

**Výstavba PZS km 17,454 (P1243) trati
Rokycany – Nezvěstice**

ZAST. Lipnice

Souhrnná technická zpráva

Obsah:

1.	Popis území stavby	7
1.1	Charakteristika území	7
1.2	Soulad s územně plánovací dokumentací	8
1.3	Rozhodnutí o povolení výjimky	8
1.4	Podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů	8
1.5	Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika	8
1.6	Výčet a závěry provedených průzkumů a měření	9
1.7	Ochranná území podle jiných právních předpisů	9
1.8	Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území	11
1.9	Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv na odtokové poměry území	11
1.10	Požadavky na asanace, demolice a kácení dřevin	11
1.11	Požadavky na dočasné a trvalé zábory pozemků ZPF a PuPFL	11
1.12	Územně technické podmínky	11
1.13	Věcné a časové vazby stavby	12
1.14	Seznam pozemků na kterých se stavba umísťuje	13
1.15	Seznam pozemků na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo	13
2.	Celkový popis stavby	13
2.1	Základní charakteristika stavby	13
2.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení	14
2.3	Celkové technické řešení	15
2.4	Bezbariérové užívání	16
2.5	Bezpečnost při užívání stavby	16
2.6	Základní popis technologických objektů	17
2.7	Základní popis stavebních objektů	18
2.8	Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby	22
2.9	Úspora energie a tepelná ochrana	22
2.10	Hygienické řešení, požadavky na pracovní prostředí	23
2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	23
3.	Připojení stavby na technickou infrastrukturu	24
3.1	Napojovací místa technické infrastruktury	24
3.2	Připojovací rozměry	24

3.3	Popis dopravního řešení	24
4.	Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologii	24
4.1	Infrastruktura	24
4.2	Železniční přejezdy v km 17,454 (P1243) a v km 17,567 (P1244)	26
4.3	Nz. Lipnice	27
4.4	Provozní koncept	28
4.5	Výluky a organizace náhradní dopravy po dobu stavby	29
5.	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	30
5.1	Terénní úpravy	30
5.2	Použité vegetační prvky	30
5.3	Biotechnická, protikorozní opatření	30
6.	Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	30
B.3.1.b.	Ochrana přírody	30
B.3.1.c.	Dendrologický průzkum	31
B.3.1.e	Vlivy na nerostné zdroje	31
B.3.1.f.	Povrchové a podzemní vody	32
.3.1.g.	Odpady	32
B.3.1.h.	Zemědělský půdní fond (ZPF)	33
B.3.1.i.	Pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL)	33
B.3.1.j.	Kulturní památky, archeologie	33
B.3.1.k.	Hluková studie	33
B.3.1.l.	Vibrace	34
B.3.1.m.	Rozptylová studie, vliv stavby na kvalitu ovzduší	34
B.3.1.n.	Vliv stavby na kvalitu ovzduší	34
B.3.1.p.	Radonové riziko	35
B.3.2.	Zpracování podmínek z procesu EIA	35
7.	Ochrana obyvatelstva	35
8.	Zásady organizace výstavby	35
8.1	Popis staveniště	35
8.2	Plochy zařízení staveniště	35
8.3	Přístup na staveniště	36
8.4	Stavební postupy	36
9.	Celkové vodohospodářské řešení	37
10.	Dopravní opatření	37
10.1	Železniční doprava	37

10.2	Silniční doprava	37
Přílohy	37

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 měnárna
TNS	...	trakční napájecí stanice
TRS	...	traťový rádiový systém
TR, TS	...	trafostanice
TTS	...	traťová transformační stanice
TSI	...	technické specifikace pro interoperabilitu
t.ú.	...	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
Nákladiště D1		nákladiště na trati se zjednodušeným řízením drážní dopravy dle předpisu SŽDC D1

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

1. Popis území stavby

1.1 Charakteristika území

Zastávka a nákladiště Lipnice je součástí trati č. 175 (dle KJŘ) resp. č. 714A (dle TTP) Rokycany – Nezvěstice. Hlavním smyslem stavby je „Výstavba PZS km17,454 (P1243) trati Rokycany – Nezvěstice“. Vybudování Nového přejezdového zabezpečovacího zařízení na přejezdu P1243 kategorie 3ZBL se světelnými přejezdníky, včetně úpravy místních podmínek přilehlých komunikací z důvodu zlepšení rozhledových poměrů na přejezdu za účelem zvýšení bezpečnosti silniční, tak i železniční dopravy. Společně s tímto bude provedena úprava a rekonstrukce přejezdové konstrukce a výstavba nového bezbariérového přístupu na nově vybudované nástupiště zastávky Lipnice.

V rámci nového uspořádání kolejíště je navrženo zrušení výhybky č. 1 a č. 2. V obvodu zastávky je navržen nový železniční svršek a spodek. Celá hlavní kolej č. 1 bude posunuta blíže k stávající výpravní budově z důvodu posunutí přejezdu P1243 z bezpečnostního hlediska. V návaznosti na úpravu kolejíště vznikají vyvolané práce na zabezpečovacím, sdělovacím a elektrickém zařízení.

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

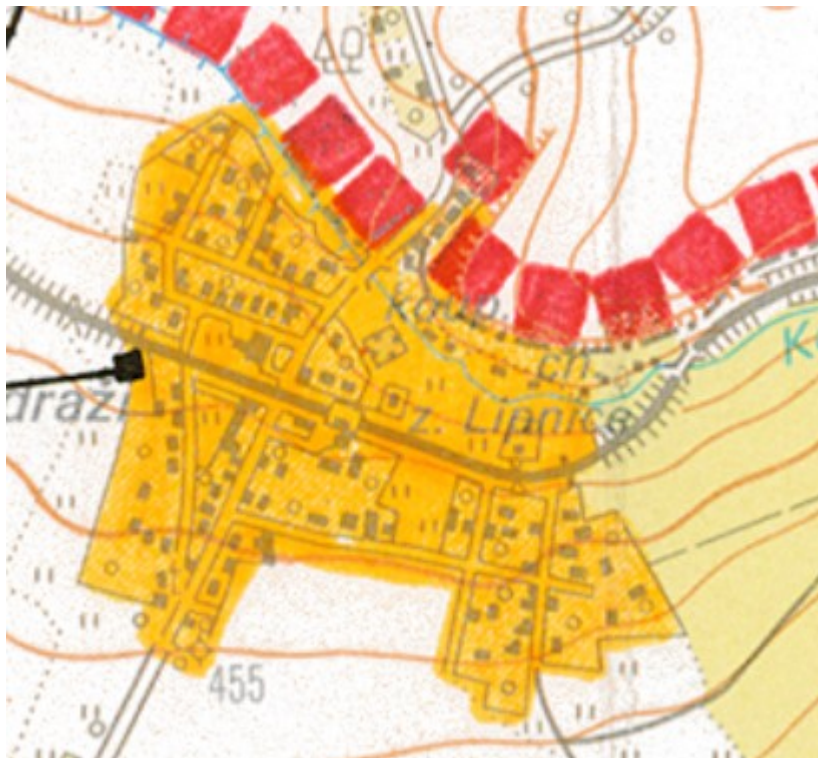
Z hlediska umístění stavby v území, stavba sleduje dnešní drážní pozemky. Nebudou budovány nové přeložky. Stavba je v souladu se zpracovanými územně technickými dokumentacemi pro danou lokalitu.

