



Operační program
Doprava



Evropská unie

Investice do vaší budoucnosti

Fond soudržnosti

ZAPRACOVÁNÍ PŘIPOMÍNEK 03/2015

1.	Doplnění kap. 5.4, 5.5, 5.6	09/2015	Vyskočil	
Změna:	Název změny:	Datum:	Provedl:	Podpis:

Investor, objednatel:	 Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1	kontaktní adresa: Správa železniční dopravní cesty, s.o. Stavební správa západ Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9
-----------------------	---	--

METROPROJEKT Praha a.s. nám. I. P. Pavlova 2/1786 120 00 Praha 2 generální ředitel: Ing. David Krása tel.: +420 296 154 105 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz		Souprava číslo:
---	--	-----------------

HIP:	Podpis:	Název a účel díla:
Ing. Petr Vyskočil tel.: 296 154 153		ZVÝŠENÍ TRAŤOVÉ RYCHLOSTI V ÚSEKU GOLČŮV JENÍKOV - ČÁSLAV
Stupeň:	Projekt stavby / DSP	

Zpracovatelský útvar:	Název části díla:	
S60 - dopravních staveb 296 154 209	SOUHRNNÁ ČÁST SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA	B. B.1-20
Vedoucí útvaru:	Podpis:	
Ing. Zbyněk Pěnka		

Odpovědný projektant:	Podpis:	Název přílohy:	Složka:
Ing. Petr Vyskočil			
Vypracoval:	Podpis:		Číslo příl.:
Ing. Petr Vyskočil			
Skart. znak:	V20/2036	Datum:	01/2015
Počet formátů:	77xA4	Měřítko:	-
IČD:	14	6497	02
	01	00	00
			000

1.	SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA	4
2.	PRŮZKUMY A PODKLADY	5
2.1	ÚDAJE O PROVEDENÝCH PRŮZKUMECH	5
2.2	VHODNOST GEOLOGICKÝCH A HYDROGEOLOGICKÝCH POMĚRŮ V ÚZEMÍ	6
2.3	POUŽITÉ GEODETICKÉ A MAPOVÉ PODKLADY A PODMÍNKY ZALOŽENÍ VYTYČOVACÍ SÍTĚ POLOHOVÉ A VÝŠKOVÉ	8
3.	OCHRANNÁ PÁSMA	8
3.1	ÚDAJE O DOSAVADNÍCH DOTČENÝCH OCHRANÝCH PÁSMECH A CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍCH	8
3.2	STANOVENÍ NOVÝCH OCHRANÝCH PÁSEM	11
3.3	ÚDAJE O CHRÁNĚNÝCH LOŽISKOVÝCH ÚZEMÍCH A SPECIFIKACE BÁŇKÝCH PODMÍNEK	11
3.4	ÚDAJE O ZELENÍ	11
3.5	ÚDAJE O ZÁBORECH ZEMĚDĚLSKÉHO A LESNÍHO FONDU	12
4.	KONCEPCE STAVBY	12
4.1	ÚČEL STAVBY	12
4.2	PŘEHLED O DODRŽENÍ OBECNÝCH TECHNICKÝCH PODMÍNEK NA VÝSTAVBU, VČETNĚ BEZBARIÉROVÉHO UŽÍVÁNÍ STAVBY	13
4.3	ARCHITEKTONICKÉ A URBANISTICKÉ ZAČLENĚNÍ STAVBY DO ÚZEMÍ, JEJÍ VZHLED A VÝTVARNÉ ŘEŠENÍ	15
4.4	STRUČNÝ POPIS NAVRŽENÉHO TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ PS A SO	16
4.4.1	<i>Staniční zabezpečovací zařízení</i>	<i>16</i>
4.4.2	<i>Traťové zabezpečovací zařízení</i>	<i>16</i>
4.4.3	<i>Kabelizace (místní, dálková) vč. přenosových systémů</i>	<i>18</i>
4.4.4	<i>Informační zařízení</i>	<i>19</i>
4.4.5	<i>Železniční svršek a spodek</i>	<i>20</i>
4.4.6	<i>Nástupiště</i>	<i>24</i>
4.4.7	<i>Železniční přejezdy</i>	<i>24</i>
4.4.8	<i>Mosty, propustky</i>	<i>26</i>
4.4.9	<i>Ostatní inženýrské objekty</i>	<i>31</i>
4.4.10	<i>Potrubní vedení</i>	<i>36</i>
4.4.11	<i>Pozemní objekty budov</i>	<i>37</i>
4.4.12	<i>Zastřešení nástupišť</i>	<i>38</i>
4.4.13	<i>Individuální protihluková opatření</i>	<i>38</i>
4.4.14	<i>Orientační systém</i>	<i>39</i>
4.4.15	<i>Demolice</i>	<i>39</i>
4.4.16	<i>Trakční vedení</i>	<i>39</i>
4.4.17	<i>Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů</i>	<i>40</i>
4.4.18	<i>Ukolejnění kovových konstrukcí</i>	<i>43</i>
4.4.19	<i>Vnější uzemnění</i>	<i>43</i>
4.4.20	<i>Ostatní stavební objekty</i>	<i>43</i>

4.5	NÁVRH POŽADAVKŮ NA POSTUPNÉ PROVÁDĚNÍ STAVBY A NA POSTUPNÉ UVÁDĚNÍ STAVBY DO PROVOZU A PŘEDPOKLÁDANÉ LHŮTY VÝSTAVBY	44
4.6	POŽADAVKY NA ZDROJE	45
4.7	ODVEDENÍ POVRCHOVÝCH VOD, NAPOJENÍ NA KANALIZACI	46
4.7.1	Odvodnění.....	46
4.7.2	Zásady k havarijnímu plánu stavby	46
4.7.3	Zásady k povodňovému plánu stavby.....	46
4.8	NAPOJENÍ NA DOPRAVNÍ SYSTÉMY	46
4.9	ROZSAH NÁHRADNÍ VÝSADBY A OZELENĚNÍ.....	47
4.10	BEZPEČNOST PRÁCE	47
4.11	POSOUZENÍ STAVBY Z HLEDISKA TECHNICKÝCH POŽADAVKŮ NA UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE	48
4.12	PODMIŇUJÍCÍ, VYVOLANÉ A JINÉ INVESTICE.....	49
5.	ÚDAJE O SPLNĚNÍ STANOVENÝCH PODMÍNEK.....	50
5.1	PODMÍNKY ROZHODNUTÍ O UMÍSTĚNÍ STAVBY	50
5.2	PODMÍNKY POSUZOVÁNÍ VLIVU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	50
5.3	DODRŽENÍ KAPACITNÍCH A DALŠÍCH STANOVENÝCH ÚDAJŮ.....	52
5.4	ÚDAJE O SPLNĚNÍ POŽADAVKŮ DOTČENÝCH ORGÁNŮ	52
5.5	VYJÁDRĚNÍ K REKONSTRUKCI ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ.....	59
5.6	ÚDAJE O SPLNĚNÍ POŽADAVKŮ SPRÁVCŮ INŽ. SÍTÍ	60
6.	PŘÍPRAVA PRO VÝSTAVBU	65
6.1	UVOLNĚNÍ STAVENIŠTĚ	65
6.2	VYUŽITÍ STÁVAJÍCÍCH NEBO BUDOVANÝCH OBJEKTŮ	65
6.3	ZPŮSOB PROVEDENÍ DEMOLIC.....	65
6.4	LIKVIDACE POROSTŮ.....	66
6.5	LIKVIDACE ŠKODLIVÝCH ODPADŮ	66
6.6	ZABEZPEČENÍ OCHRANNÝ PÁSEM, CHRÁNĚNÝCH POROSTŮ PO DOBU VÝSTAVY	67
6.7	PŘELOŽKY PODZEMNÍCH A NADZEMNÍCH VEDENÍ.....	67
6.8	OMEZUJÍCÍ NEBO BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ PŘI PŘÍPRAVĚ STAVENIŠTĚ A V PRŮBĚHU VÝSTAVBY.....	70
6.9	VÝLUKA DOPRAVY A JINÁ OMEZENÍ DOPRAVY.....	70
6.10	OMEZENÍ V DODÁVCE ENERGÍÍ	71
7.	VÝKUP POZEMKŮ A STAVEB NEBO JEJICH ČÁSTÍ.....	72
8.	VYJÍMKY Z PŘEDPISŮ A NOREM.....	72

9.	PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE	73
10.	VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	74
11.	POŽADAVKY BOZP, ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY.....	74
12.	ENERGETICKÉ VÝPOČTY	75
13.	PROTIKOROZNÍ OCHRANA.....	75
14.	GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTI	76
15.	DOPRAVNÍ OPATŘENÍ	76
16.	TRVALÉ A DOČASNÉ ZÁBORY POZEMKŮ ZE ZPF A PUPFL	77
17.	ÚSPORA ENERGIE A OCHRANA TEPLA	77
18.	OCHRANA PŘED ŠKODLIVÝMI VLIVY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ	77
19.	OCHRANA OBYVATELSTVA	78
20.	BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ.....	79

1. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

Zájmové území leží mezi ŽST Golčův Jeníkov (včetně) a ŽST Čáslav (včetně) na drážním pozemku podél stávající železniční tratě.

Stavba se nachází v zastavěných částech obcí Golčův Jeníkov, Okřesaneč, Horky, Čáslav, mimo obce v nezastavěném území ve smyslu zákona č. 183/2006 Sb. Stavba se nachází na plochách pro dopravní infrastrukturu – železnice – dle platných územních plánů dotčených obcí. V okolí železniční tratě je převážně zemědělsky obhospodařovaná krajina - pole.

Zájmová oblast se nachází na jihu východních Čech a zabírá geomorfologický celek Hornosázavská pahorkatina kromě jeho severních a jihozápadních okrajů. Oblast je tvořen a plochou zdviženou pahorkatinou na rulách, u okrajů rozčleněnou nehlubokými zaříznutými údolími, výjimečně i skalnatými.

Podklad tvoří jednotvárný komplex migmatitických rul až migmatitů. Z bazik se objevují nečetné vložky amfibolitů menšího rozsahu. Pokryv tvoří kyselé typické kambizemě, které ve sníženinách a na plošinách přecházejí do větších ploch primárních pseudoglejů.

Dle hydrologického členění prochází zájmové území stavby povodím (3. řádu) Doubrava (1 03 05). Správcem povodí je Povodí Labe s.p.. Úseky stavby se nacházejí v jednotlivých dílčích povodích:

- Zehubský potok ČHP 1-03-05-041
- Koudelovský potok ČHP 1-03-05-057

Stavba přichází do kontaktu s vodními toky při rekonstrukcích 2 železničních propustků (km 269,015, km 271,432) a železničního mostu (km 270,654).

Stavba není v kontaktu se záplavovým územím stanoveným dle zákona 254/2001 Sb. v platném znění. Stavba nezasahuje do rizikového území při přívalových srážkách (www.povis.cz).

Úsek zájmového území stavby 268,014 – cca 270,900 se nachází v hydrogeologickém rajónu 4340 – Čáslavská křída, jehož kolektory jsou vyplněny sedimenty svrchní křídly a dále až do konce stavby v km 276,468 prochází hydrologickým rajónem 6531 – Kutnohorské krystalinikum, který je tvořen horninami krystalinika, proterozoika a paleozoika.

V obou úsecích stavby se nacházejí individuální a pravděpodobně užívané domovní studny. Stavbou nebudou ovlivněny.

Stavba nezasahuje:

- do CHOPAV.
- ochranného pásma povrchového vodního zdroje.
- ochranného pásma podzemního vodního zdroje.
- ochranného pásma přírodního léčivého zdroje.

2. PRŮZKUMY A PODKLADY

2.1 ÚDAJE O PROVEDENÝCH PRŮZKUMECH

Geotechnický průzkum

Geotechnický průzkum zpracoval SUDOP PRAHA a.s. v 11/2013 a doplňkový průzkum zpracoval GeoTec GS a.s. v 01/2015. Průzkumné práce byly provedeny pro návrh pražcové podloží, nástupiště, přejezdové konstrukce, most a propustky v souladu s následujícími předpisy :

- předpisy SŽDC S3 a SŽDC S4
- „Technické kvalitativní podmínky staveb Českých drah“ (kapitoly 3, 6, 7 a 18)
- příslušnými ČSN, na které se výše uvedené předpisy odvolávají
- příslušnými ČSN, souvisejícími s prováděnými průzkumnými pracemi

Práce při provádění průzkumu pražcového podloží spočívaly v provedení:

- ručně kopané sondy mezi hlavami pražců do úrovně zemní pláně. Rozměrově byly kopané sondy prováděny tak, aby bylo možné realizovat příslušné zkoušky (šířka ve směru osy koleje minimálně 0,4 m, ve směru kolmém pak min. 1,0 m). Ze dna sondy byl proveden vrt ruční soupravou a odběr porušených vzorků charakteristických zemin železničního spodku pro laboratorní rozbor.
- statické zatěžovací zkoušky deskou o průměru 0,30 m. Deska byla uložena do pískového lože na ručně dočištěném dně kopané sondy. Vzdálenost osy zatěžovací desky od osy příslušné koleje se pohybovala v rozmezí 1,00 až 1,15 m. Zkoušky byly provedeny ve dvou zatěžovacích cyklech podle metodiky uvedené v předpisu SŽDC S4, doba trvání zkoušky se pohybovala v závislosti na druhu zkoušené zeminy od 30 do 40 minut.
- dynamické penetrační zkoušky ze dna kopaných sond
- laboratorních rozborů vzorků zemin železničního spodku. U všech odebraných vzorků byl proveden základní klasifikační rozbor (vlhkost, zrnitost, konzistenční meze) a následně zařazení podle příslušných norem.

Kontaminace pražcového podloží

Průzkum zpracoval SUDOP PRAHA a.s. v 01/2014 a doplňkový průzkum zpracoval v GeoTec GS a.s. v 01/2015. Identifikace případného znečištění stavebních konstrukcí byla zjišťována na základě odběru vzorků stavebních materiálů použitých ve stavbě a zkoušek odebraných vzorků.

Stavebně technický průzkum

Stavebně technický průzkum zpracoval SUDOP PRAHA a.s. v 10/2013. Průzkum stanovil kvalitu materiálů železničního mostu v km 270,654 a vybraných propustků a skryté rozměry železničního mostu v km 270,654.

Korozní průzkum

Korozní průzkum zpracoval SUDOP PRAHA a.s. v 09/2013. Průzkum inženýrských objektů prokázal přítomnost stejnosměrných elektrických polí. Proudová hustota bludných proudů vykazovala třetí až čtvrtý stupeň agresivity půdního a horninového prostředí. Na mostě budou provedena opatření proti bludným proudům na stupni 4. Na stavbě budou minimalizovány úniky zpětných trakčních proudů do země, budou použity izolované ukolejňovací vodiče. Trakční stožáry budou ukolejňovány přes průrazky s opakovatelnou funkcí. Bleskojistky budou na trakčních stožárech montovány izolovaně s izolovaným svodem.

Dendrologický průzkum

Průzkum zpracoval SUDOP Praha a.s. v 12/2014. Dle provedeného dendrologického průzkumu budou v prostoru stavby skáceny stromy a smýceny keře. Dendrologický průzkum neprokázal výskyt chráněných druhů dřevin.

Průzkum stávajících inženýrských sítí

Průzkum byl proveden v průběhu 10/2014-11/2014, zajištěn společností METROPROJEKT Praha, a.s.. Z důvodu možného dotčení či křížení se stávajícími inženýrskými sítěmi byly vyzváni vlastníci a správci inženýrských sítí (dále jen vlastníci) k vyjádření o výskytu inženýrských sítí v jejich vlastnictví nebo správě (dále jen vlastnictví) v daném zájmovém území.

Pyrotechnický průzkum

Průzkum zpracoval Doc. Dr. Ing. Jiří Chládek v 02/2014. Možná pyrotechnická rizika na posuzovaném úseku trati vyplývají z bojové činnosti, která probíhala na zájmové ploše v závěru II. sv. války. Lze ji rozdělit do následujících skupin:

- Letecké útoky
- Zbrojní výroby v železničních tunelech
- Výcvikový prostor Waffen-SS
- ostatní

Metodika pyrotechnického průzkumu musí vycházet z požadavků stavby, zejména z uvažované hloubky výkopů a dílčích pracovních ploch (nádraží, břeh řeky, okolí mostu, řeka. atd.) na kterých bude stavební činnost probíhat.

Jako nejčastější nebo nejschůdnější metoda se tak jeví vzájemná kombinace dozoru pyrotechnika u bagru a použití ručního detektoru kovů – minohledačky.

2.2 VHODNOST GEOLOGICKÝCH A HYDROGEOLOGICKÝCH POMĚRŮ V ÚZEMÍ

Geologické poměry

Podklad tvoří jednotvárný komplex migmatitických rul až migmatitů. Z bazik se objevují nečetné vložky amfibolitů menšího rozsahu.

Pokryv tvoří kyselé typické kambizemě, které ve sníženinách a na plošinách přecházejí do větších ploch primárních pseudoglejů

Hydrotechnické podmínky

Dle hydrologického členění prochází zájmové území stavby povodím (3. řádu) Doubrava (1 03 05). Správcem povodí je Povodí Labe s.p.. Úseky stavby se nacházejí v jednotlivých dílčích povodích:

- Zehubský potok ČHP 1-03-05-041
- Koudelovský potok ČHP 1-03-05-057

Stavba přichází do kontaktu s vodními toky při rekonstrukcích 2 železničních propustků (km 269,015, km 271,432) a železničního mostu (km 270,654).

Stavba není v kontaktu se záplavovým územím stanoveným dle zákona 254/2001 Sb. v platném znění. Stavba nezasahuje do rizikového území při přívalových srážkách (www.povis.cz).

Úsek zájmového území stavby 268,014 – cca 270,900 se nachází v hydrogeologickém rajónu 4340 – Čáslavská křída, jehož kolektory jsou vyplněny sedimenty svrchní křídly a dále až do konce stavby v km 276,468 prochází hydrologickým rajónem 6531 – Kutnohorské krystalinikum, který je tvořen horninami krystalinika, proterozoika a paleozoika.

V obou úsecích stavby se nacházejí individuální a pravděpodobně užívané domovní studny. Stavbou nebudou ovlivněny.

Stavba nezasahuje do CHOPAV.

Stavba nezasahuje do žádného ochranného pásma povrchového vodního zdroje.

Stavba nezasahuje do žádného ochranného pásma podzemního vodního zdroje.

Stavba nezasahuje do žádného ochranného pásma přírodního léčivého zdroje.

Tektonika a seismická aktivita

Tektonická stavba barrandienského proterozoika a spodního paleozoika se vyznačuje vrásovitými strukturami SV-JZ směru. Ordovické horniny nasedají na proterozoické horniny vždy s výraznou úhlovou diskordancí. Tektonické linie v barrandienu (zlomy a přesmyky) jsou generelně rovněž SV-JZ směru. Na tektonické linii SV-JZ směru (středočeském švu) vznikl i středočeský pluton. V tělese středočeského plutonu jsou časté i zlomové linie SZ-JV směru. Na případnou stavbu nebudou mít tektonické linie v horninové prostředí podstatnější vliv.

Ve smyslu ČSN 73 0036 (dříve platná) nepatří zájmové území do seismických oblastí, není proto nutné uvažovat účinky zemětřesení.

Dle ČSN EN 1998-1 mapy seismických oblastí České republiky je referenční zrychlení základové půdy a_{gR} 0,00-0,02 g.

Poddolovaná území

Železniční trať neprochází žádným poddolovaným územím registrovaným v České geologické službě - Geofundu ČR.

Chráněná ložisková území

Železniční trať neprochází žádným chráněným ložiskovým územím registrovaným v České geologické službě - Geofundu ČR

Geodynamické jevy

V zájmovém území není v České geologické službě - Geofundu ČR evidována žádná svahová deformace (sesuv, skalní řícení).

2.3 POUŽITÉ GEODETICKÉ A MAPOVÉ PODKLADY A PODMÍNKY ZALOŽENÍ VYTYČOVACÍ SÍTĚ POLOHOVÉ A VÝŠKOVÉ

Geodetické podklady a podmínky založení vytyčovací sítě

- měření provedli společnosti Viamont DS a SUDOP Praha.
- souřadnicový systém S-JSTK
- výškový systém Bpv
- zaměření polohopisu a výškopisu bylo provedeno dle „Opatření k zaměřování objektů železniční dopravní cesty“ v platném znění. Zaměření odpovídá 2. třídě přesnosti
- Geodetické zaměření obsahuje seznam bodů polohového bodového pole v souřadnicovém systému S-JTSK a seznam bodů základního výškového pole ve výškovém systému Bpv.

Mapové podklady

- Základní mapa ČR 1:10 000, Český úřad zeměměřický a katastrální
- mapy DKM, KMD, katastrální mapy
- Pro návrh kabelových tras do ŽST Golčův Jeníkov a do ŽST Čáslav byly použity rastrové mapy JŽM poskytnuté SŽDC, s.o

3. OCHRANNÁ PÁSMA

3.1 ÚDAJE O DOSAVADNÍCH DOTČENÝCH OCHRANÝCH PÁSMECH A CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍCH

Chráněná území

Stavba se nachází mimo chráněná území ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.

V zájmovém území se nenacházejí prvky soustavy NATURA 2000, ani evropsky významné lokality ani ptačí oblasti.

Územní systém ekologické stability

Stavba přichází do kontaktu s prvky ÚSES, dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.

V km 270,6 vpravo trati leží LBC (lokální biocentrum).

V km 272,395 trať kříží LBK (lokální biokoridor).

V km 273,711 - 274,1 leží vpravo trati LBK

V km 274,4 trať kříží nefunkční LBK.

V km 274,4 - 275,22 leží vpravo trati LBC.

Významné krajinné prvky

Pojem VKP je definován § 3 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, 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.

V zájmovém území se nevyskytuje registrovaný VKP podle § 6 zákona č. 114/1992 Sb.

Trať kříží VKP podle § 3 zákona č. 114/1992 Sb.:

km 269,014 - bezejmenná vodoteč (SO 02-21-04)

km 270,654 - Zehubský potok (SO 02-20-01).

Krajinný ráz

Vzhledem ke skutečnosti, že k plánovaným stavebním úpravám rozsahu dojde přímo na stávající trati a v rámci zvýšení traťové rychlosti nebudou budovány žádné stavební objekty, které by svým charakterem nebo měřítkem negativně působily v okolní krajině, stavbou se nezmění stávající krajinný ráz ve smyslu § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.

