánem ochrany přírody.

Realizací záměru nebudou dotčeny žádné registrované významné krajinné prvky.

Nebudou dotčeny významné krajinné prvky ze zákona - vodní toky a lesní porosty.

Posuzovaný záměr si nevyžádá trvalý i dočasný zábor pozemků určených k plnění funkce lesa. Stavba se nebude nacházet v ochranném pásmu lesa.

### Památné stromy

V zájmovém území neroste žádný památný strom evidovaný ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

### Krajinný ráz

Trasa posuzované železnice nevstupuje do žádného přírodního parku ani nevede v jeho bezprostřední blízkosti, nemůže tedy negativně ovlivňovat území s vysokou hodnotou krajinného rázu.

### Zvláště chráněná území

Záměr nezasahuje do žádných maloplošných ani velkoplošných zvláště chráněných území podle zákona č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů ani do jejich ochranných pásem.

### Soustava NATURA 2000

Posuzovaný záměr nezasahuje do žádné evropsky významné lokality podle směrnice Rady Evropských společenství č. 92/43/EHS o stanovištích ani neleží v její bezprostřední blízkosti. Nejbližší EVL je zámek Částkov, zámek Lhotka, centrum města Tachov, které se nachází cca 10 - 20 km od posuzované stavby.

V trase ani v blízkém okolí posuzované železnice nejsou vyhlášeny ani navrženy žádné ptačí oblasti dle směrnice Rady Evropských společenství č. 79/409/EHS o ochraně volně žijících ptáků (směrnice o ptácích).

#### **B.3.1.c. Dendrologický průzkum**

Oprava železniční trati si vyžádá odstranění vegetace podél současného tělesa železniční trati.

Podrobný dendrologický průzkum je v příloze STZ

#### **B.3.1.e Vlivy na nerostné zdroje**

Podle databází spravované ČGS – Geofondem ČR ([www.geofond.cz](http://www.geofond.cz)) nebyly v zájmovém území zjištěny střety s evidovanými ložisky nerostných surovin, chráněnými ložiskovými územími a dobývacími prostory, evidované v rozsahu map ložiskové ochrany. V dotčeném území se nenacházejí poddolovaná území ani stará důlní díla.

#### **B.3.1.f. Povrchové a podzemní vody**

V blízkosti stavby se nenachází žádný evidovaný vodní tok

Ke vzniku splaškových vod v rámci stavby nedochází.

Záměr je mimo záplavové území.

### B.3.1.g. Odpady

Stavba je navržena tak, aby byly dodrženy obecné zásady ochrany životního prostředí. Budoucí provoz stavby je navržen tak, že neznečišťuje a nepoškozuje životní prostředí jeho jednotlivé složky, organizmy a místní ekosystém. Provozem stavby nebude vznikat odpad.

Nakládání s odpady během výstavby a při vlastním provozu se bude řídit ustanovením zákona č. 541/2020 Sb. o odpadech. Zařídění odpadů bude provedeno dle vyhlášky č. 8/2021Sb., kterou se stanovuje 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). Odstraňování bude prováděno na provozovaných skládkách určených k odstraňování příslušných odpadů dle katalogu odpadů.

Původce odpadu je v tomto případě zhotovitel stavby a je tak odpovědný za nakládání s odpady do doby jejich převedení do vlastnictví oprávněné osoby ve smyslu zákona č. 541/2020 Sb., v platném znění

Manipulace a nakládání s vyzískaným materiálem v průběhu provádění stavby definuje Směrnice SŽDC č. 42 - Hospodaření s vyzískaným materiálem, v platném znění.

Pražce – nevyužité dřevěné pražce budou zařazeny pod katalogové číslo 17 02 04 a bude se s nimi nakládat jako s **nebezpečným odpadem**, případně je možný jejich prodej a následné využití dle podmínek a omezení stanovených dle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1907/2006, příloha XVII, položka 31, odst. 2c.

Štěrk pražcového lože – dle příl. č. 2 k vyhl. č. 294/2005 Sb. splňují hodnoty pro IIb. třídu vyluhovatelnosti (fenol je nad limit třídy I ). Na základě provedených výsledků je možné odpad označit za negativní vůči třídě IIb. Pokud se bude jednat o **odpad kategorie ostatní**, může být tento odstraněn na skládce skupiny S-OO (ostatních odpadů) a vyšší.

