



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	Zpracování připomínek VÚŽ	10/2018
02	-	-
03	-	-

Investor:



Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Stavební správa západ
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Účastníci Společnosti "SP+SPEU_Oldřichov - Bílina_P"



Vedoucí sdružení:



SUDOP PRAHA a.s.
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
tel.: +420 267 094 111
e-mail: praha@sudop.cz

Hlavní inženýr projektu:

ING. PAVEL LANGER

Garant profese:

-

Středisko:

ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ A UZLŮ

Vedoucí střediska:	Odpovědný projektant SO, IO, PS:	Vypracoval:	Kontroloval:
ING. JIŘÍ SYROVÝ	ING. PAVEL LANGER	ING. PAVEL LANGER	ING. JIŘÍ SYROVÝ

Název akce:

**ZVÝŠENÍ TRAŤOVÉ RYCHLOSTI V ÚSEKU
OLDŘICHOV U DUCHCOVA – BÍLINA**

Číslo smlouvy:

17 020 201

Projektový stupeň:

PROJEKT

Část:

SOUHRNNÁ ČÁST

Datum:

06/2018

Číslo části:

B.1.1

B.1.1 Souhrnná technická zpráva

Stavba: „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchcova - Bílina“

Stupeň dokumentace : Projekt stavby

Obsah :

B.1.1 Zhodnocení staveniště

B.1.2 Průzkumy a podklady

- B.1.2.1 Údaje o provedených průzkumech a měření
- B.1.2.2 Vhodnost geologických a hydrogeologických poměrů v území
- B.1.2.3 Použité geodetické a mapové podklady

B.1.3 Ochranná pásma

- B.1.3.1 Údaje o dosavadních dotčených ochranných pásmech a chráněných území
- B.1.3.2 Nová ochranná pásma
- B.1.3.3 Údaje o chráněných ložiskových územích a specifikace podmínek proti účinkům poddolování
- B.1.3.4 Údaje o záborech zemědělského a lesního fondu

B.1.4 Koncepce stavby

- B.1.4.1 Účel stavby
- B.1.4.2 Přehled o dodržení obecných techn. požadavků na výstavbu včetně bezbariérového užívání stavby
- B.1.4.3 Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území, vzhled a výtvarné řešení
- B.1.4.4 Stručný popis navrženého technického řešení PS a SO (v samostatné příloze B.1.2)
- B.1.4.5 Návrh na postupné provádění stavby a požadavky na postupné uvádění stavby do provozu (užívání) a předpokládané lhůty výstavby
- B.1.4.6 Požadavky stavby na zdroje
- B.1.4.7 Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci
- B.1.4.8 Napojení na dopravní systém
- B.1.4.9 Rozsah náhradní výsadby a ozelenění
- B.1.4.10 Bezpečnost práce
- B.1.4.11 Posouzení stavby z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.
- B.1.4.12 Podmiňující, vyvolané a jiné související investice.
- B.1.4.13 Statické výpočty prokazující bezpečnost návrhu

B.1.5 Údaje o splnění stanovených podmínek

- B.1.5.1 Podmínky rozhodnutí o umístění stavby
- B.1.5.2 Podmínky posouzení vlivů na životní prostředí
- B.1.5.3 Dodržení kapacitních a dalších stanovených údajů a zdůvodnění případných navržených změn oproti předcházejícímu stupni dokumentace.

B.1.6 Příprava pro výstavbu

- B.1.6.1 Uvolnění staveniště
- B.1.6.2 Využití stávajících nebo budovaných objektů
- B.1.6.3 Dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby
- B.1.6.4 Způsob provedení demolic a místa skládek
- B.1.6.5 Likvidace porostů (přesázení, kácení, zužitkování)
- B.1.6.6 Likvidace škodlivých (nebezpečných) odpadů
- B.1.6.7 Zabezpečení ochranných pásem, chráněných objektů i porostů po dobu výstavby
- B.1.6.8 Přeložky podzemních a nadzemních vedení, dopravních tras, vodních toků
- B.1.6.9 Omezující nebo bezpečnostní opatření při přípravě staveniště a v průběhu výstavby
- B.1.6.10 Výluka dopravy a jiná omezení dopravy
- B.1.6.11 Omezení v dodávce energií

B.1.7. Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí

B.1.8. Výjimky z předpisů a norem

Říjen 2018

Zhotovitel : SUDOP PRAHA a.s.
Ing. Pavel Langer

B.1.1 Zhodnocení staveniště

Stavba má charakter modernizace stávajících staveb a zařízení a tím je i předurčeno její staveniště. Svým rozsahem je téměř v celém rozsahu umístěna v prostoru dnešního kolejíště železniční stanice Oldřichov u Duchcova a traťového úseku Oldřichov u Duchcova - Bílina, to je na pozemcích v majetku ČD a.s. a SŽDC s.o.

Výpis stavbou dotčených pozemků včetně výměr a grafických příloh jsou v dokumentaci dokladovány v Geodetické dokumentaci v příloze I.4 Majetkoprávní část .

B.1.2 Průzkumy a podklady

B.1.2.1 Údaje o provedených průzkumech a měření

Geotechnický a stavebně technický průzkum

Podrobný doplňkový inženýrskogeologický průzkum byl dokončen v 11/2017, zpracoval SUDOP PRAHA a.s. Je dokladován v příloze dokumentace B.14 a obsahuje následující části:

Souhrnná zpráva

Geotechnický průzkum železničního spodku

Geotechnický a stavebnětechnický průzkum umělých staveb

Geotechnický průzkum pro pozemní objekty

Kontaminace štěrkového lože

Součástí dokumentace jsou výsledky provedených průzkumných prací. Pro přehlednost a využitelnost při zpracování dokumentace projektu stavby jsou do dokumentace zařazeny i výsledky průzkumů z předcházejícího stupně dokumentace a průzkumy získané z archivních podkladů.

Geotechnický průzkum železničního spodku:

V této části jsou uvedeny výsledky geotechnického průzkumu pražcového podloží traťových a staničních kolejích.

Práce při provádění průzkumu pražcového podloží spočívaly v:

- provedení ručně kopaných sond mezi hlavami pražců do úrovně zemní pláně včetně jejich dokumentace,
- provedení dynamických penetračních zkoušek ze dna sond střední dynamickou penetrační soupravou, typ zařízení DPL (hmotnost beranu 10 kg, úhel špice hrotu 90°, průřezová plocha hrotu 10 cm²),
- odběr porušených vzorků zeminy z úrovně zemní pláně, resp. ze dna sond a jejich laboratorní rozbor (základní klasifikační rozbor) provedla firma Gematest spol. s r.o.,
- likvidace sond záhozem.

Geotechnický a stavebnětechnický průzkum umělých staveb

V částech B.14.3.1. až B.14.3.6 jsou zpracovány samostatné pasporty pro jednotlivé stavební objekty – mosty. Rozsah průzkumných prací byl pro jednotlivé objekty stanoven příslušnými odpovědnými projektanty. Průzkum byl proveden celkem pro 6 mostních objektů. Průzkum byl zaměřen na ověření vlastností základových půd a získání informací o vlastnostech podzemních vod a na vyžádání odpovědného projektanta u mostu SO 11-20-09 i na ověření kvality zdiva.

Chemické analýzy zemin pražcového podloží

V části B.14.4 jsou zpracovány výsledky kontrolních chemických analýz vzorků zemin štěrkového lože. Cílem chemických analýz odebraných vzorků bylo orientační ověření míry znečištění štěrkového lože ve zkoumaném úseku.

Celkem bylo ve stanovené části liniové stavby odebráno 22 charakteristických vzorků, které poskytly informaci o znečištění použitých stavebních materiálů a zemin. Z celkového počtu bylo 18 vzorků odebráno z konstrukčních šterkových vrstev. Zbylé 4 vzorky byly odebrány z konstrukčních vrstev zemní pláně.

Průzkum inženýrských sítí

Průzkum stávajících inženýrských sítí byl proveden v průběhu 04/2017 – 11/2017, zajištěn společností SUDOP PRAHA, a.s.

Stav inženýrských sítí byl převzat ze situací a mapových podkladů správců a vlastníků, jejich poloha byla zdigitalizována a zakreslena do situací. Výrazná část správců stávajících inženýrských sítí předala jejich průběh v digitální formě.

Průběh stávajících inženýrských sítí je uveden v koordinačních situacích v části dokumentace C.2. Podklady a stanoviska od jednotlivých správců sítí jsou v samostatné příloze B.15.

Před započítáním stavebních prací je nutné aktualizovat stávající stav inženýrských sítí a požádat konkrétní správce sítí o jejich vytýčení

Měření pro určení vlivu stavby na životní prostředí

Hluková studie se zabývá porovnáním hlukové zátěže stávajícího stavu s rokem 2000 a s výhledovým stavem (rok 2020). Je dokladována v části dokumentace B.3.2.

Součástí studie je i měření hluku a vibrací ze stávající železniční dopravy u nejbližší obytné zástavby, součástí dokumentace je i hluk z provádění stavby.

Hluková studie se zabývá přehledovým posouzením výhledové akustické situace v přilehlém okolí této trati. Dokumentace předkládá situaci akustického tlaku po dokončení rekonstrukce obou staveb, tzn. provoz na novém kolejovém svršku a vyššími rychlostmi.

Ochrana před hlukem vyplývá ze zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících předpisů. Podrobně ochranu před hlukem upravuje Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací ve znění pozdějších předpisů (NV č. 217/2016 ze dne 15. června 2016). Toto nařízení vlády zapracovává příslušné předpisy Evropské unie a upravuje hygienické limity hluku pro chráněný vnitřní prostor staveb, chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor. Dále upravuje hygienické limity vibrací pro chráněný vnitřní prostor staveb.

Z výsledků hlukové studie je patrné, že ve výhledu dojde proti roku 2000 k nárůstu počtu projíždějících osobních vlaků a k poklesu nákladních vlaků. Vlivem použití souprav s diskovými brzdami a vlivem nového železničního svršku a spodku (ve výpočtu je uvažováno s ideálním stavem svršku u všech variant, proto vypočtené hodnoty pro rok 2000 a 2016 budou ve skutečnosti vyšší, a to cca o 3 dB) však nedojde k navýšení hlučnosti proti provozu na stávající trati v roce 2000.

Vzhledem k tomu, že hodnoty pro všechny roky překračují základní hygienický limit 60 dB pro den a 55 dB pro noc v ochranném pásmu dráhy a navýšení hlučnosti ani pro stávající stav ani pro výhled proti roku 2000 nepřekračují hodnoty 2 dB, lze pro uvedenou stavbu přiznat hygienický limit pro starou hlukovou zátěž.

Na základě výše uvedeného lze pro trať přiznat hygienický limit pro „starou hlukovou zátěž“, tedy 70 dB pro den a 65 dB pro noc.

Následně byly posouzeny jednotlivé lokality s obytnou zástavbou. Pro dokladování stávající hlukové zátěže bylo provedeno měření hluku ve vytipovaných měřících bodech. Měření provedla firma REVITA Engineering s.r.o. a výsledky měření jsou součástí hlukové studie. V provedených výpočtů vyplývá, že pro tuto stavbu nejsou žádná protihluková opatření navrhována.

Pro zjištění stávajícího stavu vibrací bylo provedeno měření vibrací ve dvou bodech firmou REVITA Engineering v květnu 2017. Měření neprokázala překročení hygienických limitů u žádného z objektů. Na základě uvedených měření nejsou navrhována žádná antivibrační opatření.

Korozní průzkum a měření

Korozní průzkum, je součástí dokumentace „B.06 – Protikorozní ochrana“, a byl proveden v rámci projektu stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchcova – Bílina“. Předmětem korozního průzkumu bylo měření intenzity stejnosměrných bludných proudů v místě projektovaných inženýrských objektů. Na předem určených objektech byla provedena základní geoelektrická měření půdního a horninového prostředí v souladu s platnými normami a předpisy.

Korozní průzkum inženýrských objektů, prokázal přítomnost stejnosměrných elektrických polí vlivem stávajících elektrizovaných tratí a blízkých průmyslových objektů. Proudová hustota bludných proudů vykazovala třetí stupeň agresivity půdního a horninového prostředí.