Kulturní památky, památkové rezervace, památkové zóny

Stavba nezasahuje do stávajících kulturních památek, památkových rezervací ani památkových zón.

V lokalitě pánované stavby se nenacházejí žádné archeologické památky evidované ve Státním archeologickém seznamu.

Území, na kterém se stavba uskuteční, je nutné pokládat za území s archeologickými nálezy ve smyslu § 22 odst. 2, zákona č. 20/1987 Sb. O státní památkové péči ve znění novely č. 242/92Sb. Při zásazích do terénu může v tomto teritoriu dojít k narušení nebo odkrytí archeologických nálezů a potom bude nezbytné provést záchranný archeologický průzkum.

Z tohoto důvodu bude požadováno, aby investor v předstihu před zahájením stavebních prací uzavřel smlouvu o podmínkách provedení záchranného archeologického výzkumu s oprávněnou institucí. Zpráva o výsledcích záchranného archeologického výzkumu bude nedílnou součástí podkladů pro kolaudační řízení stavby.

V prostoru obvodu stavby se nacházejí stávající podzemní inženýrské sítě, které mají vymezena ochranná pásma. Osová vedení těchto sítí jsou zakreslena v situacích.

Ochranné pásmo elektrického vedení

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

Ochranné pásmo venkovního vedení je vymezeno zákonem č. 458/2000Sb. § 46 odst. 3 písm. a) 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

Na adresu správce bude zaslána žádost o udělení souhlasu s prováděním činnosti a s umístěním stavby v ochranném pásmu energetického zařízení s ustanovením zákona č. 458/2000 Sb. § 46 odst. 8 a odst. 11.

Ochranné pásmo telekomunikačních vedení

Ochranné pásmo sdělovacích kabelů, na něž se vztahuje platnost ustanovení § 7 zákona č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích činí 1,5 m od krajního kabelu trasy

Ochranné pásmo plynovodů

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

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

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

Silniční ochranná pásma pro dálnice, silnice a komunikace určuje zákon č. 13/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů

- 50 m od osy vozovky pro silnice I. třídy (I/38) a pro místní komunikace I. třídy (I/17)
- 15 m od osy vozovky pro silnice II. třídy (II/337) a pro silnice III. třídy (III/3549, III/33728, III/33726, III/33727, III/33852, III/33723).

Pozn.: Místní komunikace III. třídy, místní komunikace IV. třídy a účelové komunikace silniční ochranné pásmo nemají.

Silničním ochranným pásmem se rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti 100 m od osy vozovky nebo osy přilehlého jízdního pásu rychlostní komunikace R1.

Ochranná pásma leteckých staveb

Ochranná pásma leteckých staveb řeší zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, v platném znění. Část stavby se nachází v ochranném pásmu letiště Chotusice Čáslav a v ochranném pásmu radaru letiště Chotusice Čáslav (ochranná pásma Ministerstva obrany ČR, zastoupeného VUSS Pardubice).

Ochranné pásmo hřbitova a krematorií

Ochranná pásma hřbitovů vymezuje ust. § 17 zákona č. 256/2001 Sb. o pohřebnictví a o změně některých zákonů, podle kterého se ochranné pásmo veřejných pohřebišť zřizuje v šíři nejméně 100 m od hranice pohřebišť. V OP nesmí být zřizovány zdroje pitné vody a činnosti prováděné v OP nesmí narušovat pietní místo hřbitova. Stavba do ochranného pásma nezasahuje.

Ochranná pásma vodních zdrojů

Stavba leží mimo ochranná pásma vodních zdrojů.

Ochranné pásmo lesa

Stavba leží mimo ochranné pásmo lesa.

3.2 STANOVENÍ NOVÝCH OCHRANÝCH PÁSEM

Vzhledem k tomu, že dochází pouze k drobným korekcím kolejiště, změny stávajícího ochranného pásma dráhy budou nevýznamné. Jiná nová ochranná pásma nebudou vyhlášena.

3.3 ÚDAJE O CHRÁNĚNÝCH LOŽISKOVÝCH ÚZEMÍCH A SPECIFIKACE BĚŽNÝCH PODMÍNEK

V prostoru zájmového území se nenachází žádné těžené dobývací prostory a průzkumná území, ani nebilancované ložiska nerostů, neschválené prognózy a ukončená ložiska.

Nejbližší chráněné ložiskové území se nachází ve vzdálenosti 2,4 km od trati (CHLÚ Žleby, surovina stavební kámen) a nebude stavbou ovlivněno, stejně jako dobývací prostor (DP Žleby, surovina amfibolit) a výhradní plocha ložiska (Žleby - Markovice, surovina stavební kámen).

3.4 ÚDAJE O ZELENÍ

Zájmové území se nachází v Havlíčskobrodském bioregionu. Bioregion se nachází na jihu východních Čech a zabírá geomorfologický celek Hornosázavská pahorkatina kromě jeho severních a jihozápadních okrajů. Bioregion je tvořen plochou zdviženou pahorkatinou na rulách, u okrajů rozčleněnou nehlubokými zaříznutými údolími, výjimečně i skalnatými. Převažuje biota 4. Bukového vegetačního stupně. V bioregionu dnes převažují kulturní smrčiny a pole.

Dle Quitta zasahuje na severní okraje území relativně teplá oblast MT 10, střední polohy leží v oblastech MT 9, MT 7 a MT 5, nejrozsáhlejší je relativně chladná oblast MT 3. Podnebí je Zvýšení traťové rychlosti v úseku Golčův Jeníkov - Čáslav Dendrologický průzkum SUDOP Praha a.s. 3 tedy mírně teplé až chladnější, kromě severního okraje dostatečně dotované srážkami, průměrné roční teploty jsou až 8°C a roční úhrn srážek v Golčově Jeníkově 607 mm.

Bioregion leží v mezofytiku a zabírá fytogeografický okres 66. Hornosázavská pahorkatina, jižní okraj fytogeografického okresu 65 Kutnohorská pahorkatina a severní okraje fytogeografického okresu 67 Českomoravská vrchovina. Vegetační stupeň (Skalický): suprakolinní až submontánní. Potenciální vegetaci nižších poloh bioregionu tvoří acidofilní doubravy (Genisto germanicae – Quercion), které přecházejí s rostoucí výškou do rozsáhlých ploch acidofilních bučin (Luzulo – Fagetum). Přirozenou náhradní vegetaci tvoří vlhké louky svazu Calthion, které přecházejí do rašelinných luk svazu Caricion fuscae.

Soupis mimolesní zeleně v prosotru stavby je v příloze Dendrologický průzkum.

3.5 ÚDAJE O ZÁBORECH ZEMĚDĚLSKÉHO A LESNÍHO FONDU

Zemědělský půdní fond (ZPF)

Trvalé zábery ZPF

k.ú. Čáslav	7 m ²
k.ú. Drobovice	172 m ²
<u>k.ú. Filipov u Čáslavi</u>	<u>208 m²</u>
Celkem	387 m ²

Dočasné zábery ZPF nad 1 rok

Nejsou.

Dočasné zábery ZPF do 1 roku

jsou navrženy na ploše 8 402 m².

Pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL)

Trvalé zábery PUPFL nejsou.

Dočasné zábery PUPFL nad 1 rok nejsou.

Dočasné zábery PUPFL do 1 roku nejsou.

Ochranné pásmo lesa (50 m) není dotčeno.

4. KONCEPCE STAVBY

4.1 ÚČEL STAVBY

Realizací stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Golčův Jeníkov - Čáslav“ bude železniční trať uvedena do normového stavu, čímž se zvýší traťová rychlost a především spolehlivost železničního provozu v úseku.

Jedná se o dvoukolejnou trať zařazenou do kategorie celostátní dráhy, která je ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 součástí transevropského železničního systému TEN-T, globální sítě pro osobní i nákladní dopravu. Charakterem je to mimokoridorová trať hlavních tahů celostátní dráhy. Většina prvků železniční tratě je na hranici fyzické a morální životnosti nebo i za ní. Sjízdnost železniční tratě se daří udržovat jen za cenu vysokých nákladů. Realizací stavby se optimalizují prvky železniční tratě na současně požadovanou úroveň a bude zajištěna především spolehlivost provozu.

Trať je elektrifikovaná soustavou 25 kV 50 Hz. Délka celé tratě činí 186,177 km, délka traťového úseku Golčův Jeníkov (km 267,084) – Čáslav (km 278,232) činí 11,136 km. Nejvyšší traťová rychlost v úseku Golčův Jeníkov – Čáslav dosahuje hodnoty 100 km/h. Zábrazdná vzdálenost na trati 1000 m. V úseku Golčův Jeníkov – Čáslav je normativ délky nákladního vlaku 603 m, normativ délky vlaku osobní dálkové dopravy je 167 m a normativ délky zastávkových vlaků je 121 m.

Provozování a organizování drážní dopravy se na trati řídí předpisem SŽDC D1. Provoz je ve všech mezistaničních úsecích zabezpečen traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie – obousměrným reléovým automatickým blokem. Obě železniční stanice Golčův Jeníkov a Čáslav

jsou vybaveny staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie – reléovým zabezpečovacím zařízením se světelnými návěstidly a rychlostní soustavou. Trať je vybavena vlakovým zabezpečovačem a traťovým radiovým systémem TRS. Systém GSM-R je právě ve výstavbě.

V návrhu je uvažováno se zvýšením traťové rychlosti v úseku od km 267,965 do km 276,442 na hodnotu 100 – 130 km/h v rychlostním profilu V, na hodnotu 105 – 140 v rychlostním profilu V_{130} , na hodnotu 110 – 145 v rychlostním profilu V_{150} a na hodnotu 120 – 150 km/h v rychlostním profilu V_k . Návrhová rychlost vychází z dynamického posouzení a využitelnosti zejména ve směru klesání Golčův Jeníkov – Čáslav. Vlivem zvýšení traťové rychlosti dochází k úsporám jízdních dob, u osobních vlaků o 0,5 – 1,0 minutu, u rychlíků o 0,5 – 2,0 minuty v závislosti na směru jízdy a použitého vozidla.

Součástí úprav je výstavba nového traťového zabezpečovacího zařízení 3. kategorie – obousměrného elektronického automatického bloku. Zároveň dochází ke změně poloh oddílových návěstidel autobloku a ke sjednocení počtu prostorových oddílů pro obě koleje. Úpravy v žst. Golčův Jeníkov a Čáslav jsou vyvolány pouze zavázáním nového traťového zabezpečovacího zařízení do stávajících staničních zabezpečovacích zařízení. V jediné zastávce řešeného úseku Horky u Čáslavy budou rekonstruována obě vnější nástupiště s novou délkou nástupní hrany 110 m.

4.2 PŘEHLED O DODRŽENÍ OBECNÝCH TECHNICKÝCH PODMÍNEK NA VÝSTAVBU, VČETNĚ BEZBARIÉROVÉHO UŽÍVÁNÍ STAVBY

Základní právní normou v oblasti železnice je **zákon č. 266/1994** o drahách. Na tento zákon navazuje, požadavky na výstavbu dále rozšiřuje a podrobněji specifikuje **vyhláška č. 177/1995 Sb.** kterou se vydává stavební a technický řád drah. Trať č. 210, je regionální trať. Z hlediska obecných technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání staveb se na ní vztahuje **vyhláška ministerstva pro místní rozvoj č.398/2009 Sb.**

Zákon 266/1994 Sb.

Ochranné pásmo

V zákoně je definováno ochranné pásmo dráhy u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy. Ochranné pásmo se nemění.

_Vyhláška 177/1995 Sb.

Průjezdny průřez

Pro návrh stavby je standardně použit průjezdný průřez Z-GC.

Osové vzdálenosti kolejí

Osové vzdálenosti kolejí ve stanici jsou v přímé a obloucích o poloměru $R=300m$ a větším min 4,75m.

Podle vyhlášky 177/ 1995 Sb. při rekonstrukcích kolejiště železničních stanic, je-li to nezbytné, s přihlédnutím k místním podmínkám, je nejmenší vzdálenost os kolejí v přímé koleji a v obloucích o poloměru 300 m a větším, 4 750 mm.

Volný schůdný a manipulační prostor

Volný schůdný a manipulační prostor je zajištěn ve všech kolejích, v souladu s vyhláškou 177/1995 sb. tj. min 3,000 m, nebo střed další koleje musí být vzdálen nejméně 4 750 mm.

Směrové řešení

Podle vyhlášky 177/ 1995 Sb. nesmí být v traťových kolejích poloměr oblouku menší než 500 m a v případě rekonstrukce nebo modernizace dráhy, při které se nezřizuje nové drážní zemní těleso, nesmí být v traťových kolejích poloměr oblouku menší než 300 m. V dopravních kolejích ve zhlaví je možno zřizovat oblouky o poloměru nejméně 300 m. V manipulačních kolejích ve zhlaví je možno zřizovat oblouky o poloměru nejméně 190 m.

Výškové řešení

Maximální sklon v prostoru stanice, kde se předpokládá odstavování souprav a vozů je 0,714 promile. Podle vyhlášky 177/ 1995 Sb. tato hodnota nesmí přesáhnout 1 promile.

Uspořádání žel. spodku

Těleso železničního spodku je navrženo tak, aby pro:

- hlavní traťové a hlavní staniční koleje dosáhlo minimální hodnotu modulu přetvárnosti na zemní pláni 30 MPa a na pláni tělesa železničního spodku min. hodnotu 50 MPa.
- hlavní traťové a hlavní staniční koleje dosáhlo minimální hodnotu modulu přetvárnosti na zemní pláni 20 MPa a na pláni tělesa železničního spodku min. hodnotu 40 MPa.

Proti nepříznivým účinkům povrchových a podzemních vod je těleso zajištěno systémem trativodů, svodných a kanalizačních potrubí, která odvodňují železniční spodek a zároveň odvádějí vodu ze zpevněných ploch.

Uspořádání dopravních ploch

V zastávce Horky je navrženo boční nástupiště s úroňovým bezbariérovým přístupem. Výška nástupní hrany 550 mm nad temenem kolejnice je v souladu s požadavky vyhlášky 177/1995 Sb.

Železniční svršek

V rozsahu hlavních a dopravních kolejí je navržena bezстыková kolej.

Vybavenost zastávky

Zastávka bude vybavena rozhlasem pro cestující. Orientační systém pro cestující bude zcela nový, včetně názvu stanice, který bude umístěn v prostoru obou zhlaví. Všechny veřejné prostory stanice budou bezbariérově přístupné. Stanice budou nově osvětlena.

Intenzita osvětlení

Rozmístění, typy a výkon svítidel nové osvětlovací soustavy v zastávce Horky je navrženo na základě výsledků světelně technického výpočtu intenzit osvětlení v jednotlivých částech stanice.

Zabezpečovací zařízení

Má zajištěnu plynulou dodávku el. energie. Přípojky řeší příslušné SO.

Vyhláška ministerstva pro místní rozvoj č.398/2009 Sb..

Navržené řešení odpovídá technickým a stavebním požadavkům uvedeným ve vyhlášce Ministerstva pro místní rozvoj č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a v Doporučeném standardu technickém DOS T, soubor 5, č. 11, Viktor Dudr, Petr Lněnička „Navrhování staveb pro samostatný a bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých osob“.

Signální pásy (nebo jejich části) bezprostředně související s přechodem a vodící pásy přechodu tvoří funkční celek a musí být jako celek vytýčeny, osa vytýčení je rovnoběžná s osou přechodu (směrem přecházení).

Překážky během stavby na pochozích plochách budou mít ochranu a hmatné zarážky.

Přechody pro pěší a nástupiště autobusových zastávek budou opatřeny signálními i varovnými pásy. Veškeré materiály pro hmatové úpravy pro nevidomé a slabozraké musí splňovat vládní nařízení č. 163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.3.04, TN TZÚS 12.3.05, TN TZÚS 12.3.06. Všechny hmatové prvky s výstupky budou provedeny barevně kontrastní.

Pochozí plochy, nástupiště a výtahy musí odpovídat technickým a stavebním požadavkům uvedených ve vyhlášce Ministerstva pro místní rozvoj ČR č.398/2009 Sb.

4.3 ARCHITEKTONICKÉ A URBANISTICKÉ ZAČLENĚNÍ STAVBY DO ÚZEMÍ, JEJÍ VZHLED A VÝTVARNÉ ŘEŠENÍ

Záměr upravuje stávající stavbu dopravní infrastruktury. Záměr zachovává stávající urbanistický, architektonický a výtvarný ráz. Stavba je navržena se snahou o minimalizaci zásahu do stávajícího území.

4.4 STRUČNÝ POPIS NAVRŽENÉHO TECHNICKÉHOŘEŠENÍ PS A SO

4.4.1 Staniční zabezpečovací zařízení

PS 01-01-01 ŽST Golčův Jeníkov, úprava staničního zabezpečovacího zařízení

V ŽST Golčův Jeníkov bude po realizaci stavby zachováno stávající staniční zabezpečovací zařízení, které bude upraveno. Úprava zařízení spočívá v náhradě stávajících reléových přijímačů kolejových obvodů ve stanici elektronickými. Předpokládá se řešení, kdy nové elektronické přijímače budou mít shodné konstrukční řešení jako stávající klasická relé typu DSŠ. Vnější prvky staničního zabezpečovacího zařízení budou zachovány ve stávajícím stavu, protože výměna reléových přijímačů kolejových obvodů je koncipována jako výměna z důvodu nižší energetické náročnosti a vyšší odolnosti proti rušivým proudům s výměnou kus za kus a ne jako rekonstrukce zařízení, při níž by bylo nutné uvádět zařízení do stavu podle aktuálních norem. Celkem bude nahrazeno 22 reléových přijímačů u 20 kolejových obvodů. Kolejové obvody budou dále napájeny stávajícím způsobem.

PS 03-01-01 ŽST Čáslav, úprava staničního zabezpečovacího zařízení

V ŽST Čáslav bude po realizaci stavby zachováno stávající staniční zabezpečovací zařízení, které bude upraveno. Úprava zařízení spočívá v náhradě stávajících reléových přijímačů kolejových obvodů ve stanici elektronickými. Předpokládá se řešení, kdy nové elektronické přijímače budou mít shodné konstrukční řešení jako stávající klasická relé typu DSŠ. Vnější prvky staničního zabezpečovacího zařízení budou zachovány ve stávajícím stavu, protože výměna reléových přijímačů kolejových obvodů je koncipována jako výměna z důvodu nižší energetické náročnosti a vyšší odolnosti proti rušivým proudům s výměnou kus za kus a ne jako rekonstrukce zařízení, při níž by bylo nutné uvádět zařízení do stavu podle aktuálních norem. Celkem bude nahrazeno 33 reléových přijímačů u 28 kolejových obvodů. Kolejové obvody budou dále napájeny novým statickým hlavním a záložním měničem.

4.4.2 Traťové zabezpečovací zařízení

PS 02-01-01 Golčův Jeníkov - Čáslav, traťové zabezpečovací zařízení

Část A - definitivní TZZ

Předmětem části A provozního souboru je rekonstrukce traťového zab. zařízení a přejezdových zabezpečovacích zařízení na trati. Stávající decentralizovaný autoblok bude nahrazen novým traťovým zab. zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 - trojznakovým obousměrným centralizovaným autoblokem elektronického typu. Nově rekonstruované TZZ bude umožňovat budoucí nasazení systému ETCS úrovně 2 v souladu s národním implementačním plánem ERTMS České republiky. Mezistaniční úsek bude rozdělen v každé traťové koleji nově na 7 oddílů v lichém směru do Čáslavi a 8 oddílů v sudém směru do Golčova Jeníkova. Oddílová návěstidla budou nová a budou umístěna na zábrzdnu vzdálenost minimálně 1000m a nepřekročí 2000m. Traťové kolejové obvody budou nové, se signální frekvencí 75Hz a s přenosem kódu VZ. V každé traťové koleji bude vybudováno 13 oddílových návěstidel a 11 kolejových obvodů. Vnitřní výstroj nového TZZ včetně jeho napájení bude umístěna ve stanicích Golčův Jeníkov (v novém technologickém kontejneru na zhlaví stanice) a Čáslav (ve stávající reléové místnosti a v místnosti strojovny). Indikační a ovládací prvky nového autobloku budou využívat prvky stávajícího autobloku na stávajících ovládacích stolech reléových staničních zab. zařízení v dopravních kancelářích žst. Golčův Jeníkov a Čáslav. Další nové ovládací a indikační prvky nového TZZ

budou umístěny na nových kolejových deskách, které budou tvořit přístavbu stávajících ovládacích stolů. Místem rozhraní soustředění AB do jednotlivých sousedních stanic je v obou kolejích je navrženo oddílové oboustranné návěstidlo v km 272,450 (všechna návěstidla 1-2724/1-2725, 2-2724/2-2725 budou soustředěna do stanice do stanice Čáslav). Obsluha zařízení bude normálním způsobem bez zvláštností. Traťový klíč nebude v souladu s normou TNŽ 34 2620 zřizován, neboť na trati není zaústěna žádná vlečka a ani pravidelné lokomotivy s postrkem ze žádné ze stanic nevyjíždějí. Bude provedena vazba mezi novým TZZ a novými PZS na trati tak, aby byly splněny požadavky čl. 13.3. TNŽ 34 2620. Pro optické kabelové spojení stavebních ústředí ŽST Golčův Jeníkov a ŽST Čáslav bude nový autoblok využívat 2 páry optických vláken v nedávno položeném dálkovém optickém kabelu v rámci stavby GSM-R. Diagnostika traťového zabezpečovacího zařízení bude zobrazována na diagnostickém pracovišti ve stavební ústředně v ŽST Čáslav. Součástí provozního souboru výstavby nového TZZ je také rekonstrukce všech 6 přejezdových zab. zařízení (PZS) v traťovém úseku Golčův Jeníkov – Čáslav. Jedná se o PZS v ev. km 268,327 (kategorie 3ZBI, silnice III. třídy), v ev. km 268,797 (kategorie 3ZBI, silnice III. třídy), v ev. km 270,150 (kategorie 3ZBI, silnice III. třídy), v ev. km 271,881 (kategorie 3ZBI, silnice III. třídy), v ev. km 273,272 (kategorie 3SBI, účelová komunikace) a v ev. km 275,224 (kategorie 3ZBI, silnice III. třídy). Po rekonstrukci budou všechna PZS kategorie 3ZBI s celými závory, počty a umístění výstražníků a závor budou v souladu s rozhodnutím Drážního úřadu o změně zabezpečení přejezdů. V intravilánu budou PZS vybaveny signalizací pro nevidomé a slabozraké a ve výstražnících budou použity zvonce do obytných částí. PZS se předpokládají reléového typu s elektronickými doplňky. Indikace a ovládání PZS budou umístěna opět na ovládacích skříních přejezdů v dopravních kancelářích žst. Golčův Jeníkov a Čáslav (budou příslušně upraveny a doplněny). Z hlediska kontroly volnosti půjde o autonomní PZS, spouštění a anulace bude řešena úseky počítačů náprav, které budou nasazeny paralelně s kolejovými obvody traťového zabezpečovacího zařízení. Počítač náprav bude se směrovým výstupem, počítací úseky se budou na přejezdu překrývat a směrový výstup počítače náprav bude sloužit k ukončování výstrahy na přejezdu. Přibližovací úseky byly vypočteny pro novou zvýšenou traťovou rychlost. Bude provedena vazba nových PZS na nové TZZ a pohotovostní, bezanulační a bezvýlukový stav bude zapracován do volnoznaku odjezdových návěstidel sousedních stanic. Vnitřní výstroj PZS bude umístěna v nových reléových domcích na přejezdech. Zabezpečovací kabely přesahující stanovenou délku budou s ohledem na vlivy střídavé trakce s ochranným kovovým pláštěm (ZE-kabely).