V rámci objektu železničního spodku bude realizováno zvýšení únosnosti pražcového podloží na základě navržené konstrukce pražcového podloží včetně zlepšené konstrukce pražcového podloží.

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“.

1.2 Soulad s územně plánovací dokumentací

Stavba je v celé délce v souladu s územním plánem města Spálené Poříčí na pozemcích označených jako DZ (plochy dopravní infrastruktury – drážní doprava).



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

Dendrologický průzkum nebyl proveden jelikož není zasahováno do stávající zeleně.

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 zákon 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.

Vzdálenosti [m]

Typ dráhy	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 budou odstraněny křoviny a dřeviny podél koleje č. 1. 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 Rokycany - Nezvěstice.

Silniční infrastruktura

Napojení stavby na silniční infrastrukturu je z dopravy Lipnice na silnice II. třídy č. 117.

Dále železniční trať kříží stávající komunikace

- Místní komunikace do obce Mešno.

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.

Napojení při provozu

Železniční stavba používá drážní sdělovací vedení, zabezpečovací zařízení.

Napojení stavby na veřejnou technickou infrastrukturu zůstává prakticky stávající.

1.12.3 Přeložky inženýrských sítí

Kontakt se stávajícími sítěmi technické infrastruktury je řešen ochrannou sítí během výstavby, provizorními přeložkami ev. přeložkami trvalými. Při dostatečném krytí stávajících sítí není nutný zásah do nich.

1.12.4 Možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě

Stavba jako dráha regionální 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 bude realizována změny místní komunikace resp. silnice II/117. Při realizaci přejezdu je nutné dělat tyto stavby současně, tak aby nedošlo k nežádoucím stavům a technologickým, časovým problémům. Zejména se jedná odvodňovací zařízení a zabezpečovací zařízení přejezdu. Jedná se tedy o nezbytnou podmínku pro realizaci.

V rámci realizace stavby budou zpracovány RDS na následující PS 501 Zabezpečovací zařízení

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 bezpečnostní 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 bezpečnosti regionální dráhy Rokycany - Nezvěstice.

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 města Lipnice.

2.1.4 Celkový popis dopravní koncepce

Bude doplněno po projednání dokumentace.

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 pásma 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 projektu B - 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. V době výluky bude zřízena NAD. Organizace rekonstrukce kolejí v maximální možné míře respektuje požadavek investora uvedený v dopise pod čj. 2905/2012-SSV-U1-KRO.

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 zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, železničního spodku a svršku, trakčního vedení, napájecího zařízení, kabelová silnoprůdová vedení a mostní objekty.

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 zkušebního 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.

2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

2.2.1 Urbanistické řešení

Z důvodu charakteru stavby, 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 výstavba PZS km 17,454 (P1243) a nového nástupiště, včetně všech doprovodných profesí vyhovující aktuálně platným normám.

Kapacitní údaje stavby

Nejvyšší rychlost pro klasické soupravy	do 45 km/h
Prostorová průchodnost pro ložnou míru	UIC GC
Třída zatížení	C3
Největší dovolená délka vlaku osobní dopravy	45 m
Délka modernizovaného úseku (kolejová část)	0,305485 km
Rozsah stavby - začátek	km 17,244066
- konec	km 17,549 551
Rekonstrukce stanic	0
Rekonstrukce zastávky	1
SZZ	0 ks
Počet výhybek zařazených SZZ	0 ks
Počet přejezdových zab. zař.	1 ks
Zřízení koleje 49E1	0,318932 km
Zřízení koleje S 49	0 km
Zřízení koleje S 49 (užitá)	0 km
Zřízení výhybek S49	0 ks
Zřízení výhybek ostatní	0 ks
Odkopávky na železničním spodku	5235 m ³
Násypy	640 m ³
Zřízení nástupiště (délka hrany)	60 m
Nástupištní přístřešky	0 ks
Přestavba železničních mostů	0 ks
Přestavba silničních mostů	0 ks
Zrušení železničních mostů	0 ks
Přestavba železničních propustků	0 ks
Zrušení železničních propustků	0 ks

2.3.2 Celková bilance všech druhů energií

V rámci stavby nebudou navýšeny odběry elektrické energie.

2.3.3 Celková spotřeba vody

Pitná voda se využívá ve stávajících objektech. Zvýšení odběru pitné vody se nepředpokládá.

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

Během svého provozu stavba nenárokuje kapacity veřejných sítí komunikačních vedení. Stavba využívá veřejnou drážní síť.

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

PS 501 Zabezpečovací zařízení

Stávající stav

Stávající železniční přejezd P1243 se nachází v km 17,454 regionální dráhy jednokolejné trati Rokycany – Nezvěstice. Jedná se o křížení dráhy s komunikací II. třídy číslo 117. Drážní doprava je provozována dle předpisu SŽDC D1. Maximální traťová rychlost je v úseku Příkosice – Nezvěstice 45km/h. Z důvodu nepříznivých rozhledových poměrů (obytná zástavba) je traťová rychlost snížena na 15km/h. V současnosti je přejezd zabezpečen pouze výstražnými kříži. Na přejezdu je přejezdová konstrukce typu Ž11.322 jejíž žlábek je vytvořen ze dvou kolejnic uložených na upravené společné podkladnici na dřevěných prážkách. Povrch je tvořen z asfaltobetonové směsi. Šířka přejezdu měří 6,2m. Poslední oprava proběhla v roce 2007.

V mezistaničním úseku Příkosice – Nezvěstice se nachází nákladíště Lipnice, jehož výhybky č.1 a č.2 jsou osazeny výměnovými zámky jednoduchými a odtlačnými zámky v závislosti na kontrolních zámcích výkolejek LVk1 a LVk2 umístěných na účelové koleji č.3. Výsledné klíče od těchto zámků jsou uzamčeny v elektromagnetických zámcích umístěných v dopravní kanceláři ŽST Nezvěstice. EZ pro nákladíště Lipnice jsou pomocí vazeb zapojeny do TZZ. Uvolnění klíče je možné pouze za výluky traťové koleje. V mezistaničním úseku jsou osazeny počítače náprav. Přilehlé stanice jsou osazeny elektromotorickými přestavníky s vazbou na světelná návěstidla. V daném traťovém úseku je traťová rychlost 45km/hod a zábrzdňá vzdálenost 400m.