Z výsledků korozního průzkumu vychází návrh protikorozních opatření:

- Postupovat v souladu s předpisem SŽDC (ČD) SR 5/7 (S) „Ochrana železničních mostních objektů proti účinkům bludných proudů“ a TKP staveb železničních drah v ČR.
- Na mostních objektech budou umístěny kontrolní měřicí body (KMB), které se vodivě propojí s ocelovou výztuží. Vybudování kontrolních měřicích bodů na mostních objektech bude začleněno do projektů těchto objektů.
- Protikorozní ochrana kovových úložných zařízení a konstrukcí před účinky stejnosměrných bludných proudů je navrhována etapově.

1. etapa: Na měřicích stanovištích kovových úložných zařízení se provede předběžný korozní průzkum. Tato měření musí být dlouhodobá s elektron.záznamem naměřených hodnot.

Termín zahájení 1. etapy – před zahájením stavby.

2. etapa: Na stejných měřicích stanovištích a stejnou metodikou měření jako v 1. etapě bude proveden dodatečný korozní průzkum.

V druhé etapě bude provedeno i měření na nově vybudovaných železobetonových objektech.

Termín ukončení 2. etapy – po uvedení stavby do zkušebního provozu.

3. etapa: Tato etapa bude bezprostředně navazovat na ukončení prací ve 2. etapě. Na základě vyhodnocení a následného porovnání předběžného a dodatečného korozního průzkumu v případech prokazatelného korozního ohrožení bude urychleně vyprojektována dodatečná pasivní ochrana eventuálně aktivní protikorozní ochrana proti účinkům stejnosměrných bludných proudů.

Termín 3. etapy – projektová dokumentace s realizací do 6 měsíců po skončení 2. etapy.

Rozsah předběžného a dodatečného korozního průzkumu a měření v průběhu stavby je navržen takto:

- U železobetonových staveb je rozsah průzkumů a měření dán projektovou dokumentací jednotlivých objektů (viz počet dilatačních celků a navržených KMB);
- V případě měření na kovových úložných zařízeních je třeba se zaměřit především na uzemnění a ochranné vodiče distribuční sítě, přičemž je důležité, aby měřená zařízení pokrývala pokud možno celou trasu stavby s přihlédnutím k charakteru okolní zástavby. Navrhuje se měření v rozsahu 15 měřicích bodů.

Další návrhy a doporučení:

- Trakční stožáry doporučujeme ukolejňovat přes průrazku s opakovatelnou funkcí (např. typ UPO). Bleskojistky na trakčních stožárech namontovat izolovaně s izolovaným svodem.
- Průběžně zajišťovat odborné posuzování nových staveb úložných zařízení a konstrukcí z hlediska jejich protikorozní ochrany u „Specializovaného střediska diagnostiky korozních vlivů TÚDC“ - organizační jednotky SŽDC s možností zabezpečení:
 - odborné spolupráce v oblasti řádného zabezpečení protikorozní ochrany,
 - kontroly a měření elektrických parametrů izolací a armatur v průběhu stavby mostních a železobetonových konstrukcí.

B.1.2.2 Vhodnost geologických a hydrogeologických poměrů v území

Geologické poměry

Z regionálně geologického hlediska je zájmové území součástí jednotky Severočeské hnědouhelné pánve, na níž jsou uloženy zeminy pokryvných útvarů kvartérního stáří. Podloží je na severovýchodě tvořeno teplickým ryolitovým tělesem, na jihozápadě a západě svrchnokřídovými sedimentárními horninami. Na nich spočívají sedimenty terciérních pánví s horninami četných vulkanických komplexů západní části českého středohoří a svrchní část profilu je budována kvartérními převážně fluviálními sedimenty. Povrch byl v minulosti značně ovlivněn lidskou činností, kdy docházelo k přesunům značného objemu zemin v souvislosti s povrchovou těžbou hnědého uhlí.

Předkvartérní podklad

Svrchnopaleozický skalní podklad je v zájmovém území reprezentován na severu tělesem teplického ryolitu. Jedná se o relikt velké vulkanotektonické deprese. Těleso je protažené ve směru SSZ – JJV a vzniklo pravděpodobně na zlomu stejného směru. V první starší extruzivní fázi se vytvořily polohy ryolitových tufů a dacitů. Převážná část tělesa byla vytvořena v mladší, extruzivně-intruzivní fázi. Jedná se převážně o horniny ignimbritového charakteru. Průzkumnými vrty byly tyto horniny zastiženy v blízkosti žst. Oldřichov u Duchcova. Jedná se převážně o světle šedé, usměrněné ignimbrity, které při povrchu zvětrávají do střípků a malých úlomků a níže nabývají na pevnosti.

Ve zbylé části trasy tvoří skalní podklad horniny mezozika - svrchnokřídového stáří. V malé míře jsou zastoupeny horniny bělohorského a jizerského souvrství a to především v blízkosti teplicko-lahošťského hřbetu. Jedná se o jemně až středně zrnité křemenné pískovce, které jsou často silicifikované. Ve svrchní části pískovců je zastoupena hojná příměs glaukonitu a konglomerátů. Pískovce místy přecházejí do organodetritických vápenců. V nadloží se nacházejí horniny náležející jizerskému souvrství. Jedná se především o slínovce s polohami jílovitých vápenců. Svrchní část křídového profilu je jižně od Lahoště tvořena horninami teplického souvrství. Jedná se o střídání jílovitých vápenců, které převládají ve spodní a svrchní části, s polohami slínovců. Ve svrchní části sekvence jsou jílovité vápence silicifikovány. Tyto polohy jsou označeny jako rohatecké vrstvy. Svrchnokřídové sedimenty nebyly archivními vrty zastiženy, lze je ale předpokládat pod terciérními uloženinami nebo v blízkosti Lahoště i při povrchu.

Terciérní sedimenty

V neogénu došlo v tomto prostoru k výraznějším poklesům, které daly vzniknout mostecké hnědouhelné pánvi. Začátek sedimentace je tvořen spodní částí mosteckého souvrství, která je tvořena redeponovaným vulkanogenním materiálem a v nadloží jíly a písky. Sedimenty se vyskytují západně od Jeníkova. Svrchní část souvrství je tvořena vlastní jíly a jílovci, převážně pevné konzistence, místy s variabilní písčitou příměsí. Tyto sedimenty jsou převážně nebezpečné až vysoce namrzavé, po napojení vodou nestabilní a rozbídkavé.

Kvartérní pokryv

Kvartérní pokryv je zastoupen převážně eolickými a proluviálními sedimenty, v menší míře pak fluviální sedimenty, v hojně míře se v blízkosti železniční stanice vyskytují také antropogenní sedimenty.

Fluviální sedimenty jsou v zájmovém území zastoupeny uloženinami místních vodních toků. Jedná se o málo mocné sedimenty, svrchu s častou hlinitou příměsí, poloopracovanými až dobře opracovanými úlomky hornin. Dané sedimenty jsou převážně tuhé až pevné konzistence. Sedimenty s vyšším podílem šterkovité frakce bývají v blízkosti vodoteče trvale zvodněné.

Eolickodefluviální sedimenty jsou zastoupeny sprašemi a sprašovými hlínami. Jedná se zpravidla o hlinité sedimenty místy s jemnou písčitou či jílovitou příměsí, zpravidla vápnité s patrnými vysráženými uhličitany. Zeminy nabývají pevné konzistence, pouze lokálně byly zastiženy spraše tuhé konzistence. Zeminy byly prvotně ukládány větrem na příhodných místech a

poté následně krátce redeponovány gravitačními pohyby, často v součinnosti s vodním ronem.

Proluviální sedimenty vytvářející rozsáhlé pokryvy při úpatí krušnohorského svahu. Jedná se o materiál deponovaný místními toky při jejich vyústění z Krušných hor na plochý reliéf pánve. Jednotlivé segmenty splynuly do souvislého pokryvu o proměnlivé mocnosti. Jsou tvořeny převážně písčitymi šterky, jílovitými šterky, písčitymi jíly a jílovitými písky s příměsí valounového, kamenitého až balvanitého materiálu. Sedimenty byly po svém uložení lokálně redeponovány svahovými pohyby.

Antropogenní sedimenty překrývají podstatnou část zájmového území. Projektovaná stavba se nachází v místě s dlouhým historickým vývojem těžební činnosti. S ohledem na jeho vývoj zde proto docházelo k přesunům velkého množství zemin a tvorbě vnitřních a vnějších výsypek hnědouhelných lomů. Část výsypek je v současné době již rekultivována. Rekultivační navážky byly na mnoha místech také využity k vylepšení vlastností minerálně chudých půd v podhůří Krušných hor na uloženinách proluvií. K antropogenním uloženinám patří i skládky tuhých komunálních odpadů, lomové odvaly a je mezi ně nutné také započítat zeminy železničního náspu a silničních komunikací.

Hydrogeologické poměry

Dle Vyhlášky MZe č. 292/2002 Sb. o oblastech povodí ve znění pozdějších předpisů spadá posuzovaná lokalita do oblasti povodí Labe, hlavní povodí „1-14-01 – Bílina“. Zájmové území spadá do hydrogeologického rajónu ID 2131 – Mostecká pánev – severní část.

Z důvodů úprav terénu (místy i značných) v ostatních částech stavby, nelze v těchto místech dostatečně využít archivních podkladů. Pro přesné posouzení vodního režimu v těchto místech bude nutné provést nové průzkumné sondy, které poskytnou informace o aktuálním hydrogeologickém režimu dané oblasti a poskytnou údaje o hloubkách hladin podzemní vody. Dále uvedené údaje jsou pouze orientační.

Kvartérní sedimenty (zejména fluvialní sedimenty) se vyznačují relativně dobrou průlinovou propustností. Hladina podzemní vody v nich bývá volná, závislá na atmosférických srážkách v blízkém okolí, případně na dotaci z povrchových vodotečí. Sezónní kolísání dosahuje průměrně cca 1,0 m (částečně závisí i na morfologii území). Vydutnosti zvodní bývají zejména v blízkosti vodotečí poměrně vysoké.

Terciérní jílovité sedimenty se vyznačují omezenou průlinovou propustností, v daném území plní spíše funkci hydrogeologického izolantu. Hladina podzemní vody v nich bývá převážně napjatá, závislá na atmosférických srážkách v širším okolí, případně na dotaci z povrchových vodotečí. Sezónní kolísání dosahuje průměrně cca 0,5 m. Vydutnosti zvodní bývají nízké.

Vzhledem k projektovému záměru nepředpokládáme zastižení hlouběji uložených kolektorů podzemních vod vázaných na horniny teplického ryolitu ani na horniny křídového stáří.

Z archivních i nově provedených rozborů vyplývá, že výše uvedená prostředí podzemních vod vykazují zpravidla agresivitu ve stupni XA1 až XA2 a to především agr. CO₂ a SO₄²⁻. Chemismus vod je ovlivňován jejich oběhem a dotacemi a proto se může místy lišit.

Tektonika a seismická aktivita

Území severočeské pánve bylo výrazně ovlivněno neoidní tektogenezí, v jejíž první etapě byly křídové sedimenty zformovány do vrásových struktur přibližně ve směru SV – JZ. Vznikla tak opárenská antiklinála, probíhající jihovýchodně od zájmového území, a benešovská synklinála, s předpokládanou osou mezi Teplicemi a Trmicemi. Úklon křídových vrstev však není podmíněn pouze tektonicky, ale vznikl i primárně při kopírování různě modelovaného předkřídového reliéfu.

Následně byly tyto struktury modifikované disjunktní tektonikou. Vznikla hrástová struktura Krušných hor, Českého středohoří a teplicko-lahošťského hřbetu. Vznikly tak směrné a příčné zlomy. Důležitý zlom, nazývaný döllingerský, probíhá od Duchcova směrem k Jeníkovu a Oldřichovu. Výška skoku zde byla 45 m a pokles je směrem k severu. Na směrný zlom zde navazuje několik příčných zlomů menšího rozsahu.

Podle ČSN EN 1998-1 (73 0036) neleží zájmové území v oblasti s malou seizmicitou, hodnoty referenčního zrychlení základové půdy agR se v dané oblasti pohybují v rozmezí 0,06 až 0,08 g. Podle normy ČSN EN 1998-1:2004 doporučujeme v dané lokalitě postupovat podle tabulky 3.2 (magnitudo povrchových vln Ms lze očekávat vyšší než 5,5°) s hodnotami parametrů popisující spektrum pružné odezvy typu 1. Lokalita spadá s ohledem na geologickou stavbu do typu základové půdy C –(profil sestávající z mocných sedimentů středně ulehlého nebo ulehlého písku, šterk nebo tuhý jíl v tloušťce od několika desítek do stovek metrů). Doporučujeme na základě mapy seizmických oblastí uvažovat s referenčním zrychlením základové půdy agR do 0,08g.