Část B - provizorní TZZ

Předmětem části B provozního souboru jsou úpravy stávajícího venkovního i vnitřního TZZ a PZS v době, kdy bude prováděna kolejová rekonstrukce tratě, až do doby aktivace definitivního TZZ. Provozní soubor také řeší demontáže stávajícího zabezpečovacího zařízení na trati a stávajícího TZZ ve stanicích. Před zahájením stavebních postupů (během stavebního postupu 0) bude provedena přeložka kabelových tras ohrožených pracovní činnostmi. Vzhledem k těsné blízkosti některých stávajících reléových skříní u 2. traťové koleje (v oblasti její rekonstrukce během 1.SP) budou tyto reléové skříně při přeložkách kabelů odsunuty do větší vzdálenosti. Součástí provizorního TZZ je postupná demontáž stávajících návěstidel a kolejových obvodů (včetně skříní autobloku na trati) v oblasti stavebních prací a zapojení definitivních oddílových návěstidel a stykových transformátorů definitivních kolejových obvodů pomocí provizorní kabelizace v místech, kde se bude ještě provádět rekonstrukce kolejiště. Během 1. stavebního postupu budou při rekonstrukci přejezdových konstrukcí ve 2. tr. koleji provedeny posuny některých stávajících výstražníků z důvodu uvolnění místa pro výstavbu nových výstražníků.

Část C - klimatizace

Předmětem části C provozního souboru je klimatizace místnosti bývalé strojovny v provozní budově ŽST Čáslav, kde budou nově umístěny napájecí zdroje nového TZZ. Pro místnost bude instalována samostatná nástěnná klimatizační jednotka (KJ) typu split o proměnné výkonu chlazení 1,5-5,6 kW. Venkovní KJ bude umístěna na stěně budovy. Vnitřní KJ bude umístěna pod stropem místnosti bývalé strojovny. Venkovní jednotka bude osazena na jihozápadní stranu v místech zazděného okna v minimální výši 2 700 mm od terénu. Jednotka bude opatřena ochranným rámem proti zcizení a poškození. Kondenzát z vnitřní jednotky bude odveden do kotelny a bude volně vytékat na podlahu kotelny a do vpusti. KJ nutno ošetřit softwarově tak, aby pracovala pouze v režimu chlazení. Základní nastavení funkce provede montážní firma. V místnosti se předpokládá udržování celoroční vnitřní teploty do 30°C.

4.4.3 Kabelizace (místní, dálková) vč. přenosových systémů

PS 02-02-01 Golčův Jeníkov - Čáslav, výměna TK

Stávající stav:

Ve stávajícím stavu je podél trati v úseku Golčův Jeníkov – Čáslav veden dálkový kabel typu DK 44, který je používán jako traťový kombinovaný kabel. Trasa kabelu vede částečně po mimodrážních pozemcích.

Navrhované řešení:

V rámci tohoto provozního souboru bude realizován metalický traťový kabel TCEPKPFLEZE 15XN 0,8 v úseku mezi žst. Golčův Jeníkov a žst. Čáslav. Kabel bude připojen do trasy zabezpečovacích kabelů budovaných v rámci stavby. Nový traťový kabel bude na obou koncích ukončen dle zásad SŽDC, do zastávky Horky u Čáslavi (do samostatné místnosti pro sdělovací zařízení v technologickém domku u přejezdu) a k jednotlivým přejezdům v mezistaničním úseku budou z kabelu provedeny výpichy. V žst. Golčův Jeníkov i v žst. Čáslav bude kabel ukončen ve stávající sdělovací místnosti ve výpravní budově. Traťový kabel bude ukončován na zářezových páscích v 19" skříních, výpichy do RD u přejezdů na trati budou ukončovány ve skříních na vnější stěně domku. Potřebné čtyřky traťového kabelu zprovozňované ve stavbě budou v rámci tohoto PS osazeny translatory a bleskojistkami. TK bude propojen se stávajícím a novým sdělovacím zařízením v dotčených místech. V kabelu budou provozovány krátké mezistaniční okruhy, delší okruhy zůstávají provozovány po stávajícím DK, případně budou provozovány pomocí přenosového zařízení po optickém kabelu.

PS 02-02-02 Golčův Jeníkov - Čáslav, doplnění přenosového systému

Stávající stav:

V současné době je v dotčeném traťovém úseku v provozu přenosový systém STM-4, v domku BTS na zastávce Horka u Čáslavi je přenosový uzel STM-1.

Navrhované řešení:

V rámci tohoto provozního souboru bude zajištěna v novém technologickém domku přejezdu v žkm 271,864 potřebná IP konektivita, nutná pro provoz souvisejících technologií (rozhlas, informační zařízení apod.). IP rozhraní technologické sítě bude do nového RD přivedeno prostřednictvím mediakonvertorů z objektu BTS zast. Horka u Čáslavi, kde je datová síť zřízena v rámci související stavby GSM-R. V době realizace předmětného PS již bude v provozu nový

přenosový uzel SDH STM-1, v jehož výbavě bude i modul s 8-mi porty Ethernet 10/100. Na jeden z portů tohoto modulu bude zapojen nový mediakonvertor pro přenos IP rozhraní. Protěžší strana (v objektu RD) bude rovněž vybavena jedním mediakonvertorem, přivedené IP rozhraní zde bude multiplikováno novým datovým přepínačem s 12-ti Eth. porty technologické sítě. Mediakonvertory budou propojeny novým místním optickým kabelem, realizovaným v rámci souvisejícího SO v části E.1.5.1.

4.4.4 Informační zařízení

PS 02-07-01 Golčův Jeníkov - Čáslav, zastávka Horky u Čáslavi, rozhlasové zařízení

Stávající stav:

V současné době není na zastávce Horky u Čáslavi žádné rozhlasové zařízení.

Navrhované řešení:

V rámci této stavby budou na zastávce Horky u Čáslavi vybudována dvě nová krajní nástupiště, která se v rámci tohoto PS ozvučí novými reproduktory rozhlasu pro cestující. Bude použita rozhlasová ústředna v IP provedení, ústředna se umístí do 19" skříně v technologickém objektu. RÚ bude dálkově ovládána z ovládacího pracoviště informačního systému v žst. Čáslav, místně bude možné ovládat RÚ ze serveru informačního zařízení (PS 02-07-02). Navržená rozhlasová ústředna musí umožnit indikaci (kontrolu) provedeného hlášení. Prostory nových nástupišť budou ozvučeny reproduktory v provedení "antivandal" s přepínatelným výkonem. Reprodukory budou umístěny na osvětlovacích stožárech a budou zapojeny do dvou větví. Před uvedením rozhlasu do provozu bude provedeno měření hlasitosti rozhlasu..

PS 02-07-02 G. Jeníkov - Čáslav, zast. Horky u Čáslavi, inf. systém pro cestující

Stávající stav:

V současné době není na zastávce Horky u Čáslavi žádné vizuální informační zařízení.

Navrhované řešení:

V rámci této stavby budou na zastávce Horky u Čáslavi vybudována dvě nová krajní nástupiště, která se osadí oboustrannými nástupištními informační panely s hodinami, na každou nástupištní hranu jeden. Panely budou umístěny na samostatných sloupcích s přístřešky. Informační panely budou mít LCD transreflexní displej s LED diodovým podsvětlením s automatickou regulací jasu a budou vybaveny analogovými hodinami, dále budou obsahovat doplňující informační, případně běžící, řádek. Panely musí umožňovat, kromě obvyklých informací, zobrazení informace pro rozlišení dopravce aktuálního spoje (IDS). Dále budou panely doplněny zvukovým hlásičem pro nevidomé. Napojení informačních panelů je navrženo datovým kabelem v provedení k uložení do země. Napájení bude kabely CYKY z technologického domku u přejezdu.

Řídicí počítač s potřebným softwarem pro informační systém se umístí do „19“ skříně v nové sdělovací místnosti v technologickém domku u přejezdu. Řídicí počítač bude obsahovat i potřebný SW pro automatické hlášení do rozhlasu pro cestující v této zast. Informační systém v zast. bude ovládán pouze dálkově z nadřazené stanice žst. Čáslav. Stávající informační systém v této stanici se upraví a doplní o nezbytné prvky potřebné pro tuto činnost.

4.4.5 Železniční svršek a spodek

SO 02-10-01 Golčův Jeníkov - Čáslav, železniční svršek

Návrh je veden ve stávající stopě trati s posuny osy koleje maximálně 0,9 m v rámci stávajícího tělesa železničního spodku. Nejsou plánovány přeložky ani významná nová inženýrská díla, zemní konstrukce, a podobně.

Z důvodu zvýšení rychlosti se musí u oblouku od km 268,203 do km 268,903 zvětšit poloměr na $R=480$ m (resp. 484 m u kol.č.2). Tato úprava si vyžádá přeložku trati v tomto úseku. Přeložka probíhá na pozemku SŽDC. Dále trať vede ve stávající stopě. Na začátku a na konci SO je směrová a výšková úprava stávajícího kolejového roštu v délce cca 40m .

Osová vzdálenost os kolejí je v celém úseku je 4,00 m. Výjimkou je úseku v prostoru zastávky Horky u Čáslavi, kde je osová vzdálenost 4,75 m. Přejechod osově vzdálenosti (cca km 271,400) je řešen obloukem o $R=3200$ m a v (cca km 272,070) je řešen obloukem o $R=9000$ m

Dosažitelné rychlosti pro jednotlivé režimy jízdy:

staničení (km)		délka	rychlosti (km/h)			
od	do	(m)	V_{100}	V_{130}	V_{150}	V_k
	268 000		90	90	90	90
268 000	271 228	3 228	100	105	110	120
271 228	274 145	2 917	130	140	145	150
274 145	274 561	416	110	120	120	140
274 561	276 441	1 880			125	
276 441			100	100	100	100

Podrobné parametry jednotlivých oblouků jsou vyznačeny v situacích a v TZ.

Sklonové poměry

Výškové řešení bylo navrhováno s ohledem na ustanovení normy ČSN 73 6360-1 (Konstrukční a geometrické uspořádání koleje žel. drah a její prostorová poloha) o délce úseku v jednom sklonu, který má být větší než 4‰. Pokud toto ustanovení není dodrženo, souvisí to s umístěním mostních objektů. Dále navržené řešení zohledňuje požadavky profese trakční vedení.

Trať klesá ve směru od Golčova Jeníkova do Čáslavi v průměrném sklonu cca 10 ‰, vyjma zastávky Horky, kde je sklon 3.2 ‰. Navržené výškové řešení respektuje stávající mostní objekty a nově upravované přejezdy. Na přejezdech jsou voleny rozdílné nivelety pro dosažení částečné kuželové plochy. Přejezdové panely budou zalomeny s maximálním výškovým rozdílem 0,1 m pro zajištění průjezdu silničních vozidel.

Zastávka Horky je ve sklonu 3.2‰, nově přemístěné nástupiště č. 2 bude ve spádu trati (8,9‰).

Lomy podélného sklonu koleje jsou zaobleny parabolickými oblouky druhého stupně se svislou osou, umístěny jako vstřícné, v místech přejezdů z důvodu rozdílných nivelet jako nevstřícné. Poloměry zaoblení lomu sklonu jsou vždy větší než 0,40.V2 a dosahují hodnoty 11 000m

Prostorové uspořádání, osová vzdálenosti

V celém traťovém úseku je dodržen volný schůdný a manipulační prostor. V celém úseku je zajištěna prostorová průchodnost UIC GC. (Průjezdny průřez Z-GC)

Základní osová vzdálenost v mezistaničním úseku bude 4,00 m. Výjimku tvoří začátek a konec stavby, kde dojde k napojení na stávající osovou vzdálenost pomocí oblouků. V zastávce Horky je osová vzdálenost 4,75 m z důvodu možnosti použití vnějších nástupišť s pevnou hranou a odvodněním trativody se šachtami mezi kolejemi. K rozšíření tělesa oproti stávajícímu nedochází, ve stávajícím stavu je osová vzdálenost též 4,75 m. Přechod na základní vzdálenost je proveden v přilehlých obloucích.

Základní vzdálenost nových sloupů TV je 3,75 m od osy přilehlé koleje.

Konstrukce železničního svršku

Nové konstrukce železničního svršku

Železniční svršek v hlavních kolejích č. 1 a č. 2 :

- nové kolejnice tvaru 60E2 (dlouhé kolejnicové pásy dl. 75 m svařené v bezстыkovou kolej)
- nové betonové pražce s bezpodkladnicovým pružným upevněním (rozdělení pražců „u“ - 600 mm)
- kolejové lože min tloušťky 350 mm od ložné plochy pražce z kameniva frakce 32/63 mm (železniční štěrk)

Do bezстыkové koleje budou vevařeny hlavní koleje. Při zřizování bezстыkové koleje se uvažuje použití dlouhých kolejnicových pásů minimálně dl. 75 m. Po provedení bezстыkové koleje a konečné směrové a výškové úpravě geometrické polohy kolejí je třeba provést úpravu mikrogeometrie broušením kolejnic. Broušení kolejnic je navrženo v koleji č. 1 a č. 2 v celé délce úseku.

Stávající kolejový rošt bude demontován, odvezen na demontážní základnu, kde bude rozebrán, ocelové součásti budou odvezeny do šrotu ve prospěch OR, betonové pražce a podložky budou odvezeny na skládku.

Kolejové lože

Nové kolejové lože je navrženo, jako otevřené s výjimkou zářezového úseků v km 268,00 – 268,170, kde z důvodu záborů mimo drážních pozemků je navrženo polozapuštěné štěrkové lože. Dále je ještě navrženo zapuštěné štěrkové lože u mostních objektu a úrovnových přejezdů. Přechod ze zapuštěného do otevřeného kolejového lože bude proveden dle „Vzorových listů SŽDC “Ž1.11-N při dodržení maximálního přípustného sklonu 1:12.

Štěrkové lože bude pokládáno na ukloněnou pláň železničního spodku. Profily kolejového lože určuje předpis S3 v desáté části.

Při provádění prací na železničním svršku se předpokládá, že po odtěžení stávajícího štěrkového lože a jeho následné recyklaci bude materiál využit z 40% do podkladních vrstev a 60% materiálu bude určeno do odpadu.

SO 02-11-01 Golčův Jeníkov - Čáslav, železniční spodek

Návrh konstrukčních vrstev pražcového podloží byl proveden podle postupu daného předpisem SŽDC S4 – Železniční spodek, příloha č.6 a č.7.

Návrhová rychlost v hlavních kolejích pro naklápěcí soupravy je 120 – 150 km.h-1.

Předpis SŽDC S4 příloha č. 6 stanoví pro hlavní koleje na tratích celostátních pro rychlost $V \geq 120 \text{ km.h}^{-1}$ minimální hodnotu modulu přetvárnosti na zemní pláni 30 MPa a na pláni tělesa železničního spodku min. hodnotu 50 MPa.

Pro zesílené konstrukce pražcového podloží v přechodových oblastech mostních objektů stanoví předpis SŽDC S4 příloha č. 24 na pláni tělesa železničního spodku následující min. hodnoty:

$E_{pl} = 80 \text{ MPa}$ při $E_{pl} = 50 \text{ MPa}$ navazující tratě

Index mrazu (dle SŽDC S4, příloha 7, obr.1) $I_{mn} = 500 \text{ }^{\circ}\text{C.den}$.

Hloubka promrznání $H_{pr} = 0,045 \sqrt{I_{mn}} = 1,00 \text{ m}$

Třída zatížená D4 UIC

Vstupním parametrem návrhu pražcového podloží byl modul přetvárnosti zemní pláně, zjištěný zatěžovací zkouškou v rámci geotechnického průzkumu. V úsecích, kde nebyly provedeny zatěžovací zkoušky, byl modul přetvárnosti zemní pláně jako vstupní parametr pro výpočet stanoven odhadem dle makroskopického popisu zastižených zemin.

Pro jednotlivé kvazihomogenní celky a navržený typ konstrukce byl vypočten ekvivalentní modul na zpevněné zemní pláni a na pláni tělesa železničního spodku. Přehledně je uvedeno v příložených tabulkách na konci technické zprávy.

Mocnosti konstrukcí nelze úplně minimalizovat s ohledem na možnost výskytu neúnosných materiálů pod úrovní pražcového podloží.

Navržené konstrukční uspořádání vrstev pražcového podloží bude únosné za předpokladu, že budou dodrženy všechny vstupní parametry. V případě jejich nedodržení je nutno např. uvažovat se zvýšením konstrukce pražcového podloží, aby byla dosažena únosnost resp. ochrana proti promrznání.

Konstrukční uspořádání je provedeno dle předpisu SŽDC S4 - Železniční spodek. Návrh konstrukčních vrstev tělesa železničního spodku v traťových a hlavních staničních kolejích byl proveden podle následujících zásad:

v úsecích s únosností $E_{or} \leq 18 \text{ MPa}$ zlepšení zeminy směsným pojivem vápna (50%) a cementu (50%), záběr frézy 0,5m, tl. 0,42m po zhutnění s podkladní vrstvou ze štěrkodrti třídy A, fr. 0-32mm, $I_d=0,9$ ($E_{def}=70 \text{ MPa}$) tl. 0,35m. Konstrukce typu 6.

- v úsecích s únosností zemní pláně $\leq 18 \text{ MPa}$ $E_{or} < 30 \text{ MPa}$ podkladní vrstva - štěrkodrti třídy A, fr. 0-32mm, $I_d=0,9$ ($E_{def}=70 \text{ MPa}$) doplněná výstužnou geomříží, na zemní pláni separační geotextilie. Konstrukce typu 3.

- v úseku, kde se předpokládá výskyt skalního podloží je navržena vyrovnávací vrstva z minerální směsi průměrné tl. 0,20. Konstrukce označena jako typ 2.

U zesílených konstrukcí pražcového podloží mostních objektů je navržen jeden typ konstrukce: - ze stmelených vrstev - cementová stabilizace štěrkodrti (dovoz z centra) s podkladní vrstvou - štěrkodrt' tř. A, fr.0-32mm. Konstrukce označena jako typ Z2.

V celém úseku jsou navrženy konstrukce předpokládající snesení kolejového roštu a odtěžení kolejového lože v potřebném rozsahu.

V kopaných sondách v koleji č.1 v km 272,250 a v koleji č.2 v km 268,50, 268,75, 269,00, 269,20, 271,00, 271,25, 272,23, 272,50 a 272,75 byly zastiženy staré sanační vrstvy štětu zasahující do vrstev zlepšené zeminy. Tyto vrstvy budou odtěženy a nahrazeny vhodnou zeminou s následným zlepšením zeminy zemní frézou. Rozsah výměny byl projektantem odhadnut a na tyto výměny jsou ve výkazu výměr vytvořeny položky s rezervním množstvím.

SO 99-10-01 Golčův Jeníkov - Čáslav, výstroj a značení tratě

Vystrojení trati zahrnuje návěsti respektive značky pro provozní a stavebně technickou orientaci, nezapojené do zabezpečovacího zařízení. Součástí objektu je i odstranění stávající výstroje.

Stavební objekt zahrnuje úplnou výměnu prvků vystrojení trati v mezistaničním úseku Golčův Jeníkov (mimo) – Čáslav (mimo) mezi km 267,964 a 276,617 vč. úpravy dotčených návěstidel v navazujících úsecích trati. Staničení bude plynule navázáno na stávající soustavu staničení a v místě konce úprav (km 276,6) bude na tabulovém staničníku umístěn abnormální hektometr s vyznačením dle M21.

Výstroj trati bude zřízena pro návěstění rychlostí V, V130 a Vk.

Součástí objektu je i odstranění prvků stávající výstroje trati a zrušení omezení traťové rychlosti rychlostníky R.

Staničníky, jejich parametry, způsob instalace a prostorové umístění upravuje předpis ČD M 21 Předpis pro staničení železničních tratí. Technické parametry těchto staničníků a způsob osazení jsou stanoveny v TNŽ 73 6395 Staničníky a mezníky ČD a upraveny předpisem ČD M 21. Ostatní prvky vystrojení trati jsou navrženy dle předpisu SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis a příslušných vzorových listů řady ZT.

4.4.6 Nástupiště

SO 02-14-01 Golčův Jeníkov - Čáslav, zastávka Horky u Čáslavi, vnější nástupiště

Stávající stav

Stávající vstříčná vnější nástupiště č. 1 a č. 2 jsou úrovňová, jednostranná, s jednou hranou délky 202 m tvořenou nástupištními tvárnicemi Tischer s konzolovými deskami, výšky cca 200 mm nad stávající TK. Povrch nástupiště za deskami je sypaný, zarostlý vegetací. Přístupy na nástupiště jsou podél jeho celé délce.

Navrhovaný stav

V rámci stavebního objektu SO 02-14-01 Zastávka Horky, nástupiště je navržena úplná demolice stávajících nástupišť a vybudování dvou nových úrovňových nástupišť v nevstříčné poloze.

Nástupiště budou mít délku hrany 110 m, základní šířky 3,0 m, výšky 550 mm nad temenem kolejnice. Vzdálenost nástupní hrany od osy koleje byla navržena 1670 mm.