Navrhovaný stav

Přejezd bude nově zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie reléového typu s elektronickými prvky dle ČSN 34 2650 ed.2, s celými závorami, s pozitivní signalizací a s přejezdníky (PZS 3ZBL). Automatické ovládání přejezdu bude realizováno pomocí počítačů náprav. Přejezd bude vybaven signalizací pro nevidomé a na břevna závor bude namontována zarážka pro slepeckou hůl. Závor budou nedřevěného typu s břevnovými LED svítidly.

Technologická část PZS bude umístěna ve stávající budově v zast. Lipnice. Umístěním technologie do budovy bude zajištěno rozhledové pole pro řidiče nejpomalejšího silničního vozidla a pro rychlost drážního vozidla 10 km/h dle čl. 7.3.4 ČSN 73 6380, dle přiloženého situačního výkresu.

Na stávajícím domku v zastávce bude zřízen nový venkovní telefonní objekt (VTO) a skříňka místního ovládání (SMO). Skříňka místní obsluhy v proti vandalském provedení s příslušnými ovládacími a indikačními prvky bude umístěna na vhodném tak, aby bylo z tohoto místa na přejezd vidět.

Nové PZS bude ve směru od začátku trati ovládáno automaticky, jízdou vlaku, pomocí nově zřízených počítačů náprav. Kolejová čidla počítačů náprav vyhodnocující průjezd železničních vozidel přejezdem (zhášecí obvod) musí být umístěna nejméně 5 metrů od okraje přejezdu. Všechna nově instalovaná zařízení budou zavedeného typu pro provoz na síti SŽ, s.o. Použité počítače náprav budou vyhovovat požadavkům pro preferované počítače náprav ČSN CLC/TS 50 238-3. Všechna instalovaná zařízení budou také v souladu s TNŽ 34 2620 (kap. 6.2.5). Nově dodané počítače náprav musí splňovat požadavky na tento systém pro detekci vlaků podle platných technických specifikací pro interoperabilitu subsystému řízení a zabezpečení (aktuálně se jedná o Nařízení Komise (EU) 2016/919 ve znění Prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/776, Prováděcího nařízení Komise (EU) 2020/387 a Prováděcího nařízení Komise (EU) 2020/420.

Délky přibližovacích úseků jsou vyprojektovány na maximální traťovou rychlost 50 km/h v obou směrech v návaznosti na projekt nového kolejového svršku v rekonstruovaném úseku. Skutečné délky přibližovacích

úseků přejezdu budou ověřeny měřeními a případné změny v tabulce přejezdu a v nastavení časů budou zapracovány. Vzhledem k dalším připravovaným stavbám v rámci akce zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech na této trati s realizací v roce 2022, u kterých se řeší příprava změny zábrzdné vzdálenosti ze 400m na zábrzdnu vzdálenost 700m v úseku Příkosice – Nezvěstice je pro návrh použita zábrzdna vzdálenost 700m. V situačním schématu jsou uvedeny stávající hodnoty, tedy zábrzdna vzdálenost 400m a traťová rychlost 45km/hod. V realizovaném úseku jsou osazeny rychlostníky s uvedenou rychlostí 50km/hod.

Pro informování strojvedoucího o správné činnosti přejezdového zabezpečovacího zařízení budou nejméně na zábrzdnu vzdálenost zřízeny světelné přejezdníky se žlutými odrazkami. V lichém směru bude zřízen kmenový přejezdník X165 a opakovací přejezdník OX175, který bude v základním stavu dávat návěst otevřený přejezd dle čl. 3510 SŽDC D1. Přejezdník OX175 bude při realizaci upřesněn samostatnou situační komisí po provedení kolejových úprav a stavebních úprav souběžné komunikace. V sudém směru bude zřízen kmenový přejezdník X182, který bude v základním stavu dávat návěst otevřený přejezd dle čl. 3510 SŽDC D1.

Sudý a lichý směr jsou vztaženy k začátku a konci trati dle TTP, nikoliv k provozu vlaků sudých a lichých čísel dle TNŽ 01 0101.

Přejezd bude osazen celkem čtyřmi výstražníky s celými závory, kde A a B jsou osazeny na silnici a C/D na odděleném novém chodníku pro chodce. Rozmístění výstražníků se závory:

- "A" vpravo od pozemní komunikace ve směru Lipnice,
- "B" vpravo od pozemní komunikace ve směru Mešno,
- "C" vpravo od komunikace pro pěší ve směru Lipnice,
- "D" vpravo od komunikace pro pěší ve směru Mešno,

Světelné skříně budou plastové s nerozbitnými optikami a LED svítidly. Výstražníky budou osazeny celými závory nedřevěného typu s břevnovými svítidly. Na břevna závor na chodníku pro chodce bude namontována zářezka pro slepeckou hůl a budou v materiálovém provedení, kde délka břevna 3m je standardní výrobní délkou.

Skříně výstražníku budou umístěny tak, aby jejich nejbližší okraj nebyl vzdálen více než 1,2 m od vnějšího okraje zpevněné části vozovky. Výstražné kříže na přejezdu budou bez žlutého reflexního podkladu.

Výstražníky a závory budou na samostatných sloupcích, tak jak je uvedeno v PD.

2.7 Základní popis stavebních objektů

D. 2. STAVEBNÍ ČÁST

D.2.1 Inženýrské objekty

SO 101 Železniční svršek a spodek

Stávající stav

Nákladiště Lipnice je mezilehlé nákladiště, ve kterém se nacházejí dvě koleje (1 – hlav-ní; 3 - manipulační). Zapojení do kolejiště probíhá přes výhybku č. 1 a č. 2. Nákladiště je neelektrizované. Výhybka č. 1 je tvaru JAI-6°-L-I-HZ-oc a výhybka č. 2 je tvaru JAI-6°-P-p-HZ-oc.

Stávající železniční svršek v upravovaném úseku je převážně tvaru A z roku 1960 a tvaru S49 po provedených nutných opravných pracích Správy tratí Plzeň částečně na dřevěných a betonových pražcích. Vzhledem ke stáří vykazují pražce vysoký stupeň opotřebení, jsou napadeny hnilobou a upevňovací mají výrazně sníženou drážebnost. Stav ojetí kolejnic je značný. Železniční svršek je na konci své životnosti.

V nákladišti se nachází jedno sypané nástupiště (šterkopísek) o délce 47 m, s výškou do 2000 mm nad temenem kolejnice.

