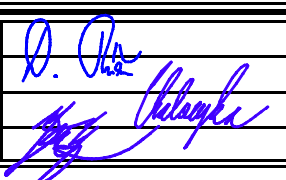


# SOUHRNNÁ ČÁST

"Rekonstrukce železničního svršku Vlašim - Trhový Štěpánov"



Opraveno po připomínkách

Odpovědný projektant stavby	Ing. David Růža		<b>Viamont DSP a.s.</b> Železničářská 1385/29 400 03 Ústí n. L. tel: 475 300 111 projekt@viamont.cz	
Odpovědný projektant SO, PS	Ing. David Růža			
Kontroloval	Ing. Tomáš Chaloupka			
Vypracoval	Bc. Jiří Jedlička, DiS.			
Objednatel	<b>SŽDC s.o., Stavební správa západ</b>			
Místo stavby	<b>traťový úsek Vlašim - Trhový Štěpánov</b>			
Stavba : <b>"Rekonstrukce železničního svršku Vlašim - Trhový Štěpánov"</b>			Datum	leden 2015
			Číslo zakázky	P14036
			Stupeň	P
			Číslo přílohy	<b>B.</b>
<b>SOUHRNNÁ ČÁST</b>				

## B. SOUHRNNÁ ČÁST

### OBSAH:

B.1	Souhrnná technická zpráva .....	2
B.1.1.	Zhodnocení staveniště .....	2
B.1.2.	Průzkumy a podklady .....	2
B.1.3.	Ochranná pásma .....	3
B.1.4.	Koncepce stavby .....	4
B.1.5.	Údaje o splnění stanovených podmínek .....	5
B.1.6.	Příprava pro výstavbu .....	5
B.1.7.	Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí .....	6
B.1.8.	Výjimky z předpisů .....	6
B.2	Provozní a dopravní technologie .....	6
B.3	Vliv stavby na životní prostředí .....	7
B.4	Odolnost a zabezpečení stavby .....	11
B.5	Energetické výpočty .....	14
B.6	Protikorozní ochrana .....	14
B.7	Graf dynamického průběhu rychlosti .....	14
B.8	Dopravní opatření .....	14
B.9	Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL .....	15
B.10	Úspora energie a ochrana tepla .....	15
B.11	Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí .....	16
B.12	Ochrana obyvatelstva .....	16
B.13	Bezbariérové užívání .....	16

---

## B.1 SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

---

### B.1.1. Zhodnocení staveniště

Stavba se nachází na stávající regionální železniční trati č. 514A Trhový Štěpánov - Benešov v traťovém úseku Vlašim – Trhový Štěpánov v km 23,072 – 24,150. Jedná se o jednokolejnou neelektrizovanou regionální trať se zabezpečovacím zařízením I. a II. kategorie.

Stavba je umístěna z části v intravilánu obce Vlašim, vede přes zastávku Vlašim (ta není součástí rekonstrukčních prací) a dále potom pokračuje extravilánem přes pole směrem na Trhový Štěpánov. Stavba je charakterizována jako liniová. Z hlediska umístění stavby v území, stavba sleduje dnešní železniční trať. Nebudou budovány nové přeložky. Stavba je v souladu se zpracovanými územně technickými dokumentacemi pro danou lokalitu, zejména s územním plánem města Vlašim.

### B.1.2. Průzkumy a podklady

V oblasti staveniště byl proveden průzkum inženýrských sítí. Poloha sítí byla zakreslena do koordinační situace na základě podkladů poskytnutých v papírové i digitální formě jednotlivými správci inženýrských sítí. Protože poloha sítí uvedená v situacích je pouze orientační a přibližná, musí být veškeré inženýrské sítě před započítáním stavebních prací vytýčeny a ověřeny jejich správci. Jednotlivá vyjádření správců včetně zákresů sítí jsou také součástí dokladové části „H“ této dokumentace.

V místě stavby bylo provedeno místní šetření, kde byl mapován stav stávající tratě. Na sledovaném úseku se nevyskytují výraznější poruchy geometrických parametrů koleje související s únosností železničního spodku. V úseku horninového zářezu v km 23,500 – 23,800 byl zjištěn nevyhovující stav stávajícího odvodnění. Po obou stranách koleje se drží velké množství vody. V této části trati je nutné vybudovat nové odvodnění. Navazující část tratě je vedena na násypu. Na krajích násypu je uloženo množství navezeného materiálu. Pro správnou funkci odvodnění doporučujeme odstranění těchto návězů a vyspádování tělesa směrem ke krajům.

Vzhledem k charakteru stavby – rekonstrukce železničního svršku nebyl podrobný geotechnický průzkum proveden. Pro přibližné stanovení geologických poměrů v zájmové oblasti byly využity data a informace z Geofondu ČR, místního šetření a od správce příslušného traťového úseku.

Od správce mostních objektů byly získány podklady o stávajících mostech a propustcích. Stavbou ale nebudou tyto objekty dotčeny.

V rámci projekčních prací byl proveden dendrologický průzkum, rozbor kontaminace kolejového lože a byla zpracována akustická studie. Tyto doklady jsou doloženy v přílohách této souhrnné části.