Konstrukce nástupišť bude pevná hrana, typu „H“, bez konzolových desek. Povrch nástupišť bude tvořen betonovou zámkovou dlažbou. Povrch nástupiště bude skloněný 2% od kolejiště na volný terén nebo do odvodňovacího žlábků.

Nástupiště č. 1 má začátek v km 271,737 a konec v km 271,847. Podél stávající výpravní budovy bude z důvodu maximalizace šířky průchodu u budovy nástupiště zúženo na šířku 2,5 m. Podchycení nástupiště v prostoru výpravní budovy bude provedeno prefabrikovanou nástupištní obrubou výšky 0,75m s připevněným zábradlím.

Nástupiště č. 2 umístěné za přejezdem SO 02-13-31 + SO 02-13-32 v km 281,859 (ev. km 271,881) začíná v km 271,873 a končí v km 271,983.

Bezbariérové přístupy na obě nástupiště jsou zajištěny šikmými chodníky od přejezdu v km 281,859 (viz. SO 02-13-31 + SO 02-13-32).

Svahy u nástupišť budou ve sklonu 1:2 u nástupiště č. 1 a 1:4 u nástupiště č. 2.

4.4.7 Železniční přejezdy

SO 02-13-01 Golčův Jeníkov - Čáslav, železniční přejezd ev. km 268,327 (silnice III/33728), část SŽDC

SO 02-13-02 Golčův Jeníkov - Čáslav, železniční přejezd ev. km 268,327 (silnice III/33728), část KSÚK SK

Součástí tohoto objektu je výměna konstrukce stávajícího přejezdu, jedná se o dvou kolejný přejezd v oblouku s převýšením. Nový přejezd bude zhotoven jako celopryžový v km 268,328, ležící na silnici III/33728. Šířka přejezdu je 8,40m. Dále dojde k úpravě přilehlé komunikace, která bude v nezbytně nutné délce napojena na stávající stav. Šířka převáděné komunikace je 5,57m. Odvodnění přejezdu bude do okolního terénu. Pod komunikací budou podél trati zhotoveny propustky pro převádění vody z drážních příkopů.

SO 02-13-11 Golčův Jeníkov - Čáslav, železniční přejezd ev. km 268,797 (silnice III/33726), část SŽDC**SO 02-13-12 Golčův Jeníkov - Čáslav, železniční přejezd ev. km 268,797 (silnice III/33726), část KSÚK SK**

Součástí tohoto objektu je výměna konstrukce stávajícího přejezdu, jedná se o dvou kolejný přejezd v oblouku s převýšením. Nový přejezd bude zhotoven jako celopryžový v km 268,787, ležící na silnici III/33726. Šířka přejezdu je 8,40m. Dále dojde k úpravě přilehlé komunikace, která bude v nezbytně nutné délce napojena na stávající stav. Šířka převáděné komunikace je 5,31m. Odvodnění přejezdu bude do okolního terénu.

SO 02-13-21 Golčův Jeníkov - Čáslav, železniční přejezd ev. km 270,150 (silnice III/33727), část SŽDC**SO 02-13-22 Golčův Jeníkov - Čáslav, železniční přejezd ev. km 270,150 (silnice III/33727), část KSÚK SK**

Stavební úpravy přejezdu jsou rozděleny dle následné údržby do dvou stavebních objektů – část ve správě SŽDC (02-13-21) a část ve správě KSÚK SK (02-13-22). Součástí těchto objektů je výměna konstrukce stávajícího dvoukolejného přejezdu na silnici III/33727 za nový celopryžový přejezd. Šířka přejezdové konstrukce je navržena o hodnotě 7,20 m. Dále dojde k úpravě přilehlé komunikace. Povrchová úprava komunikace bude z asfaltového betonu. Délka navržených úprav je 26,48 m.

SO 02-13-31 Golčův Jeníkov - Čáslav, železniční přejezd ev. km 271,881 (silnice III/33825), část SŽDC**SO 02-13-32 Golčův Jeníkov - Čáslav, železniční přejezd ev. km 271,881 (silnice III/33825), část KSÚK SK**

Stavební úpravy přejezdu jsou rozděleny dle následné údržby do dvou stavebních objektů – část ve správě SŽDC (02-13-31) a část ve správě KSÚK SK (02-13-32). Součástí těchto objektů je výměna konstrukce stávajícího dvoukolejného přejezdu na silnici silnice III/33825 za nový celopryžový přejezd. Šířka přejezdové konstrukce je navržena o hodnotě 9,60 m. Dále dojde k úpravě přilehlé komunikace v nutném rozsahu. Povrchová úprava komunikace bude z asfaltového betonu. Součástí stavebních objektů je i doplnění chodníku pro pěší šířky 2,5m. Povrch chodníku je navržen s krytem z betonové dlažby. Z chodníku je umožněn přístup na nástupiště v zastávce Horky u Čáslavi (viz. SO 02-14-01). Délka navržených úprav je 32,20 m.

SO 02-13-41 Golčův Jeníkov - Čáslav, železniční přejezd ev. km 273,272 (úcelová komunikace), část SŽDC

Součástí tohoto objektu je výměna konstrukce stávajícího dvoukolejného přejezdu na účelové komunikaci za nový celopryžový přejezd. Šířka přejezdové konstrukce je navržena o hodnotě 6,00 m. V rámci odvodnění budou zřízeny dva nové propustky DN400 a betonový odvodňovací žlab DN400. Dále dojde k úpravě přilehlé komunikace. Povrchová úprava komunikace bude z asfaltového betonu. Délka navržených úprav je 18,60 m.

SO 02-13-51 Golčův Jeníkov - Čáslav, železniční přejezd ev. km 275,224 (silnice III/33723), část SŽDC**SO 02-13-52 Golčův Jeníkov - Čáslav, železniční přejezd ev. km 275,224 (silnice III/33723), část KSÚK SK**

Stavební úpravy přejezdu jsou rozděleny dle následné údržby do dvou stavebních objektů – část ve správě SŽDC (02-13-51) a část ve správě KSÚK SK (02-13-52). Součástí těchto objektů je výměna konstrukce stávajícího dvoukolejného přejezdu na silnici III/33723 za nový celopryžový přejezd. Šířka přejezdové konstrukce je navržena o hodnotě 7,20 m. V rámci odvodnění budou zřízeny dva nové propustky DN400. Dále dojde k úpravě přilehlé komunikace. Povrchová úprava komunikace bude z asfaltového betonu. Délka navržených úprav je 24,07 m.

4.4.8 Mosty, propustky

V řešeném úseku je jeden klenbový most a 10 propustků.

SO 02-20-01 Golčův Jeníkov - Čáslav, most v ev. km 270,654

Předmětem projektu je rekonstrukce stávajícího železničního mostu v ev. km 270,654 (přesný km 270,625.529). Most převádí vodoteč z levé strany trati na pravou.

Železniční most vystavěný v roce 1938 se nachází v širé trati a původně přemostoval polní cestu a potrubí průměru 0,3 m pro převedení Zehubského potoka. Dnes je potrubí nefunkční a potok je veden přímo mostním otvorem. Prostor pod mostem je zanesen splaveninami. Most je o jednom otvoru, pod dvoukolejnou tratí je šikmý 59,9°. Světlost otvoru kolmá je 4,0 m, světelná výška 3,56 m. Základy opěr z prostého betonu jsou založeny na kolejnicovém roštu a pilotách. Opěry a křídla jsou vyzděny z řádkového zdiva z hrubých kopáků. Nosnou konstrukci tvoří kruhová klenba ze železobetonu tloušťky 0,6 m.

Vzhledem k stavebnímu stavu objektu bude provedena celková rekonstrukce stávajícího objektu. Povrch konstrukcí bude očištěn a sanován. Stávající kamenné části budou injektovány. Nad klenbou se provede železobetonová roznášecí deska. Součástí této desky jsou konzoly pro nové římsy. Rozšíření mostu bude provedeno z důvodu dodržení geometrické polohy nové koleje. Zřídí se nové příčné oboustranné odvodnění za opěrami. Osadí se nové zábradlí. Těleso podél stávajících křídel bude upraveno a v šířce 1 m zpevněno kamennou dlažbou do betonu. Stávající volná šířka a výška v otvoru mostu zůstane zachována.

Na mostě bude provedeno ZKPP. Stavba bude probíhat v návaznosti na etapy výluk na trati. Most bude prováděn po polovinách.

SO 02-21-01 Golčův Jeníkov - Čáslav, propustek v ev. km 268,219

Předmětem projektu je přestavba stávajícího železničního propustku v ev. km 268,219 (přesný km 268,219.029). Propustek převádí občasnou vodoteč z levé strany trati na pravou.

Stávající propustek převádí občasnou vodoteč a skládá se ze dvou konstrukčně odlišných konstrukcí. Pod kolejí č.2 je propustek kamenný (kamenné opěry přes které jsou položeny kamenné desky). Při pozdějším zdvojkolejňování trati byl ke stávajícímu propustku pod kolej č.1 přistavěn propustek betonový s nosnou konstrukcí ze zabetonovaných kolejnic. Světlost propustku je 600 mm.

Stávající propustek bude nahrazen prefabrikovanými železobetonovými patkovými troubami DN 1200 mm. Spád propustku je 2,0% z levé strany trati na pravou. Propustek bude na vtoku i

výtoku ukončen monolitickým čelem s římsou (čelo u koleje č.1 bez zábradlí, u koleje č.2 se zábradlím. Založení propustku je plošné. Na výtoku na propustek navazuje betonová trouba DN 600 pod nasypávkou tvořící polní cestu. Svahy na vtoku a výtoku budou odlážděny.

Přestavba propustku na trati bude probíhat dle harmonogramu výluk ve dvou etapách.

SO 02-21-02 Golčův Jeníkov - Čáslav, propustek v ev. km 268,792

Předmětem projektu je přestavba stávajícího železničního propustku v ev. km 268,792 (přesný km 268,780.759). Propustek převádí občasnou vodoteč z levé strany trati na pravou.

Stávající propustek převádějící občasnou vodoteč sestává z pěti konstrukcí. Nejstarší část šířky 7,6 m tvoří kamenný deskový propustek světlosti 0,6 m z roku 1870. V roce 1938 byl propustek v souvislosti se zdvoukolejněním z obou stran rozšířen přístavbou šířky 2,57 a 1,55 m. Nosnou konstrukci přístavby tvoří deska světlosti 0,6 m ze zabetonovaných kolejnic na betonových opěrách. V roce 1939 byl propustek na výtokové straně prodloužen o 20 m betonovými rourami světlosti 0,6 m. V roce 1978 byl na vtokové straně prodloužen o 6,28 m betonovými troubami světlosti 0,6 m. Výtoková část leží mimo drážní pozemek. Stávající propustek nevyhovuje z hlediska malé kapacity a nízké zatížitelnosti.

Stávající vtoková část propustku v délce cca 19,0 m bude odstraněna. Nová část propustku bude tvořena čtrnácti patkovými železobetonovými troubami DN 1000 a jedním patkovým prefabrikátem se šikmým čelem. Na rozmezí stávající a nové části propustku bude vystavěna železobetonová šachta s ocelovým uzamykatelným poklopem a stupadly. Výtoková část stávajícího propustku za šachtou mimo drážní pozemek (trouba DN600) zůstane nezměněna. Sklon propustku je 0,7% z levé strany trati na pravou. Založení propustku je plošné. Profil propustku je navržen s ohledem na výsledky hydrotechnického výpočtu a nové výškové polohy koleje

Přestavba propustku na trati bude probíhat dle harmonogramu výluk ve dvou etapách.

SO 02-21-03 Golčův Jeníkov - Čáslav, propustek v ev. km 268,802

Předmětem projektu je přestavba stávajícího železničního propustku v ev. km 268,802 (přesný km 268,791.959). Propustek převádí občasnou vodoteč z levé strany trati na pravou.

Stávající propustek převádějící občasnou vodoteč sestává z pěti konstrukcí. Nejstarší část šířky 7,6 m tvoří kamenný deskový propustek světlosti 0,6 m z roku 1870. V roce 1938 byl propustek v souvislosti se zdvoukolejněním z obou stran rozšířen přístavbou šířky 2,57 a 1,55 m. Nosnou konstrukci přístavby tvoří deska světlosti 0,6 m ze zabetonovaných kolejnic na betonových opěrách. V roce 1939 byl propustek na výtokové straně prodloužen o 20 m betonovými rourami světlosti 0,6 m. V roce 1978 byl na vtokové straně prodloužen o 6,28 m betonovými troubami světlosti 0,6 m. Výtoková část leží mimo drážní pozemek. Stávající propustek nevyhovuje z hlediska malé kapacity a nízké zatížitelnosti.

Stávající vtoková část propustku v délce cca 19,0 m bude odstraněna. Nová část propustku bude tvořena čtrnácti patkovými železobetonovými troubami DN 800 a jedním patkovým prefabrikátem se šikmým čelem. Na rozmezí stávající a nové části propustku bude vystavěna železobetonová šachta zakrytá uzamykatelným roštem z kompozitních materiálů a stupadly. Výtoková část stávajícího propustku za šachtou mimo drážní pozemek (trouba DN 600) zůstane nezměněna. Sklon propustku je 1,0% z levé strany trati na pravou. Založení propustku je plošné.

Profil propustku je navržen s ohledem na výsledky hydrotechnického výpočtu a nové výškové polohy koleje

Přestavba propustku na trati bude probíhat dle harmonogramu výluk ve dvou etapách.

SO 02-21-04 Golčův Jeníkov - Čáslav, propustek v ev. km 269,015

Předmětem projektu je přestavba stávajícího železničního propustku v ev. km 269,015 (přesný km 269,004.025). Propustek převádí občasnou vodoteč z levé strany trati na pravou.

Stávající propustek světlosti 1,0 m sestává ze dvou konstrukcí. Část šířky 6,6 m tvoří kamenný deskový propustek z roku 1870. V roce 1938 byl propustek v souvislosti se zdvoukolejněním rozšířen přístavbou šířky 4,51 m. Nosnou konstrukci přístavby tvoří deska ze zabetonovaných kolejnic na betonových opěrách. V roce 1996 došlo z důvodu zvětšené osové vzdálenosti kolejí k sesutí svahu na vnější straně směrového oblouku a propustek byl rozšířen o 1,1 m na vtokové straně a bylo vybudováno nové vtokové čelo. Nosnou konstrukci přístavby tvoří deska ze zabetonovaných kolejnic na betonových opěrách. Propustek není opatřen zábradlím. Před vtokem navazuje cestní propustek trubní profilu 0,3 m, dnes již pravděpodobně nefunkční. Propustek převádí bezejmennou vodoteč. Stávající propustek nevyhovuje z hlediska malé kapacity a nízké zatížitelnosti. Betonová čela jsou přesypána, popraskaná a vtok i výtok je zanesen.

Propustek bude nahrazen pěti novými železobetonovými troubami pro železniční propustky DN 1400 mm. Sklon propustku je 2,0% z levé strany trati na pravou. Propustek bude na vtoku i výtoku ukončen čelem s římsou se zábradlím, založení propustku plošné. Profil propustku je navržen s ohledem na výsledky hydrotechnického výpočtu a nové výškové polohy koleje. Propustek navazuje vlevo trati na vtoku na stávající cestní trubní propustek DN 400, který není předmětem tohoto projektu. Plochy kolem čel budou odlážděny.

Přestavba propustku na trati bude probíhat dle harmonogramu výluk ve dvou etapách.

SO 02-21-05 Golčův Jeníkov - Čáslav, propustek v ev. km 270,142

Předmětem projektu je přestavba stávajícího železničního propustku v ev. km 270,142 (přesný km 270,117.484). Propustek převádí občasnou vodoteč z levé strany trati na pravou.

Železniční propustek převádí občasnou vodoteč a skládá se ze dvou konstrukčně odlišných konstrukcí. Vlevo železobetonové trouby DN 800 mm, které v roce 1998 nahradily kamenný deskový propustek z roku 1870. Vpravo byl v roce 1936 původní deskový kamenný propustek v souvislosti se zdvoukolejněním rozšířen konstrukcí světlosti 600 mm ze zabetonovaných kolejnic na betonových opěrách. Čela na obou stranách jsou betonová. Stávající propustek nevyhovuje z hlediska kapacity, nízké zatížitelnosti a technickému stavu.

Propustek bude nahrazen novými železobetonovými prefabrikovanými rámy pro železniční propustky DN 1800x1000 mm. Sklon propustku je 1,0% z levé strany trati na pravou. Propustek bude na vtoku i výtoku ukončen sešikmenými rámy a odlážděním svahů. Do odláždění za propustkem budou na vtoku i výtoku vyústěny drážní trativody. Založení propustku je plošné. Profil propustku je navržen s ohledem na výsledky hydrotechnického výpočtu a nové výškové polohy koleje.

Přestavba propustku na trati bude probíhat dle harmonogramu výluk ve dvou etapách.

SO 02-21-06 Golčův Jeníkov - Čáslav, propustek v ev. km 271,432

Předmětem tohoto objektu je projekt rekonstrukce železničního propustku v ev. km 271,432 (nový km 271,410.127). Propustek překračuje trvalou zatrubněnou vodoteč.

Stávající propustek světlosti 1,98 m sestává ze tří částí. Nejstarší část šířky 5,2 m tvoří cihelná klenba na zděných kamenných opěrách. Spodní líc klenby je v současné době opatřen vrstvou betonového torkretu. Tato část je z obou stran rozšířena kamennou klenbou na zděných kamenných opěrách. Směrem ke vtoku je přidána konstrukce šířky 1,95 m a směrem k výtoku 6,68 m. U obou čel je propustek ukončen šikmými křídly z kamenného zdiva. Propustkem je pod povrchem vedena bezejmenná vodoteč (IDVT 14000897) v potrubí DN 450 mm. Stávající propustek nevyhovuje z hlediska nízké zatížitelnosti základové spáry a špatného stavebně technického stavu cihelné klenby.

Stávající klenba bude ubourána. Přes stávající opěry bude provedeno mikropilotové založení do únosného podloží. Na ubourané opěry se vybetonuje nový ŽB práh a nová ŽB klenba v líci ve tvaru původních kleneb. Celá přestavba se provede po polovinách, mezi etapami bude v konstrukcích pracovní spára. V líci stávajících čel budou navazovat nové poprsní zdi a nové římsy se zábradlím.

Stávající opěry a křídla budou očištěny, hloubkově přespárovány a bude provedena výplňová injektáž. Na stávající křídla bude nasazena nová římsa bez zábradlí.

Přestavba propustku na trati bude probíhat dle harmonogramu výluk ve dvou etapách.

SO 02-21-07 Golčův Jeníkov - Čáslav, propustek v ev. km 272,413

Předmětem projektu je přestavba stávajícího železničního propustku v ev. km 272,413 (přesný km 272,391.125). Propustek převádí občasnou vodoteč z levé strany trati na pravou.

Železniční propustek převádí občasnou vodoteč a skládá se ze dvou konstrukčně odlišných konstrukcí. Vlevo železobetonové trouby DN 800, které v roce 1966 nahradily kamenný deskový propustek z roku 1870. Vpravo byl v roce 1936 původní deskový kamenný propustek v souvislosti se zdvoukolejněním rozšířen konstrukcí světlosti 600 mm ze zabetonovaných kolejnic na betonových opěrách. Čela na obou stranách jsou betonová. Na propustek navazuje stávající spadiště z betonových tvárnic a cestní propustek DN 400. Stávající propustek nevyhovuje z hlediska kapacity, nízké zatížitelnosti a technickému stavu.

Propustek bude nahrazen šesti novými železobetonovými troubami pro železniční propustky DN 1400 mm. Sklon propustku je 1,77% z levé strany trati na pravou. Propust bude na vtoku i výtoku ukončen čelem s římsou bez zábradlí. Založení propustku je plošné. Profil propustku je navržen s ohledem na výsledky hydrotechnického výpočtu a nové výškové polohy koleje. Na propustek navazuje stávající spadiště a cestní trubní propustek DN 400. Plochy kolem čel budou odlážděny.

Přestavba propustku na trati bude probíhat dle harmonogramu výluk ve dvou etapách.

SO 02-21-08 Golčův Jeníkov - Čáslav, propustek v ev. km 274,655

Předmětem projektu je přestavba stávajícího železničního propustku v ev. km 274,655 (přesný km 274,630.847). Propustek převádí občasnou vodoteč z levé strany trati na pravou.

Stávající propustek převádí občasnou vodoteč a skládá se ze dvou konstrukčně odlišných konstrukcí. Pod kolejí č.1 je propustek kamenný (kamenné opěry přes které jsou položeny

kamenné desky). Při pozdějším zdvojkolejňování trati byl ke stávajícímu propustku pod kolej č.2 přistavěn propustek betonový s nosnou konstrukcí ze zabetonovaných kolejnic. Světlost propustku je 1000 mm.

Stávající propustek bude nahrazen železobetonovými rámovými prefabrikáty o světlych rozměrech 1800x1400 mm. Spád propustku je 1,0% z levé strany trati na pravou. Na vtoku je propustek proveden ze šikmých prefabrikátů, které kopírují tvar tělesa. Na výtoku je opatřen železobetonovou monolitickou šachtou, která zabezpečí napojení nového propustku na stávající silniční propustek. Založení propustku je plošné. Svahy na vtoku a okolí šachty na výtoku budou odlážděny.

Přestavba propustku na trati bude probíhat dle harmonogramu výluk ve dvou etapách.

SO 02-21-09 Golčův Jeníkov - Čáslav, propustek v ev. km 275,611

Předmětem projektu je přestavba stávajícího železničního propustku v ev. km 275,611 (přesný km 275,585.185). Propustek převádí občasnou vodoteč z levé strany trati na pravou.

Stávající propustek sestává ze dvou konstrukcí. Původní část z roku 1870 byla v roce 1965 nahrazena 10,0 m širokou konstrukcí z trub TZR DN 1250 mm a bylo vybudováno nové vtokové čelo. V roce 1936 byl původní propustek v souvislosti se zdvoukolejněním rozšířen přístavbou šířky 4,05 m. Nosnou konstrukci přístavby tvoří betonová klenba světlosti 1,0 m na betonových opěrách. Propustek převádí občasnou vodoteč. Čela jsou přesypána a materiál z tělesa přepadává přes římsy. Stávající propustek nevyhovuje z hlediska malé kapacity a nízké zatížitelnosti. Betonová čela jsou přesypána, popraskaná a vtok i výtok je zanesen. Dle průzkumu je ve špatném stavebním stavu

Propustek bude nahrazen sedmi novými železobetonovými troubami pro železniční propustky DN 1400 mm. Sklon propustku je 2,33% z levé strany trati na pravou. Propustek bude na vtoku i výtoku ukončen čelem s římsou bez zábradlí (výška do 2 m), založení propustku plošné. Profil propustku je navržen s ohledem na výsledky hydrotechnického výpočtu a nové výškové polohy koleje. Plochy kolem čel budou odlážděny.