V souladu s Obecnými technickými podmínkami kamenivo pro kolejové lože (č. j. 38992/2020-SŽ-GR-O13) a s předpisem S3 je navržena recyklace kolejového lože, která se provádí i v souladu s pokynem 38709/2019-SŽDC-GR-O13. Výjimkou je lože, nacházející se pod pohyblivými částmi demontovaných výhybek, které je uvažováno za kontaminovaný materiál a bude odvezeno na skládku nebezpečných odpadů.

Současné výhybky č. 1 a č.2, včetně první a třetí koleje budou zrušeny a následně budou nahrazeny novým železničním svrškem a spodkem.

Stávající rychlost trati je 45km/h.

Navrhovaný stav

Směrové řešení

Návrh dispozičního uspořádání zastávky a řešení směrových poměrů vychází z požadavků uvedených v zadávací dokumentaci a z doplňujících požadavků při projednávání na poradách v průběhu zpracování projektové dokumentace.

Navržené směrové řešení navazuje na projekt PPK Pískovice – Nezvěstice v ZÚ km 17,021 do km 17,244. Z přebraného projektu PPK vychází úprava GPK. Úprava směrového a výškového řešení bude tedy provedena od km 17,244 do km 17,254. Dále bude úprava směrového a výškového vyrovnání od km 17,549 551 do km 17,634 344.

Od km 17,244066 do km 17,549551 bude nově zřízen žel. svršek a spodek (ten od km 17,254 066). V návrhovém stavu dojde ke změně polohy koleje č. 1. a to přibližně o 1,5 m vlevo od stávajícího stavu. Důvodem je poloha přejezdu P1243, který by v současné době nesplňoval bezpečnostní podmínky. Dále jsou zrušeny výhybky č. 1 a č.2. Posun koleje bude zajištěn vložení dvou protisměrných oblouků od km 17,285 793 do km 17,357254 na začátku úseku a na konci od km 17,463403 do km 17,535450. Všechny poloměry mají $R=850\text{m}$, $D=0\text{m}$, a nedostatek převýšení je 70mm.

Směrové řešení v hlavní koleji i po posunu koleje, umožní rychlost 50 km/h a bude tímto navýšena z původních 45km/h.

V místě nástupiště je osová vzdálenost kolejí č. 1 od nového návrhu hrany nástupiště 1,67m. Nástupiště je samostatně řešeno v SO 201.

Podrobný průběh směrového řešení je patrný z výkresů situace a podélného profilu.

Výškové řešení

V navržené úpravě směrového a výškového řešení navazuje na projekt PPK Pískovice – Nezvěstice od km 17,021 481 do km 17,244 bylo převzato výškové řešení, tak aby bylo respektováno PPK. Dále byl převzat lom nivelety v km 17,122106 s výškou 445,983 se sklony +2,204‰ a -3,320‰, tak aby sklon -3,320‰ byl i v novém lomu v km 17,260 549. V další části úpravy GPK byl převzat sklon -6,183‰ a výškový bod ZP km 17,634344 = 17,291435 projektu PPK.

Podrobný průběh výškového řešení je patrný z výkresů situace a podélného profilu. Niveleta koleje je uvedena ve výškovém systému B.p.v. a udává výšku temene hlavy kolejnice nepřevýšeného kolejnicového pásu. V km 17,322073 bude nový lom nivelety s výškou 445,405m a běžným poloměrem zakružovacího oblouku $R_v = 2000\text{m}$. Zastávka i přejezd P1243 je navržena ve sklonu do 0 ‰ tak, aby vzniklo co nejpříznivější řešení.

SO 201 Nástupiště

Stávající stav

V zast. Lipnice se v současném stavu nachází jedno sypané nástupiště (šterkopísek). Nástupiště č. 1 je v délce 47m s výškou do 200mm nad temenem kolejnice. Náslapnou vrstvu nástupiště tvoří betonové desky. Šířka nástupiště je cca 1,0 m. Přístup na nástupiště č. 1 je umožněn od výpravní budovy pomocí úrovnových přechodů přes koleje.

Navrhovaný stav

Nově bude po rekonstrukci ZAST Lipnice vybudováno jednostranné vnější nástupiště. Délka nástupní hrany u tohoto nástupiště bude 60 m. Přístup na nástupiště bude zajištěn šikmým chodníkem. Tento chodník se naváže na investiční projekt (II/117 Lipnice – Spálené Poříčí úsek IV).

Nástupiště, je navrženo s výškou 550 mm nad TK a v normové vzdálenosti od koleje dle ČSN 734959. Šířka nástupiště je 3,18 m.

Celé nástupiště včetně přístupové cesty je navrženo jako bezbariérové.

SO 202 Železniční přejezd v km 17,454

Stávající stav

Přejezd P1243 leží v ev. km 17,454 trati Rokycany – Nezvěstice. Přejezd převádí silnici II/117. spojující město Spálené Poříčí a město Mešno. Vpravo za přejezdem cca 0,5m od hranice přejezdu (nebezpečné pásmo přejezdu) je styková křižovatka s příjezdovou komunikací k rodinným domům. Přejezd je jednokolejný, kolmý, šířky 6,2 m a délky cca 6,2 m. Úhel křížení přejezdu je 90°. V přejezdu je kolej v přímé, podélný sklon koleje v přejezdu je 3,55 ‰. Podélný sklon komunikace v úsecích přilehlých přejezdu je do 3,00 ‰. Volná šířka komunikace je 5,00 m. V komunikaci vně přejezdové konstrukce je vozovka s živičným krytem. Dle evidenčního listu přejezdu je intenzita dopravy v přejezdu 93 voz/h a 113 TNV/h. Přejezdová konstrukce je tvořena živičnou konstrukcí z asfaltového betonu. Přejezdová konstrukce byla zřízena v r. 2007. Přejezd je zabezpečen pouze výstražným křížem.

Příjezdová cesta k rodinným domům je tvořena pouze šterkodrtí s nepevněnou krajnicí. Stávající stav komunikace je rovnou napojen na komunikaci vedenou od přejezdu. Tento stav zasahuje do bezpečného pásma přejezdu.

Navrhovaný stav

V rámci SO 202 bude přejezdová konstrukce přejezdu P1243 přebudována na rozebíratelnou celopryžovou konstrukci umožňující průchod strojní mechanizací bez potřeby rozebrání závěrných zídek. V přejezdu bude zachován prostor kolejového lože do vzdálenosti min. 2,20 m od osy koleje a do hloubky 550 mm pod horní plochou pražce v souladu s předpisem SŽ S3, díl VIII. Typ přejezdové konstrukce bude volen s ohledem na budoucí zatížení a intenzitu dopravy v převáděné komunikaci. Dále je nutná koordinace se stavbou města – investiční projekt (II/117 Lipnice – Spálené Poříčí úsek IV) a při realizaci přejezdu je nutné dělat tyto stavby současně, tak aby nedošlo k nežádoucím stavům a technologickým, časovým problémům. Zejména se jedná odvodňovací zařízení a zabezpečovací zařízení přejezdu. Jedná se tedy o nezbytnou podmínku pro realizaci.