Z výše uvedených skutečností vyplývá, že v dané oblasti je nutné dodržovat zásady a ustanovení podle ČSN EN 1998-1.

(pozn.: podle NA 2.8. článku 3.2.1. výše uvedené normy se za případy velmi malé seismicity, kdy není třeba dodržovat ustanovení ČSN EN 1998-1, se v ČR považují takové oblasti, kdy hodnota součinu agS, použitého pro výpočet seizmického zatížení, není větší než 0,05g).

Vliv poddolování

Sledovaná trasa prochází s ohledem na historický vývoj poblíž starých či provozovaných důlních děl, kde těženou surovinou bylo hnědé uhlí.

Mezi Oldřichovem u Duchcova a Jeníkovem se nachází severozápadním a západním směrem poddolované území ID 1555 – Verneřice u Hrobu 1, dále v km cca poddolované území ID 1532 – Háj u Duchcova. U žel. zastávky Duchcov svým okrajem do stavby zasahuje poddolovaná plocha Duchcov 1 ID 1552, v prostoru zast. Želénky železniční trať kříží poddolované území Zabrušany ID 1571, u obce Želénky pak území Želénky 2 ID 1576 a Želénky 3 ID 1600. V oblouku trati před elektrárnou Ledvice zasahuje do prostoru žel. trati poddolované území Chotějovice 2 ID 1592, v závěru úseku pak žel. trať prochází poddolovaným územím Břežánky ID 1573.

Sesuvná území

Podle získaných údajů z archivu České geologické služby zájmová trasa prochází v okolí km 27,4 v blízkosti potenciálního plošného sesuvného území Lahošť ID 5976. Sesuvné území zasahuje do hrany zářezu stávající železniční tratě.

Ložiska nerostných surovin

Od žel. zastávky Duchcov cca v délce 1 km ve směru staničení prochází žel. trať výhradní ložiskovou plochou ID 3189800 Duchcov-Václav, surovinou je oxihumolit (ložisko firmy Humatex a.s. Bílina). Dále cca ve stejném staničení provádí organizace Humatex a.s. Bílina těžbu oxihumolitu a hnědého uhlí.

Geotechnické poměry

Zeminy a horniny, které se vyskytují v trase, byly rozčleněny do geotechnických typů (dále jen GT). Pro zařazení do jednotlivých GT bylo rozhodující jejich geomechanické chování, které má zásadní význam pro návrh jak zemních konstrukcí tak i založení stavebních objektů.

Základním určujícím prvkem pro rozdělení zemin byla zrnitost zemin, resp. obsah jemnozrnné frakce ("f"), která do největší míry ovlivňuje fyzikální a technologické vlastnosti zemin (např. plasticitu, namrzavost, kapilární vztlakovost, zhutnitelnost, únosnost a vhodnost pro stabilizace atd.).

Vzhledem k tomu, že se jedná o liniovou stavbu, byl jako základní klasifikační systém pro zeminy použit princip zařazení podle ČSN 73 6133 *Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací*. Tento systém obsahuje stejné principy zařazení pro zeminy jako ČSN 73 1001 *Základová půda pod plošnými základy*, jejíž platnost je však ukončena ke dni 31. 3. 2010. ČSN 73 6133 však neřeší klasifikaci hornin, a tak jsme v rámci zachování kontinuity pro označení pevnosti hornin použili klasifikaci z ČSN 73 1001 *Základová půda pod plošnými základy* a dále též ČSN EN ISO 14689-1.

B.1.2.3 Použité geodetické a mapové podklady

Pro návrh technického řešení projektu stavby bylo převzato zaměření SŽG Praha. V průběhu zpracování dokumentace bylo toto zaměření ověřeno a zaktualizováno dle skutečného stavu (v několika lokalitách proběhly stavební úpravy). Geodetické zaměření postupně doplňováno dle požadavků zpracovatelů jednotlivých SO.

Geodetické a mapové podklady byly vytvořeny na základě podkladů předaných zadavatelem, správcem ŽBP. Závazným souřadnicovým systémem je S-JTSK a výškovým systémem Bpv.

Obsah, rozsah, členění a přesnost geodetických a mapových podkladů je stanoveno dokumentem „Specifikace geodetických podkladů pro přípravnou dokumentaci“ (č.j. 3033/2002-O7-hg ze dne 18.11.2002), v platném znění. Způsob zaměřování a zobrazování objektů železniční dopravní cesty je stanoven „Opatřením k zaměřování objektů železniční dopravní cesty“ (č.j. 892/1998-O7 ze dne 18.5.1998). Geodetické a mapové podklady a jejich doplnění se zpracovává podle „Pravidel pro vzájemnou výměnu digitálních dat mezi drážními a mimodrážními organizacemi“ (č.j. 12133/1998 ze dne 30.11.1998), v platném znění.

Další mapové podklady :

- státní mapové dílo 1:10 000 ČR – ČUZK
- ortofotomapy – ČUZK
- katastrální mapy – stav k datu odevzdání dokumentace
- výpisy z katastru nemovitostí – stav k datu odevzdání dokumentace
- územní plány dotčených sídel

B.1.3 Ochranná pásma

B.1.3.1 Údaje o dosavadních dotčených ochranných pásmech a chráněných území

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 telekomunikací

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

Ochranné pásmo plynovodů

Ze zákona č. 458/2000 Sb. je ochranným pásmem prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení vymezený vodorovnou vzdáleností od půdorysu zařízení měřeno kolmo na obrys:

U nízkotlakých a středotlakých plynovodů a přípojek v zastavěném území	1 m.
U ostatních plynovodů a zařízení	4 m

Bezpečnostní pásma plynovodů

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

Ochranné pásmo horkovodů

Rozvody tepla	2,5 m od půdorysu
---------------	-------------------

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 podle zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, § 8 a § 9 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. (viz následující tabulka).

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	-

Ochranná pásma zvláště chráněných území přírody

Zvláště chráněná území přírody jsou definována zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a jsou zakreslena v mapové příloze v části dokumentace B.3.1.

Přírodní památky

V širším zájmovém okolí železniční trati se nalézají přírodní památky :

- chráněné území Háje u Oseka Čertova kazatelna (3,6 km od trati)

Vzhledem ke vzdálenosti od trati nedojde k negativnímu ovlivnění tohoto chráněného území.

Natura 2000

Natura 2000 je soustava lokalit chránících nejvíce ohrožené druhy rostlin, živočichů a přírodní stanoviště na území EU. Nejdůležitějšími právními předpisy EU v oblasti ochrany přírody jsou:

- Směrnice Rady 79/409/EHS z 2. dubna 1979 o ochraně volně žijících ptáků (zkr. směrnice o ptácích).
- Směrnice Rady 92/43/EHS z 21. května 1992 o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin (zkr. směrnice o stanovištích).

V dotčeném území se nenachází lokality chráněné v rámci NATURY 2000. Nejbližší evropsky významná lokalita „Háj u Oseka“ je od území stavby cca 1,2 km daleko. Nejbližší Ptačí oblast (Východní Krušné hory) je potom vzdálena přes 6,5 km.

Podle stanoviska Krajského úřadu Ústeckého kraje (743/ZPZ/2014/N-1989 ze dne 7.2.2014) nebude mít záměr samostatně ani ve spojení s jinými záměry významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvosti jednotlivých evropsky významných lokalit, nebo ptačích oblastí v územní působnosti Krajského úřadu Ústeckého kraje. Stanovisko je doloženo v příloze této dokumentace.

Významné krajinné prvky

Pojem VKP je definován §3 zákona č. 114/1992 Sb. jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Významnými krajinnými prvky jsou lesy, vodní toky, rybníky, údolní nivy.

Dále jsou jimi jiné části krajiny, které zaregistruje podle § 6 orgán ochrany přírody jako VKP, zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy. Mohou jimi být i cenné plochy porostů sídelních útvarů včetně historických zahrad a parků.

Ke stavební činnosti ovlivňující VKP je nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody.

Z vodotečí - VKP budou kříženy následující (pozn.: správcem je vždy Povodí Ohře s.p.):

Bouřlivec, Oldřichov u Duchcova, km 23,963

PBP Bouřlivce od Jeníkova, Jeníkov u Duchcova, km 24,804

PBP VT ID 11000313, Jeníkov u Duchcova, km 25,430

Loučenský potok + přeložka Klášterského potoka, Duchcov, km 26,190

Ledvický potok, Želénky, km 30,150

Radčický potok I, Chudeřice u Bíliny, km 33,330

Lesy jako VKP budou dotčeny okrajově, jde o pozemky podél trati které byly historicky rekultivovány na porosty, dnes již les připomínající. Přehled dotčených PUPFL pozemků je uveden v záborovém elaborátu Geodetické dokumentace.

Vlivy na územní systém ekologické stability (ÚSES)

Územní systém ekologické stability (ÚSES) dle zákona č.114/1992 Sb. v platném znění tvoří v krajině soubor funkčně propojených ekosystémů, resp. ekologicky stabilnějších přirozených a přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. V rámci nadregionálních, regionálních a místních (lokálních) ÚSES jsou vymezována tzv. biocentra a biokoridory.

Železniční tratě spolu s pozemními komunikacemi vytvářejí v krajině pro volně žijící živočichy neprůchodné bariéry, které způsobují fragmentaci populací. Osud izolovaných populací se postupně stává nejistý, dochází ke snižování genetické rozmanitosti. Zajištění migračních možností je tedy základním předpokladem dlouhodobé úspěšné existence populací. Předpokládá se, že v kulturní krajině funguje ÚSES jako ekologická síť. Zjednodušeně si lze představit, že biokoridory jsou využívány pro migraci a biocentra pro trvalou existenci druhů. Místo křížení trati s biokoridorem lze chápat jako lokální zmenšení propustnosti biokoridoru pro některé druhy živočichů. Nejvíce ohroženou skupinou jsou větší savci, kteří obecně obývají rozsáhlá území při relativně malém počtu jedinců.

K ovlivnění funkčnosti biokoridorů dojde pouze během stavby. Biokoridory křížené stavbou budou omezeně průchodné. Dalším omezením je hluk a prašnost ze stavební činnosti. Podrobné znázornění prvků ÚSES je v mapové příloze B.3.1.2 Situace faktorů životního prostředí.

Nadregionální prvky ÚSES stavba nezasahuje, nejbližší ochranné pásmo nadregionálního biokoridoru Jezeří – Stříbrný roh je vzdáleno od stavby cca. 2 km.

V rámci *regionální* úrovně dojde ke křížení regionálního biokoridoru RBK 563, který je v bodě střetu s železniční tratí nahrazen biocentrem (podle ÚTP ÚSES regionálním biocentrem, podle územních plánů místních obcí biocentrem lokálním LBC 4). Toto křížení je realizováno v rekultivované zelené ploše sevřené mezi z. Duchcov a z. Želénky zhruba mezi km 26,85 a km 28,4. V tomto prostoru nenajdeme žádný mostní objekt vhodný pro migraci, logičtější propojení se nabízí v km 26,2 formálně mimo prvky ÚSES – jde o železniční mostní objekt překonávající Loučenský (Klásterský) potok. Severně od obce Jeníkov se k železniční trati přibližuje regionální biokoridor RBK 562, který nicméně se stavbou není v územním kontaktu.

Ochrana vod

Zájmové území stavby se nachází v útvarech povrchových tekoucích vod Bílina od toku Loupnice po tok Bouřlivec (ID - OHL 0820), Bouřlivec od pramene po ústí do toku Bílina (ID - OHL 0830). Stavebním záměrem není zasažen žádný útvar povrchových stojatých vod. Stavba nevstupuje do žádné CHOPAV.

Zájmové území stavby nezasahuje do ochranného pásma povrchového vodního zdroje.

Zájmové území stavby nezasahuje do ochranného pásma podzemního vodního zdroje.

Celá stavba prochází stanovenými ochrannými pásmy přírodních léčivých zdrojů.