Přestavba propustku na trati bude probíhat dle harmonogramu výluk ve dvou etapách.

SO 02-21-10 Golčův Jeníkov - Čáslav, propustek v ev. km 276,256

Předmětem projektu je přestavba stávajícího železničního propustku v ev. km 276,256 (přesný km 276,233.228). Propustek převádí občasnou vodoteč z levé strany trati na pravou.

Stávající železniční propustek převádí občasnou vodoteč a skládá se ze dvou konstrukčně odlišných konstrukcí. Vlevo původní kamenný deskový propustek z roku 1870 světlosti 600 mm. Vpravo byl v roce 1936 původní deskový kamenný propustek v souvislosti se zdvoukolejněním rozšířen konstrukcí světlosti 600 mm ze zabetonovaných kolejnic na betonových opěrách. Čela jsou přesypána, šterk kolejového lože přepadává přes římsy. Levé čelo je kamenné, pravé betonové. Kamenné čelo je z části vyvalené. Spáry kamenných opěr jsou vydroleny. Původní odláždění dna je kompletně rozrušeno, Dno má opačný sklon než je směr toku občasné vodoteče. Vtok i výtok mírně zanesen. Stávající propustek nevyhovuje z hlediska kapacity (světlost pouze 0,6 m) a nízké zatížitelnosti.

Propustek bude nahrazen novými železobetonovými patkovými troubami pro železniční propustky DN 1200 mm. Sklon propustku je 1,0% z levé strany trati na pravou. Propust bude ukončena vtokovou šikmou troubou a výtokovou šikmou troubou bez zábradlí. Založení propustku

je plošné. Profil propustku je navržen s ohledem na výsledky hydrotechnického výpočtu a nové výškové polohy koleje. Na propustek navazuje stávající upravený příkop. Plochy kolem čel budou odlážděny. Přestavba propustku na trati bude probíhat dle harmonogramu výluk ve dvou etapách.

4.4.9 Ostatní inženýrské objekty

SO 02-73-01 Golčův Jeníkov - Čáslav, ochrana DK SŽDC Havlíčkův Brod - Kolín během stavby

Podél železniční trati Golčův Jeníkov – Čáslav je položen starý metalický dálkový kabel DK44, po kterém jsou provozovány telefonní i datové okruhy potřebné pro provoz trati. Kabelová trasa je vedena převážně daleko od kolejiště, takže bude stavebními pracemi dotčena jen v místech, kde kabelová trasa přechází kolejiště, případně, kde jsou zřízeny výpichy. Z kabelové knihy však vyplývá, že v 80. a 90. tých letech byla většina výpichů již zrušena. Zrušení výpichů souvisí s převedením nehodového a traťového spoje do zabezpečovacího závislostního kabelu, který je veden v samostatné trase blíže trati a bude ve stavbě nahrazen novými zabezpečovacími kabely a kabelem traťovým. (Tato náhrada je však řešena v technologické části D.2)

Na stávajícím DK se bude provádět 1x ochrana v místě křížení tratě, 1x bude rušen výpich k IH a 1x bude provizorně přesouvána rozpojovací zemnicí skříňka.

V žkm 270,630 křížuje DK železniční trať. Je zde uložen pod mostem v neudržovaném mokřadu. Při realizaci stavebních prací se bude most injektovat, ale nebude se zasahovat do spodní stavby mostu. Z toho důvodu tato dokumentace počítá pouze s jeho vytyčením a ochranou po dobu stavebních prací. Před pojížděním stavební technikou se ochrání provizorním položením silničních panelů. Není tedy nutné kabel v žádném místě překládat s použitím kabelové vložky.

V žkm 267,977 je proveden výpich ze DK do stávajícího indikátoru horkoběžnosti. Tento indikátor bude před realizací této stavby již zrušen. Tato dokumentace řeší zrušení samotného výpichu. V odbočné spojení budou vypichované páry narovnány.

V žkm 272,580 se nacházejí výpichy z DK do rozpojovací zemnicí skříňky, odkud je veden další kabel zpět k zemnicím deskám, které se nacházejí od osy koleje až za dálkovým kabelem.

Tento výpich včetně rozpojovací skříňky je nutné zachovat.

Rozpojovací skříňka se nachází 3,5 m od osy krajní koleje kde bude docházet k rekonstrukci železničního tělesa. V případě nutnosti bude skříňka provizorně vymístěna – tzn. budou odhaleny příchozí kabely v délce cca 3m a skříňka bude provizorně přesunuta dále od kolejí (se zachováním ukončení kabelů) Po rekonstrukci tratě bude umístění skříňky včetně příchozích kabelů uvedeno do původního stavu.

Před zásahem do kabelu a po skončení prací se provede zkrácené závěrečné měření v obou směrech za provozu..

SO 02-73-02 Golčův Jeníkov - Čáslav, zajištění provozu ZOK ČD-Telematika

Podél železniční trati v úseku Golčův Jeníkov - Čáslav je zavěšen po stávajících stožárech závěsný optický kabel (ZOK) společnosti ČD Telematika. Kabel má kapacitu 36 vláken a je veden převážně u koleje číslo 2. Po kabelu je provozováno 6 vláken vyhrazených pro potřeby SŽDC, další vlákna jsou obsazena zákaznickými okruhy. Kabel bude přeložen v celém řešeném úseku od ŽST Čáslav až do ŽST Golčova Jeníkova do trasy zemní. V Golčově Jeníkově bude nutné upravit ukončení i stávajícího vyvedení, neboť je zde nyní vyvedeno pouze 6 vláken z ZOK.

Nejprve bude nutné vybudovat novu zemní trubku HDPE, která bude položena do výkopu budovaného v rámci objektu D.1(zabezpečovací kabely). Po dobu výstavby zemní trasy bude ZOK stále v provozu. Po vybudování nové trasy HDPE trubky o průměru 40mm bude do této trubky zafouknut nový optický kabel 36vl., na který bude ZOK v místech ukončení přepojen.

Ve sdělovací místnosti v Golčově Jeníkově bude nutné instalovat nový stojan, který bude nově osazen optickým rozvaděčem, kam bude přichozí ZOK přepojen. Stávající nástěnný ODF je pro propojení nedostatečný.

Ve sdělovací místnosti v Čáslavi bude využit stávající OR, který bude dovybaven.

V průběhu zemní trasy bude nutné v místech propustků (žkm 275,611; 272,391; 271,410) a mostu v žkm 270,625 vybudovat nejprve provizorní trasu vedenou mimo propustky a most. Po vybudování, případně rekonstrukcích těchto propustků a mostu bude trubka HDPE včetně OK stranově přesunuta na mostek, do připravených žlabů. Toto přesunutí bude provedeno s využitím rezerv ponechaných v kabelových komorách u těchto objektů.

V průběhu celé trasy OK mezi Žst. Golčův Jeníkov a žst. Čáslav budou instalovány 3 zemní optické spojky, které budou umístěny v kabelových komorách.

SO 02-73-03 Golčův Jeníkov - Čáslav, ochrana sdělovacího kabelu Telefonica v km 270,091, během stavby

V ŽKM 270,091 kříží železniční trať stávající metalický kabel TCEKE25XN0,8 společnosti O2 Czech Republic a.s.

Po vytyčení kabelu byly provedeny kontrolní sondy pro určení hloubky uložení. U koleje č.1 se kabel nachází v hloubce 1,55m a u koleje č.2 v hloubce 2,1 m pod klejí.

Jelikož v tomto úseku nebude snižována niveleta pod kolejemi nebude budován nový podvrst pro přeložku.

Bude však nutné zahloubit kabel v prostoru plánovaného odvodňovacího kanálu (při koleji č.1), který bude oproti stávajícímu terénu zahlouben.

Pro zahloubení kabelu bude nutné kabel přerušit a nastavit vložkou kabelu stejného typu i profilu (tzn. kabel TCEKE 25XN 0,8). Pro napojení bude použita dvojice smršťovacích spojek XAGA 500-75/15-300

Nepřekládaná část kabelu v prostoru dotčeném stavbou bude vytyčena, vyznačena a ochráněna proti přejezdu silničními panely.

Před zásahem do kabelu a po skončení prací bude provedeno kontrolní a závěrečné měření žil dle požadavku správce kabelu.

SO 02-73-05 Golčův Jeníkov - Čáslav, ochrana DOK SŽDC (GSM-R) během stavby

V rámci stavby GSM-R Kolín – Havlíčkův Brod – Brno jsou v současné době podél trati pokládány trubky HDPE 40 pro nový optický kabel SŽDC 36 vláken a vytyčovací vodič TCEPKPFLEZE 3x4x0,8.

Velká část trasy je vedena v plánovaném tělese stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Golčův Jeníkov – Čáslav“. Z toho důvodu je nutné HDPE trubky a vyhledávací vodič v místech snížení nivelety zahloubit. V místech nově umisťovaných sloupů, propustků a odvodňovacích žlabů je nutno trasu přemístit. V ostatních případech je nutno trasu vytyčit a ochránit.

Pro případy zahlubování i přemísťování (úseky mezi žkm: 276,618-274,370; 273,663-272,386; 272,179- 268,279) bude využita plánovaná trasa výkopů pro kabely sdělovací a zabezpečovací – řešeno v rámci stavebního objektu D.1. Z toho vyplývá, že v místech které je potřeba zahloubit či přeložit budou nejprve položeny nové HDPE trubky a vyhledávací vodič do souběžného výkopu společně se sdělovacím a zabezpečovacím vedením. Dvě nově položené trubky budou přepojeny na prázdné stávající trubky HDPE. Tímto způsobem bude z prázdné rezervní HDPE trubky vytvořena nová trasa, do které bude zafouknut nový OK v úseku mezi žst. Čáslav až žst. Golčův Jeníkov s výpichem k BTS Horky u Čáslavi.

Po zprovoznění nově zafukovaného kabelu a vytažení stávajícího kabelu bude propojena zbývající HDPE trubky, ze které se stane trubka rezervní.

V nově pokládaných úsecích HDPE trubek budou instalovány kabelové komory, jejichž umístění bude ve shodných žkm, jako v původní trase.

V průběhu zemní trasy bude nutné v místech propustků (žkm 275,611; 272,391; 271,410) a mostu v žkm 270,625 vybudovat nejprve provizorní trasu vedenou mimo propustky a most. Provizorní trasa musí být vedena tak, aby bylo možno OK bez přerušení přenést do trasy definitivní (nesmí být vedena pod stávajícími pevnými prvky a inž. sítěmi). Po vybudování, případně rekonstrukcích těchto propustků a mostu bude trubka HDPE včetně OK stranově přesunuta na mostek, do připravených žlabů. Toto přesunutí bude provedeno s využitím 40m rezerv ponechaných v kabelových komorách v blízkosti těchto objektů.

Po zafouknutí nového OK včetně instalace průběžných optických spojek, přípravy a instalace nové odbočné spojky u BTS Horky a vybudování vnitřní trasy souběžné s trasou stávajícího kabelu bude OK postupně přepojován na stávající optické rozvaděče ve sdělovacích místnostech do původního stavu.

Náhradou stávajícího DOK novým kabelem nevzniknou na trase nové spojky. Po instalaci nových kabelů bude provedeno měření optických vláken dle požadavku správce kabelu. Zásahem do stávajícího DOK nesmí být narušeny záruční podmínky překládaného kabelu!!! Bude zajištěna oprava stávající provozní dokumentace.

Dále bude v rámci tohoto SO do trasy nových zabezpečovacích a sdělovacích kabelů přiložena v žst. Golčův Jeníkov jedna HDPE trubka, do níž bude zafouknut místní optický kabel 36 vláken. Trubka povede z kabelovny v objektu RZZ Golčův Jeníkov do nového objektu zabezpečovacího zařízení na zhlaví v místě stávajícího stavědla. Optický kabel bude ve sdělovací místnosti objektu RZZ Golčův Jeníkov veden v souběhu s kabelem DOK – GSM-R. Ukončen bude ve stojanu instalovaném v rámci projektu GSM-R, kde bude provařen ve stávajícím ODF pro 144vl. na 2x 12vl. určených pro zabezpečovací zařízení. Tímto budou Vlákná pro zabezpečovací zařízení dovedena do nového objektu RZZ, kde budou ukončena na připraveném ODF.

Obdobně bude položena do trasy nových kabelů jedna HDPE trubka v zastávce Horky. Ta propojí releový domek u přejezdu, do kterého bude umístěno i sdělovací zařízení zastávky (tj. rozhlas a informační zařízení) s technologickým domkem BTS v zastávce Horky. Do trubky se zafoukne místní optický kabel 12SM vláken. Optický kabel bude na obou koncích ukončen ve stávajících stojanech, kam bude nově instalován nový optický rozvaděč pro 12vláken. Ukončen bude celý profil kabelu na konektorech E 2000/APC..

SO 02-73-06 Golčův Jeníkov - Čáslav, ochrana sdělovacího kabelu Telefonica v km 271,920, během stavby

V ŽKM 271,920 kříží železniční trať dvojice stávajících HDPE trubek (HDPE 40 ČN + DOK 152.011 O; HDPE 40 O). V provozní HDPE trubce černé barvy je provozovaný optický kabel DOK 152.011 O – SAMSUNG sm048 s CU párem společnosti O2 Czech Republic a.s.

V provozní HDPE trubce černé barvy je provozovaný optický kabel DOK 152.011 O – SAMSUNG SM048 s CU párem společnosti O2 Czech Republic a.s.

Pomocí kontrolních výkopů nebyla trasa na vytýčeném místě zastižena. Lze tedy předpokládat, že vedení kabelu v HDPE trubce je pod kolejí č. 1 hlouběji než 2,15m a pod kolejí č. 2 více než 2,0m.

Při koleji č.1 bude budován nový odvodňovací systém který bude oproti stávajícímu terénu značně zahlubován. Současně bude při koleji č.2 budována nástupní plocha žst. Horky s přístřeškem. Z toho důvodu je navržen nový podvrst, do kterého budou nově zataženy dvě HDPE 40.

Poté bude nutné optický kabel rozpojit v místě nejbližší spojky, cca 400m od železnice. V jámě podvrstu, ve které budou odhaleny stávající HDPE trubky bude provozní část HDPE trubky vyříznutá. Poté bude kabel vyfouknut do místa výkopu a nové HDPE trubky budou propojeny na trubky stávající. Následně bude kabel zpět zafouknut ke stávající optické spojnici, ve které budou vlákna provařena do původního stavu. Ke kompenzaci rozdílu délky optického kabelu bude využita kabelová rezerva od OS (+-1m).

Po realizaci přeložky se provede u optického kabelu kontrolní měření dle požadavku správce kabelu.

Po levé straně kolejiště ve směru kilometrování se v místě křížení 10m od osy krajní koleje nachází spojkoviště. V něm jsou ukončeny dvě rezervní HDPE trubky a také rezervní metalický kabel TCEPKPFLE100XN0,4. Ve spojkovišti jsou dále umístěny spojky dvou průchozích HDPE trubek, které jsou uloženy v chrániče a prochází pod kolejištěm.

V místě tohoto spojkoviště nebudou prováděny žádné stavební práce. Přesto bude toto místo vytýčeno a označeno, tak aby nedošlo k pojezdu přes spojkoviště!.

SO 02-73-07 Golčův Jeníkov - Čáslav, ochrana sdělovacích kabelů MERO a UPC v km 273,068 během stavby

Pomocí kontrolních výkopů nebyla trasa na vytýčeném místě zastižena. Lze tedy předpokládat, že vedení kabelu v HDPE trubce je pod kolejí č. 1 hlouběji než 2,4m a pod kolejí č. 2 více než 2,25m. Jelikož v tomto úseku bude budován nový odvodňovací systém a tím dojde k rozšíření terénního zářezu bude nutné ověřit a případně ochránit nebo zahлубit vedení.

Pro zahlobení bude na obou stranách nutné nastavit stávající HDPE trubky o cca 40cm. Toto nastavení bude na provozní trubce provedeno pomocí opravné půlené HDPE trubky a

půlených spojek. K prodloužení rezervní HDPE trubky bude použita vložka HDPE trubky a dvojice spojek Plasson. K prodloužení optického kabelu bude využita nejbližší rezerva umístěná cca 1620m od železnice v provozním domku společnosti Mero u obce Potěhy. Odhalené trubky HDPE budou uloženy do žlabu TK1.

Před zásahem do kabelu a po skončení prací se provede u optického kabelu kontrolní měření dle požadavku správce kabelu.

SO 02-73-08 Golčův Jeníkov - Čáslav, ochrana sdělovacího kabelu Telefonica v km 275,271 během stavby

V ŽKM 275,271 kříží železniční trať stávající metalický kabel TCEPKFLE10XN0,4 společnosti O2 Czech Republic a.s.

Po vytýčení kabelu byly provedeny kontrolní sondy pro určení hloubky uložení. U koleje č.1 se kabel nachází v hloubce 1,74m a u koleje č.2 v hloubce 1,02 m pod klejí.

Přestože nebude snižována niveleta pod kolejemi je stávající kabel veden v nedostatečné hloubce a byl by při rekonstrukci železnice odhalen.

Z toho důvodu bude vedle stávajícího vedení proveden podvrt nový pod úrovní železniční pláně v požadované niveletě. Tímto podvrtem dojde k prodloužení a nutnosti realizace kabelová vložky. Tato vložka o délce cca 15m bude provedena ze shodného kabelu tzn. (TCEPKFLE10XN0,4). Na obou koncích podvrtu bude vložka napojena na stávající kabel pomocí smršťovacích spojek XAGA 500-43/8-150

Před zásahem do kabelu a po skončení prací bude provedeno kontrolní a závěrečné měření žil dle požadavku správce kabelu.

4.4.10 Potrubní vedení

SO 02-70-01 Golčův Jeníkov - Čáslav, ochrana kanalizace VHS Kutná Hora v km 275,195 během stavby

V profilu žel. km 275,195 trať podchází výtlačná kanalizace \varnothing 63mm, která je uložena do chráničky z trub litinových DN 100 mm. Aby nedošlo při stavbě odvodňovacích prvků trati a zejména při hutnění železničního spodku k ohrožení kanalizace, tak jsou nad kanalizací a zároveň i nad vodovodem a STL plynovodem vedenými v souběhu položeny silniční panely, které jsou součástí objektů SO 02-11-01 železniční spodek, kolej č.1. a SO 02-11-02 železniční spodek, kolej č.2.

Součástí objektu je ochrana stávající kanalizační šachty. Šachta bude výstražně označena a provizorně zakryta, aby na ní nevýžďděly stavební mechanismy.

SO 02-71-01 Golčův Jeníkov - Čáslav, ochrana vodovodu VHS Kutná Hora v km 272,959 během stavby

V profilu žel. km 272,959 trať podchází veřejný vodovod DN 300mm, který je uložen do chráničky DN 800 mm. Aby nedošlo při stavbě odvodňovacích prvků trati a zejména při hutnění železničního spodku k ohrožení vodovodu, tak jsou nad vodovodem položeny silniční panely, které jsou součástí objektů SO 02-11-01 železniční spodek, kolej č.1 a SO 02-11-02 železniční spodek, kolej č.2.

Součástí objektu je ochrana stávající vodovodní armatury. Vodovodní armatura bude do doby dokončení stavby chráněna betonovými skružemi kolem poklopu.

SO 02-71-02 Golčův Jeníkov - Čáslav, ochrana vodovodu VHS Kutná Hora v km 275,198 během stavby

V profilu žel. km 275,198 trať podchází veřejný vodovod z trub z tlakového PVC \varnothing 110 mm, který je uložen do chráničky z trub litinových DN 150 mm. Aby nedošlo při stavbě odvodňovacích prvků trati a zejména při hutnění železničního spodku k ohrožení vodovodu, tak jsou nad vodovodem a zároveň i nad výtlačnou kanalizací a STL plynovodem vedenými v souběhu položeny silniční panely, které jsou součástí objektů SO 02-11-01 železniční spodek, kolej č.1 a SO 02-11-02 železniční spodek, kolej č.2.

Součástí objektu je ochrana stávající armaturní šachty a vodovodních armatur. Šachta bude výstražně označena a bude provizorně zakryta například panely. Vodovodní armatury budou do doby dokončení komunikace, přejezdu a železničního spodku chráněny osazením betonových skruží.

SO 02-72-01 Golčův Jeníkov - Čáslav, ochrana STL plynovodu RWE v km 271,898 během stavby

Stávající STL plynovod dn90 PE100 je v kolizi s navrhovanou tratí a je nutno jej v místě křížení s tratí zahloubit. Navrhovaná přeložka má délku cca 30 m, trasa je patrná ze situace. Materiál potrubí je dn90 PE100, v úseku pod tratí bude potrubí uloženo v polyethylenové ochranné trubce dn160. Přeložka bude provedena bezodstávkovým způsobem mimo topné období.

SO 02-72-02 Neobsazeno

SO 02-72-03 Golčův Jeníkov - Čáslav, ochrana STL plynovodu RWE v km 275,201 během stavby

Stávající STL plynovod dn50 PE100 je v kolizi s navrhovanou tratí a je nutno jej v místě křížení s tratí zahлубit. Navrhovaná přeložka má délku cca 16 m, trasa je patrná ze situace. Materiál potrubí je dn50 PE100, v úseku pod tratí bude potrubí uloženo v polyethylenové ochranné trubce dn110. Přeložka bude provedena bezodstávkovým způsobem mimo topné období.

SO 02-75-01 Golčův Jeníkov - Čáslav, ochrana ropovodu Družba (MERO) v km 273,064 během stavby

Stávající ropovod MERO není vzhledem k výšce krytí v přímé kolizi se stavbou žel. trati. Dojde pouze k prodloužení chráničky a přesunu číchačky v pravé části trati. Aby nedošlo při stavbě odvodňovacích prvků trati a zejména při hutnění železničního spodku k ohrožení ropovodu, tak jsou nad ropovodem položeny silniční panely tl. 150 mm, které budou kladeny na separační geotextilii.