SO 203 Příjezdová cesta k rodinným domům

Stávající stav

Přejezd P1243 leží v ev. km 17,454 trati Rokycany – Nezvěstice. Přejezd převádí silnici II/117. spojující město Spálené Poříčí a město Mešno. Vpravo za přejezdem cca 0,5m od hranice přejezdu (nebezpečné pásmo přejezdu) je styková křižovatka s příjezdovou komunikací k rodinným domům. Příjezdová cesta k rodinným domům je tvořena pouze šterkodrtí s nepevněnou krajnicí. Stávající stav komunikace je rovnou

napojen na komunikaci vedenou od přejezdu. Tento stav zasahuje do hranice nebezpečného pásma přejezdu.

Navrhovaný stav

V rámci SO 203 dojde ke zhutnění štěrkodrtě na příjezdové cestě a aplikaci asfaltového nástřiku. Na straně přiléhající železniční trati bude zřízena silniční obruba. V místě napojení na komunikaci II/117 bude i tato upravena (v návaznosti na SO202) a směrem od přejezdu napojena na stávající stav.

SO 301 Stavební úpravy VB

Stávající stav

Budova zastávky Lipnice je částečně zrekonstruována. Byla po provedena oprava fasády objektu a vnitřních prostor pro cestující. V rámci objektu bude do volných prostor, které jsou nevyužity, doplněna technologie přejezdového zabezpečovacího zařízení.

Navrhovaný stav

Pro technologii zabezpečení přejezdu bude použita místnost OP001, do které je přístup od nástupiště. Místnost se nachází v 1.NP.

Stavební úpravy se dotýkají v maximální míře pouze vnitřních prostor. Nový fasádní plášť nebude poškozen mimo napojení objektu na nové síť.

Bourací práce budou souviset s novou dispozicí technologického zařízení a nově vytvořeném žlabu. Dále bude udělán nový prostup základy 4 x DN 150, který bude vyústěn do kabelového žlabu. Kabelový žlab bude mít světlou šířku 0,350 m. Při bouracích pracích bude opatrně odstraněna vrchní část pochozí plochy tak, aby byla zjištěna přítomnost hydroizolace, na kterou se následně bude navazovat. V případě, že hydroizolace v místnosti není, bude nově vytvořená v celé místnosti. Přesné rozměry žlabu jsou ve výkrese 03. Základ žlabu bude v tl. 0,225m. Žlab bude mít hloubku -0,800m. Nad kabelovým žlabem budou umístěny tři technologické skříně.

Na okno v místnosti bude zevnitř nalepená matná fólie, tak aby bylo zabráněno nahlížení cizích osob do místnosti. Zvenčí před oknem bude doplněna nová mříž pevné a odolné konstrukce s oky menšími než průlezny otvor dle ČSN EN 1627.

Vstupní dveře místnosti s technologickým zařízením PZZ budou plné a pevné plné konstrukce bez prosklení s uzamykacím systémem s kováním a cylindrickou zámkovou vložkou s odolností proti vloupání v bezpečnostní třídě min. RC 3.

Stavební úpravy zahrnují úpravu plochy mezi 1. nástupištěm a kolejištěm - zpevněné plochy, zatravněné plochy, drobnou architekturu veřejného prostoru - veřejně přístupné plochy.

SO 401 Rozvody nn a osvětlení

Stávající stav

Napájení je ze společného plastového pilíře umístěného na rohu budovy zast. Lipnice. Jsou zde osazeny měření ČEZ pro budovu, VO nástupiště, výstroj VO, rezerva pro další měření.

Navrhovaný stav

PZS

Přejezd bude nově zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie reléového typu s elektronickými prvky dle ČSN 34 2650 ed.2, s celými závory, s pozitivní signalizací a s přejezdníky (PZS 3ZBL).

Technologická část PZS bude umístěna ve stávající budově v zast. Lipnice. Umístěním technologie do budovy bude zajištěno rozhledové pole pro řidiče nejpomalejšího silničního vozidla a pro rychlost drážního vozidla 10 km/h dle čl. 7.3.4 ČSN 73 6380.

Napájení bude napojeno na stávající elektroměrový pilíř, kde bude nově osazeno měření pro napájení přejezdu.

U stávajícího domku v zastávce bude zřízena nová společná přístrojová skříň RP1, venkovní telefonní objekt (VTO) a skříňka místního ovládání (SMO). Z této skříňe bude napojen vnitřní rozváděč RE, ze kterého budou napájeny zásuvky, osvětlení, vytápění a zařízení PZS. Společná přístrojová skříň bude obsahovat zásuvku pro napojení na dieselagregát pro napájení přejezdu v případě dlouhodobého výpadku napájení. Skříň musí být zároveň napojena na společnou zemnicí soustavu.

Úprava VB

V rámci tohoto stavebního objektu dojde ke zřízení nového rozváděče RE uvnitř místnosti technologie PZS. PZS bude napájeno z tohoto rozváděče, dimenze jističů bude určena dle použité technologie, ve skříni musí být počítáno s 20% rezervou pro osazení. Dále ze stejného rozváděče bude napájeno osvětlení, zásuvky a vytápění umístěné v místnosti dle výkresu.

Osvětlení nástupiště

Nástupiště bude nově osvětleno sklopnými 6m stožáry s LED osvětlením. Svorkovnice stožáru musí být přístupná pouze po sklopení stožáru, aby bylo zajištěno neoprávněného přístupu k výstroji. Stožár bude v žárově-zinkové povrchové úpravě s montáží na přírubu do betonového základu s výztuží, kotevním svorníkem. Vývody ke svítidlu budou jištěny pojistkou 6A a provedeny v izolaci tř.II. V rámci dodávky stožárů bude správci zařízení dodáno i sklápěcí zařízení určené pro daný typ sklápěcích stožárů.

Po instalaci stožárů bude zajištěno jejich označení dle platné směrnice E11. Nove číslování stožárků se provede ve směru staničení. Číslo budou provedena v černé barvě (jiná barva se nesmí použít) provedení technického písma, kolmým, úzkým, minimální výšky 60 mm na žlutém podkladu. Výška a šířka žlutého podkladu musí přesahovat velikost čísla minimálně o 30 mm. Číslo budou umístěna tak, aby byla čitelná z volného schůdného prostoru ve směru osy přilehlé koleje. Spodní okraj žlutého podkladu musí být ve výšce minimálně 2,6 m a maximálně 3 m od hlavy základu stožáru nebo od roviny umístění stožáru. Označení stožárků bude provedeno pouze příslušným číslem bez užití indexu.