Jako mapový podklad byla použita katastrální mapa v digitální verzi a geodetické zaměření stávajícího stavu. SZG s.o. Praha provedlo v traťovém úseku doplnění základních geodetických bodů (ZGB) a následně došlo společností Viamont DSP a.s. k doplnění bodů železničního polygonu (ŽP). Tyto body byly použity pro geodetické zaměření, které bylo výchozím podkladem pro zpracování projektu. Podrobné údaje o geodetických podkladech jsou uvedeny v samostatné části dokumentace „I“.

### **B.1.3. Ochranná pásma**

V rámci stavby vzhledem k jejímu charakteru a rozsahu, nedojde ke změně hranice ochranného pásma dráhy.

Ochranné pásmo vod nebude dotčeno.

Do zvláště chráněných území stavba nezasahuje.

Po vyjádřeních správců sítí byla poloha stávajících inženýrských sítí zakreslena do přílohy C.2 Koordinační situace stavby. Vyjádření jednotlivých správců stávajících inženýrských sítí je součástí dokladové části H.

Ochranná pásma jednotlivých inženýrských sítí:

- a) u kabelových vedení je ochranné pásmo 1 m od krajního kabelu
- b) u stok a kanalizací je ochranné pásmo určeno ČSN 75 6501 Stokové sítě a kanalizační přípojky
- c) u vodovodů je ochranné pásmo určeno ČSN 75 5409 Vnitřní vodovody
- d) u sdělovacích a zabezpečovacích kabelů je určeno vyhl. 52/64 Sb. a telekomunikačním zákonem 110/64 Sb. a ČSN 03 8371.

Projektant upozorňuje, že v rámci stavby dojde při výstavbě nového zabezpečovacího kabelu a odvodnění ke střetu s trasami kabelového vedení SSTZ Praha – západ a ČD Telematika a .s. (zejména v úseku km 23,150 – 23,400).

Dále upozorňujeme dle vyjádření OŘ Praha ze dne 15.12. 2014 že v km 23,078 – 23,350 a 23,970 – 24,066 nebyla doposud vyhotovena dokumentace nově položeného kabelu.

Kabelové trasy jednotlivých správců je nutno před stavbou vytýčit a řídit se jejich pokyny!

V blízkém okolí stavby nejsou registrována žádná poddolovaná území ani ložiska nerostných surovin. Stavba nevyžaduje trvalý ani dočasný zábor pozemků zemědělského půdního fondu a pozemků určených k plnění funkci lesa. Žádné zvláštní požadavky na asanace, bourací práce ani kácení porostů tato stavba nevyžaduje.

#### **B.1.4. Koncepce stavby**

Účelem stavby je zlepšení stávajícího nevyhovujícího stavu a zajištění bezpečného a spolehlivého provozování železniční dopravy. Stavba má za cíl dosáhnout takových technických a provozních parametrů, aby technický stav zařízení dráhy, zejména železničního svršku a spodku, umožňoval bezpečnou jízdu stanovenou rychlostí a byla zajištěna bezpečnost dopravy. Zároveň má minimalizovat negativní vliv dopravy na okolní krajinu a životní prostředí.

Stávající kolejový rošt v traťovém úseku Vlašim – Trhový Štěpánov je tvořen z kolejnic tvaru S 49 a T na betonových pražcích SB5, SB3 nebo na dřevěných pražcích. Kolej je stykovaná. Poslední větší rekonstrukce zde byla provedena v roce 1973. Kolejnice v obloucích vykazují značnou míru výškového a bočního ojetí a především stav upevnění na betonových pražcích je již nevyhovující. Kolejové lože je značně znečištěné a stávající odvodňovacího zařízení je v některých místech nefunkční, nebo úplně chybí.

Tato projektová dokumentace je navržena v souladu se zadávacími podmínkami a obecnými technickými požadavky na výstavbu. Stavba nezasahuje do prostor, ploch a objektů, které jsou užívány osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Stávající přístupy zůstávají zachovány. Nástupiště zastávky Vlašim není součástí rekonstrukčních prací.

Údaje a záležitosti týkající bezpečnosti práce jsou podrobně zpracovány plánu BOZP, který je přílohou této souhrnné části.

Stavba je rozčleněna celkem do čtyř stavebních objektů a jednoho provozního souboru:

##### ***SO 010 a SO 020 Železniční svršek a spodek***

V úseku stavby v km 23,135 500 – km 23,350 000 a v km 23,477 609 – km 24,150 000 dojde k vytržení stávajícího kolejového roštu. Stávající rošt bude nahrazen novým svrškem z kolejnic 49E1 na betonových pražcích B03 s pružným bezpodkladnicovým upevněním W14. Současně bude také provedena rekonstrukce kolejového lože a dojde ke zřízení bezstykové koleje.

V místě rekonstruovaného železničního přejezdu v km 23,156 včetně úseku 5,00 m před a 5,00 m za ním bude provedena zesílená konstrukce pražcového podloží z vrstvy štěrkodrti tloušťky 500 mm frakce 0/32.

Dále bude vybudováno nové odvodnění v km 23,135 500 – 23,327 000 a v oblasti horninového zářezu v km 23,500 – 23,850 pomocí plastového trativodního potrubí s ukloněnou zemní plání.