- V úseku žst. Oldřichov u Duchcova (km trati 21,823 – 23,8) prochází OPPLZ II. stupně (II.A - zóna nejvyšší ochrany proti kontaminaci ropou a ropnými produkty v širším prozatímním ochranném pásmu) Teplice v Čechách.
- V mezistaničním úseku Oldřichov u Duchcova – Bílina (km staničení 23,8 – 33,1) prochází stavba OPPLZ II. stupně (II.C – širší prozatímní ochranné pásmo – subpásmo 1) Teplice v Čechách
- Úsek stavby (km staničení 33,1 – 33,4) žst. Bílina se nachází v OPPLZ Bílina II. stupně. Jedná se o ochranné pásmo přírodního léčivého zdroje – pramen BJ 6 nacházejícího se pozemkové parcele č. 1959/2 k.ú. Bílina.

Podrobněji je ochrana vod řešena v části B.3 Vliv stavby na životní prostředí.

B.1.3.2 Nová ochranná pásma

S ohledem na charakter stavby a řešení jednotlivých stavebních objektů, tj. zvýšení traťové rychlosti stávající železniční trati se stávající stopě, nedochází ke změně stávajícího ochranného pásma dráhy.

Stavbou nedochází ke změně polohy komunikací a sítí technické infrastruktury, proto nedochází ke změně jejich ochranného pásma.

Stavbou nevzniknou nové stavby či zařízení, které vyžadují stanovení nových ochranných pásem.

B.1.3.3 Údaje o chráněných ložiskových územích a specifikace báňských podmínek proti účinkům poddolování

Sledovaná trasa stavby prochází s ohledem na historický vývoj poblíž starých či provozovaných důlních děl, kde těženou surovinou bylo hnědé uhlí. Na začátku trasy se nachází severozápadním směrem poddolované území ID 1555 – Verneřice u Hrobu 1, dále v km cca 26,500 – 26,800 severovýchodně od poddolovaného území ID 1552 – Duchcov 1, v km cca 28,600 pak trasa přechází poddolované území ID 1571– Zabrušany, v úseku km cca 29,400 – 29,900 trasa přechází poddolované území ID 1600 – Želénky 3, a v úseku km cca 30,600 – 31,400 pak trasa prochází východně od poddolovaného území ID 1592 – Chotějovice 2. Ve všech případech se jedná o staré povrchové lomy, které byly v minulosti zasypány a rekultivovány. Předpokládá se, že zeminy jsou již v těchto místech konsolidované, nelze však vyloučit, že v některých místech ještě konsolidace probíhá.

Podle získaných údajů z archivu České geologické služby zájmová trasa prochází v km 27,400 západně od potenciálního sesuvného území, klíč 5976 (aktualizace záznamu proběhla v roce 1986) a v

km 29,600 východně od potenciálního sesuvného území, klíč 5982 (aktualizace proběhla v roce 1987).

V blízkosti žst. Oldřichov u Duchcova je trasa vedena jižně v min. vzdálenosti 50 m od okraje chráněného ložiskového území ID 07820000, s číslem ložiska 3078200 (hnědé uhlí) a severozápadně od chráněného ložiskového území ID 17380000, s číslem ložiska 3173800 (křemenné suroviny). V úseku cca km 26,500 – 27,400 (za zast. Duchcov) trasa prochází těženým dobývacím prostorem ID 30098, s číslem ložiska 3189800 Duchcov – Václav, kde těženou surovinou je oxyhumolit. U konce stavby pak trasa prochází jižně ve vzdálenosti cca 75 m od okraje těženého dobývacího prostoru ID 30049, kde těženou surovinou je hnědé uhlí.

B.1.3.4 Údaje o záborech zemědělského a lesního fondu

Stavba v lokálních místech vyžaduje zábory pozemků zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k funkci lesa. Problematika je podrobně řešena v samostatných přílohách B.3.6 Zemědělská příloha a B.3.7 Lesní příloha.

B.1.4 Koncepce stavby

B.1.4.1 Účel stavby

Účelem stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchcova - Bílina“ je uvést část uceleného Ústí nad Labem hl. n. – Most – Cheb do stavu, který odpovídá jeho významu a současným požadavkům na konkurenceschopnou železniční dopravu.

Stavba „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchcova - Bílina“ je prostorově vymezena úpravou kolejí v rozsahu :

- železniční stanice Oldřichov u Duchcova
- traťový úsek Oldřichov u Duchcova – Bílina

Stavba má charakter modernizace, jejíž hlavním účelem je zvýšení cestovní rychlosti, kultury cestování a zvýšení bezpečnosti vlakové dopravy a racionalizace řízení provozu. Hlavním ekonomickým přínosem je úspora dopravních zaměstnanců a současně redukce nadbytečného kolejiště v ŽST Oldřichov u Duchcova na potřebnou úroveň pro zachování potřebného objemu dopravy se současným zvýšením bezpečnosti železničního provozu.

Cílem navrhovaných úprav je :

- dosažení přechodnosti kolejových vozidel traťové třídy D4 UIC a ložné míry UIC – GC,
- zvýšení dopravně technologické efektivity práce v řešeném úseku tratě
- instalace moderního zabezpečovacího zařízení
- odstranění všech nevyhovujících prvků železniční dopravní cesty
- zajištění kompatibility dopravní cesty s výhledovým stavem
- maximální zvýšení průjezdné rychlosti a zajištění požadované propustnosti ve zhlavích
- zajištění plné interoperability
- zajištění potřebného počtu nástupištních hran vzhledem k předpokládanému výhledovému rozsahu osobní dopravy
- zjednodušení přístupu a zajištění komfortu cestujících

Z místního šetření v jednotlivých úsecích a pochůzek po trati je zřejmé, že řada staveb a zařízení je již na hranici své životnosti nebo morálně zastaralá. Toto se týká především zabezpečovacího a sdělovacího zařízení. Moderní elektronická zabezpečovací a sdělovací zařízení nahradí dnešní zastaralá zařízení. Omezením vlivu lidského činitele výrazně přispěje ke zvýšení bezpečnosti provozu. Technické řešení ve výhledu umožní řízení železničního provozu dálkově z dispečerského stanoviště. Sníží se i počet provozních zaměstnanců což se projeví na snížení provozních nákladů.

Řešený úsek stavby byl posouzen z pohledu následného nasazení systému ERTMS/ETCS. Posouzení bylo provedeno v souladu s dokumentem „Zásady pro návrh technického řešení ETCS

ve vazbě na kolejová řešení dopraven“, který byl vydán dopisem č.j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-O6 ze dne 8. března 2018. Návrh řešení celé stavby byl upraven tak, aby po realizaci stavby bylo umožněno dodatečně zavedení systému ERTMS/ETCS bez zásahu do již vybudované infrastruktury.

Z hlediska železničního spodku je zřejmá absence a nefunkčnost řady odvodňovacích zařízení, když údržbové práce na trati v minulosti probíhaly především na obnově a výměně železničního svršku. Toto se pak následně projevuje na stavu geometrické polohy koleje. Materiál železničního svršku včetně výhybek také neodpovídá požadavkům dnes kladeným na tratě celostátního významu a proto je navržen nový. Stávající kolejový rošt bude použit, pokud to jeho technický stav dovolí, na základě předkategorizace do ostatních kolejí.

Železniční mosty od doby svého vzniku nedoznaly výrazných změn. Proto je navržena jejich sanace či celková přestavba.

Silnoproudé rozvody nn a osvětlení budou vybudovány nové. Stávající budou zasaženy stavební činností při zemních pracích a přestavbě nástupišť.

Modernizace železniční infrastruktury přinese výrazné zlepšení kultury cestování. Toto se týká jak vlastní plynulosti jízdy, tak odbavování cestujících. Informační systém, zajištění přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, zajištění spolehlivosti provozu a zkrácení jízdních dob bude mít za důsledek zvýšení počtu cestujících a tržeb jak z osobní tak i nákladní přepravy.

B.1.4.2 Přehled o dodržení obecných technických požadavků na výstavbu včetně bezbariérového užívání stavby

Rozhodující část stavebních povolení pro stavbu „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchcova - Bílina“ je vydávána speciálním stavebním úřadem. V případné předmětné stavby, jelikož se jedná o stavbu na dráze, je specializovaným stavebním úřadem Drážní úřad. Přesto je stavba navržena tak, že splňuje rovněž požadavky dané vyhláškou č.137/1998 Sb. a její změny danou vyhláškou č.502//2006 Sb.

V případě stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchcova - Bílina“ se jedná zejména o objekty v profesi pozemního stavitelství, budov mající charakter průmyslových staveb. Tyto objekty jsou navrženy tak, aby při respektování hospodárnosti a vhodnosti pro zamýšlené využití, byly současně splněny základní požadavky, kterými jsou:

- mechanická odolnost a stabilita,
- požární bezpečnost,
- ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí,
- bezpečnost při užívání,
- úspora energie a ochrana tepla.

Stavba je navržena v souladu s vyhl. č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, a která stanovuje „OTP“ pro stavby drah. Další obecné technické požadavky pro stavby drah stanovují příslušná v tuzemském právu přímo aplikovatelná nařízení EU po jednotlivých subsystémech (tj. Nařízení EU č. 1299/2014, č. 1300/2014, č. 1301/2014 atd.).

Vyhláška č. 398/2009 Sb o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb je pro tuto stavbu aplikována pouze v prvcích, které nejsou podrobně definovány přílohou Nařízení EU č. 1300/2014. V tomto případě legislativa stanovuje tzv. „národní zvyklosti“ ve smyslu příslušných ustanovení TSI.

B.1.4.3 Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území, vzhled a výtvarné řešení

Zájmové území leží podle geomorfologického členění ČR v systému Hercynském, v provincii Česká vysočina, subprovincii Krušnohorská soustava, oblasti Podkrušnohorské, celku Mostecká pánev, podcelku Chomutovsko-teplická pánev a okrsku Duchcovská pánev. Morfologie terénu je

v zájmovém území značně ovlivněna lidskou činností, konkrétně povrchovou těžbou hnědého uhlí a s tím spojeným přemísťováním značného objemu skrývkové zeminy. Povrch terénu je mírně zvlněný, generelně upadá směrem k jihu k erozní bázi řeky Bíliny. Železniční trať překonává několik výsypek historických hnědouhelných lomů poblíž zastávky Želénky, které byly v minulosti rekultivovány a jejichž povrch byl dodatečně upraven. Výška terénu se pohybuje v rozmezí 215-250 m n. m.

V rámci stavby dojde k rekonstrukci:

- kolejového roštu a odvodňovacích zařízení
- trakčního vedení
- nástupišť v zastávkách včetně jejich osvětlení
- přístřešků pro cestující v zastávkách Duchcov, Želénky a Chotějovice
- mostních objektů

Za novostavby lze považovat

- přístřešky pro cestující v zastávce Želénky. Zde dochází k demolici stávajících zděných přístřešků, které nahrazeny novou železobetonovou prefabrikovanou konstrukcí. Jedná se běžné typové řešení používané např. i pro MHD
- zastřešení výstupu z podchodu a přístřešky pro cestující v zastávce Duchcov. Dnešní ocelová konstrukce zastřešení nástupiště (vlaštovka) je ve špatném technickém stavu a bude odstraněna. Nahradí ho nová ocelová konstrukce zastřešení výstupů z podchodu, která bude současně plnit funkci přístřešků pro cestující.
- nástupiště a zastřešení výstupů z podchodu v železniční stanici Oldřichov u Duchcova. Stávající nástupiště a zastřešení nástupiště budou demontovány a nástup cestujících bude přemístěn na bílinské zhlaví do nové žel.zastávky Jeníkov-Oldřichov

Nové konstrukce budou tvarově i barevně přizpůsobeny tak, by při zachování své funkce co nejvíce korespondovaly se svým okolím (pohledové členění, ozelenění,...).

B.1.4.4 Stručný popis navrženého technického řešení PS a SO

S ohledem na rozsah stavby a počet řešených PS a SO je popis řešení dokladován v samostatné příloze příloha Souhrnné technické zprávy B.1.2.

B.1.4.5 Návrh na postupné provádění stavby a požadavky na postupné uvádění stavby do provozu (užívání) a předpokládané lhůty výstavby

Stavba bude realizována a uváděna do provozu dle navržených stavebních postupů. Realizace je navržena klasickou technologií se snesením kolejového roštu. Jako montážní a demontážní základny byly vytypovány stanice ŽST Oldřichov u Duchcova a ŽST Bílina. Je navržena recyklace štěrkového lože, která bude probíhat na ploše zařízení staveniště v ŽST Bílina u kolejí č. 91,113. Během návozu/odvozu materiálu je nutné zohlednit aktuální provozní situace na napojených vlečkách.