Železniční spodek – dle příl. č. 2 k vyhl. č. 294/2005 Sb. Splňuje hodnoty pro I. třídu vyluhovatelnosti a **není** třeba s ním nakládat jako s odpadem skupiny S – nebezpečný odpad (S-NO).

KÓD ODPADU	NÁZEV ODPADU	KATEGORIE ODPADU	MÍSTU ZNEŠKODNĚNÍ
17 02 04	Pražce	N	Skládka / Prodej
17 05 04	Zemina a kamení	O	Skládka
17 05 08	Štěrk pražcového lože	O	Skládka
16 02 14	Elektrošrot (vyřazená el. zařízení a přístr. - al, cu a vz. kovy)		
17 01 01	Beton z demolic objektů, základů TV		
17 05 04	Kamenná suť		

Kód odpadu	Množství
16 02 14	0,920t
17 01 01	5,200t
17 05 04	310,300t

Odpad kategorie 170101 a 17 05 04 lze uložit např. v recyklačním centru společnosti M.P. v Tachově, které je od stavby vzdálené cca 15 km.

Odpad kategorie 160214 lze uložit např. ve sběrně druhotných surovin společnosti M.P. v Tachově, vzdálené od stavby cca 8km.

Výčet zařízení oprávněných k nakládání s odpady slouží pouze pro účely získání stavebního povolení a pro zhotovitele stavby má pouze informativní charakter. Zhotovitel stavby je povinen zajistit si skládky nebo další zařízení k nakládání s odpady sám včetně prověření jejich kapacit, aby bylo zajištěno odstranění, příp. využití všech druhů a množství odpadů vzniklých realizací stavby. Zhotovitel bude při zajišťování kapacit skládek zároveň počítat s tím, že množství odpadů může být v rámci každé kategorie až o 20 % vyšší.

Původcem odpadu je zhotovitel stavby a je tak odpovědný za nakládání s odpady do doby jejich převedení do vlastnictví oprávněné osoby ve smyslu zákona 541/2020 Sb. v platném znění.

Zhotovitel stavby je povinen zpracovat dokumentaci o nakládání s odpady s ohledem na finanční náklady stavby – buď „Závěrečné zprávy o nakládání s odpady“ (CIN nad 20 mil Kč), nebo „Prohlášení o nakládání s odpady“ (CIN do 20 mil Kč), a to v rozsahu uvedeném v příloze č. 4 Směrnice SŽDC č. 96 pro nakládání s odpady a současně ve VTP na zhotovení stavby. Uvedená dokumentace musí být předána objednateli jako jeden z dokladů pro vydání kolaudačního souhlasu.

#### **B.3.1.h. Zemědělský půdní fond (ZPF)**

Posuzovaný záměr je veden především na pozemcích dráhy, ale vyžádá si nový trvalý zábor zemědělského půdního fondu (84 m<sup>2</sup>).

#### **B.3.1.i. Pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL)**

Posuzovaná stavba je umístěna na pozemcích dráhy, které se nenachází v ochranném pásmu lesa. Realizace stavby si nevyžádá trvalý zábor pozemků určených k plnění funkce lesa.

#### **B.3.1.j. Kulturní památky, archeologie**

V trase posuzované železnice ani v jejím nejbližším okolí se nenacházejí žádné kulturní památky, v území nejsou ani známé archeologické lokality.

#### **B.3.1.k. Hluková studie**

##### **a) období výstavby**

K mírnému zhoršení hlukové situace dojde v období výstavby, jedná se však o krátkodobé působení zvýšeného hluku, které lze eliminovat opatřeními organizačního charakteru.

Během výstavby je třeba v blízkosti obytné zástavby dodržet následující opatření:

- Veškerou stavební činnost lze provádět pouze v době od 7 do 21 hod (limit 65 dB). Případné požadavky na noční práce je třeba v předstihu konzultovat s orgány hygienické služby, které stanoví další podmínky.
- Zvolit stroje s garantovanou nižší hlučností, dle možností umístit tyto stroje co nejdále od obytné zástavby.
- Minimalizovat pohyb mechanismů a těžké techniky v blízkosti obytné výstavby, hlučná stacionární zařízení je možné stínit mobilními protihlukovými zástěnami s pohltivým povrchem (útlum cca 4 - 8 dB(A)).