Svítidla budou v provedení na stožár, typu LED, s optickým krytem, tvrzené bezpečnostní sklo IK09. Svítidla musí splňovat výkonové a světelné parametry uvedené ve výpočtu, které jsou považovány za minimálně požadované, tedy může být užito svítidlo parametrově lepší. Svítidlo uvedené ve výpočtu je použito za účelem výpočtu a použité svítidlo musí být odsouhlaseno správcem zařízení. Pokud bude užito jiné, je nutné doložit nový výpočet ve stejném (nebo větším) rozsahu osvětlení.

2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby

Stavba nepodléhá požárně bezpečnostnímu řešení 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 nízký (1). 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 výstavby odbočky Rajhrad 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 Geofundu 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. Nově je úrovněvý přejezd v P1243 jedno kolejný a doplněný chodníkem pro pěší se zeleným pásem.

3.2 Připojovací rozměry

Nové nástupiště bude napojeno na stávající zpevněnou plochu před stávající výpravní budovou.

3.3 Popis dopravního řešení

V rámci stavby bude rekonstruována stávající železniční nákladíště včetně úpravy stávajících nástupišť. V místě řešeného přejezdu je dnes trvalé omezení traťové rychlosti 15 km/h s realizací stavby dojde k jeho odstranění. Rychlost v rekonstruovaném úseku bude navýšena na 50 km/h.

4. Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologii

4.1 Infrastruktura

4.1.1 Základní charakteristika tratě

Řešená stavba se nachází na trati Rokycany – Nezvěstice. Jedná se o jednokolejnou neelektrizovanou trať zařazenou do kategorie regionální dráhy. Obě koncové stanice Rokycany a Nezvěstice jsou elektrizovány střídavou trakční soustavou 25 kV 50 Hz.

Trať je dle TTP označena jako 714A, dle KJŘ jako 175 a dle prohlášení o dráze jako č. 362 00.

Provozovatelem dráhy je Správa železnic, státní organizace se sídlem v Praze.

<i>Celková stavební délka tratě:</i>	27,954 km
<i>Zábrzdňá vzdálenost:</i>	700 m
	(Rokycany – Příkosice)
	400 m
	(Příkosice – Nezvěstice)
<i>Nejvyšší traťová rychlost:</i>	80 km/h
	(Rokycany – Příkosice)
	45 km/h
	(Příkosice – Nezvěstice)
<i>Největší povolená délka vlaku:</i>	230 m
<i>Normativ délky vlaků nákladní dopravy:</i>	147 m
<i>Normativ délky zastávkových vlaků osobní dopravy:</i>	90 m
	(Rokycany – Příkosice)
	45 m
	(Příkosice – Nezvěstice)
<i>Dovolená traťová třída zatížení:</i>	C3
<i>Průjezdny průřez:</i>	GC
<i>Maximální sklon tratě:</i>	24,1 ‰
<i>Cílová kategorie dle TSI INF:</i>	P6/F4
<i>Základní radiové spojení:</i>	SRD

Drážní doprava je na řešené trati organizována a řízena podle předpisu SŽDC D1. Trať je řízena dálkově z CDP Praha.

Největší traťová rychlost dosahuje hodnoty 80 km/h avšak s řadou lokálních propadů, mj. z důvodu absence PZS a nevyhovujících rozhledových poměrů na přejezdech a také s ohledem na směrové vedení tratě.

V rámci stavby „Revitalizace trati Rokycany – Nezvěstice“ byl v části tratě zaveden rychlostní profil pro nedostatek převýšení do 130 mm.

4.1.2 Zabezpečovací zařízení (ŽST Příkosice, ŽST Nezvěstice)

ŽST Příkosice je vybavena SZZ 3. kategorie – elektronické staniční zabezpečovací zařízení ESA s EIP panely, které je obsluhováno z JOP z obslužného pracoviště DOZ v dispečerském sálu 3C CDP Praha nebo z JOP PPV v ŽST Plzeň hl. n., nebo z JOP Mirošov – Příkosice umístěného v ŽST Rokycany.

ŽST Nezvěstice je vybavena SZZ 3. kategorie – elektronické staniční zabezpečovací zařízení SZZ ESA 44 (ESA 11 s panely EIP) s ovládáním pomocí JOP, s plnou kontrolou volnosti dopravních kolejí pomocí počítačů náprav a návěstní rychlostní soustavou. SZZ je ovládáno místně.

V mezistaničním úseku Příkosice – Nezvěstice, ve kterém se nachází řešené přejezdy v km 17,454 (P1243) a v km 17,567 (P1244) a nz. Lipnice, je zřízeno TZZ 3. kategorie – automatické hradlo typu AHP-03D bez oddílových návěstidel. Do TZZ je zapojeno nákladíště Lipnice.

4.2 Železniční přejezdy v km 17,454 (P1243) a v km 17,567 (P1244)

4.2.1 Současný stav

V současné době jsou řešené přejezdy v km 17,454 (P1243) a v km 17,567 (P1244) na trati Rokycany – Nezvěstice zabezpečeny pouze výstražnými kříži. Přes přejezd v km 17,454 (P1243) je z důvodu absence PZZ a nepříznivých rozhledových poměrů **snížena traťová rychlost na 15 km/h.** a přes přejezd v km 17,567 (P1244) **na 40 km/h.**

4.2.2 Navrhovaný stav

V rámci stavby bude přejezd v km 17,454 (P1243) nově zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným 3. kategorie dle ČSN 342650.

Informace o stavu PZZ budou předávány strojvedoucímu na hnací vozidlo prostřednictvím přejezdníků. Ve směru Příkosice – Nezvěstice bude před přejezdem v km 17,454 (P1243) zřízen opakovací přejezdník z důvodu umístění zastávky Lipnice v přibližovacím úseku přejezdu.

Přejezd v km 17,567 (P1244) bude zachován.

Výstavba PZZ na přejezdu v km 17,454 (P1243, a zrušení nz. Lipnice umožní odstranit stávající propady rychlosti v tomto úseku na 15, resp. 40 km/h a zavést rychlost 45 km/h, která odpovídá stávající traťové rychlosti v navazujících úsecích.

Navrhované úpravy na řešených přejezdech jsou pro přehlednost shrnuty v Příloze č. 2.

Dále je nutná koordinace se stavbou města – investiční projekt (II/117 Lipnice – Spálené Poříčí úsek IV) a při realizaci přejezdu je nutné dělat tyto stavby současně, tak aby nedošlo k nežádoucím stavům a technologickým problémům. Zejména se jedná odvodňovací zařízení a zabezpečovací zařízení přejezdu. Jedná se tedy o nezbytnou podmínku pro realizaci.

4.3 Nz. Lipnice

4.3.1 Současný stav

Nákladiště a zastávka Lipnice leží v km 17,416 trati Rokycany – Nezvěstice. Nákladiště disponuje dvěma kolejemi (viz následující tabulka).