Postupné uvádění do provozu

Předpokládané datum zahájení stavby je na základě podkladů obdržených od investora předpokládáno 1. 8. 2019 a dokončení stavby 31. 5. 2021.

Přípravné práce jsou vyčleněny pro přípravu zhotovitele na stavební sezónu. Jedná se zejména o projednání a zpevnění staveništních komunikací, projednání ploch a zařízení ploch zařízení staveniště, zřízení provizorních přeložek kabelových tras, vodovodů a plynovodů. Snesení postradatelného kolejiště a uvolnění místa pro výstavbu nových TS. Objednání materiálů, konstrukčních prvků a nových technologií na začátku stavby. Bude zrušen most SO 11-20-07,

aby mohla v rámci stavby proběhnout případná konsolidace náspu, budou provedeny přeložky sítí pod mostem SO 11-20-10 a bude realizováno těleso náspu do nejvyšší možné úrovně pod stávající NK. Její demolice je navržena v nepřetržitě 14 denní výluce včetně uvedení TK č.2 do provozu pro rychlost 50km/h. Budou zahájeny úpravy ve stávající VB pro montáž nové technologie zab. zař. a zahájena výstavba 6kV rozvodny.

Kromě krátkodobých výluk TK a SK bude drážní provoz jako ve stávajícím stavu.

Během nepřetržitě 14 denní výluky v PP bude vyloučen provoz v úseku Oldřichov u Duchcova - Bílina. Během této doby bude dokončena demolice mostu SO 11-20-10 a obnovena TK č.2. Dojde ke zřízení provizorní výhybny Ledvice, která bude aktivována o víkendu při jednokolejném obousměrném provozu po TK č.2, současně budou aktivován dočasně zřízený staveništní přejezd v km 30,202. Staveništní přejezd přes 2. TK směr Světec bude využíván vždy při výluce TK! Nepřetržitá výluka bude využita pro osazení bran TV, převěšení systémů a osazení návěstních lávek, současně bude vložena provizorní výhybka do SK č.2 v ŽST Oldřichov u Duchcova. Budou realizována všechna pažení mezi kolejemi u mostních objektů a kromě SO 10-26-01 realizovány všechny propustky. V případě propustků s kolmými čely a vývařišti budou tyto části dokončeny s výlukou přilehlé koleje, do té doby bude přilehlé pojížděná kolej provizorně zapažena. Na konci nepřetržitě 14 denní výluky budou aktivována neutrální pole u mostů.

Stavební postup (SP) č.1 - po aktivaci provizorní výhybny a neutrálních polí na trakčním vedení je navržena rekonstrukce 1.TK včetně umělých staveb. Na zhlaví ŽST Oldřichov u Duchcova je rekonstrukce mostu SO 10-20-04 uvažována ve dvou etapách. První měsíc je navržena rekonstrukce mostu pod 1.TK, následně po dokončení nové hydroizolace je navržena 14 denní výluka vlečky Duchcovská svařovna během které bude dokončena nová hydroizolace i pod vlečkovou kolejí. Na konci 14 denní výluky bude vlečka provizorně zapojena do 2. TK. Návoz na vlečku je cca 2 x týdně, tudíž projektant předpokládá, že mimo tyto dny bude možné vlečkovou kolej využít jako přístup na staveniště při rekonstrukci mostu pod 1. TK. Současně se stavebním postupem č.1 jsou navrženy i postupy č.2,3.

Stavební postup č.2 - přibližně v polovině SP č.1 je navržena rekonstrukce liché kolejové skupiny v ŽST Oldřichov u Duchcova. Během postupu je navržen provoz na SK č. 2,8,8a,10. Protože bude během celého postupu znemožněn vjezd do liché skupiny, byla pro účely odstavení vozidel údržby vyčleněna kolej č. 10b. V rámci postupu bude kromě rekonstrukce staničních kolejí zrušena nástupištní hrana u SK č. 1 a demontována část přístřešku podél SK č.1 tak, aby při výluce sudé kolejové skupiny v postupu č. 5 nebylo nutné napětově vylučovat SK č.1. Budou postavena dvě provizorní nástupiště u SK č. 1,3 včetně provizorního střeženého přístupu pro cestující přes SK n.č. 1.

Stavební postup č.3 - současně s dokončením SP č.2 bude dokončeno zapojení liché skupiny do 1. TK ve směru na Řetenice. Během postupu je navržena 2 denní víkendová nepřetržitá výluka pro změnu konfigurace a aktivaci výhybny.

Stavební postup č.4 - návazně na SP č.3 bude nově zapojena TK č.2 ve směru na Řetenice. Současně budou uvedeny nové spojky na zhlaví provozu.

Během stavebních postupů č. 1-4 a během technologické přestávky je v provozu stávající upravené zabezpečovací a sdělovací zařízení. Na konci technologické přestávky před zahájením stavebního postupu č. 5 bude aktivováno nové zabezpečovací zařízení.

Stavební postup č.5 - po převedení provozu do liché kolejové skupiny a na 1. TK je navržena rekonstrukce sudé kolejové skupiny ve stanici včetně 2. TK. Současně jsou pod vyloučenými kolejemi rekonstruovány umělé stavby. Na začátku postupu je navržena 2 denní nepřetržitá výluka provozu směr Litvínov z titulu realizace provizorního propojení. Před zrušením podchodu a zavazadlového tunelu ve stanici je nutné zajistit náhradní prostory SSZT. Během postupu je provoz na nové staniční koleje k provizorním nástupištním hranám. Přístup cestujících je přes střežený provizorní přechod přes SK č. 1.

Stavební postup č.6 - stavební postup je vyčleněn pro zrušení provizorních stavů na zhlaví v ŽST Oldřichov u Duchcova a je rozdělen na dvě etapy. V první etapě je navržena 9 denní výluka TK směr Litvínov a 2. TK směr Bílina, během které bude zrušeno provizorní propojení na zhlaví, vložena nová výhybka č. 24, definitivně zapojena kolej směr Litvínov a definitivně propojena 2. TK v místě výhybny. Po převedení provozu na novou 2. TK je navržena 14 denní výluka během které se vloží nové výhybky č. 20,21,25 a definitivně se zapojí 1. TK a vlečka Duchcovská svařovna, současně definitivně propojí 1. TK v místě výhybny. Výhybka č. 25 bude vložena v prvních 4 dnech výluky, aby byl umožněn dvoukolejný provoz směr Bílina.

V rámci dokončovacích prací se zruší provizorní nástupiště ve stanici při výluce sousedních kolejí.

Úplné vyloučení provozu a NAD

- 14 denní nepřetržitá výluka provozu v TÚ Oldřichov u Duchcova – Bílina v PP.
- 14 denní nepřetržitá výluka provozu vlečky Duchcovská svařovna v SP č.1.
- 2 denní nepřetržitá výluka provozu v TÚ Oldřichov u Duchcova – Bílina ve SP č. 3.
- 2 denní nepřetržitá výluka TK ve směru na Osek při realizaci provizorní propojení v SP č.5,
- 9 denní nepřetržitá výluka TK ve směru na Osek při definitivním zapojení v SP č.. 3,
- 14 denní nepřetržitá výluka vlečky Duchcovská svařovna při definitivním zapojení ve SP č.6
- 4 x 1 denní nepřetržitá výluka provozu 2. TK směr Světec.

Krátkodobé vyloučení provozu

Krátkodobé 2-6h denní/noční výluky provozu pro objekty trakčního vedení – výstavba TS, regulace a montáž TV, montáž návěstních lávek.

Drážní provoz pod mostem SO 11-20-09

Během výstavby mostu SO 11-20-09 přes kolejiště Severočeských dolů bude omezen provoz vlečky následovně:

- během realizace stavby jsou navrženy denní výluky vždy jedné koleje směr Světec,
- nepřetržité 24h výluky všech kolejí pod mostem budou realizovány pouze ve středu, kdy je na vlečce „servisní den“,
- nepřetržité výluky všech kolejí přesahující 24h je nutné směřovat do období celozávodní dovolené po dohodě s el. Ledvice.

Dopravní omezení během stavby

V místě rekonstruovaných mostních objektů nad pozemními komunikacemi jsou navrženy dopravní opatření viz část dokumentace B.08 Dopravní opatření a SO 11-31-04.4 Oldřichov u Duchcova - Bílina, dopravní opatření. Hlavní zásady při rekonstrukci mostů jsou následující:

- jsou navržena dlouhodobá opravní omezení spočívající v jednopruhovém obousměrném provozu, nebo zúženém dvoupruhovém provozu pod mosty,
- jsou navrženy ochranné rámové konstrukce pod mostními objekty za účelem zabránění znečištění prostoru pod mostem při zachovaném provozu,
- při manipulaci s nosnými konstrukcemi jsou navrženy uzavírky komunikací s navrženými objízdnými trasami. U mostů SO 11-20-08 a 11-20-11 není možné zajistit objízdnou trasu, proto je během manipulace s nosnými konstrukcemi navrženo řízení provozu pod mostem zaměstnancem zhotovitele - regulovčikem.

B.1.4.6 Požadavky stavby na zdroje

Na základě navrhovaných změn v rámci stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchcova – Bílina“ dochází ke změně celková spotřeby elektrické energie. Tyto změny jsou zachyceny v následujícím přehledných tabulkách :

ŽST Oldřichov u Duchcova, zast.Jeníkov-Oldřichov - ENERGETICKÁ BILANCE							
odběr	stávající	soudobost		nový	soudobost		pozn.

	Pi (kW)	β	Ps (kW)	Pi (kW)	β	Ps (kW)	
Osvětlení kolejiště	35	0,7	24,5	19	1	18	
Osvětlení nástupišť	8	0,7	5,6	1,7	1	1,7	
Osvětlení podchodu	1	1	1	2	1	2	
Výpravní budova	5	0,7	3,5	20	0,7	14	
Budova TD	8	0,7	5,6	8	0,7	5,6	velké stroje používané sporadicky (soustruh, bruska apod.)
EOV	0	1	0	186,6	1	186,6	není
RZZ	0	0,6	0	20	0,8	16	
Vlastní spotřeba RZ	0	0,6	0	10	0,5	5	
Vlastní spotřeba R 6kV	0	0,6	0	5	0,5	2,5	
Sděl. zařízení	0	0,6	0	6	0,7	4,2	
Stavědlo 1	0	0,7	0	0	0,7	0	odpojeno, připraveno k demolici
Stavědlo 2	0	0,7	0	0	0,7	0	zbouráno
Celkem	57	40,2	278,3	255,6	

Zast. Duchcov - ENERGETICKÁ BILANCE							
odběr	stávající	soudobost		nový	soudobost		pozn.
	Pi (kW)	β	Ps (kW)	Pi (kW)	β	Ps (kW)	
Budova zastávky - kotel	36	0,7	25,2	36	1	36	36kW kotel ! - jistič před elektroměrem 3x63A
Budova zastávky	10	0,7	7	10	0,7	7	zaměstnancké a veřejně přístupné prostory
Obytný dům čp. 1276	0	0,6	0	0	0,6	0	neobydlen
Útulek SDC	0	0,6	0	0	0,6	0	
Osvětlení nástupišť	6,5	0,7	4,55	1	1	1	
Osvět. Přístup. chodníků	0	0,7	0	0,2	1	0,2	
Osvětlení podchodu	1	1	1	0,6	1	0,6	
Sděl. zařízení	0	0,7	0	1	0,7	0,7	
Celkem	53,5	37,75	47,8	44,8	omezeno jističem před elektroměrem 3x80A - ČEZ

Zast. Želénky - ENERGETICKÁ BILANCE							
odběr	stávající	soudobost		nový	soudobost		pozn.
	Pi (kW)	β	Ps (kW)	Pi (kW)	β	Ps (kW)	
Osvětlení nástupišť	1,6	0,7	1,12	0,35	1	0,35	
Osvětlení podchodu	0	1	0	0,5	1	0,5	
Osvět. přístup. chodníků	0	0,7	0	0,28	1	0,28	
EOV, provizorní výhybna	0	1	0	15,2	1	15,2	
GSM-R	0	1	0	6	0,85	5,1	
Sděl. zařízení	0	0,7	0	1	0,7	0,7	
Celkem	1,6	1,12	23,33	22,13	

Zast. Chotějovice - ENERGETICKÁ BILANCE							
odběr	stávající	soudobost		nový	soudobost		pozn.
	Pi (kW)	β	Ps (kW)	Pi (kW)	β	Ps (kW)	
Osvětlení nástupišť	1	0,7	0,7	0,4	1	0,4	
Osvět. přístup. chodníků	0	0,7	0	0,3	1	0,3	
Sděl. zařízení	0	0,7	0	1	0,7	0,7	
Celkem	1	0,7	1,6	1,3	

Z výše uvedené bilance vyplývá, že realizací stavby dojde k mírnému navýšení spotřeby elektrické energie.