##### ***SO 030 Železniční přejezd ev. km 23,156***

Nově bude zřízena celopryžová přejezdová konstrukce složená z vnitřních i vnějších panelů. Odvodnění vozovky na přejezdu bude zajištěno betonovou šterbinovou troubou a odvodnění železničního spodku v místě přejezdu bude zřízeno pomocí trativodu a ukloněnou plání (v rámci SO 020).

##### ***SO 040 Železniční přejezd ev. km 23,156 – přípojka NN***

Předmětem tohoto SO je využít část stávajícího zařízení elektrické přípojky a v podstatě vybudovat samostatnou přípojku pro napájení nového RD PZS v km 23,156.

Předpokládá se využít současný elektroměrový rozvaděč pro umístění druhého elektroměru (případně i druhý odběr připojit až za stávající elektroměr).

#### ***PS 040 Železniční přejezd ev. km 23,156, PZZ***

V rámci tohoto provozního souboru dojde k zabezpečení železničního přejezdu ev. km 23,156. K zabezpečení přejezdu dojde z důvodu, aby bylo možné i po změně normy ČSN 73 6380 Z3 jezdit přes přejezd traťovou rychlostí.

Stavba nevyžaduje zvláštní požadavky na zdroje energií, Přívod el. energie bude zabezpečen v rámci kapacit železniční stanice Vlašim, nebo pomocí elektrocentrál.

V rámci této dokumentace se neuvažuje s přeložkami stávajících inženýrských sítí ani s jinými souvisejícími investicemi. Stavba nijak neovlivní dosavadní veřejné a občanské vybavení.

Záležitosti, týkající se bezpečnosti práce jsou uvedeny v části B.4 této souhrnné části a v havarijním plánu, který je v příloze této části dokumentace. Statické výpočty nejsou vzhledem k charakteru stavby požadovány.

#### **B.1.5. Údaje o splnění stanovených podmínek**

Na základě požadavků z předchozího stupně dokumentace a zvláštních technických podmínek pro tento projekt byla zpracována akustická studie a dendrologický průzkum. Navržené technické řešení splňuje podmínky posuzovacího a schvalovacího protokolu.

V rámci projektu stavby byly dodrženy (nebo navýšeny) kapacitní údaje stavby, které dle posuzovacího protokolu jsou:

Zřízení koleje S49: 879 m (skutečnost 888 m)

Odvodnění železničního spodku: 350 m (skutečnost 546 m)

Z důvodu vydání změny Z3 ze srpna 2013 k ČSN 73 6380 – Železniční přejezdy a přechody, konkrétně změny rozhledových poměrů, která měla zásadní vliv na zpracování projektu stavby oproti přípravné dokumentaci došlo po dohodě s investorem k navýšení o jeden SO (SO 040 Železniční přejezd ev. km 23,156 – přípojka NN) a jeden PS (PS 040 Železniční přejezd ev. km 23,156, PZZ)

#### **B.1.6. Příprava pro výstavbu**

Stavba je charakterizována jako liniová. Začátek stavby je v km 23,072 a konec v km 24,150. Zastávka Vlašim není součástí rekonstrukčních prací. Staveniště se nachází na pozemku SŽDC s.o. Při výstavbě je možno pro přístup využít stávající drážní těleso, nebo křižující komunikace. Kácení křovin a porostů v oblasti stavby bude dle dohody se správcem trati provedeno v rámci údržbových prací ještě před zahájením stavby.

Při nakládání s odpady je třeba postupovat dle platných zákonů a vyhlášek, zejména zákonu o odpadech č. 185/2001 Sb. Dřevěné pražce nesmí být v žádném případě odstraňovány volným pálením. Nepoužitelné a vyřazené dřevěné pražce budou odstraněny

na skládce skupiny S – nebezpečný odpad, popřípadě ve spalovně nebezpečného odpadu. V rámci stavby se neuvažuje s přeložkami inženýrských sítí, dopravních tras ani vodních toků.

Stavba si vyžádá v době realizace úplnou výlukou železničního provozu a dočasnou uzavírku železničního přejezdu ev. km 23,156. Podrobnější informace o organizaci výstavby jsou uvedeny v části dokumentace „F“ – Zásady organizace výstavby.

#### **B.1.7. Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí**

Stavba se nachází na pozemcích SŽDC s.o. a nevyžádá si trvalý zábor pozemků. Podrobnější údaje týkající se majetkoprávních vztahů jsou řešeny v geodetické části dokumentace „I“.

#### **B.1.8. Výjimky z předpisů**

V projektu stavby nebylo zapotřebí výjimek ani úlevových předpisů, kterými by bylo podmíněno navrhované technické řešení.

---

## **B.2 PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE**

---

### **Počáteční stav:**

Jedná se o jednokolejnou neelektrizovanou regionální trať se zabezpečovacím zařízením I. a II. kategorie (v řešeném úseku I. kategorie – telefonické dorozumívání). Stávající kolejový rošt v traťovém úseku Vlašim – Trhový Štěpánov je tvořen z kolejnic tvaru S 49 a T na betonových pražcích SB5, SB3 nebo na dřevěných pražcích. Kolej je stykovaná. Sledovaný úsek se nachází v km 23,072 – 24,150. Zastávka Vlašim není součástí rekonstrukčních prací.