- Kombinovat hlukově náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti, tj. zkrátit provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni a práci rozdělit do více dnů po menších časových úsecích
- Včas informovat dotčené obyvatelstvo o plánovaných činnostech a tak mu umožnit odpovídající úpravu režimu dne.
- Dodavatel stavby zajistí dodržení limitů hluku po dobu výstavby dle nařízení vlády č.272/2011 Sb.
- Investor závazně zakotví do smlouvy s dodavatelem režim činnosti mechanismů uvedený v této práci. Za dodržení režimu bude zodpovědný stavbyvedoucí.

#### *b) období provozu*

V rámci rekonstrukce žel. zastávky nedojde k nárůstu hlukové zátěže a tudíž není potřeba navrhování dodatečných protihlukových opatření.

### **B.3.1.l. Vibrace**

Vibrace jsou mechanická chvění vznikající při průjezdu vozidla po dané trati. Vibrace se podloží přenášejí do obytné zástavby, kde způsobují nežádoucí účinky. Ochranu obyvatelstva před účinky vibrací upravuje zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., které stanoví hygienické limity vibrací.

Provoz na stávající železnici je zdrojem vibrací v lokalitě. Předmětem záměru je rekonstrukce stávající žel. zastávky a části traťové koleje. Součástí stavby není zvýšení rychlosti ani kapacity tratě, lze tak předpokládat, že realizací tohoto záměru nedojde ke zvýšení vibrací v lokalitě a tím pádem ani k zaznamenanému ovlivnění okolní zástavby vibracemi.

### **B.3.1.m. Rozptylová studie, vliv stavby na kvalitu ovzduší**

Rozptylová studie nebyla pro posuzovanou stavbu zpracována.

### **B.3.1.n. Vliv stavby na kvalitu ovzduší**

Provoz posuzované stavby nebude zdrojem emisí znečišťujících látek do ovzduší.

Dočasnými zdroji znečištění bud zařízení staveniště v lokalitě obce Pernolec a pojezdy stavebních strojů. Materiál potřebný pro rekonstrukci bude během stavby navážen po železnici, rovněž odvoz odpadů a nepotřebného materiálu ze stavby bude realizován po železnici eventuálně částečně po silnici.

Vzhledem k charakteru stavby, kdy se jedná o rekonstrukci stávající železniční tratě, lze konstatovat, že realizací záměru nedojde ke zhoršení imisní situace v dotčeném zájmovém území.

### **B.3.1.p. Radonové riziko**

Radon je všudypřítomný přírodní radioaktivní plyn. Vzniká postupnou přeměnou uranu, který je v různých množstvích přítomen ve všech materiálech zemské kůry.

Vyšší koncentrace radonu zejména při dlouhodobé expozici mohou způsobovat rakovinu plic. Riziko při krátkých pobytech v prostorech s vyššími koncentracemi radonu než 400 Bq/m<sup>3</sup> je zanedbatelné. Je totiž úměrné celkové vdechnuté radioaktivitě a ta závisí nejen na koncentraci radonu, ale také na délce pobytu.

Součástí záměru není výstavba budov s dlouhodobějším pobytem osob.

## B.3.2. Zapracování podmínek z procesu EIA

Stavba nepodléhá zjišťovacímu řízení dle zákona č. 100/2001Sb.

## 7. Ochrana obyvatelstva

Místo stavby není v kolizi s územím, kde by byla stanovena zóna havarijního plánování.

Vzhledem k vypočteným hodnotám bude v průběhu zkušebního provozu zhotovitelem provedeno u všech výpočtových bodů v jejich hlukem ze železnice nejvíce zatíženém chráněném venkovním prostoru stavby kontrolní měření hluku. Chráněné prostory jsou definovány v zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Toto měření ověří, jestli ve výše uvedených chráněných prostorech nebude nyní ani v budoucnu docházet k překračování hygienických limitů hluku stanovených nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.

## 8. Zásady organizace výstavby

### 8.1 Popis staveniště

Hlavní staveniště se nachází převážně na stávajícím železničním tělese. Nový návrh směrového a výškového řešení byl proveden s cílem maximálně zachovat stávající polohu kolejí. Kromě stavebních úprav v kolejišti bude stavební činnost probíhat i na drážních zařízeních mimo kolejiště.