V ŽST Oldřichov u Duchcova a zast.Jeníkov-Oldřichov je navýšením rezervovaného příkonu z distribuční sítě (zde je již podepsána smlouva). V zast.Želénky bude navýšení příkonu pokryto navýšením jištění před elektroměrem na 3x50A.

V rámci stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchcova - Bílina“ nejsou navrženy objekty vyžadující vytápění. Proto **nedojde k navýšení spotřeby plynu** oproti dnešní spotřebě.

V rámci stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchcova - Bílina“ nejsou navrženy objekty sociálních zařízení či jiných SO navyšující spotřebu vody oproti dnešnímu stavu vytápění. Proto **nedojde k navýšení spotřeby vody** oproti dnešní spotřebě.

B.1.4.7 Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci

Stavbou nedochází ke změně odvedení povrchových vod oproti dnešnímu stavu.

V mezistaničním úseku Oldřichov u Duchcova – Bílina je navržena obnova stávajících odvodňovacích zařízení. V převážné míře jde o podélné otevřené odvodňovací zařízení = příkopy. Tyto jsou odvedeny do stávajících vodotečí, případně na volný terén. V lokálních místech, převážně v železničních zastávkách, jsou navrženy podélné trativody. Tyto jsou vyústěny do drážních příkopů.

V železniční stanici Oldřichov u Duchcova je navržena obnova stávajícího systému odvodnění kolejíště. Dnešní drenáže plní svoji funkci od doby přestavby železniční stanice v 60.letech minulého století. Nelze nyní prokazatelně garantovat jejich 100% funkci. Navíc dochází ke směrovým posunům staničních kolejí, což si vyžádá demolici řady stávajících drenážních šachet. Z tohoto důvodu je v rozsahu stavbou upravovaného kolejíště navržen nový systém podzemních drenáží. V části kolejíště na vzdálenější straně od výpravní budovy, které stavbou nebudou dotčeny, zůstává stávající systém odvodnění (podélné drenáže a příkopy). Nově navržené odvodnění železniční stanice je vyústěno do stávajících příkopů a kanalizací.

Obnova drenážního systému odvodnění kolejíště železniční stanice Oldřichov u Duchcova si v lokálním místě vyžádá úpravu dnešní kanalizace ve správě SŽDC. Jedná se stávající kanalizaci v km 22,391 křižící kolejíště stanice. S ohledem na změnu konfigurace kolejíště a změnu polohy drenáží v kolejíšti se příčný přechod kanalizace posunut do vhodnější polohy a je upraveno vyústění této kanalizace do stávající šachty. Úpravu kanalizace řeší SO 10-70-02.

B.1.4.8 Napojení na dopravní systém

Dopravní napojení stavby na stávající dopravní systém v území se oproti dnešnímu stavu realizací stavby nemění.

Přístup silničních vozidel a pěších do prostoru železniční stanice Oldřichov u Duchcova zůstává nezměněn, neboť stavbou navrhovaná stavební činnost se nedotýká příjezdných komunikací.

Železniční zastávky Duchcov, Želénky a Chotějovice budou rekonstruovány ve stávající poloze včetně přístupových chodníků.

Nová železniční zastávka Jeníkov-Oldřichov je situována v bezprostřední blízkosti stávajících místních komunikací a je na tyto komunikace napojena krátkými přístupovými chodníky. V zastávce je navržen nový podchod pro cestující, který umožní přístup cestujících na jednotlivá nástupiště a současně umožní bezpečný průchod pěších pod tratí na logické spojnici železnicí rozdělených částí obce Jeníkov. Toto řešení výrazně přispěje ke zvýšení bezpečnosti v této lokalitě, neboť v současné době zde pěši přecházejí 3 provozované koleje a porušují zákaz vstupu do kolejíště.

Vlastní přístup cestujících k železniční přepravě dozná kvalitativních změn. Železniční zastávky bude mít rekonstruovaná či nová nástupiště. Při jejich výšce 0,55m na temenem kolejnice bude umožněn snadnější nástup cestujících do vozů. Prostor přístupný pro cestující

veřejnost řešený v této stavbě bude plně přístupný pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.

Stavební úpravy mostních objektů a úprav komunikace nemají v cílovém stavu vliv na stávající dopravní systém v území.

B.1.4.9 Rozsah náhradní výsadby a ozelenění

Bylo požádáno o povolení ke kácení mimolesní zeleně na příslušných obecních úřadech. Náhradní výsadby (budou vysazovány mimo zábor stavby) jsou rozpočtovány v SO železničního spodku SO 10-10-01 a SO 11-10-01. Jejich definitivní rozsah bude znám po projednání kácení mimolesní zeleně.

B.1.4.10 Bezpečnost práce

Zhotovitel stavby (zaměstnavatel) je povinen zajistit bezpečnost a ochranu zdraví za zaměstnanců při práci s ohledem na rizika možného ohrožení života a zdraví, která se týkají výkonu práce (odst. 1 § 101 z. č. 262/2006 Sb., zákoník práce).

Zhotovitel stavby je povinen vytvářet bezpečné a zdraví neohrožující pracovní prostředí a pracovní podmínky vhodnou organizací bezpečnosti a ochrany zdraví při práci přijímáním opatření k předcházení rizikům (odst. 1 § 102 z. č. 262/2006 Sb., zákoník práce).

Všechna opatření musí odpovídat požadavkům legislativních předpisů, norem a jiných závazných předpisů, návodům výrobců, technologickým a pracovním postupům příp. místním bezpečnostním předpisům, a také závazným dokumentům a požadavkům správců inženýrských sítí a legislativním předpisům, závazným předpisům, normám a směrnicím týkajícími se kontaktu se železniční dopravou nebo s dopravou silniční.

Zaměstnavatel, který provádí jako zhotovitel stavební, montážní a stavebně montážní práce nebo udržovací práce pro jinou právnickou osobu (SŽDC, s.o., správci inženýrských sítí, atd.) na jejím pracovišti či zařízení, zajistí v součinnosti s touto osobou vybavení pracoviště pro bezpečný výkon práce. Práce mohou být zahájeny pouze, pokud je pracoviště náležitě zajištěno a vybaveno.

Zaměstnavatel je povinen zajistit, aby stroje, technická zařízení a dopravní prostředky a nářadí byly z hlediska BOZP vhodné pro práci, při které budou používány.

Zaměstnavatel je povinen organizovat práci a stanovit pracovní postupy, tak aby byly dodržovány zásady bezpečného chování na pracovišti.

Na pracovištích, na kterých jsou vykonávány práce, při nichž může dojít k poškození zdraví je zaměstnavatel povinen umístit bezpečnostní značky, zavést signály nebo instrukce týkající se BOZP.

Zajištění BOZP se týká všech osob, které se s vědomím zhotovitele zdržují na staveništi. Zajištění BOZP se vztahuje i na osoby mimo pracovněprávní vztahy tj. např. osoby samostatně výdělečně činné.

Plní-li na jednom pracovišti úkoly zaměstnanci dvou a více zaměstnavatelů, jsou zaměstnavatelé povinni vzájemně se písemně informovat o rizicích a přijatých opatřeních k ochraně před jejich působením, která se týkají výkonu práce a pracoviště a spolupracovat při zajišťování bezpečnosti a ochrany zdraví při práci pro všechny zaměstnance na pracovišti.

Práce a povinnosti cizích právnických a fyzických osob v prostorách provozované železniční dopravní cesty z hlediska BOZP dle předpisu SŽDC Bp1

Fyzická osoba, podnikající fyzická osoba nebo právnická osoba (CPS = cizí právní subjekt), která není zaměstnancem SŽDC podle čl. 4 předpisu Bp1, a která vykonává a nebo má vykonávat činnosti v prostorách SŽDC, na železniční dráze provozované SŽDC nebo její činnosti může ovlivnit provozování dráhy provozovatele SŽDC, musí být k dodržování ustanovení tohoto předpisu zavázána smluvně, pokud pro ni tato závaznost nevyplývá z

ustanovení právního předpisu, technického předpisu nebo technické normy, popř. nařízení správního nebo jiného kompetentního orgánu.

Smlouva musí obsahovat, mimo jiné, konkrétní ujednání k zajištění BOZP, stanovení odpovědných osob a vedoucího prací, způsob kontroly, případné sankce. Dále musí obsahovat vzájemnou oboustrannou písemnou informaci o všech rizicích možného ohrožení zdraví.

Vymezení základních údajů z oblasti BOZP, které je nutno zapracovat do smluv o dílo uzavíraných mezi SŽDC jako odběratelem a CPS jako dodavatelem/zhotovitelem je uvedeno v příloze č. 1 Předpisu Bp1.

Dodavatel (podnikající fyzické nebo právnické osoby a jejich subdodavatelé) musí zajistit, aby předepsané činnosti prováděly osoby odborně způsobilé a znalé mající zkoušku dle předpisu SŽDC ZAM1.

Přehled základních legislativních předpisů BOZP platných pro oblast stavebnictví

- Z č. 262/2006 Sb., zákoník práce, v platném znění,
- Z č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky BOZP v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek BOZP), v platném znění,
- Z.č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění,
- NV č. 591/2006 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích, v platném znění,
- NV 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky, v platném znění,
- NV 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí, v platném znění,
- NV 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a náradí, v platném znění,
- NV 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky, v platném znění,
- NV č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a dezinfekčních prostředků, v platném znění,
- NV 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci, v platném znění,
- NV 11/2002 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a signálů, v platném znění,
- NV 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění,
- NV 406/2004 Sb., o bližších požadavcích na zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v prostředí s nebezpečím výbuchu, v platném znění,
- Vyhl.č. 50/1978 Sb., o odborné způsobilosti v elektrotechnice, v platném znění,
- Vyhl.č. 18/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená tlaková zařízení a stanoví některé podmínky k jejich bezpečnosti, v platném znění,
- Vyhl.č. 19/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená zdvihací zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti, v platném znění,
- Vyhl.č. 21/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená plynová zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti, v platném znění,
- Vyhl. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení, v platném znění,
- Vyhl.č. 73/2010 Sb., stanovení vyhrazených elektrických technických zařízení, jejich zařazení do tříd a skupin a o bližších podmínkách jejich bezpečnosti, v platném znění,

- Vyhl.č. 87/2000 Sb., kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování a nahřívání živců v tavných nádobách, v platném znění,
- Vyhl.č. 432/2003 Sb., kterou se stanoví podmínky pro zařazování prací do kategorií, limitní hodnoty ukazatelů biologických expozičních testů a podmínky odběru biologického materiálu pro provádění biologických expozičních testů a náležitostí hlášení prací s azbestem a biologickými činiteli, v platném znění,
- Vyhl.č.394/2006 Sb., kterou se stanoví práce s ojedinělou a krátkodobou expozicí azbestu a postup při určení ojedinělé a krátkodobé expozice těchto prací, v platném znění.

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

Problematika BOZP je podrobně řešena v samostatní části dokumentace B.4 Odolnost a zabezpečení stavby.

B.1.4.11 Posouzení stavby z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Stavba je navržena dle Nařízení Komise (EU) č. 1300/2014, o technických požadavcích pro interoperabilitu týkající se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

Týká se mimo jiné řešení ovládacích prvků, řešení varovných, signálních a hmatných pásů pro osoby se zrakovým postižením, akustických prvků, sklony komunikací, řešení přechodů pro chodce, výtahů, nástupišť.

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

Bezbariérová přístupnost a užívání stavby je řešena :

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

Problematika zajištění technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace je podrobně zpracována v samostatné části dokumentace B.13

B.1.4.12 Podmiňující, vyvolané a jiné související investice.