Provozovatelem drážní dopravy jsou v největší míře České dráhy a. s. a provoz se zde uskutečňuje hlavně motorovými vozy typu 810. Trať je využívána především pro osobní dopravu, v menší míře je zde provozována i doprava nákladní (např. ČD Cargo). Nejvyšší traťová rychlost ve sledovaném úseku je 50 km/h s rychlostními omezeními na některých železničních přejezdech z důvodu nedostatečných rozhledových poměrů. V současné době je denní počet vypravených osobních vlaků v jednom směru v době od 00 :00 do 24 :00 jedenáct.

### **Základní technické a provozní údaje o trati:**

Kategorie dráhy:	regionální
Hmotnost na nápravu:	20 t
Zábrzdna vzdálenost:	400 m
Nejvyšší traťová rychlost:	50 km/hod

Rozchod:	1435 mm
Rychlostní pásma:	RP 0
Maximální sklon tratě:	29,26 ‰
Max. délka vlaku osobní dopravy:	100 m
Max. délka vlaku nákl. dopravy:	300 m
Trakční soustava:	nezávislá
Zabezpečovací zařízení:	I./II. kategorie (ve sledovaném úseku I. kat)
Průměrná intenzita provozu:	29 vl. / 24 hod

### Cílový stav

Navrženou rekonstrukcí nedojde k zásadním provozním nebo technologickým změnám.

Na konci roku 2014 došlo v řešeném úseku v rámci samostatné akce SSZT – PZ k úpravě zabezpečovacího zařízení (odstranění lepených izolovaných styků a zřízení počítačů náprav) a nyní je již možno z technologického hlediska využít traťovou rychlost 60 km/h. PZS u stávajících přejezdů ev. km 23,355 a 23,430 již umožňuje rychlost 60 km/h.

V rámci stavby dojde k opravě železničního svršku a zřízení bezstykové koleje, čímž dojde ke značnému snížení hluku a vibrací působících na okolí a ke zvýšení komfortu a bezpečnosti cestujících v daném úseku.

Oproti stávajícímu stavu dojde ke zvýšení stávající traťové rychlosti z původních 30 - 50 km/h na 60 km/h. **Rychlostní omezení na 30 km/h na přejezdu ev. km 23,156 bude odstraněno z důvodu vybudování nového přejezdového zabezpečovacího zařízení a přes přejezd bude možno jezdit traťovou rychlostí.**

---

## B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

---

Stavba výrazněji neovlivní okolní životní prostředí a má minimální vliv na krajinný ráz v tomto území. Při navrhované rekonstrukci je třeba dodržovat z hlediska péče o životní prostředí všeobecně všechna platná opatření.

V rámci stavby se neuvažuje s kácením mimolesní zeleně. V prostoru stavby bude dle dohody se správcem trati provedeno kácení porostů nacházejících se na drážním pozemku v rámci údržbových prací před zahájením stavby.

Natura 2000 (def. zák. č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění) je celoevropská soustava chráněných území, kterou tvoří síť přírodně významných lokalit chránících nejvíce ohrožené druhy rostlin, živočichů a přírodních stanovišť spolu s tzv. ptačími oblastmi, což jsou území nejvhodnější pro ochranu vybraných druhů ptáků z hlediska výskytu, stavu a početnosti populací.

Dle vyjádření Krajského úřadu střeďočeského kraje, odboru životního prostředí ze dne 11.7. 2014, lze vyloučit významný vliv této stavby na příznivý stav předmětu ochrany



jakékoliv evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti stanovené příslušnými vládními nařízeními.

Dále dle jeho vyjádření ze dne 12.8. 2014 stavba v navrhovaném rozsahu nepodléhá posouzení dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Výše uvedená vyjádření jsou součástí této dokumentace a jsou uvedeny v dokladové části H.

Z hlediska obecné ochrany vod a vodních zdrojů se tato stavba nedostává do přímého kontaktu s ochrannými pásmy vodních zdrojů.

Obecně v pásmu ochrany vod nesmí být prováděna jakákoliv manipulace s ropnými látkami ani jejich skladování. Dále zde nesmějí být opravovány žádné mechanismy, rovněž zde není přípustné parkování vozidel. Pro parkování a opravy těchto mechanismů musí být v rámci stavebních prací zřízen stavební dvůr mimo pásmo ochrany vod.

Při provádění stavby může dojít k ohrožení kvality a čistoty vod možným únikem ropných látek či pohonných hmot v místech zařízeních stavenišť nebo případně při vlastních pracích na železničním spodku a svršku. Z těchto důvodů je nutné na stavbě dodržovat bezpečnostní opatření při nakládání s ropnými produkty. Pro všechny plochy zařízení stavenišť platí následující opatření:

- Budou dodržovány pravidelné kontroly ekologické nezávadnosti dopravních a stavebních mechanismů.
- Veškerá údržba nebo případné opravy mechanismů budou prováděny mimo plochu zařízení staveniště (s výjimkou denní údržby).
- Stavební nebo jinou činností nesmí dojít k znečištění zdroje podzemní vody.
- V případě úniku ropných nebo jiných závadných látek bude kontaminovaná zemina neprodleně odstraněna, odvezena a uložena na lokalitách určených k těmto účelům.
- Při doplňování pohonných hmot nebo případných opravách a údržbě umisťovat pod stojící mechanismy zachytňné nádoby.
- Veškeré odpadní vody budou svedeny do městské kanalizace.
- Zásoby pohonných hmot skladované na ploše staveniště nepřekročí objem pro jednodenní spotřebu.