Šířka zabezpečovacího pásma pro ropovody kategorie A je min 5,0 m od osy potrubí, v tomto pásmu nepožívat těžkou mechanizaci. Vlastník ropovodu snižuje šířku pásma pro ruční výkopy na 3,0 m od osy ropovodu. V tomto pásmu 3,0 m od osy potrubí na obě strany je nutné provádět veškeré zemní práce jednak pro prodloužení chráničky a jednak pro související objekty nad ropovodem ručně pod dohledem pracovníků společnosti MERO ČR, a.s.

4.4.11 Pozemní objekty budov**SO 02-40-01 Golčův Jeníkov - Čáslav, doplnění oplocení**

V rámci stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Golčův Jeníkov - Čáslav“ bude v km 268,784 demolován drážní objekt bránící rozhledu na přejezdu. Na místo zbouraného domku bude nutné doplnit oplocení soukromého pozemku, které je přikotveno ke stávajícímu domku. Jde o zamezení přístupu na soukromý pozemek p.č. 1017.

Drátěné oplocení je navrženo v délce 20,5 m pro zamezení vstupu nepovolaných osob na soukromý pozemek.

Oplocení tvoří ocelové sloupky osazené do betonových patek a pletivo. Ocelové sloupky budou ve vzdálenosti 2,5 m a výška oplocení je 1,8 m. Všechny části oplocení budou pokovovány - žárově zinkovány a budou poplastovány (PVC).

Navržené oplocení nezasahuje do rozhledových trojúhelníků na přejezdu.

SO 03-40-01 ŽST Čáslav, modernizace místnosti měničů v provozní budově

V rámci stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Golčův Jeníkov - Čáslav“ bude ve stávající provozní budově v Čáslavi rekonstruována místnost pro osazení nové technologie zabezpečovacího zařízení.

Místnost se nachází v přízemí objektu na straně od kolejiště. Bude provedena nová betonová roznášecí podlaha vyztužená kari sítí a bude položeno nové antistatické PVC. Stávající okno bude zazděno. Dvoje stávající dveře budou vyměněny za bezpečnostní protihluková. Stěny budou opatřeny bezprašným nátěrem. Vedení topení bude zakryto, aby nemohlo dojít k zasažení technologie vodou.

4.4.12 Zastřešení nástupišť

SO 02-41-01 Golčův Jeníkov - Čáslav, zastávka Horky u Čáslavi, přístřešky pro cestující

Malý nástupištní přístřešek typu městského mobiliáře navržen jako ochrana cestujících před nepříznivými vlivy počasí, při čekání na vlak ve směru na Čáslav. Přístřešek bude obsahovat místa k sezení. Materiálové řešení objektu obsahuje výhradní podíl kovových prvků z důvodu maximální odolnosti proti vandalismu. Ve směru na Golčův Jeníkov bude rekonstruován stávající zděný přístřešek.

Nosná konstrukce přístřešku je tvořena ocelovými uzavřenými čtyřhrannými profily. Všechny sloupky jsou ve spodní části navařeny na patní plech P16 o rozměrech 200 x 200 mm. Patice je do základů kotvena pomocí ocelových závitových tyčí M16 osazených do předvrtaných a vyčištěných otvorů na chemickou maltu do základové desky z betonu C 30/37 XC2, XF4 tl. 200 – 250 mm s půdorysným přesahem 200mm za osu sloupků. Po ukotvení ocelové konstrukce bude tato obetonována pod úroveň terénu a mezi tvarovkami zámkové dlažby nástupiště přístřešku.

Střešní krytina je tvořena skruženým trapézovým plechem s aluzinkovou povrchovou úpravou. Boční stěny nástupištního přístřešku jsou tvořeny ocelovými žaluziemi L profilu příčně navařené v rámu z ocelové pásovin pro zachování výhledu na přijíždějící vlak a maximální odolnosti vůči poškození.

Stávající zděný přístřešek bude vymalován s lokálními úpravami zdiva a doplněn potřebným mobiliářem, který bude v antivandal provedení.

4.4.13 Individuální protihluková opatření

SO 02-51-01 - Golčův Jeníkov - Čáslav, individuální protihluková opatření

Individuální protihluková opatření jsou součástí stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Golčův Jeníkov - Čáslav“.

Z důvodu snížení hlukové zátěže z provozu železniční trati jsou navržena individuální protihluková opatření (IPO) na vytipovaných objektech v místech, kde charakter zástavby, konfigurace terénu a stísněné prostorové poměry neumožňují vybudovat protihlukové stěny v potřebném rozsahu a dále tam, kde samotná protihluková stěna nemá dostatečný tlumicí účinek.

Konkrétně se zde jedná o výměnu stávajících dřevěných špaletových oken objektu staré výpravní budovy na ŽST Horky. Nová okna budou s neprůzvučností 35 dB. Tento návrh vychází ze zpracované hlukové studie a bude případně korigován dle výsledků měření hluku uvnitř místností během zkušebního provozu, tak aby byly dodrženy vnitřní limitní hladiny hluku: DEN 45 dB, NOC 35 dB.

4.4.14 Orientační systém

SO 02-43-01 Golčův Jeníkov - Čáslav, zastávka Horky u Čáslavi, orientační systém

Objekt řeší návrh a umístění tabulí a piktogramů orientačního systému v žst. Horky.

Stavba bude postavena podle všech platných zákonů, vyhlášek, technických norem, předpisů, směrnic, OTP, TKP a vzorových listů.

Provedení tabulí FeZn plech s polepem retroreflexní fólií tř. 1, po obvodě vyztužený Al rámečkem a ze zadní strany vyztužený „C“ profily, sloužícími i k upevnění na nosiče. Tabule budou provedeny z neděleného plechu. Jako nosiče budou použity sloupky FeZn průměru 70mm nebo 50mm osazené do Al patek aretovaných kotevními šrouby zabetonovanými do betonových základů.

4.4.15 Demolice

SO 02-45-01 Golčův Jeníkov - Čáslav, demolice

V rámci stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Golčův Jeníkov - Čáslav“ budou demolovány pouze drážní objekty, které jsou nepoužívané a jsou překážkou úpravám trati z tohoto projektu.

Seznam demolovaných objektů zapsaných v KN :

Skladiště na zastávce Horky v km 271,700

Strážní domek v km 275,214

Před demolicí je nutné zjistit napojení objektů na inženýrské sítě a vedení IS, které je v dosahu demolice. Objekty budou případně odpojeny od IS, odstranění jejich vybavení a provedena vlastní demolice.

V případě podsklepení nebo odkrytí jímky, šachty, popř. podzemních žlabů se provede zasypání zeminou a zhutnění. Následně se provede kontrola zhutněných zásypů.

4.4.16 Trakční vedení

SO 02-60-01 Golčův Jeníkov - Čáslav, trakční vedení koleje č. 1

SO 02-60-02 Golčův Jeníkov - Čáslav, trakční vedení koleje č. 2

V objektech je navržena kompletní rekonstrukce trakčního vedení širé trati od km 267,8 do km 276,6 včetně všech vodičů. Nové TV bude navrženo řetězovkové plně kompenzované dle platné sestavy „S“ (TR 100Cu + NL 50Bz) s přidavným lanem 50 Bz. Stožáry budou navrženy na maximální podélné rozpětí 65m. Nové podpěry budou navrženy betonové typu PS a příhradové typu BP. U trakčních bran se navrhnu stožáry TBS (Celkem 324 nových stožárů). Základy stožárů budou navrženy hloubené na nový stav kolejiště a přilehlého terénu. Pohyblivá kotvení budou v provedení 1:3. Závěsy na konzolách budou navrženy s výztuhou pro výšku sestavy 1500 mm. Pevné body jednotlivých systémů budou zakotveny na pevnobodních branách se závěsy SIK. Stávající zesilovací vedení bude demontováno bez náhrady v souladu s výsledky energetických výpočtů z přípravné dokumentace.

Rekonstrukce TV byla rozdělena do několika etap z důvodu narovnání oblouku v km 268,5, který vyvolá značný příčný posun kolejí :

Stavební postup č. 0 – před zahájením kolejových úprav se v předstihu vybudují základy trakčních stožárů u obou kolejí včetně osazení podpěrami v místech, která výstavbu umožní.

Stavební postup č.1 – částečná rekonstrukce TV kol. č. 2 od stož. č. 46 po elektrické dělení žst. Čáslav včetně nových vodičů (8 kotevních úseků)

Stavební postup č. 2 – rekonstrukce TV celé koleje č. 1 (10 kotevních úseků) včetně nových vodičů

Stavební postup č. 3 – dokončení rekonstrukce TV 2. koleje od elektrického dělení žst. Golčův Jeníkov po stož. č. 46 včetně dvou nových systémů.

Zavěšení nových bran (pevné body, zastávka Horky) se bude provádět v krátkých výlukách obou kolejí pravděpodobně v noci.

Na stávajících trakčních podpěrách je v celé délce širé trati zavěšen optický kabel, který bude v definitivním stavu přeložen do země. Bylo dohodnuto, že toto přeložení proběhne před zahájením úprav na trakčním vedení a nepočítá se ani s provizorním převěšením. Demontáž optického kabelu není součástí objektů trakčního vedení a je součástí SO 02-73-02.

U již položeného kabelu GSM-R, který je v řadě míst v kolizi s novými základy TV bylo rozhodnuto, že z důvodu velkého požadavku i ostatních profesí na jeho úpravu bude přeložka řešena vybudováním nové trasy v celém úseku rekonstrukce trati.

4.4.17 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

SO 01-62-01 ŽST Golčův Jeníkov, nn napájení RD v km 267,532

Stávající stav

Přípojka není zřízena.

Navrhovaný stav

Nový RD s TZZ v km 267,532 bude napájen z rozvodny 22/0,4kV, 50Hz, umístěné v prostoru TNS Golčův Jeníkov. U RD bude umístěn nový pilířový rozvaděč RZZ, s možností připojení mobilního záložního zdroje.

SO 02-62-01 Golčův Jeníkov - Čáslav, nn napájení PZS v km 268,327

Stávající stav

PZS je napájen z traťové trafostanice 6/0,23kV umístěné u RD.

Navrhovaný stav

Bude provedena nová přípojka NN pro napájení PZS z nové traťové trafostanice 6/0,4kV, 75Hz. Nová trafostanice je součástí SO 02-63-01. Přípojka bude ukončena v novém pilířovém rozvaděči RP v univerzálním provedení, který bude umístěn u RD. Skříň bude vybavena přívodkou pro připojení mobilního záložního zdroje.

SO 02-62-02 Golčův Jeníkov - Čáslav, nn napájení PZS v km 268,797Stávající stav

PZS je napájen z traťové trafostanice 6/0,23kV umístěné u RD.

Navrhovaný stav

Bude provedena nová přípojka NN pro napájení PZS z nové traťové trafostanice 6/0,4kV, 75Hz. Nová trafostanice je součástí SO 02-63-01. Přípojka bude ukončena v novém pilířovém rozvaděči RP v univerzálním provedení, který bude umístěn u RD. Skříň bude vybavena přívodkou pro připojení mobilního záložního zdroje.

SO 02-62-03 Golčův Jeníkov - Čáslav, nn napájení PZS v km 270,150Stávající stav

PZS je napájen z traťové trafostanice 6/0,23kV umístěné u RD.

Navrhovaný stav

Bude provedena nová přípojka NN pro napájení PZS z nové traťové trafostanice 6/0,4kV, 75Hz. Nová trafostanice je součástí SO 02-63-01. Přípojka bude ukončena v novém pilířovém rozvaděči RP v univerzálním provedení, který bude umístěn u RD. Skříň bude vybavena přívodkou pro připojení mobilního záložního zdroje.

SO 02-62-04 Golčův Jeníkov - Čáslav, zastávka Horky u Čáslavi, obnova venkovního osvětlení a rozvodů nnStávající stav

Osvětlení zastávky je provedeno stožáry JŽ 12m v počtu 12ks. V zastávce je zřízena přípojka NN ČEZ Distribuce.

Navrhovaný stav

Na zastávce bude vybudováno nové osvětlení nástupiště sklopnými osvětlovacími stožárky 6 m osazené LED svítidly v provedení antivandal. Stožáry budou napájeny a ovládány z nového rozvaděče osvětlení RO, který bude připojen z rekonstruovaného rozvaděče RE01 na VB. Z rozvaděče RO bude napájeno také sdělovací zařízení v zast. Horky.

SO 02-62-05 Golčův Jeníkov - Čáslav, nn napájení PZS v km 271,881Stávající stav

PZS je napájen z traťové trafostanice 6/0,23kV umístěné u RD.

Navrhovaný stav

Bude provedena nová přípojka NN pro napájení PZS z nové traťové trafostanice 6/0,4kV, 75Hz. Nová trafostanice je součástí SO 02-63-01. Přípojka bude ukončena v novém pilířovém rozvaděči RP v univerzálním provedení, který bude umístěn u RD. Skříň bude vybavena přívodkou pro připojení mobilního záložního zdroje. Pro RD bude zřízena druhá přípojka 400/230V, 50Hz z rozvaděče osvětlení RO zastávky Horky, která bude určena pro napájení sdělovacího zařízení (rozhlas, informační systém).

SO 02-62-06 Golčův Jeníkov - Čáslav, nn napájení PZS v km 273,272Stávající stav

PZS je napájen z traťové trafostanice 6/0,23kV umístěné u RD.

Navrhovaný stav

Bude provedena nová přípojka NN pro napájení PZS z nové traťové trafostanice 6/0,4kV, 75Hz. Nová trafostanice je součástí SO 02-63-01. Přípojka bude ukončena v novém pilířovém rozvaděči RP v univerzálním provedení, který bude umístěn u RD. Skříň bude vybavena přívodkou pro připojení mobilního záložního zdroje.

SO 02-62-07 Golčův Jeníkov - Čáslav, nn napájení PZS v km 275,224Stávající stav

PZS je napájen z traťové trafostanice 6/0,23kV umístěné u RD.

Navrhovaný stav

Bude provedena nová přípojka NN pro napájení PZS z nové traťové trafostanice 6/0,4kV, 75Hz. Nová trafostanice je součástí SO 02-63-01. Přípojka bude ukončena v novém pilířovém rozvaděči RP v univerzálním provedení, který bude umístěn u RD. Skříň bude vybavena přívodkou pro připojení mobilního záložního zdroje.

SO 02-63-01 Golčův Jeníkov - Čáslav, rozvod 6 kVStávající stav

V dotčeném t.ú. je veden kabel 6kV AYKCY 3x25 mm², nap. soustavou IT, 75Hz, mezi rozvodnami RS6kV v ŽST Čáslav a R6kV v ŽST Golčův Jeníkov. Kabelem jsou napájeny stávající traťové trafostanice TTS (20ks). 6 TTS je určeno pro napájení stávajících PZS, ostatní plní pouze rozpojovací funkci.

Navrhovaný stav

Pro napájení nových reléových domků PZS budou instalovány nové TTS aluzinkového provedení s třífázovými transformátory, celkem 6 ks a 2 ks TTS rozpojovací. Třífázové transformátory budou o výkonu 5kVA s převodem 6/0,4kV, IT 75Hz. Na jednotlivých místech budou provedeny přeložky kabelů 6 kV k nově situovaným TTS. Kabely se v místě stávajících TTS přepojí do nových nebo sespojkují v hlavní trase. V km cca 274,6 – 275,3 bude provedena přeložka v souběhu s novým žel. spodkem. Dále bude provedena přeložka přes komunikaci v zast. Horky z důvodu rekonstrukce přejezdu.

Stávající traťové trafostanice budou demontovány po odpojení stávajícího TZZ dle stavebních postupů.

4.4.18 Ukolejnění kovových konstrukcí

SO 02-61-01 Golčův Jeníkov - Čáslav, ukolejnění vodivých konstrukcí

Stávající stav

V dotčeném t.ú. je zřízeno nepřímé ukolejnění TP a vodivých konstrukcí v POTV realizovaných s jednotlivými úpravami TV.

Navrhovaný stav

V souvislosti s kolejovými úpravami a návrhem nových trakčních podpěr (TP) bude v dotčeném t.ú. zřízeno nové ukolejnění TP a vodivých konstrukcí v POTV. Stávající ukolejnění bude rušeno v souladu se stavebními postupy a provizorním ukolejněním. Ukolejnění bude řešeno jako nepřímé. TP, brány a dalších chráněné vodivé konstrukce budou připojeny přes opakovací průrazku UPO 500V (250V) izolovaným vodičem na přilehlou kolejnici. Z důvodu symetrie dvoupásových kolejových obvodů bude preferováno připojení ukolejňovacího vodiče do délky 50m (30m) na střed stykového transformátoru..

4.4.19 Vnější uzemnění

SO 01-61-11 ŽST Golčův Jeníkov, uzemnění provozní budovy

Stávající uzemnění je v dožitém stavu vykazující poměrně vysoké rozdílové napětí mezi různými technologickými přívody.

S ohledem na instalaci nových elektronických zařízení do technologické budovy v rámci úprav ZZ bude v provozní budově v ŽST Golčův Jeníkov kompletně zrekonstruováno vnější uzemnění a upraveno vnitřní ochranné pospojování objektu.

SO 03-61-11 ŽST Čáslav, uzemnění provozní budovy

Stávající uzemnění je v dožitém stavu vykazující poměrně vysoké rozdílové napětí mezi různými technologickými přívody.

S ohledem na instalaci nových elektronických zařízení do technologické budovy v rámci úprav ZZ bude v provozní budově v ŽST Čáslav kompletně zrekonstruováno vnější uzemnění a upraveno vnitřní ochranné pospojování objektu.

4.4.20 Ostatní stavební objekty

SO 99-80-01 Odstranění lesní a mimolesní zeleně

Kácení mimolesní zeleně je nutné provést především z důvodů bezpečnostních, a to pro:

- zachování rozhledových poměrů a zajištění stability drážního tělesa
- úpravy mostů a propustků, výstavby nových mostních objektů
- zajištění přístupu k trati v rámci stavby
- 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

Rozsah kácení byl stanoven na základě záborového elaborátu a místního šetření. Kácena bude pouze mimolesní zeleň v rozsahu záboru stavby. O povolení ke kácení mimolesní zeleně bude zažádáno na příslušný úřad.

Náležitosti žádosti o povolení ke kácení jsou stanoveny vyhláškou č. 189/2013 Sb. §4 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).

SO 99-83-01 Náhradní výsadby

Náhradou za vykácené stromy a keře bude provedena náhradní výsadba v rozsahu stanoveném příslušným Odborem životního prostředí, povolujícím kácení.

4.5 NÁVRH POŽADAVKŮ NA POSTUPNÉ PROVÁDĚNÍ STAVBY A NA POSTUPNÉ UVÁDĚNÍ STAVBY DO PROVOZU A PŘEDPOKLÁDANÉ LHŮTY VÝSTAVBY

Zahájení stavby se předpokládá v08/2016

Ukončení stavby se předpokládá v 07/2017

Délka stavby 7 měsíců

Stavební postup č. 0 (30 dní)

(přípravné práce, odvodnění kolejiště)

Rozsah práce

- Vybudování zařízení staveniště
- Přeložky IS
- Budování kabelových tras tam, kde je to možné
- Vnitřní sdělovací a zabezpečovací zařízení
- Úprava prostor pro SZZ, TZZ a sdělovací zařízení
- betonáž základů trakčních stožárů včetně jejich osazení tam kde je to možné

Stavební postup č. 1 (7 týdnů)

Žst. Golčův Jeníkov – žst .Čáslav: traťová kolej č.2 od km 267,964 až km 268,950. Rekonstrukce traťové kol.č.2, rek. propustků a železničních přejezdů pod TK č.2, rek. zastávky Horky u Čáslavi včetně nástupiště. Provizorní napojení nové traťové koleje č.2 na stávající traťovou kolej č.2 v km 268,950. Definitivní napojení nové traťové koleje č.2 na stávající traťovou kolej č.2 v km 267,946. Na konci SP uvedení TK č.2 do provozu.

Rozsah práce

- Snesení stávající traťové koleje č. 2 v rozsahu SP.
- Nový železniční spodek a svršek v rozsahu SP.
- Výstavba nového nástupiště v zastávce Horky u Čáslavi u kol.č. 2
- Výstavba a rekonstrukce železničních přejezdů v km 270,150+ 271,881 + 273,272 + 275,224 + 276,831 pod TK č.2.
- Výstavba a rekonstrukce železničních propustků v km 269,015 + 270,142 + 271,432 + 272,413 + 274,665 + 275,611 + 276,256 pod TK č.2.

- f) Rekonstrukce železničního mostu v km 270,654 pod TK č.2.
- g) V rozsahu kolejových úprav u TK č.2 bude realizovaná kompletní pokládka všech silnoproudých a slaboproudých zemních kabelů.

Stavební postup č. 2 (8 týdnů)

Žst. Golčův Jeníkov – žst. Čáslav: traťová kolej č.1. Stavební úpravy od km 267,964 až km 268,950. Rekonstrukce traťové kol.č.1, rek. propustků a železničních přejezdů pod TK č.1, rek. zastávky Horky u Čáslavi včetně nástupiště u kol.č.1. Definitivní napojení nové traťové koleje č.1 na stávající traťovou kolej č.1. Na konci SP uvedení TK č.1 do provozu .

Rozsah práce

- a) Snesení stávající traťové koleje č. 1 v rozsahu SP.
- b) Nový železniční spodek a svršek v rozsahu SP.
- c) Výstavba nového nástupiště u kol.č.1 v zastávce Horky u Čáslavi.
- d) Výstavba a rekonstrukce železničních přejezdů v km 270,150+ 271,881 + 273,272 + 275,224 + 276,831 pod TK č.1.
- e) Výstavba a rekonstrukce železničních propustků v km 268,219 + 268,792 + 268,802 + 269,015 + 270,142 + 271,432 + 272,413 + 274,665 + 275,611 + 276,256 pod TK č.1.
- f) Rekonstrukce železničního mostu v km 270,654 pod TK č.1.
- g) V rozsahu kolejových úprav u TK č.1 bude realizovaná kompletní pokládka všech silnoproudých a slaboproudých zemních kabelů.

Stavební postup č. 3 (6 týdnů)

Žst. Golčův Jeníkov – žst. Čáslav: traťová kolej č.2 od km 267,964 až km 268,950. Rekonstrukce části traťové kol.č.2 v rozsahu od km 267,964 až km 268,950, rek. propustků a železničních přejezdů pod TK č.2 v části dtto. Definitivní napojení nové traťové koleje č.2 na stávající traťovou kolej č.2 v km 267,946. Na konci SP uvedení TK č.2 do provozu.