Pro realizaci stavby nejsou nutné žádná podmiňující investice, vše potřebné pro dosažení zadaného cíle, tj. modernizace části železniční stanice Oldřichov u Duchcova a traťového úseku Oldřichov u Duchcova - Bílina je řešeno v rámci této stavby.

Za vyvolané investice lze považovat realizaci přeložek a zabezpečení sítí cizích majitelů a správců. Všechny uvedené vyvolané investice se budou realizovat ve rámci této stavby jako samostatné stavební objekty či provozní soubory.

Stavbou „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchcova - Bílina“ jsou vyvolány přeložky inženýrských sítí ve vlastnictví nedrážních správců, v tomto případě společnosti CETIN a.s. V průběhu zpracování dokumentace bylo dohodnuto, že tato společnost tyto přeložky zajistí jako samostatnou investici. Technické řešení přeložek vedení bylo se správcem sítě průběžně koordinováno. Jedná se o následující SO:

SO 11-73-03 Úprava metalické kabelizace CETIN

SO 11-73-04 Úprava optické kabelizace CETIN

Obdobná situace je u přeložek správců nedrážního rozvodu elektrické energie. V tomto případě je správcem vedení ČEZ Distribuce a.s. a úpravy se týkají následujících SO:

SO 10-62-05 ŽST Oldřichov u Duchcova, úprava venk. vedení 10kV ČEZ Distribuce a.s.
SO 11-62-02 Přeložka kabelu NN ČEZ Distribuce a.s. v km 24,472

Za související investice lze považovat stavby, které na stavbu „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchcova - Bílina“ bezprostředně navazují, nebo budou realizovány v souběhu s touto stavbou.

- „Revitalizace a elektrizace trati Oldřichov u Duchcova - Litvínov“ (investor SŽDC s.o.), v rámci stavby dochází ke stavebním úpravám a elektrizace trati z Oldřichova u Duchcova ve směru na Litvínov. Tato trať odbočuje na bílinském zhlaví ŽST Oldřichov u Duchcova. Projekt této stavby (zpracovatel Sagasta s.r.o.) se zpracovává souběžně s projektem stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchcova - Bílina“ a technické řešení je důsledně koordinováno.
- „Zvýšení trakčního výkonu TNS, TNS Oldřichov“ a „Zvýšení trakčního výkonu TNS, SpS Bílina“ (investor SŽDC s.o.), v rámci těchto staveb došlo ke stavebním úpravám a úpravám technologie TNS i SpS. Obě stavby jsou již dokončeny. Účelem těchto staveb bylo vytvořit podmínky pro následnou modernizaci přilehlých úseků žel. tratě. Technické řešení stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchcova - Bílina“ je zkoordinováno se zrealizovaným stavem TNS, a to především v oblasti TV.
- „GSM-R Ústí n. L. – Cheb“ (investor SŽDC s.o.) V současné době probíhají práce na přípravné dokumentaci. Technické řešení staveb bylo vzájemně zkoordinováno.
- „Rekonstrukce ŽST Řetenice“ a „Rekonstrukce ŽST Krupka-Bohosudov“ (zpracovatel SUDOP Praha a.s.). Technické řešení obou staveb je ve fázi zpracování projektu stavby a je věcně i časově koordinováno se stavbou „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchcova - Bílina“
- „Silniční nadjezd u Jeníkova v km 25,040 trati Ústí nad Labem – Most“, DUR, investorem je Ústecký kraj, technické řešení přestavby silničního nadjezdu na řešenou trať bylo koordinováno se stavbou „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchcova - Bílina“. Časová koordinace, vzhledem ke stavu přípravy stavby, není možná. Pokud by tato stavba předcházela stavbě „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchcova - Bílina“, nerealizoval by se pak SO 11-22-01 řešící ochranné síť na tomto silničním nadjezdu
- „TP-TR Nový/starý Oldřichov, přepojení, č.stavby IE-12-4004714“, DUR, investor ČEZ Distribuce a.s., stavba řeší úpravy rozvodné sítě a v prostoru ŽST Oldřichov u Duchcova kříží kolejiště. Technické řešení je zkoordinováno se stavbou „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchcova - Bílina“

V rámci zpracování dokumentace „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchcova - Bílina“ byla provedena koordinace technického řešení a koordinace postupů výstavby dle aktuálního stavu přípravy souvisejících staveb. V případě, že dojde ke změně termínů zahájení jednotlivých staveb, je nezbytně nutné aktualizovat v dokumentacích staveb navržené ZOV a to hlavně ve vztahu k výlukové činnosti drážního provozu.

B.1.4.13 Statické výpočty prokazující bezpečnost návrhu

Statické výpočty prokazující bezpečnost návrhu jsou uvedeny v dokumentacích příslušných stavebních objektů. V rámci řešené stavby se toto týká mostních objektů.

B.1.5 Údaje o splnění stanovených podmínek

B.1.5.1 Podmínky rozhodnutí o umístění stavby

Umístění stavby vychází z aktualizované přípravné dokumentace stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchcova - Bílina“ zpracované v 08/2017.

Z hlediska umístění stavby byla vydána Vyjádření:

- Městského úřadu Bílina, Odbor stavební úřad a životní prostředí, č.j. MUBI 33248/2017 ze dne 15.8.2017
- Městského úřadu Duchcov, odbor výstavby a ŽP, č.j.MD/6016/2017 ze dne 5.9.2017
- Magistrátu města Teplice, odbor územního plánování a stavebního řádu, č.j.MgMT/089785/2017/Maz ze dne 17.8.2017

že stavby je dle §15 odst.2 stavebního zákona v souladu se záměry plánování v dotčeném území

Z výše uvedených vyjádření nevyplynou podmínky pro umístění stavby.

B.1.5.2 Podmínky posouzení vlivů na životní prostředí

V současné době probíhá posuzování v rámci procesu EIA. Podmínky vzešlé z tohoto procesu budou uvedeny v čístopise dokumentace

B.1.5.3 Dodržení kapacitních a dalších stanovených údajů a zdůvodnění případných navržených změn oproti předcházejícímu stupni dokumentace.

Podkladem pro zpracování dokumentace projektu stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchcova - Bílina“ je aktualizace přípravné dokumentace z 08/2017.

Oproti aktualizaci přípravné dokumentaci došlo v dokumentaci projektu stavby k úpravě objektové skladby. Tyto změny byla vyvolány zejména :

- časovou koordinací souvisejících staveb. Byla stanovena neměnná posloupnost realizace staveb v uvedené lokalitě
- rozdělením PS, SO dle vlastnických vztahů po realizaci stavby
- zpřesněním stavebních úprav mostních objektů na základě doplňkového stavebnětechnického a diagnostického průzkumu stávajících konstrukcí

Celkově lze konstatovat, že koncepce technického řešení PS a SO navržená v projektu stavby se neodchyluje od koncepce navržené a schválené v předcházejícím stupni dokumentace a požadované v zadávací dokumentaci na projekt stavby. Nově zařazené PS a SO se nacházejí na pozemcích s vydaným souhlasem dle §15.

B.1.6 Příprava pro výstavbu

B.1.6.1 Uvolnění staveniště

Před započítáním hlavních stavebních prací budou provedeny stavební úpravy nevyhovujících křížení a souběhů inženýrských sítí ve správě ČD a.s. a SŽDC s.o či cizích majitelů a správců. Jedná o přeložky nebo ochranu sítí ve správě či majetku těchto organizací :

- ČD, SŽDC OŘ Ústí nad Labem
- ČD TELEMATIKA
- CETIN a.s.
- ČEZ Distribuce a.s.
- GasNet, s.r.o
- TeliaSonera International Carrier Czech Republic, a.s
- UPC Česká republika, s.r.o.
- Severočeské doly a.s.
- Technické služby města Duchcov

Jednotlivé vytypované přeložky jsou navrženy na základě podkladů uvedených v pasportech jednotlivých správců těchto sítí a jsou náplní vybraných stavebních objektů a provozní souborů této stavby.

B.1.6.2 Využití stávajících nebo budovaných objektů

V rámci stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchcova - Bílina“ jsou nová technologická zařízení přednostně umisťována do stávajících objektů. V ŽST Oldřichov je nové sdělovací a zabezpečovací zařízení umístěno do rekonstruovaných prostor ve výpravní budově. Pouze pro umístění rozvodny 6kV je v nezbytně nutném rozsahu vybudován nový provozní objekt.

Obdobně je do stávajících prostor umístěno navázání sdělovacího a zabezpečovacího zařízení v ŽST Bílina.

B.1.6.3 Dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby

Při návrhu umístění ploch zařízení staveniště byla snaha o maximální využití stávajících drážních objektů a ploch. Z tohoto důvodu jsou rozhodující plochy ZS situovány do obvodu železniční stanice Oldřichov u Duchcova a Bílina.

Zpevnění ploch zařízení staveniště bude provedeno jen v ojedinělých případech dle potřeb konkrétní dodavatelské firmy. Při místních šetřeních nebyly v prostoru staveniště nalezeny vhodné budovy využitelné při realizaci stavby.

B.1.6.4 Způsob provedení demolic a místa skládek

V rámci realizace stavby je navrženo odstranění (demolic) řady stávajících zařízení a stavebních konstrukcí. Jedná se především o objekty železničního spodku a svršku a pozemních staveb. Výtěžek z demolic bude roztríděn na využitelný a dále nevyužitelný materiál. Za konkrétní nakládání s výziskem odpovídá odpadový hospodář zhotovitele, který musí být autorizovanou osobou v této profesi. V projektu stavby jsou uvedeny pouze nezbytné zásady řešení této problematiky, očekávané množství materiálu a doporučená možná úložiště (skládky) v závislosti na druzích odhadů. S výziskem z demolic – odpadem bude nakládáno v souladu s platnou legislativou. V současné době je platný zákon o odpadech č.185/2001 Sb. V souvislosti s likvidací odpadů je potřeba počítat s náklady na případné vzorkování a monitorování kontaminovaných částí objektů.

Dále nevyužitelný materiál (odpad) bude rozkategorizován a na základě jeho zařazení do příslušné kategorie odpadu odvezen na k tomu určenou skládku. Podrobný rozbor této otázky včetně určení množství jednotlivých kategorií odpadů a návrhu uložení odpadu je uveden v části dokumentace B.3 Vliv stavby na životní prostředí, v kapitole Odpadové hospodářství. O uložení na skládku, případně jiné naložení s vyzískaným materiálem musí být pořízen doklad.

Využitelný materiál bude odvezen k recyklaci a regeneraci. A po jeho následné kategorizaci zpětně využit přímo v rámci předmětné stavby nebo nabídnut k odprodeji k dalšímu či jinému využití. Podrobný rozbor této otázky včetně návrhu a umístění recyklační základny je uveden rovněž v části dokumentace B.3 Vliv stavby na životní prostředí, v kapitole Odpadové hospodářství.

Před demolicí, zejména pozemních objektů, je nutné zjistit napojení objektů na inženýrské sítě a vedení inženýrských sítí, které jsou v dosahu demolice. Objekt bude od inženýrských sítí odpojen, odstrojen, odstraněno jeho vybavení a provedena vlastní demolice. Demolice se provede včetně základových konstrukcí většinou do hloubky 0,5m pod terén, pokud okolnosti nepožadují odstranění konstrukcí až na rostlou zeminu nebo jiné řešení. Studny nejsou předmětem demolic. Terén okolo demolovaných objektů se uvede do stavu, který odpovídá okolnímu povrchu.

B.1.6.5 Likvidace porostů (přesázení, kácení, zužitkování)

Kácení mimolesní zeleně je nutné provést především z důvodů bezpečnostních a výstavby nového tělesa dráhy, a to pro:

- zachování rozhledových poměrů a zajištění stability drážního tělesa
- zajištění odstupové vzdálenosti od živých a neživých částí trakčního vedení ve smyslu TKP a odpovídajících normativů. Pro dodržení bezpečných vzdáleností dřevin-stromů od trakčního vedení bude třeba provést kácení ve vzdálenosti cca 8,0 m od osy koleje, a současně ořezat

stromy do výšky cca 9,5 m od temene kolejnice pro zajištění vzdálenosti porostů od elektrického zařízení VN, z důvodů bezpečnostních je třeba počítat s odstraněním jednotlivých stromů, které svou stabilitou ohrožují bezpečnost provozu

- obnovy stávajícího tělesa dráhy, odvodnění
- úpravy mostů a propustků
- zajištění přístupu k trati v rámci stavby
- kácení v místě pozemních objektů, pokládky kabelového vedení

Mimolesní zeleň v blízkosti stavby je sumarizována v příloze č. 1 dokumentace B.3.4. Dendrologický průzkum. Rozsah kácení byl stanoven na základě místního šetření. Kácena bude pouze mimolesní zeleň v rozsahu záboru stavby. Ve výjimečných případech budou káceny dřeviny v těsné blízkosti záměru mimo zábor stavby, které by ohrožovaly bezpečnost drážního provozu (dosud pro tuto stavbu nebyly zvažovány).