Při dodržení všech zásad pro nakládání s ropnými látkami lze konstatovat, že tato stavba neohrožuje povrchové ani podzemní vody.

Během stavby je nutné počítat s krátkodobým zvýšením hladiny hluku v pracovní době od stavebních strojů a mechanismů. Při sypání štěrku a zřizování kolejového lože může dojít v okolí stavby k zvýšení prašnosti.

Zatížení ovzduší znečišťujícími látkami po dobu výstavby je možné minimalizovat těmito kroky:

- koordinací stavebních prací a přesunů stavební techniky
- optimalizací dopravních tras s ohledem na ochranu obytné zástavby a vytíženosti nákladních aut
- snižováním prašnosti klopením

- udržováním techniky v čistotě a v dobrém technickém stavu
- mokrým čištěním komunikací u výjezdu z prostoru staveniště

Rekonstrukcí koleje, jejíž součástí je svaření do bezстыkové koleje dojde oproti stávajícímu stavu ke snížení hladiny hluku a vibrací při projíždění vlakových souprav. V rámci této dokumentace byla zpracována hluková studie, která snížení hladiny hluku dokazuje.

## **Odpadové hospodářství**

V průběhu stavby dojde k vzniku určitého množství odpadů. Při nakládání s odpady je třeba postupovat dle platných zákonů a vyhlášek, zejména zákona o odpadech č. 185/2001 Sb. Povinností dodavatele stavby je zabezpečit nakládání s veškerými odpady podle tohoto zákona. Odpady, které sám nemůže využít nebo odstranit v souladu s tímto zákonem a prováděcími právními předpisy, musí převést do vlastnictví pouze osobě oprávněné k jejich převzetí podle § 12 odst. 3 tohoto zákona. Dále musí umožnit kontrolním orgánům přístup do objektů, prostorů a zařízení a na vyžádání předložit dokumentaci a poskytnout pravdivé a úplné informace související s nakládáním s odpady.

Předmětem řešení odpadového hospodářství není znovu využitelný materiál spadající do kompetence kategorizátorů SŽDC podle směrnice č. 42. „Hospodaření s vyzískaným materiálem“ (účinnost směrnice od 20.5.2009). Jedná se např. o kolejnice, pražce, výhybkové části a drobné kolejiwo.

Z hlediska tohoto hospodaření bude provedena kategorizace vyzískaného materiálu a tento vyzískaný materiál se zařadí do skupin :

- použití bez regenerace (zůstane demontovaný u SŽDC, OŘ Praha)
- k regeneraci (zůstane demontovaný u SŽDC, OŘ Praha)
- šrotový nebo k použití pro jiné účely (SŽDC, OŘ Praha)
- odpad (včetně jeho kategorizace ve smyslu zákona o odpadech č. 185/2001 Sb.)

Materiál určený dle kategorizace jako odpad byl v rozpočtové části zohledněn a zahrnut do nákladů.

V rámci stavby dojde k odtěžení stávající zeminy a materiálu kolejového lože. V místech odtěžovaného kolejového lože se nenacházejí výhybky ani mazadla, proto se nepředpokládá jeho kontaminace. Přesto byl proveden chemický rozbor vzorků kolejového lože (viz. příloha č. 6) na jehož základě bylo zjištěno, že obsah škodlivých látek uvolněných do vodního výluhu je velmi nízký a žádný ze sledovaných ukazatelů nepřesahuje limitní hodnoty. Odpad z kolejového lože je tudíž možno zneškodnit na kterémkoliv skládce ostatních odpadů.

Odtěžený materiál bude buď využit v rámci stavby, nebo odvážen přímo na skládku, nebudou se zřizovat mezideponie.

Pro určení množství jednotlivých druhů odpadů byl zpracován seznam odpadů ze stavby, vycházející z plánovaných prací a vztahující se k jednotlivým stavebním objektům. Jedná se především o šterkové lože ze železničního svršku, výkopové inertní

materiály, stavební sutě a betony, stavební kovové konstrukce, zbytky dřevěných konstrukcí a další.

**Seznam konkrétních druhů a předpokládaného množství vzniklých odpadů:**

***kód odpadu 17 05 08 - Štěrky ze železničního svršku neuvedené pod číslem 17 05 07, kategorie odpadu O***

Materiál štěrkového lože v současnosti nevyhovuje v předmětných traťových úsecích z hlediska únosnosti, mechanických vlastností i z hlediska kvality materiálu. Pokud po chemickém rozboru kontaminace nebude překračovat legislativně stanovená kritéria, bude možné tento materiál použít například do násypů, na zpevnění cest, na rekultivace skládek nebo k sanačním pracím, jinak je nutno odstranit tento materiál na příslušné skládce odpadů.