Tabulka 1 Kolejště nz. Lipnice – stávající stav

Kolej	Druh koleje	Užitečná délka [m]	Rychlost [km/h]	Nástupiště/rampa
1	dopravní, průběžná pro všechny vlaky	39	40	47 m, úroňové, do 350 mm nad TK
3	manipulační	31	40	úcelová kolej pro potřeby provozovatele dráhy

U koleje č. 1 je zřízeno jednostranné sypané nástupiště o délce 47 m s výškou nad TK do 350 mm, nástupiště nesplňuje požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb. Zastávka je vybavena zděnou čekárnou pro cestující. Osvětlení je zajištěno pomocí peronních stožárků s výbojkovými svítilny a je ovládáno automaticky.

Hlavní klíče od výhybek v nákladišti Lipnice jsou drženy v EZ LVk1/1t/1 a v EZ LVk2/2t/2 v ŽST Nezvěstice. Náhradní klíče jsou uloženy v ŽST Nezvěstice v dopravní kanceláři v uzamčené skříňce. Výsledné klíče jsou drženy v EZ LVk1/1t/1 a v EZ LVk2/2t/2 v DK ŽST Nezvěstice. EZ LVk1/1t/1 a EZ LVk2/2t/2 jsou zapojeny do TZZ Příkosice - Nezvěstice. Uvolnění klíče je možné pouze za výluky traťové koleje.

Způsob zabezpečení výhybek **omezuje** maximální traťovou **rychlost** v prostoru nákladiště **na 40 km/h**.

Obsluha nákladiště Lipnice dlouhodobě neprobíhá.

4.3.2 Navrhovaný stav

V rámci stavby bude stávající nákladiště a zastávka Lipnice zrušeno a převedeno na zastávku. Budou sneseny výhybky č. 1 a 2 a manipulační kolej č. 3 včetně souvisejících úprav zabezpečovacího zařízení a zrušení vazby do TZZ Příkosice – Nezvěstic.

Na zastávce Lipnice bude vybudováno nové nástupiště v délce **60 m** s výškou nástupištní hrany 550 mm nad TK v souladu s normou ČSN 73 4959 včetně nového bezbariérového přístupového chodníku od silnice II/117. Navržená délka nástupiště odpovídá délce nástupiště na zastávce Kornatice, jejíž rekonstrukce je řešena v rámci samostatné investiční akce „Rekonstrukce zastávky Kornatice“, a současně byla potvrzena objednavatelem dopravy (viz Příloha č. 4).

Zrušení nákladiště Lipnice umožní odstranit stávající omezení rychlosti na 40 km/h v prostoru nákladiště a zavést rychlost 45 km/h.

4.4 Provozní koncept

Železniční trať č. 175 Rokycany – Nezvěstice slouží k zajištění dopravní obslužnosti v rámci jižní části okresu Rokycany a v rámci severovýchodní části okresu Plzeň-jih a současně vytváří významné přípojné vazby na III. TŽK směr Plzeň a Praha (ŽST Rokycany, linka R16) a dále na trať České Budějovice – Plzeň v ŽST Nezvěstice (osobní vlaky).

V nákladní dopravě slouží řešená trať především pro svoz a rozvoz místní zátěže a obsluhu vlečků v úseku Rokycany – Mirošov, v úseku Mirošov – Nezvěstice není nákladní doprava pravidelně provozována.

SPS OŘ PLZ má v zájmovém území stavby tyto objekty:

- Lipnice u Spáleného Poříčí 80 – budova VB, IC5000197221
- Lipnice u Spáleného Poříčí – sklad (2 plechové garáže), IC5000197728
 - Kontaktní osoba: Michal Polcar, 602184560, PolcarM@spravazeleznic.cz

4.4.1 Osobní doprava

V rámci GVD 2020/2021 je na řešené trati v provozu regionální linka P21, jejíž vozba je zajišťována ve dvou samostatných částech Rokycany – Příkosice a Příkosice – Nezvěstice. Linka je v celém úseku začleněna do IDPK. Objednavatelem dopravy je Plzeňský kraj, dopravcem na této lince jsou České dráhy, a. s.

Dálková doprava není na trati objednávana.

Základní charakteristika linek regionální dopravy v GVD 2020/2021:

linka Os Rokycany – Nezvěstice

- v provozu celodenně, celotýdenně
- *interval:*
 - **120 minut** (přepravní sedlo)
 - **60 minut** (přepravní špička)
 - v úseku Rokycany – Mirošov město (– Příkosice) jednotkové zahuštění intervalu v období přepravní špičky na cca 30 minut
- *rozsah provozu:* viz Tabulka 2
- *konstrukční poloha:* X:30 Rokycany, X:00 Příkosice, X:30 Nezvěstice
- *křížování:* vzájemné křížování vlaků v ŽST Příkosice při X:00, doplňkově v ŽST Mirošov při zahuštění intervalu na 30 minut v úseku Rokycany – Mirošov město (– Příkosice)
- jednotkové spoje jsou prodlouženy ze ŽST Rokycany do ŽST Plzeň hl. n. a zpět
- *vozidlový park:* HV ř. 814, 810, výhledové ř. 844 v úseku Rokycany - Příkosice
- *charakteristika:* zajištění regionálních vazeb včetně přípojů na dálkovou a regionální dopravu v Rokycanech a Nezvěsticích, zastavuje ve všech nácestných stanicích a zastávkách; linka zajišťuje nejvýznamnější podíl přeprav ve veřejné dopravě na jihu Rokycanska

Plán dopravní obslužnosti Plzeňského kraje předpokládá ve střednědobém horizontu v úseku Rokycany – Příkosice postupné dosažení intervalu na 30 minut ve špičkách a 60 minut v dopravním sedle. V úseku Příkosice – Nezvěstice interval až 60 minut ve špičkách, 120 minut v dopravním sedle, včetně možnosti vedení/prodloužení většího množství spojů z Rokycan přímo do/z Plzně.

4.4.2 Základní doprava

Nákladní doprava na trati je zastoupena výhradně manipulačními vlaky pro soz a rozvoz místní záře a pravidelně je provozována pouze v úseku Rokycany – Mirošov.