Před zahájením stavby bude požádáno o povolení ke kácení mimolesní zeleně na příslušné obecní úřady. Náležitosti žádosti o povolení ke kácení jsou stanoveny vyhláškou č. 395/1992Sb. §8 Ministerstva životního prostředí České republiky, kterou se provádějí některá ustanovení zákona České národní rady č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Kácení bude provedeno mimo vegetační období (listopad-březen).

Podle §8 odstavce 3 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, není třeba povolení ke kácení dřevin se stanovenou velikostí, popřípadě jinou charakteristikou. Výše zmiňovaná prováděcí vyhláška k tomuto zákonu v odstavci 2 §8 uvádí: Povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les za předpokladu, že tyto nejsou významným krajinným prvkem a jsou splněny ostatní podmínky stanovené zákonem a jinými právními předpisy, se podle § 8 odst. 3 zákona nevyžaduje pro stromy o obvodu kmene do 80 cm měřeného ve výšce 130 cm nad zemí nebo souvislé keřové porosty do celkové plochy 40 m².

Všechny dřeviny o obvodu kmene nad 80 cm měřeného ve výšce 130 cm nad zemí a souvislé keřové porosty větší než 40 m² jsou sumarizovány v příloze č. 2. dokumentace B.3.4. Dendrologický průzkum. U keřů je přihlédnuto k majetkoprávním vztahům (kdy souvislé porosty keřů dělí parcely katastru nemovitostí).

Mimolesní zeleň na plochách ZS bude selektivně kácena pouze v nezbytně nutné míře, konkrétní způsob využití ploch ZS je v kompetenci dodavatele stavby. Převážná většina ZS je navržena v prostoru bez mimolesní zeleně.

Dle srovnatelných železničních i silničních staveb je odhadnuta následující náhradní výsadba, kterou mohou vypsát orgány ochrany přírody dle zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny jako kompenzační opatření.

Odstranění zeleně a náhradní výsadba jsou zahrnuty do SO železničního svršku SO 10-11-01 a SO 11-11-01.

B.1.6.6 Likvidace škodlivých (nebezpečných) odpadů

Problematika odpadového hospodářství je podrobně řešena v samostatné části projektové dokumentace B.3 podle právních předpisů, platných od 1.1.2002. Jedná se o zákon č. 185/2001Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění zákona č. 477/2001 Sb., a s ním souvisejících vyhlášek: č. 93/2016Sb., č. 94/2016Sb., č. 382/2001Sb., č. 383/2001Sb. a č. 384/2001Sb.

Množství odpadů, která vzniknou ve fázi realizace předmětné stavby, je v dokumentaci evidováno souhrnně za celou stavbu podle jednotlivých technologických a stavebních částí. Odpady jsou zaříděny podle Katalogu odpadů (vyhláška č. 93/2016 Sb.) a je specifikováno jejich možné využití, popřípadě odstraňování v souladu s platnou legislativou. V maximální možné míře je doporučena recyklace stavebních odpadů. Součástí dokumentace „Odpadové hospodářství“ je rovněž orientační seznam společností, které se zabývají využíváním, případně

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

B.1.6.7 Zabezpečení ochranných pásem, chráněných objektů i porostů po dobu výstavby

V prostoru staveniště se nachází řada objektů, inženýrských sítí a dalších zařízení mající dle zákonných ustanovení a nařízení svá ochranná pásma. Jejich výčet a definice je uvedena v kapitole 3 - Ochranná pásma této Souhrnné technické zprávy. Souhlasy (vyjádření správců a vlastníků) se stavební činností v ochranných pásmech v rámci předmětné stavby jsou uvedeny v dokladové části (část dokumentace H. – Doklady). Přes vydané souhlasy se stavební činností pro stavbu jako celku je nutno před vlastním zahájením prací v dané lokalitě vždy písemně vyrozumět potencionálně dotčeného správce či vlastníka o úmyslu zahájit stavební práce a požádat jej o vytyčení inženýrské sítě respektive hranici chráněného objektu a stanovení jejich ochranného pásma. Současně pak požádá zhotovitel i o dohled nad stavební činností prováděnými v jejich ochranném pásmu. Prvotním podkladem pro toto je zákres stávajících i nových území, objektů a sítí v přehledných a koordinačních situacích stavby (část dokumentace C. - Situace stavby) i v přehledných výkresech jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů.

Porosty a vegetace dotčená stavbou je nutno chránit v souladu se zásadami uvedenými v kapitole B.1.6.5 Likvidace porostů (přesázení, kácení, zužitkování) této souhrnné technické zprávy a v části dokumentace B.3 Vliv stavby na životní prostředí.

B.1.6.8 Přeložky podzemních a nadzemních vedení, dopravních tras, vodních toků

Před započítím hlavních stavebních prací budou provedeny stavební úpravy na nevyhovujících kříženích a u souběhů podzemních inženýrských sítí. Seznam dotčených správců sítí je uveden v kapitole B.1.6.1 této zprávy.

Součástí stavby nejsou přeložky nadzemních sítí.

Navržené stavební úpravy si nevyžadují trvalou změnu dopravních tras na silničních komunikacích. Krátkodobé změny dopravních tras po dobu realizace příslušných stavebních objektů jsou uvedeny v části F. Zásady organizace výstavby a v části B.8 Dopravní opatření.

Navržené stavební úpravy si nevyžadují trvalou úpravu vodních toků.

B.1.6.9 Omezující nebo bezpečnostní opatření při přípravě staveniště a v průběhu výstavby

Staveniště je místo určené k uskutečnění stavby a pro umístění zařízení staveniště zhotovitele. Staveništěm jsou nemovitosti nebo jejich části, se kterými má objednatel (investor) právo hospodařit, nebo k nim má jiné právo. Obvod staveniště je vymezen v části I- Geodetická dokumentace - Obvod stavby (doplňný o výkres), která je součástí Projektu. Toto staveniště musí být viditelně označeno, případně zajištěno proti vstupu nepovolaných (třetích) osob. Staveniště musí být na začátku a konci stavebního úseku označeno základními údaji o stavbě a údaji o zhotoviteli.

Zhotovitel odpovídá za bezpečnost a ochranu zdraví vlastních zaměstnanců, závazně se řídí ustanoveními zákona č.309/2006 Sb., o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví v platném znění. Plní povinnosti vyplývající ze zákona č.133/1985 Sb., o požární ochraně, v platném znění a dodržuje opatření bezpečnostních předpisu SŽDC (ČD) Op 16 schválené rozhodnutím GŘ ČD, a.s. dne 26.10.2006 čj. 59 875/2005-O10 s účinností od 1.4.2006, včetně výnosu č.1 k předpisu SŽDC (ČD) Op 16 s účinností od 1.6.2010. Problematika BOZP je podrobně zpracována v samostatné části dokumentace B.4. Zde je uveden mimo jiné registr bezpečnostních a zdravotních rizik a úplný přehled právních předpisů týkajících se BOZP.

Zhotovitel musí plně dbát na bezpečnost všech osob oprávněných ke vstupu na staveniště a udržívat staveniště v řádném stavu tak, aby nevznikalo nebezpečí oprávněným osobám. Pokud

zaměstná zhotovitel na staveništi jiné zhotovitele, bude od nich požadovat stejný ohled na bezpečnost a odvrácení nebezpečí. To bude umožněno i udržováním staveniště a díla v řádném stavu.

Zhotovitel bude dále zajišťovat a udržovat na své náklady veškerá světla, ostrahu a oplocení, výstražné značky a střežení, kdykoliv a kdekoliv je to nutné nebo je požadováno vrchním stavebním dozorem (dále jen VSD) nebo odpovědným úřadem, pro ochranu díla nebo pro bezpečnost a potřebu veřejnosti nebo jiných osob.

Zhotovitel bude rovněž podnikat opatření k ochraně životního prostředí na staveništi i mimo ně a bránit proti škodám nebo zásahům do práv osob nebo zásahům do veřejného majetku nebo jiným škodám v důsledku znečištění, hluku nebo z jiných příčin vznikajících jako důsledek jeho pracovních postupů.

B.1.6.10 Výluka dopravy a jiná omezení dopravy

V samostatné části dokumentace F. Zásady organizace výstavby jsou podrobně popsány jednotlivé stavební postupy a to včetně dopadů na provoz železniční, silniční i pěších. Jsou zde uvedeny konkrétní délky jednotlivých omezení se zasazením do časového plánu stavby.

Železniční doprava:

Úplné vyloučení provozu

- 14 denní nepřetržitá výluka provozu v TÚ Oldřichov u Duchcova – Bílina v PP.
- 14 denní nepřetržitá výluka provozu vlečky Duchcovská svařovna v SP č.1.
- 2 denní nepřetržitá výluka provozu v TÚ Oldřichov u Duchcova – Bílina ve SP č. 3.
- 2 denní nepřetržitá výluka TK ve směru na Osek při realizaci provizorní propojení v SP č.5,
- 9 denní nepřetržitá výluka TK ve směru na Osek při definitivním zapojení v SP č.. 3,
- 14 denní nepřetržitá výluka vlečky Duchcovská svařovna při definitivním zapojení ve SP č.6
- 4 x 1 denní nepřetržitá výluka provozu 2. TK směr Světec.

Krátkodobé vyloučení provozu:

Krátkodobé 2-6h denní/noční výluky provozu pro objekty trakčního vedení – výstavba TS, regulace a montáž TV, montáž návěstních lávek.

Navržená NAD je popsána v dílčích stavebních postupech v části dokumentace F.

Omezení provozu pod mostem SO 11-20-09:

Během výstavby mostu SO 11-20-09 přes kolejiště Severočeských dolů bude omezen provoz vlečky následovně:

- během realizace stavby jsou navrženy denní výluky vždy jedné koleje směr Světec,
- nepřetržitě 24h výluky všech kolejí pod mostem budou realizovány pouze ve středu, kdy je na vlečce „servisní den“,
- nepřetržitě výluky všech kolejí přesahující 24h je nutné směřovat do období celozávodní dovolené po dohodě s el. Ledvice.

Silniční doprava:

V místě rekonstruovaných mostních objektů nad pozemními komunikacemi jsou navrženy dopravní opatření viz část dokumentace SO 11-31-04.4 Oldřichov u Duchcova - Bílina, dopravní opatření. Hlavní zásady při rekonstrukci mostů jsou následující:

- jsou navržena dlouhodobá opravní omezení spočívající v jednopruhovém obousměrném provozu, nebo zúženém dvoupruhovém provozu pod mosty,
- jsou navrženy ochranné rámové konstrukce pod mostními objekty za účelem zabránění znečištění prostoru pod mostem při zachovaném provozu,
- při manipulaci s nosnými konstrukcemi jsou navrženy uzavírky komunikací s navrženými objízdnými trasami. U mostů SO 11-20-08 a 11-20-11 není možné zajistit objízdnou trasu,

proto je během manipulace s nosnými konstrukcemi navrženo řízení provozu pod mostem zaměstnancem zhotovitele - regulovčikem.

Provoz pěších a cyklistů:

Provoz pěších a cyklistů bude po dobu realizace stavby omezen ve stejném rozsahu jako silniční doprava.

B.1.6.11 Omezení v dodávce energií

Stavební činnost nepředkládá a ani nevyvolává dlouhodobá přerušení či omezení v dodávce jednotlivých druhů energií.

B.1.7 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí

Podrobný přehled trvalých i dočasných záborů (v podrobnostech jednotlivých katastrálních území a parcelních čísel) je uveden v části dokumentace I – Geodetická dokumentace, Majetkoprávní část.

B.1.8 Výjimky z předpisů a norem

Navržené řešení nevyžaduje výjimky z norem a předpisů.