Celkové množství vytěženého štěrku činí cca 4079 t.

***kód odpadu 17 05 04 - Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03, kategorie odpadu O***

Výkopová zemina v souvislosti s realizací stavby vznikne zejména úpravami a obnovou železničního svršku a spodku, úpravami a obnovou okolí trati, úpravami svahů. V souladu s platnou legislativou navrhujeme přebytečnou zeminu ze stavby přednostně využít k rekultivacím, případně k terénním úpravám, které budou realizovány na stavbě nebo v daném území v době realizace předmětné stavby.

Celkové množství výkopové zeminy, které v předmětné stavbě vznikne činí cca 700 t.

***kód odpadu 17 01 01 - Beton, železniční pražce betonové, kategorie O***

Betonové pražce označené v kategorizaci jako odpad, beton, z demolic základů a ostatních betonových objektů.

Celkové množství betonu ze stavby činí cca 296 t.

***kód odpadu 17 03 02 – Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01, kategorie odpadu O***

Vybouraný živičný kryt vzniklý například při rekonstrukci přejezdových konstrukcí (asfaltový beton) doporučujeme recyklovat v mobilních recyklačních zařízeních, popřípadě nabídnout nejbližší obalovně živičných směsí na předrcení a následné využití. Odfrézovaný živičný kryt doporučujeme přednostně nabídnout k dalšímu využití místně příslušné Správě a údržbě silnic nebo bude odvezen na příslušnou skládku.

Celkové množství asfaltového betonu činí cca 28 t.

***kód odpadu 17 02 04\* (dřevo) – Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné, kategorie N***

Dřevěné pražce nesmí být v žádném případě odstraňovány volným pálením. Nepoužitelné a vyřazené dřevěné pražce budou odstraněny na skládce skupiny S – nebezpečný odpad, popřípadě ve spalovně nebezpečného odpadu.

Celkový počet dřevěných pražců činí 398 ks (cca 35,82 t).

Nakládání s železničními pražci je v kompetenci SŽDC. Pražce, které svou kvalitou již neodpovídají a nemohou být znovu použity pro konstrukci železničního svršku, je nutno odstranit na základě požadavků SŽDC. Použité pražce s odpovídající kvalitou, mohou být znovu používány na vedlejších tratích.

Zhotovitel stavby je odpovědný za řešení odpadového hospodářství dle platné legislativy a za splnění všech podmínek vycházejících z územního rozhodnutí, stavebního povolení a dále uvedených v této dokumentaci.

V příslušných kapitolách výše jsou popsány jednotlivé složky životního prostředí a možné vlivy záměru na tyto složky. Obecně lze konstatovat, že vzhledem k charakteru a rozsahu stavby jsou vlivy stavby na životní prostředí převážně nevýznamné. I přesto je však zapotřebí důsledně dodržovat navržená opatření pro minimalizaci případných negativních vlivů stavby na životní prostředí.

---

## **B.4 ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY**

---

Na požární zabezpečení stavby vzhledem k jejímu charakteru nejsou kladeny zvláštní požadavky při dodržení zásad stanovených zákonem č.91/1995 Sb., vyhláškou č. 37/1986 Sb., předpisem ČD OP14, ČSN ISO 8721 – 1 až 8 a ČSN EN 3 – 1 až 6.

Při stavbě nedojde omezení stávajících přístupových cest pro požární techniku.

Přístup na staveniště vozidlům hasičského záchranného sboru bude zajištěn po místních komunikacích křižující trať:

přejezd ev. km 23,156 (ul. Ke Spravedlnosti)

přejezd ev. km 23,430 (ul. Okružní a Lidická)

přejezd ev. km 24,271 (úcelová polní komunikace)

Během stavby je při veškerých stavebně-montážních pracích bezpodmínečně nutné dodržovat veškeré platné předpisy o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci. Jednou ze základních povinností účastníků výstavby je dodržovat zákon č.309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek BOZP, NV č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na BOZP na staveništi a jeho prováděcími předpisy včetně ustanovení Zákoníku práce č. 262/2006 Sb. týkající se BOZP. Na pracovištích, na nichž jsou zaměstnanci vystaveni

nebezpečí pádu z výšky nebo pádu do volné hloubky je nutné dodržovat NV č. 362/2005 Sb.

Přehled dalších základních legislativních předpisů BOZP platných pro oblast stavebnictví, které je nutno dodržovat:

- Z.č. 251/2005 Sb., o inspekci práce (v platném znění)
- Z.č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů (v platném znění)
- Z.č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů (v platném znění)
- Z.č. 174/1968 Sb., o státním odborném dozoru nad bezpečností práce (v úplném znění) (v platném znění)
- Z.č. 133/1985 Sb., o požární ochraně (v platném znění)
- Vyhláška č. 50/1978 Sb., o odborné způsobilosti v elektrotechnice (v platném znění)
- Vyhláška č. 85/1978 Sb., kontrolách, revizích a zkouškách plynových zařízení (v platném znění)
- Vyhláška č. 18/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená tlaková zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti
- Vyhláška č. 19/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená zdvihací zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti
- Vyhláška č. 21/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená plynová zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti
- Vyhláška č. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení
- Vyhláška č. 73/2010 Sb., stanovení vyhrazených elektrických technických zařízení, jejich zařazení do tříd a skupin a o bližších podmínkách jejich bezpečnosti
- Vyhláška 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
- Vyhláška č. 394/2006 Sb., kterou se stanoví práce s ojedinělou a krátkodobou expozicí azbestu a postup při určení ojedinělé a krátkodobé expozice těchto prací
- Vyhláška č. 87/2000 Sb., kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování a nahřívání živců v tavných nádobách
- NV 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky
- NV 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a náradí
- NV 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí
- NV 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky

- NV 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- NV 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a desinfekčních prostředků
- NV 11/2002 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a signálů
- NV 201/2010 Sb., o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu
- NV 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci
- NV 406/2004 Sb., o bližších požadavcích na zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v prostředí s nebezpečím výbuchu

#### **Další požadavky související se stavební činností na železniční dopravní cestě:**

SŽDC– Bp 1 – Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci: předpis stanovuje základní podmínky a předpoklady k zajištění BOZP.

SŽDC – E10 – Předpis pro provoz, obsluhu a údržbu trakčního vedení.

TNŽ 34 3109 – Bezpečnostní předpisy pro činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti na železničních drahách celostátních, regionálních a vlečkách.

Práce v kolejišti jsou pracemi rizikovými, protože se pracuje převážně v blízkosti provozovaných kolejí. Proto je nutno dbát především na :

- seznámení pracovníků s předpisy BOZP,
- vybavení pracovníků ochrannými pomůckami,
- střežení pracovníků bezpečnostními hlídkami,
- zvýšenou opatrnost při manipulaci s materiálem,
- vycvičenost a oprávněnost obsluhy zdvihacích zařízení.

Je třeba dbát na umístění skládek materiálu a náradí v souvislosti s průjezdným průřezem a koordinovat stavební práce s železničním provozem tak, aby nedošlo k vzájemnému ohrožení bezpečnosti. V tělese dráhy je obsaženo množství podzemních sítí a proto je nutné před zahájením prací provést vytyčení všech sítí a dodržet podmínky správce těchto zařízení pro práce v jejich blízkosti. V případě prací, kde je zařízení pod napětím, je nutno dodržovat příkaz „B“, přizpůsobit technologii provádění prací charakteru ohrožení a zajistit dozor nad prováděním prací.

V místech obvodu staveniště, kde je umožněn pohyb veřejnosti, je třeba zajistit bezpečné provádění stavby a bezpečnost veřejnosti. Zaměstnavatel (zhotovitel stavby) je povinen soustavně vyhledávat nebezpečné činitele a procesy pracovního prostředí a pracovních podmínek, zjišťovat jejich příčiny a zdroje. Na základě tohoto zjištění vyhledávat a hodnotit rizika a přijímat opatření k jejich odstranění. K tomu je povinen pravidelně kontrolovat úroveň bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, zejména stav výrobních a pracovních prostředků a vybavení pracovišť a úroveň rizikových faktorů pracovních podmínek a dodržet metody a způsob zjištění a hodnocení rizikových faktorů (viz odst. 3 § 102 z. č. 262/2006 Sb., zákoník práce)

Hygiena na pracovišti bude zajištěna v rámci stávajících kapacit železniční stanice Vlašim, případně pomocí mobilních toalet a sanitárních přívěsů se sociálním a hygienickým zařízením, které budou v průběhu stavby umístěny v prostoru zařízení staveniště.

---

## **B.5 ENERGETICKÉ VÝPOČTY**

---

Vzhledem k rozsahu a charakteru stavby nejsou energetické výpočty požadovány. Jedná se o železniční trať s nezávislou trakcí (pohon železničních vozidel nevyužívá elektrickou energii odebíranou z pevných trakčních zařízení na trati).

---

## **B.6 PROTIKOROZNÍ OCHRANA**

---

Jelikož se jedná o trať s nezávislou trakcí, není v rámci projektu zapotřebí řešit ochranná opatření proti účinkům bludných proudů.

---

## **B.7 GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTI**

---

Tachograf se zakreslením dynamického průběhu rychlostí je zpracován v samostatné části dokumentace E.1.1. Železniční svršek a spodek (příloha E.1.1.7). Provoz jednotek s naklápačící skříní se v rekonstruovaném úseku neuvažuje.

---

## **B.8 DOPRAVNÍ OPATŘENÍ**

---

Stavba „Rekonstrukce železničního svršku Vlašim – Trhový Štěpánov“ není rozdělena na etapy a všechny stavební práce budou probíhat v jednom stavebním postupu. Práce budou probíhat v nepřetržité výluce železničního provozu. Doba trvání nepřetržité výluky železničního provozu je navržena na 20 dní a je s ní již počítáno i v ročním plánu výluk na rok 2015. V době výluky budou osobní vlaky ze stanice Benešov u Prahy končit ve stanici Vlašim a dále do stanice Trhový Štěpánov budou nahrazeny náhradní autobusovou dopravou. Podrobnější informace o výluce a NAD jsou zpracovány v části dokumentace „F“ Zásady organizace výstavby, části 9. – požadavky na výluky veřejné dopravy.