Charakter stavby rovněž ovlivňuje to, že její jednotlivé části budou realizovány (a uváděny do provozu) v závislosti na navržených stavebních postupech.

### 8.2 Plochy zařízení staveniště

Přednostně byly jako ZS určeny plochy v těsné blízkosti stavby na drážních pozemcích. Plochy ZS jsou situovány podle návrhu jednotlivých zpracovatelů rozhodujících SO (koleje, nástupiště). Návrh byl proveden s ohledem na konfiguraci terénu, předpokládané potřeby dodavatele, obvod stavby, vlastnické vztahy k okolním pozemkům a jejich využití. Plochy ZS jsou situovány převážně tak, aby byly dostupné ze stávajících komunikací nebo z drážního tělesa.

Úpravy a využití navržených ploch ZS budou součástí posouzení, přípravy a dodávky zhotovitele stavby. Plochy navržené pro zařízení staveniště dodavatel podle své potřeby upraví.

Zpevnění ploch ZS se provede vrstvou vyzískaného šterku nebo zapanelováním. Po ukončení jejich využívání budou ZS neprodleně uvolněny a terén upraven do původního stavu. Plochy zařízení staveniště nejsou závazné. Projektové řešení vybavení ZS není předmětem řešení stavby, dokumentace řešení ZS a jeho realizace bude součástí vlastní dodávky. Po dobu využití ZS je třeba ochránit stávající i nové inženýrské sítě v místě ZS.

Obvod staveniště a zařízení staveniště vč. užitkových ploch bude v rozsahu každé fáze oplocen plným plotem tak, aby bylo zamezeno vstupu třetích osob do prostoru staveniště. Obvod dočasných krátkodobých záborů staveniště bude vymezen mobilním ohrazením z tyčových kovových zábran. V kontaktu s veřejnou dopravou budou zábory dále zajištěny přechodným dopravním značením.

Navržené plochy zařízení staveniště jsou vyznačeny níže, v popisu ploch zařízení staveniště.

Obvod zařízení staveniště vč. užitkových ploch bude v rozsahu každé fáze oplocen plným plotem tak, aby bylo zamezeno vstupu třetích osob do prostoru staveniště. Obvod dočasných krátkodobých záborů staveniště bude vymezen mobilním ohrazením z tyčových kovových zábran. V kontaktu s veřejnou dopravou budou zábory dále zajištěny přechodným dopravním značením.

### 8.3 Přístup na staveniště

Příjezdové trasy ke staveništi z hlavních dopravních tras jsou navrženy na základě požadavků technického řešení jednotlivých stavebních objektů a na základě místního šetření zpracovatele dokumentace. Snahou návrhu bylo zajistit přístup z místních komunikací na drážní těleso v co nejkratších vzdálenostech.

Základní přístup ke stavbě jsou z místa úrovnového přejezdu na silnici II/198 a v místě stávající zastávky.

### 8.4 Stavební postupy

Rekonstrukce železniční zastávky je navržena do 2 základních stavebních postupů

1. Přípravné práce
  - a. Výstavba nového napájení
2. Stavební postup
  - a. Demontáž koleje včetně přilehlého nástupiště
  - b. Výstavba koleje
  - c. Výstavba nového nástupiště v rozsahu umožňujícím přístup cestujících

***V rámci tohoto SP bude navržena NAD.***

3. Stavební postup
  - a. Dokončení výstavby nového nástupiště
  - b. Výstavba přístřešku pro cestující
  - c. Výstavba osvětlení

## 9. Celkové vodohospodářské řešení

Stavbou nebudou dotčeny vodní poměry v dané lokalitě.

## 10. Dopravní opatření

### 10.1 Železniční doprava

V rámci stavby bude potřeba výluka traťové koleje v délce 10dní. Předpokládá se zavedení NAD na dobu výluky v traťové koleji. Výluka koleje bude koordinována se stavbou úpravy přejezdu P766.

NAD bude vedena v úseku Tachov – Staré Sedliště.

### 10.2 Silniční doprava

V rámci stavby dojde k omezení provozu na silnici II/198 z důvodu rekonstrukce stávajícího úrovněvého železničního přejezdu P766.

Souhrnnou technickou zprávu zpracoval:

**Ing. Emil Špaček**

Tel: +420 603775232

E-mail: [emil.spacek@sagasta.cz](mailto:emil.spacek@sagasta.cz)