Tabulka 2 Rozsah dopravy na trati Rokycany – Nezvěstice v řešeném úseku Příkosice – Nezvěstice (stav dle GVD 2020/2021)

	Pracovní dny (mimo květen - září)	Pracovní dny (květen - září)	Víkend (mimo květen – září)	Víkend (květen - září)
Osobní doprava [počet párů vlaků]	10	11	7 (So)/ 6 (Ne)	8 (So)/ 7 (Ne)
Nákladní doprava [počet párů vlaků]	0	0	0	0
Celkem	10	11	7 (So)/ 6 (Ne)	8 (So)/ 7 (Ne)

4.5 Výluky a organizace náhradní dopravy po dobu stavby

V rámci řešené stavby je předpokládána nepřetržitá výluka v délce **40 dní**, kdy bude vyloučen provoz v úseku Příkosice – Nezvěstice a všechny vlaky osobní dopravy budou po tuto dobu nahrazeny autobusy. Současně bude z důvodu provádění stavebních prací na dobu **6 dní** pro veškerou dopravu uzavřen přejezd v km 17,454 (P1243). Během této výluky budou realizovány rozhodující stavební práce. Dle požadavku O12 má být realizace této stavby se stavbou „Rekonstrukce zastávky Kornatice“. Tuto koordinaci projektant doporučuje. Dále je nutná koordinace se stavbou města – investiční projekt (II/117 Lipnice – Spálené Poříčí úsek IV) a při realizaci přejezdu je nutné dělat tyto stavby současně, tak aby nedošlo k nežádoucím stavům a technologickým problémům.

Zpracovatel navrhuje následující umístění zastávek NAD. Pro každý spoj je uvažováno s jedním vozidlem NAD (nutno takto započítat v nákladech – ověřit).

Příkosice

před nádražní budovou

Mešno	na zastávce bus „Mešno“
Lipnice	na zastávce bus „Spálené Poříčí, Lipnice, žel. st.“
Kornatice	na zastávce bus „Kornatice“
Kornatice rybník	na parkovišti u Kornatického rybníka
Štáhlavice	u turistického přístřešku poblíž č. p. Štáhlavice 179
Štáhlavice	na zastávce bus „Štáhlavy, Štáhlavice“
Nezvěstice	před nádražní budovou

Konkrétní dopravní opatření po dobu výluky včetně projednání trasy NAD a umístění zastávek NAD bude zpracováno příslušným dopravcem s ohledem na aktuálně platný GVD a požadavky objednatele dopravy v době výluky, resp. v době realizace řešené stavby.

5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

5.1 Terénní úpravy

Pro rekonstrukci železniční zastávky a úpravě polohy koleje je 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 při výpravní budově, kde nově dojde k ozelenění travním porostem. Jelikož nedochází k žádnému kácení dřevin, nebude uvažováno s výsadbou nových.

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 jiho-plzeňského kraje a z územně analytických podkladů Kraje Plzeňského.

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

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 Spálené pořiči, město Plzeň, 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

Bude doplněno po projednání dokumentace.

B.3.1.e Vlivy na nerostné zdroje

Podle databází spravované ČGS – Geofondem ČR (www.geofond.cz) nebyly v zájmovém území zjištěny střety s evidovanými ložisky nerostných surovin, chráněnými ložiskovými územími a dobývacími prostory, evi-

dované v rozsahu map ložiskové ochrany. V dotčeném území se nenacházejí poddolovaná území ani stará důlní díla.

B.3.1.f. Povrchové a podzemní vody

Vyústění odvodnění je provedeno prioritně do vsakovacích žeber. Ke vzniku splaškových vod v rámci stavby nedochází. Záměr je mimo záplavové území.

.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 AZS 98 s.r.o. v Rokycanech, které je od stavby vzdálené cca 15 km.

Odpad kategorie 160214 lze uložit např. ve sběrně druhotných surovin společnosti AVE CZ v Mirošově, 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 a nevyžádá si nové trvalé zábory zemědělského půdního fondu.

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. 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 zaznamatelnému 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 bude zařízení staveniště v lokalitě Lipnice 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.

Dalším zdrojem znečišťování při realizaci železničních staveb bývá recyklační základna vytěženého štěrko-
vého lože.

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^3 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

V rámci zpracování přípravné dokumentace bylo získáno vyjádření z krajského úřadu Jihomoravského kraje, že záměr nebude posuzován 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 odklonění koleje č. 1, tak aby přejezd P1243 a jeho konstrukce nezasahovala do příjezdové cesty k dvěma r.d. 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. Návrh byl proveden s ohledem na konfigu-

raci 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 je z místa úrovnového přejezdu se silnicí II/117 a v místě stávající výpravní budovy.

8.4 Stavební postupy

Rekonstrukce přejezdu a nástupiště je navržena do 3 základních stavebních postupů

1. Stavební postup – odstranění stávajícího stavu
 - a. Odstranění stávajícího přejezdu, výhybky č. 1 a č. 2, odstranění svršku a spodku a odstranění stávajícího nástupiště.
 - b. V rámci tohoto SP je navržena NAD
2. Stavební postup – realizace nového stavu
 - a. Realizace posunu koleje č. 1 – úprava železničního svršku a spodku.
 - b. Realizace nového bočního nástupiště.
 - c. V rámci tohoto SP je navržena NAD
3. Stavební postup
 - a. Realizace přejezdu P1243 a přilehlé příjezdové komunikace k r.d.

- b. Dokončení realizace bočního nástupiště a přístupové cesty k nástupišti.
- c. V rámci tohoto SP je navržena NAD

V rámci řešené stavby je předpokládána nepřetržitá výluka železniční dopravy v délce **40 dní**, kdy bude vyloučen provoz v úseku Příkosice – Nezvěstice a všechny vlaky osobní dopravy budou po tuto dobu nahrazeny autobusy. Současně bude z důvodu provádění stavebních prací na dobu **6 dní** pro veškerou dopravu uzavřen přejezd v km 17,454 (P1243). Během této výluky budou realizovány rozhodující stavební práce. Dle požadavku O12 má být realizace této stavby se stavbou „Rekonstrukce zastávky Kornatice“. Tuto koordinaci projektant doporučuje. Dále projektant doporučuje realizaci stavby provést v souběhu se stavbou rekonstrukce silnice III. Třídy.

9. Celkové vodohospodářské řešení

Stavbou nebudou dotčeny vodní poměry v dané lokalitě.

10. Dopravní opatření

10.1 Železniční doprava

V rámci stavby budou potřeba výluky traťových kolejí.

Předpokládá se zavedení NAD na dobu výluk v koleji č. 1.

10.2 Silniční doprava

V rámci stavby dojde k omezení provozu na komunikaci II/117 z důvodu rekonstrukce stávajícího úrovňového přejezdu.

Souhrnnou technickou zprávu zpracoval:

Ing. Emil Špaček

Tel: +420 603775232

E-mail: emil.spacek@sagasta.cz

Přílohy

Příloha č. 1 – Dopravní schémata

Příloha č. 2 – Železniční přejezdy

Příloha č. 3 – Oznámení o postradatelnosti zařízení dopravní a nz. Lipnice

Příloha č. 4 – Stanovisko POVED k délkám nástupišť na rameni Příkosice – Nezvěstice