Rekonstrukce železničního přejezdu v km 23,156 (ulice U Spravedlnosti) si vyžádá jeho úplnou uzavírku. Jedná se o místní komunikaci třídy D1 s obslužnou funkcí a minimálním provozem. Po komunikaci přes železniční přejezd není vedena pravidelná linková doprava. Uzavírka bude pouze na dobu nezbytně nutnou pro provedení prací, navržená doba uzavírky je 6 dní. Uzavírka přejezdu bude řešena objížděnkou. Objížděná trasa bude dlouhá cca 300 m a bude vyznačena přes ulice Obránců Míru, Okružní a Lidická.

Po dobu uzavírky bude na objízdné trase umístěno dopravní značení vyznačující navrženou objížděku. Objízdná trasa bude na křižovatkách vyznačena pomocí svislých dopravních značek „IS 11c“. Pracovní místa budou osazena přenosnými svislými dopravními značkami. Při jejich umístění se bude postupovat dle TP 65 s odchylkami stanovenými TP 66.

Dopravní značky musí být provedeny jako retroreflexní. Jejich rozměry jsou stanoveny VL 6.1 a VL 6.2. Vodorovná vzdálenost bližšího okraje přenosné značky od jízdního nebo pomocného pruhu je 0,3 m – 4,0 m. Přenosné značky se umísťují spodním okrajem ve výšce nejméně 0,6 m nad úrovní vozovky a pokud možno v jednotné výšce v rámci jednoho pracovního místa.

Zrušení platnosti některých značek bude rozhodnuto až při samotném osazování přechodného svislého značení a bude provedeno škrtnutím nebo překrytím páskou s oranžovo-černým pruhem, která musí být v šířce min. 50 mm a provedena z takového materiálu, aby při odstraňování nedošlo k poškození činné plochy značky. Doporučuje se užít pásky z retroreflexního materiálu třídy R1 dle ČSN EN 12899-1.

Trasa objížděky a návrh dočasného dopravního značení je vyznačen v příloze č. 1 této souhrnné části.

Při výstavbě musí být zachována dopravní obslužnost a dostupnost pro složky IZS. Uzavírka musí být v dostatečném předstihu nahlášena na příslušné dispečinky. Pohyb chodců se předpokládá v pomocném pruhu u přejezdu a není samostatně řešen. Způsob zajištění bezpečnosti při průchodu stavenišťem musí zajistit zhotovitel stavby. Obcházkové trasy nejsou navrženy. Pohyb cyklistů se předpokládá po objízdných trasách pro vozidla, speciální opatření pro zajištění pohybu cyklistů nejsou navržena.

Po dobu výstavby musí být dle požadavků Odboru řízení provozu v ŽST Vlašim vždy zajištěna volná vlaková cesta pro možnost „otočení“ vlaku.

---

## **B.9 TRVALÉ A DOČASNÉ ZÁBORY POZEMKŮ ZE ZPF A PUPFL**

---

Stavba nevyžaduje trvalý ani dočasný zábor pozemků zemědělského půdního fondu a pozemků určených k plnění funkce lesa.

---

## **B.10 ÚSPORA ENERGIE A OCHRANA TEPLA**

---

V rámci stavby se nezasahuje do stávajících budov, ani nejsou budovány nové pozemní objekty.



## **B.11 OCHRANA STAVBY PŘED ŠKODLIVÝMI VLIVY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ**

---

V místě stavby se nenachází záplavová oblast. Zvláštní požadavky na ochranu před povodněmi stavba nevyžaduje. Zřízením nového odvodnění dojde ke zlepšení odvedení srážkové vody ze zemního tělesa.

Stavba se nenachází v oblasti půdních sesuvů, ochrana před půdními sesuvy není vyžadována.

V místě stavby nejsou registrována žádná poddolovaná území.

V okolí stavby nebyla zaznamenána zvýšená seismologická aktivita a tudíž nebyla v rámci dokumentace řešena žádná opatření.

Oblast stavby se nachází v místě s nízkým výskytem radonu v podloží, žádná zvláštní opatření proti radonu nejsou uvažována.

---

## **B.12 OCHRANA OBYVATELSTVA**

---

Tato stavba nevyžaduje žádné zvláštní požadavky na stavební řešení z hlediska ochrany obyvatelstva.

---

## **B.13 BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ**

---

Stavba nezasahuje do prostor, ploch a objektů, které jsou užívány osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Stávající přístupy zůstávají zachovány. Nástupiště zastávky Vlašim není součástí rekonstrukčních prací.

V Ústí nad Labem, leden 2015

Zpracoval: Bc. Jiří Jedlička, DiS.

Přílohy:

Příloha č. 1 – Dopravní omezení – objízdná trasa uzavírky přejezdu ev. km 23,156

Příloha č. 2 – Havarijný plán

Příloha č. 3 – Plán BOZP

Příloha č. 4 – Dendrologický průzkum

Příloha č. 5 – Akustická studie

Příloha č. 6. – Rozbor kontaminace kolejového lože