Rozsah práce

- a) Snesení části stávající traťové koleje č. 2 v rozsahu SP.
- b) Nový železniční spodek a svršek v rozsahu SP.
- c) Výstavba a rekonstrukce železničních přejezdů v km 268,327 + 268,797 pod TK č.2.
- d) Výstavba a rekonstrukce železničních propustků v km 268,219 + 268,792 + 268,802 pod TK č.2.
- e) V rozsahu kolejových úprav u TK č.2 bude realizovaná kompletní pokládka všech zbývajících silnoproudých a slaboproudých zemních kabelů.

4.6 POŽADAVKY NA ZDROJE

Elektrická energie

Nové požadavky nejsou. Stavba pro svůj provoz spotřebovává elektrickou energii, předpokládaná celková roční spotřeba je 5160 MWh/rok.

Voda

Nové požadavky nejsou.

Plyn

Nové požadavky nejsou.

4.7 ODVEDENÍ POVRCHOVÝCH VOD, NAPOJENÍ NA KANALIZACI

4.7.1 Odvodnění

Vliv stavby na odtokové poměry zůstane po stavbě shodný se stávajícím stavem. Systém odvodnění železniční tratě po stavbě zůstane stávající. Stávající prvky odvodnění budou obnoveny a pročištěny. Srážkové vody se budou částečně vsakovat a částečně budou odvedeny do stávajících stálých a občasných vodotečí.

Odvodnění je navrženo především pomocí otevřeného odvodnění zpevněnými příkopy TZZ3 do betonového lože zaústěného do stávajících propustků či s vyústěním na volný terén, na náspech odřezy na volný terén.

4.7.2 Zásady k havarijnímu plánu stavby

Nakládání se závadnými látkami dle §39 zákona č. 254/2001 Sb.

V období výstavby bude dodavatel stavby nakládat se závadnými látkami ve větším rozsahu v rámci stavebních činností. Současně bude zacházení s těmito látkami spojeno se zvýšeným nebezpečím pro povrchové vody a podzemní vody, stavba se nachází v bezprostřední blízkosti vodních toků, ve stanovených záplavových územích a v ochranných pásmech podzemních vodních zdrojů.

Dodavatel stavby je dle zákona č. 254/2001 Sb. v platném znění povinen učinit taková odpovídající opatření, aby jím používané závadné látky nevnikly do povrchových nebo podzemních vod. Z tohoto důvodu je součástí projektové dokumentace (plán opatření pro případ havárie), který bude platný pro celé období výstavby. Tento plán obsahuje náležitosti vyhlášky č. 450/2005 Sb. v platném znění.

Plán opatření podléhá odbornému stanovisku správců dotčených vodních toků a následně před zahájením stavby schválení dotčenými vodoprávními úřady.

Dodavatel stavby – uživatel závadných látek je v případě havarijního úniku povinen postupovat dle schváleného plánu opatření pro případ havárie.

4.7.3 Zásady k povodňovému plánu stavby

Stavba se nenachází v záplavovém území.

4.8 NAPOJENÍ NA DOPRAVNÍ SYSTÉMY

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

Řešený traťový úsek Golčův Jeníkov (mimo) - Čáslav (mimo) leží na celostátní železniční trati zařazené do sítě TEN-T.

Stávající úrovněová křížení zůstávají zachována, stejně jako přístup na zastávku Horky. Přístup k zastávce Horky je po silnici III/33825.

Zajištění přístupu na stavební pozemky během stavby je plně věcí zhotovitele stavby. V projektu byl proveden návrh, který vytvořil předpoklady pro zřízení přístupu na stavební pozemky vymezením prostoru a určením rozsahu nutných záborů a jejich projednáním s majiteli dotčených pozemků. Konkrétní technické řešení a vybavení je věcí zhotovitele stavby.

Přístup na stavební pozemek po dobu výstavby je možný z veřejných komunikací křižujících železniční trať a z komunikací vedoucích podél železniční tratě.

Hlavní přístupová komunikace je silnice I/38, z ní odbočují silnice III/3459, III/33728, III/33726, III/33828, III/33825, III/33723 a účelová komunikace - polní cesta.

4.9 ROZSAH NÁHRADNÍ VÝSADBY A OZELENĚNÍ

Náhradou za vykácené stromy a keře bude provedena náhradní výsadba v rozsahu stanoveném příslušným Odborem životního prostředí, povolujícím kácení.

4.10 BEZPEČNOST PRÁCE

Projektant upozorňuje na nutnost dodržování bezpečnostních předpisů. Při výstavbě musí být respektovány platné právní předpisy, vyhlášky a normy ČSN, které se týkají Bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (dále jen BOZP), zejména:

- Zákon č. 20/1966 Sb., o péči o zdraví lidu
- Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce
- Zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci)
- Nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích
- Nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky
- Vyhláška 55 ČBÚ/1996
- Vyhláška 48/1982 Sb. – Stanovení základních požadavků k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení (mimo 6.část).

Dále platí nařízení a vyhlášky související.

Dokumentace byla zpracována v souladu s těmito normami.

Pro bezpečnost a ochranu zdraví při práci platí pro dodavatele zejména následující povinnosti:

- Součástí dodavatelské dokumentace je technologický a pracovní postup, který musí zajišťovat, že práce budou provedeny bezpečně, zejména pokud se týká použití strojů, zařízení, pracovních prostředků dopravy a opatření při pracích za mimořádných podmínek.
- Práce budou probíhat za provozu. Dodavatel je povinen provést taková opatření, aby byla zajištěna bezpečnost pracovníků za současného železničního provozu na sousední koleji. Je zejména nutné dodržovat drážní bezpečnostní předpis BP 1.
- Dodavatel stavby je povinen seznámit ostatní dodavatele stavby s požadavky bezpečnosti práce obsaženými v projektu a v dodavatelské dokumentaci.
- Staveniště v zastavěném území musí být oplocené s uzamykatelnými vstupy.
- U krátkodobých pracovišť stačí ohrazení, za snížené viditelnosti osvětlení, u překopů osadit přechody apod.
- Před zahájením zemních prací musí být vytyčeny inženýrské sítě, případně poloha ověřená sondami.
- Okraje výkopu nesmí být zatěžovány do vzdálenosti 0,5 m od hrany výkopu.

- Dodržovat TKP SŽDC, kap. 1 a dotčené speciální kapitoly

4.11 POSOUZENÍ STAVBY Z HLEDISKA TECHNICKÝCH POŽADAVKŮ NA UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Výchozím podkladem pro řešení jsou tyto základní právní předpisy:

- zákon č. 183/2006 Sb.
- zákon č. 127/2005 Sb.
- zákon č. 266/1994 Sb.
- zákon č. 361/2000 Sb.
- vyhláška č. 398/2009 Sb.
- vyhláška č. 177/1995 Sb.
- vyhláška č. 30/2001 Sb.
- nařízení vlády č. 163/2002 Sb. ve znění pozdějších předpisů

a dále věcné podklady např.:

- ČSN 73 6102, ČSN 73 6110 včetně Z1,
- TN TZUS 12.03.04 až 07
- Vzorový list SŽDC Ž8.7
- TS SŽDC 3-2007/S

Pro osoby s omezenou schopností pohybu se pro přístup na nástupiště zřizují komunikace s podélným sklonem. Pozemní komunikace a veřejná prostranství (např. nástupiště) svými podélnými i příčnými sklony a výškovými rozdíly musí umožnit užívání osobám s omezenou schopností pohybu. Součástí stavby přístupné veřejnosti musí splňovat požadavky na průchozí profily a protiskluznost povrchů. Použité materiály a výrobky musí splňovat podmínky vyhlášky č. 398/2009 Sb. a nařízení vlády č. 163/2002 Sb.

Pro osoby s omezenou schopností orientace se smyslovým postižením zraku se ve na nástupišťích zřizují hmatové úpravy dle vzorového listu SŽDC. Na pozemních komunikacích a veřejných prostranstvích se navrhují hmatové úpravy dle ČSN 73 6110. Ve všech částech stavby přístupných veřejnosti musí být funkční přirozené vodící linie s odpovídajícím průchozím profilem navazujícím na tyto linie. Nedílnou součástí orientačního systému pro veřejnost jsou akustické majáčky dálkově spouštěné uživateli (součást technologických PS). Informační systém pro veřejnost musí splňovat požadavky na užívání touto skupinou zdravotně postižených podrobnosti (akustický dálkově uživateli spouštěný výstup elektronických závěsných prvků IS). Použité materiály a výrobky musí splňovat podmínky vyhlášky č. 398/2009 Sb. a nařízení vlády č. 163/2002 Sb.

Pro osoby s omezenou schopností orientace se smyslovým postižením sluchu se ve stavbě nenavrhují zvláštní opatření.

4.12 PODMIŇUJÍCÍ, VYVOLANÉ A JINÉ INVESTICE

Podmiňující investice

Stavba: **GSM-R Kolín - Havlíčkův Brod - Křižanov - Brno**

Investor: SŽDC, s.o.,

Realizace: 2014-2015

V rámci stavby GSM-R bude položen optický kabel, který bude využíván i ve stavbě optimalizace.

V rámci stavby GSM-R budou položeny HDPE trubky pro budoucí uložení závěsného optického kabelu ČD-Telematika.

Před zahájením železniční stavby musí proběhnout ochrany energetických vedení, které projektově a stavebně zajišťuje ČEZ Distribuce a.s.

Před zahájením železniční stavby musí proběhnout ochrany sdělovacích vedení Telefónica, které projektově a stavebně zajišťuje Telefónica Czech Republic a.s.

Vyvolané investice

Stavba vyvolává nutnost ochrany a přeložek sítí technické infrastruktury během výstavby nedrážních majitelů a správců.

Jiné investice

V době zpracování DSP/Projektu stavby nebyly známy žádné další související investice jiných investorů vyžadující vzájemnou koordinaci mimo výše uvedené.

5. ÚDAJE O SPLNĚNÍ STANOVENÝCH PODMÍNEK

5.1 PODMÍNKY ROZHODNUTÍ O UMÍSTĚNÍ STAVBY

Stavba je dle sdělení SÚ v Čáslavi dle §15 stavebního zákona je stavba v souladu se záměry ÚP (čj. SU 16129/13, sp.zn. 1544/2013-Ob ze dne 6.11.2013). Není tedy nutné územní řízení.

5.2 PODMÍNKY POSUZOVÁNÍ VLIVU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Závěr zjišťovacího řízení vydal Krajský úřad Středočeského kraje dne 25.7.2014 (č.j. 076484/2014/KUSK. sp.zn. SZ_076484/2014/KUSK). Stavba nebude dále posuzována. Závěr zjišťovacího řízení stanovil následující podmínky:

pro etapu přípravy záměru

- V následujících stupních projektové dokumentace:
 - opravit:
 - a) zařazení odpadů v souladu s platnými právními předpisy na úseku odpadového hospodářství (viz vyjádření KÚSK-OŽPaZ, ČIŽP OI Praha a ČIŽP OI Havlíčkův Brod);
 - b) termín „septik“, resp. odborně popsat nakládání s odpadními vodami v průběhu výstavby.
 - upřesnit rozsah kácení mimolesní zeleně.
 - popsat podrobně navržená ochranná opatření:
 - a) pro vyloučení nebo minimalizaci negativních vlivů na významné krajinné prvky (dále jen VKP, např. vodní toky, les ad.) a na předměty ochrany;
 - b) proti hluku (po upřesnění hlukových poměrů u obytných objektů v době provozu).
 - řešit: přístupy na zastávku Horky u Čáslavi pro občany obce;
 - c) přejezd do obce Okřesaneč, který je v havarijním stavu.
- Provést průzkum znečištění zemin pražcového podloží dle vyhl. č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a změně vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady.
- Požádat o:
 - souhlas v souladu s § 17 vodního zákona při rekonstrukci zařízení na pozemcích křižujících vodní toky;
 - závazné stanovisko v souladu s ust. § 11 odst. 3 zákona o ochraně ovzduší v případě instalace zdroje znečišťování ovzduší, ke kterému je toto stanovisko vyžadováno;
 - příslušná rozhodnutí orgánů ochrany přírody (ust. § 56 zákona o ochraně přírody a krajiny).

pro etapu výstavby

- Zajistit před zahájením zemních prací, a pro jejich průběh, odborný biologický dozor; v případě zjištění výskytu zvláště chráněného druhu živočicha navrhnout odborně způsobilou osobou příslušná opatření, která budou pro žadatele závazná (odchyt, záchranný přenos ap.), viz vyjádření KÚSK-OŽPaZ.
- Projednat s orgány ochrany přírody rozsah kácení a zásahy do VKP.
- Umožnit provedení záchranného archeologického výzkumu, jeho zajištění v dostatečném předstihu projednat (zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči).
- Minimalizovat vyvolané zábory půdy, zajistit pečlivé sejmutí a oddělené deponování ornice a podorniční vrstvy (sejmutou ornici účinně chránit před různými zdroji degradace).
- Navrhnout preventivní opatření při nakládání se závadnými látkami, aby bylo minimalizováno znečištění povrchových a podzemních vod těmito látkami; zpracovat havarijný plán (se kterým budou prokazatelně seznámeni příslušní pracovníci stavby vč. subdodavatelů) v souladu s vyhl. č. 450/2005 Sb. - předložit ho k odbornému stanovisku správcům dotčených toků a ke schválení vodoprávnímu úřadu.
- Zpracovat povodňový plán (podle TNV 752931) pro provozní území stavby nacházející se v záplavovém území vodotečí - předložit ho k odbornému stanovisku správci toku a k potvrzení souladu s povodňovými plány dotčených obcí a městských částí.
- Reflektovat preferenci použití moderních stavebních mechanismů s nízkými emisními parametry při výběru dodavatele stavby.
- Neprovádět recyklaci štěrků v době nepříznivých rozptylových podmínek.
- Postupovat v souladu s ČSN 839061 při ochraně stromů, porostu a vegetačních ploch; kácet mimolesní zeleň mimo vegetační období (říjen až březen); stejně tak postupovat pokud možno v období hlavní reprodukce živočichů, vaječných snůšek a líhnutí mláďat (s možností opustit lokalitu).
- Opatřit případné skleněné protihlukové stěny ochranou proti nárazu ptáků.
- Bránit vzniku dočasných kaluží; pokud vzniknou, v dubnu až červnu zkontrolovat, zda nedošlo k osídlení obojživelníky.
- Nahlásit orgánu ochrany přírody vždy do 31.12. příslušného kalendářního roku zásah provedený na základě rozhodnutí dle ust. § 56 zákona o ochraně přírody a krajiny (tj. v jakém rozsahu byl proveden).
- Provést důkladnou rekultivaci dočasně dotčených ploch.
- Nevypouštět vodu čerpanou z výkopů a rýh při probíhající betonáži, kde hrozí riziko rozplavení betonové směsi, ale zasakovat ji pomocí zasakovací jímky.
- Převést odpady, které nemohou být využity, do vlastnictví pouze osobě oprávněné k jejich převzetí dle § 12 zákona o odpadech; ověřovat nebezpečné vlastnosti odpadů (§ 6 odst. 4 téhož zákona) a dle nich s nimi nakládat. Nespalovat žádný odpad.

- Plnit další povinnosti podle zákona o odpadech (např. zabezpečit odpady před nežádoucím znehodnocením, únikem či zcizením, vést průběžnou evidenci - vč. PCB dle ust. § 26, umožnit přístup kontrolních orgánů, příp. zpracovat plán odpadového hospodářství stavby ad.).
- Provádět stavební práce pouze v denní době (od 7 do 21 hodin), zvolit stroje s garantovanou nižší hlučností, technickými opatřeními utlumit u stacionárních zdrojů hlučnost o 4 - 8 dB; vhodnou organizací hlukově náročných prací snížit ekvivalentní hladinu hluku.
- Organizovat staveništní dopravu vždy dle možností mimo obydlené zóny.
- Informovat včas dotčené obyvatelstvo o plánovaných činnostech a umožnit mu tak odpovídající úpravu režimu dne.

pro etapu provozu

- Provést kontrolní měření hluku z železniční dopravy před uvedením stavby do trvalého provozu v předmětném úseku trati v nejbližších chráněných venkovních prostorech nebo v chráněných venkovních (příp. i vnitřních) prostorech staveb v denní a noční době; v případě, že nebudou příslušné hygienické limity hluku dodrženy, navrhnout a provést dodatečná účinná protihluková opatření.

5.3 DODRŽENÍ KAPACITNÍCH A DALŠÍCH STANOVENÝCH ÚDAJŮ

Parametry stanovené zadávací dokumentací, v souladu s předchozím stupněm dokumentace byly dodrženy. Přehled základních kapacitních parametrů je uveden v části dokumentace A. Průvodní zpráva.

V km 268,2 – 268,9 je zvětšen poloměr oblouku pro dosažení rychlosti 100 km/h

Došlo ke změně umístění recyklační základny. Vlastník původně uvažovaného pozemku p.č. 2617 v k.ú. Horky u Čáslavi Zemědělského obchodního družstva Potěhy uvažovaný zábor neakceptoval a nabídl pro zamýšlený účel pozemek v k.ú. Žleby p.č. 910.

5.4 ÚDAJE O SPLNĚNÍ POŽADAVKŮ DOTČENÝCH ORGÁNŮ

6. Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství ze dne 13.4.2015 – 026285/2015/KUSK

- provozovatel je povinen dodržovat podmínky stanovené § 17 zákona o ochraně ovzduší, zejména budou provozem zdroje znečišťování ovzduší dodržovány technické podmínky provozu v souladu s platnou legislativou
- technické podmínky provozu pro recyklační linky stavebních hmot jsou uvedeny v příloze č.8, části II, bodu 4.5.2. vyhlášky č. 415/2012 Sb.
- budou respektovány závěry a doporučení Odborného posudku OP-11-2015, který vypracoval Ing. Zbyněk Krayzel ke dni 28.2.2015
- jako součást žádosti o povolení provozu stacionárního zdroje dle § 11 odst. 2 písm. d) zákona o ochraně ovzduší bude předložen provozní řád, vypracovaný dle přílohy č. 12 vyhlášky č. 145/2012 Sb

Podmínky splní dodavatel stavby.

7. Městský úřad Čáslav, Odbor životního prostředí ze dne 7.1.2015 - ŽP/20783/14/100/14/Ša

- zemními pracemi nesmí být narušeno žádné vodohospodářské dílo, jako vodovod, kanalizace, ale i povrchová kanalizace pro přirozený odtok povrchových vod

Podmínku splní dodavatel stavby.

8. Městský úřad Havlíčkův Brod, Odbor životního prostředí ze dne 14.1.2015 - OZP/3042/2014/Km

- ke kácení dřevin s větší než zákonem stanovenou velikostí (plochou) je nutné dle § 8 odst. 1 zákona získat povolení od příslušného orgánu ochrany přírody (v tomto případě Městského úřadu Golčův Jeníkov, příp. Obecního úřadu Skryje)

Bereme na vědomí.

- odboru ŽP budou předloženy doklady o způsobu využití či odstranění odpadů vzniklých při stavbě

Podmínku splní dodavatel stavby.

9. Městský úřad Čáslav, Odbor dopravy ze dne 6.1.2015 - OD 20782/14-206

- dojde-li při realizaci stavby užívání silnic III/33728, III/33726, III/33727, III/33825, III/33723 jiným než obvyklým způsobem nebo k jiným účelům, je nutné požádat odbor dopravy o povolení zvláštního užívání komunikace k provádění stavebních prací na silnicích II. a III. tříd v souladu s ust. §25 ZPK a § 40 odst. (2) vyhl. č. 104/1997 Sb., kterou se provádí ZPK ve znění pozdějších předpisů. K žádosti je nutné doložit písemné vyjádření Policie ČR, DI Kutná Hora a souhlas vlastníka (správce) komunikace, tj. Krajské správy a údržby silnic Středočeského kraje, příspěvkové organizace a stanoviska dotčených správních úřadů
- při uzavření komunikace II. a III. třídy je nutné podat žádost o povolení uzavírky na příslušný silniční správní úřad (Městský úřad Čáslav, odbor dopravy) nejpozději 30 dní před dnem požadovaného uzavření komunikace. Žádost musí obsahovat náležitosti uvedené v § 39 vyhlášky 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích
- přechodnou úpravu provozu na silnicích II. a III. třídy a místních komunikacích stanoví dle § 77 odst. 1 písmeno c) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů obecní úřad obce s rozšířenou působností (Městský úřad Čáslav, odbor dopravy). K žádosti je nutné doložit písemné vyjádření příslušného orgánu Policie ČR.

Podmínku splní dodavatel stavby.

10. Městský úřad Havlíčkův Brod, Odbor dopravy ze dne 7.1.2015 - DOP/72/2015/JTE

- při pokládce kabelového vedení u železničního přejezdu v místě úrovněvého křížení se silnicí č. III/3459, v případě, že dojde k pokládce mimo prostor se závorami, je nutné před vlastním zahájením stavebních prací požádat příslušný silniční správní úřad o zvláštní užívání podle § 25 odst. 6 písm. c) bod 3 zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích na provádění stavebních prací a o stanovení přechodné úpravy provozu podle § 77 odst. 1 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích

Podmínku splní dodavatel stavby.

11. Hasičský záchranný sbor kraje Vysočina, Územní odbor Havlíčkův Brod ze dne 15.1.2015 – HSIJ-336-2/HB-2015

Bez připomínek.

12. Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ze dne 10.2.2015 - MV 7328 4/PO PRE-2015

Bez připomínek.

13. Krajská hygienická stanice Středočeského kraje, Územní pracoviště Kutná Hora ze dne 16.1.2015 - KHSSC 01286/2015

- provoz stavby bude ověřen ve zkušebním provozu
- ve zkušebním provozu stavby bude provedeno měření hluku z provozu dráhy vzhledem k nejbližším chráněným venkovním a vnitřním prostorům staveb č.p. 101 v obci Okřesaneč, č.p. 11 a č.p. 14 v obci Horky a č.p. 21 v obci Filipov

Podmínky splní investor stavby.**14. Krajská hygienická stanice kraje Vysočina, Územní pracoviště Havlíčkův Brod ze dne 5.1.2015 - KHSV/25278/2014/HB/HOK/Vel**

Bez připomínek.

15. Povodí Labe, s.p. ze dne 15.1.2015 - PVZ/14/36329/Mf/0

- začátek a konec prací ohlásit na Povodí Labe, státní podnik – Provozní středisko Čáslav (p. Linhart, tel. 327 313 341)
- přizvání pracovníka Povodí Labe p. Linharta ke kolaudaci stavby

Podmínky splní dodavatel stavby.**16. Lesy České republiky, s.p., Lesní správa Nasavrky ze dne 20.1.2015 - LCR157/002150/2014**

Bez připomínek.

17. Krajská správa a údržba silnic Středočeského Kraje, p.o. ze dne 11.3.2015 - 346/15/KSUS/KHT/Buk

Bez připomínek.

18. Krajská správa a údržba silnic Středočeského Kraje, p.o. ze dne 20.4.2015 - 2017/15/KSUS/KHT/Rys

- křížení kabelového vedení se silnicí III/33728 a III/22825 bude provedeno bez narušení konstrukce vozovky – podvrtem, elektrické vedení bude pod silničním tělesem uloženo v chrániče kolmo k ose vozovky, startovací jámy pro ten účel budou umístěny mimo zpevněnou část vozovky v přilehlém zeleném pásu, po uložení budou zasypány, zhutněny a povrch uveden do původního (funkčního) stavu
- zachováno případně obnoveno bude veškeré odvodňovací zařízení silnice
- o povolení ke zvláštnímu užívání silnice požádá investor případně zhotovitel stavby Městský úřad Čáslav – odbor dopravy
- dopravní omezení při provádění prací včetně umístění dopravních značek musí být projednáno s Policií ČR – DI Kutná Hora
- před zahájením stavebních prací v silničním tělese dojde k protokolárnímu předání silnice, po ukončení stavebních prací v silničním tělese bude dotčená část silnice protokolárně předána zpět KSÚS, předávací protokol předloží investor stavebnímu úřadu v kolaudačním řízení, po dobu 60 měsíců ode dne předání ručí investor případně zhotovitel stavby za případné nerovnosti na silničním tělese a je povinen je ihned odstraňovat

Podmínky splní dodavatel stavby.

- před vydáním stavebního povolení uzavře investor stavby s KSÚS SK smlouvu o budoucí smlouvě o zřízení služebnosti inženýrské sítě

Podmínka splněna.**19. Krajská správa a údržba silnic Středočeského Kraje, p.o. ze dne 4.6.2015 - 3061/15/KSUS/KHT/Rys**

- před vydáním stavebního povolení uzavře investor stavby s KSÚS SK smlouvu o náhradě za omezené užívání silnice, tuto smlouvu předloží investor stavebnímu úřadu ve stavebním řízení

Podmínka splněna.

- přeložka plynovodu uloženém podélně silnice č. III/33723 v místě křížení s žst. přejezdem č. 1 na této silnici bude provedeno otevřeným výkopem a podélným uložením do vozovky
- zachováno případně obnoveno bude veškeré odvodňovací zařízení silnice

- o povolení ke zvláštnímu užívání silnice pro uložení plynovodního potrubí do silničního pozemku požádá investor, případně zhotovitel stavby Městský úřad Čáslav – odbor dopravy
- před zahájením stavebních prací v silničním tělese dojde k protokolárnímu předání silnice, po ukončení stavebních prací v silničním tělese bude dotčená část silnice protokolárně předána zpět KSÚS SK, předávací protokol předloží investor stavebnímu úřadu v kolaudačním řízení, po dobu 60 měsíců ode dne předání ručí investor případně zhotovitel stavby za případné nerovnosti na silničním tělese a je povinen je ihned odstraňovat

Podmínky splní dodavatel stavby.

20. Krajská správa a údržba silnic Vysočiny, p.o., pracoviště Havlíčkův Brod ze dne 23.12.2014 - KSAÚSVPO/028766/2014

Bez připomínek.

21. Krajské ředitelství policie Středočeského kraje, Územní odbor Kutná Hora, Dopravní inspektorát ze dne 9.1.2015 - KRPS-2167-83/ČJ-2014-010506

- stavba nebude prováděna v zimním období roku

Harmonogram stavby uvažuje realizaci mimo zimní období

- okolní pozemní komunikace budou udržovány v čistém stavu a nebude docházet k jejich znečištění stavebními stroji
- k provedení stavby v silničním pozemku je nutné povolení ke zvláštnímu užívání pozemních komunikací dle § 25 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů, která vydává silniční správní úřad
- v případě, že zvláštní užívání může ovlivnit bezpečnost nebo plynulost silničního provozu, je nutný předchozí souhlas PČR
- k žádosti o předchozí souhlas /ČR se zvláštním užíváním předloží stavebník nebo zhotovitel stavby aktualizovaný návrh DIO tj. přechodného dopravního značení ve dvojím vyhotovení s časovým harmonogramem prací cca 30 dní před začátkem akce
- DIO musí mimo jiné řešit omezení na přilehlých chodnících
- přechodné dopravní značení navrhne, dodá a instaluje odborná firma s oprávněním tuto činnost vykonávat

Podmínky splní dodavatel stavby.

22. Krajské ředitelství policie Středočeského kraje, Územní odbor Kutná Hora, Dopravní inspektorát ze dne 24.2.2015 - KRPS-9060-31/ČJ-2015-010506

- P3710 – samotné místo uzavírky musí být označeno dle schématu B/15 v obci, případně C/10b mimo obec, objízdné trasy po účelové komunikaci musí být schváleny silničním správním úřadem, tato účelová komunikace musí svými parametry odpovídat dopravní zátěži na převáděné silnici, ve směru od Okřesanče musí být umístěny návěsti již před křižovatkou
- P3711 - samotné místo uzavírky musí být označeno dle schématu B/15 v obci, případně C/10b mimo obec, objízdné trasy po účelové komunikaci musí být schváleny silničním správním úřadem, tato účelová komunikace musí svými parametry odpovídat dopravní zátěži na převáděné silnici, ve směru od Okřesanče musí být umístěny směrové tabule pro vyznačení objížďky, na posledních křižovatkách před uzavírkou musí být umístěny návěsti již před křižovatkou
- P3712 - samotné místo uzavírky musí být označeno dle schématu B/15 v obci, případně C/10b mimo obec, objízdné trasy po účelové komunikaci musí být schváleny silničním správním úřadem, tato účelová komunikace musí svými parametry odpovídat dopravní zátěži na převáděné silnici, v obci Hostovlice musí být umístěny směrové tabule pro

vyznačení objížděky, na posledních křižovatkách před uzavírkou musí být umístěny návěsti již před křižovatkou

- P3713 - samotné místo uzavírky musí být označeno dle schématu B/15 v obci, případně C/10b mimo obec, objízdné trasy po účelové komunikaci musí být schváleny silničním správním úřadem, tato účelová komunikace musí svými parametry odpovídat dopravní zátěži na převáděné silnici, v obci Horky ve směru na obec Žleby musí být na poslední křižovatce před uzavírkou umístěny návěsti již před křižovatkou
- P3714 – je nutné dodržet podmínky dle § 24 z. č. 13/1997 o pozemních komunikacích
- P3715 - samotné místo uzavírky musí být označeno dle schématu B/15 v obci, případně C/10b mimo obec, na posledních křižovatkách před uzavírkou ve Filipově musí být umístěny návěsti již před křižovatkou
- v místě uzavírek musí být zajištěna bezpečná trasa pro pěší, v případě, že se jedná o úsek bez chodníků, budou na začátcích uzavírky instalovány dopravní značky „IP22“ s textem „Pozor procházíte stavbou“, bude zajištěn bezpečný přístup do přilehlých objektů, pracovní místo bude zajištěno proti pádu chodců a řádně osvětleno, za snížené viditelnosti budou použity výstražná světla v souladu s TP 66, dopravní značení, které bude v rozporu s přechodnou úpravou provozu, bude přelepeno škrtačí páskou nebo zakryto
- dopravní značení bude instalováno odbornou firmou v souladu se všemi současně platnými právními normami a technickými předpisy, jako závazný předpis pro umísťování přechodných dopravních značek lze užít publikaci vydanou CDV Brno „TP 66“
- na místě prací bude dostatečný počet poučených osob schopných v případě potřeby řídit silniční provoz, pohybující se dělníci po komunikacích budou mít ochranný reflexní pracovní oděv nebo alespoň vestu

Podmínky splní dodavatel stavby.

23. Krajské ředitelství policie kraje Vysočina, Územní odbor Havlíčkův Brod, Dopravní inspektorát ze dne 29.12.2014 - KRPJ-131987-1/ČJ-2014-161606

Bez připomínek.

24. NIPI kraj Vysočina 12.1.2015 - 112150011 (007)

Bez připomínek.

25. Česká republika – Ministerstvo obrany, Vojská ubytovací a stavební správa Pardubice ze dne 14.11.2013 – 7720/27156-ÚP/2013-1420

- v případě stavebních úprav, které se dotknou zakresleného prostoru, je nutno vyžádat si minimálně 14 dní před započítím zemních prací vytýčení podzemního telekomunikačního vedení jeho provozovatele (VÚ 3255 Praha, Ing. Libor Macháček, tel. 602 226 257), který stanoví konkrétní podmínky jeho ochrany tak, aby nebyla narušena jeho provozuschopnost
- provozovatel podzemního vedení má právo tyto podmínky pozměnit nebo doplnit dalšími, z hlediska ochrany vojenských telekomunikačních zařízení a sítí souhlasím s výstavbou za předpokladu, že bude provedena dle předložené dokumentace a za dodržení výše uvedených podmínek
- stavbou nesmí být dotčeny pozemky ve vlastnictví MO-ČR

Podmínky splní dodavatel stavby

26. Město Golčův Jeníkov ze dne 2.1.2015 - 3206/2014/MGJ

Bez připomínek.

27. Obec Okřesaneč ze dne 2.1.2015 - bez č.j.

Bez připomínek.

28. Obecní úřad Horky ze dne 29.4.2015 – bez č.j.

Bez připomínek.

29. **Obecní úřad Horky ze dne 6.3.2015 – bez č.j. – povolení kácení**
Bereme na vědomí.
30. **Obecní úřad Bratčice ze dne 7.4.2015 – bez č.j.**
Bez připomínek.
31. **Obecní úřad Bratčice ze dne 6.3.2015 – č.j. 1 – povolení kácení**
Bereme na vědomí.
32. **Obec Žleby ze dne 7.4.2015 – Výst. 11/15/Po**
Bez připomínek.
33. **Obec Drobovice ze dne 7.4.2015 – bez č.j.**
Bez připomínek.
34. **Obec Hostovlice ze dne 7.4.2015 – 434/15**
Bez připomínek.
35. **Obec Potěhy ze dne 8.1.2015 – bez č.j.**
Bez připomínek.
36. **obec Skryje u Golčova Jeníkova**
Bez připomínek.
37. **Archeologický ústav akademie věd ČR, Praha, v.v.i., Pracoviště Kutná Hora ze dne 15.1.2015 - ARUP-402/2015**
- zajistit provedení archeologického dohledu v průběhu stavby uzavřením smlouvy o dílo mezi investorem akce a Archeologickým ústavem AV ČR, Praha, v.v.i.
Podmínku splní investor stavby před zahájením stavby.
 - ohlásit termín zahájení akce po tom, co bylo vydáno stavební povolení na adresu: ARÚ AV ČR Praha, pracoviště Kutná Hora, Hloušecká 609, 284 01, tel. 327 511 730
 - oznámit průběh vlastních zemních a výkopových prací dodavatelem nejpozději 3 týdny před termínem na adresu ARÚ AV ČR Praha, pracoviště Kutná Hora, Hloušecká 609, 284 01 a informovat o případných změnách harmonogramu a postupu prací
Podmínky splní dodavatel stavby.
38. **Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství ze dne 18.11.2015 – 133341/2015/KUSK**
- Výjimka z ochrany podmínek zvláště chráněných živočichů s podmínkami:
1. Veškeré zásahy do porostů (stromové, keřové, luční), skryvku zeminy a iniciační zemní práce je možno provést mimo období hnízdění ptáků a mimo období rozmnožování obojživelníků a plazů, to znamená v období od 30. 9. do 1.3.
 2. Kácení a sekání porostů bude provedeno v předstihu (cca 7 dnů) před skryvkou zeminy a iniciačními zemními pracemi. Dřevní hmota z pokácených stromových a keřových porostů, a posekaná hmota z lučních porostů bude bezprostředně po zásahu odstraněna z dotčených ploch.
 3. Na staveništi bude bráněno vzniku dočasných vodních ploch a louží. V případě jejich vzniku bude v měsících duben až červen zajištěna jejich kontrola, zda nedošlo k jejich

osídlení obojživelníky. V případě, že dojde k jejich osídlení obojživelníky, budou tito živočichové, včetně jejich vývojových stádií, odchyceni a přemístěni do jiných vhodných vodních ploch v okolí, avšak mimo stavební činností dotčené území.

4. Na staveništi bude zajištěna přítomnost odborné způsobilé osoby, která zajistí odchyt a přemístění vyskytujících se zvláště chráněných živočichů, kteří budou ohroženi na existenci realizací předmětného záměru, na vhodná stanoviště v okolí.
5. Platnost udělené výjimky je omezena do 31. 12. 2020. Zároveň do 31. 12. každoročně po dobu platnosti výjimky nositel výjimky nahlásí orgánu ochrany přírody zásah provedený na základě udělené výjimky ve vztahu k předmětným zvláště chráněným organismům.

39. Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství ze dne 18.11.2015 – 151482/2015/KUSK

Výjimka z ochrany podmínek zvláště chráněných živočichů – rorýs obecný a vlaštovka obecná – usnesení o zastavení řízení.

Bez podmínek

40. Drážní úřad, sekce stavební – územní odbor Praha ze dne 20.11.2015 – 151482/2015/KUSK

Povolení k odstranění souboru staveb určených k demolici v souvislosti se stavbou dráhy.

Podmínky:

1. Vlastník stavby odpovídá za to, že odstranění stavby bude provedeno stavebním podnikatelem (§ 128 odst. 5 stavebního zákona). Před zahájením bouracích prací je vlastník stavby povinen písemně oznámit Drážnímu úřadu název a sídlo stavebního podnikatele, který bude práce provádět.
2. Stavba bude odstraněna ve lhůtě do 30. června 2018.
3. Vlastník stavby zajistí odborné odpojení a zajištění všech inženýrských sítí odstraňované stavby v dohodě s jejich vlastníky (správcí).
4. Stavba bude odstraněna postupným rozebráním, bez použití trhavin. Při provádění prací na odstranění stavby je nutno dodržovat předpisy týkající se bezpečnosti práce a dbát o ochranu osob na staveništi.
5. Před započatím bouracích prací stavebník zabezpečí vytýčení všech podzemních vedení a zařízení v prostoru odstraňované stavby, jejich případnou ochranu a přeložení podle příslušných norem a předpisů za odborného dohledu vlastníků (správců) vedení a zařízení.
6. Práce na odstranění stavby budou prováděny tak, aby okolí stavby nebylo narušeno nadměrným hlukem a prachem. Práce na staveništi, při kterých by hluk překračoval hranici stanovenou příslušným hygienickým předpisem, nesmí být prováděny v době od 22:00 do 06:00 hodin. Případné práce v tuto dobu projedná vlastník stavby předem s příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví a s Drážním úřadem.
7. Při odstraňování stavby musí být zajištěna bezpečnost provozu dráhy a drážní dopravy i osob zajišťujících jejich provoz. Rovněž bude zajištěno bezpečné užívání sousedních staveb, včetně staveb technické infrastruktury a bezpečnost provozu na přilehlých komunikacích.

8. Po ukončení prací bude pozemek pod odstraněnou stavbou uklizen a urovnán. Vlastník odstraněné stavby zabezpečí svedení povrchových vod tak, aby nedošlo k podmáčení tělesa dráhy ani okolních pozemků či staveb na nich.
9. S odpadem vzniklým při odstraňování stavby musí být nakládáno v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů.
10. Vlastník stavby zajistí splnění povinnosti: „společnost provádějící vlastní odstranění azbestu na stavbě musí podat na Krajskou hygienickou stanici Středočeského kraje, ÚP Kutná Hora hlášení prací s azbestem podle § 41 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, které musí mít předepsané náležitosti dle požadavků § 5 vyhlášky č. 423/2003 Sb., ve znění pozdějších předpisů*.
11. Ukončení bouracích prací a splnění podmínek uvedených v tomto rozhodnutí vlastník stavby písemně oznámí Drážnímu úřadu.

5.5 VYJÁDRĚNÍ K REKONSTRUKCI ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ

1. **Zemědělské obchodní družstvo Potěhy ze dne 20.11.2013 – bez č.j.**
 - požadují rekonstrukci přejezdu provést tak, aby konstrukčně odpovídal skutečností, že přejezd slouží ke zpřístupnění zemědělských pozemků velké výměry, přejíždí přes něj kromě jiných vozidel i sklízecí mlátičky (kombajny), jejichž šířka je 4,5 m a hmotnost 20 tun, dále se zde pohybují nákladní vozidla do šířky 2,5 m o hmotnosti 16 tun

Podmínka je splněna v návrhu řešení.
2. **Obecní úřad Horky ze dne 24.11.2013 – 325/2013**
 - přejezd je důležitý zejména pro Zemědělské družstvo Potěhy, které za přejezdem obhospodařuje cca 450 ha zemědělské půdy a používá velmi moderní techniku, proto bude nutno přejezd rekonstruovat tak, aby vyhovoval nejmodernějším technologiím

Podmínka je splněna v návrhu řešení.
3. **Obecní úřad Horky ze dne 10.12.2013 – 341/2013**

Bez připomínek.
4. **Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, p. o. ze dne 11.12.2013 – 5893/13/KSUS/KHT/Buk**

Bez připomínek.
5. **Obec Okřesaneč ze dne 6.12.2013 – 147/2013**
 - žádají o úpravu přejezdu pro přejezd autobusů, přes stávající přejezd není schopen autobus vjet do obce

Podmínka je splněna v návrhu řešení.
6. **Městský úřad Čáslav, odbor dopravy ze dne 11.12.2013 – OD 18280/13-105**
 - v případě zásahu do silničního tělesa pozemní komunikace stavební eventuelně zhotovitel požádá cca 1 měsíc před zahájením prací příslušný silniční správní úřad o vydání povolení ke zvláštnímu užívání silnice III/33728, III/33726, III/33727, III/33825 a III/33723, k žádosti je nutné doložit písemné vyjádření Policie ČR, DI Kutná Hora a souhlas vlastníka komunikace
 - přechodnou úpravu provozu na silnicích II. a III. třídy a místních komunikacích stanoví dle § 77 odst. 1 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích ve

znění pozdějších předpisů obecní úřad obce s rozšířenou působností, k žádosti je nutné doložit písemné vyjádření příslušného orgánu Policie ČR

Podmínky splní dodavatel stavby.

7. **Obec Potěhy ze dne 17.12.2013 – bez č.j.**

Bez připomínek.

8. **Krajské ředitelství policie Středočeského kraje, Územní odbor Kutná Hora, Dopravní inspektorát ze dne 18.12.2013 – KRPS-2625-86/ČJ-2013-010506**

Bez připomínek.

5.6 ÚDAJE O SPLNĚNÍ POŽADAVKŮ SPRÁVCŮ INŽ. SÍTÍ

1. **UPC Česká Republika, s.r.o. ze dne 3.10.2014 - 2117/2014**

- obecné podmínky UPC

Podmínky splní dodavatel stavby.

2. **Agentura logistiky, Regionální středisko vojenské dopravy Hradec Králové ze dne 9.1.2015 - 3-4/2015-5512HK**

Bez připomínek.

3. **Air Telecom, a.s. ze dne 20.10.2014 – 111400486**

Bez připomínek.

4. **ČD Telematika ze dne 8.1.2015 - 0437/2015-O**

- SO 07-73-01 ochrana DK SŽDC – požadavky jsou splněny
- SO 02-73-02 – ZOK ČD Telematika – požadavky pro návrh stavby jsou splněny. Požadavky na geodetické zaměření nové trasy, opravu knihy plánů, na výluky a další splní dodavatel stavby.
- Požadavek na vytýčení trasy splní dodavatel stavby.

5. **Čepro, a.s. ze dne 15.1.2015 - S1-2/422/14**

- pro všechny stavby a činnosti v ochranném pásmu podzemních potrubí pro pohonné látky a ropu a jejich provozního příslušenství platí omezení daná zákonem 161/2013 Sb. a ČSN 650204 (Dálkovod hořlavých kapalin) a ČSN EN 141961
- před zahájením stavby musí být ČEPRO požádáno o vytýčení zařízení a o odborný dozor a vstup do ochranného pásma
- ke kolaudaci stavby požadují dodat detaily geodetického zaměření stavby v digitální a písemné formě, a to v šíři ochranného pásma produktovodu

Podmínky splní dodavatel stavby.

6. **ČEPS, a.s. ze dne 8.1.2015 - 1695/14/KOC/Ro/2**

Bez připomínek.

7. **České Radiokomunikace ze dne 13.1.2015 - UPTS/OS/111307/2014**

Bez připomínek.

8. ČEZ Distribuce, a.s. ze dne 16.1.2015 – 1071821687

- před zahájením prací je nutné zažádat o vyjádření k existenci sítí, a pokud dojde při stavbě ke styku s distribučním zařízením, následně zažádat o souhlas s činností a umístěním stavby v ochranném pásmu elektrického vedení, včetně doložení seznamu dotčených parcelních čísel a k.ú., včetně výřezu zákresu dotčeného zájmového území nebo projektovou dokumentaci, kde po té ve stanovisku budou stanoveny konkrétní podmínky k činnosti v ochranném pásmu
- před samotným zahájením výkopových prací je nutné zažádat o samotné vytýčení distribučního vedení v terénu

Podmínky splní dodavatel stavby.

9. ČEZ ICT Services, a.s. ze dne 19.12.2014 – 0200269795

Bez připomínek.

10. ČEZ ICT Services, a.s. ze dne 19.12.2014 – 0200269798

Bez připomínek.

11. NET4GAS, s.r.o. ze dne 7.10.2014 - 6931/14/OVP/Z

- ustanovením § 98 odst. (3) energetického zákona je pro uvedený stávající plynovod stanoveno ochranné pásmo na 4 m a bezpečnostní pásmo na 150 km kolmé vzdálenosti od půdorysu plynovodu na obě strany
- každý zásah do ochranného a bezpečnostního pásma musí být projednán s útvarem NET4GAS pro každou plánovanou akci jednotlivě
- pakliže budou práce zasahovat do bezpečnostního pásma NET4GAS, požádejte min. 7 dní před zahájením prací příslušný Region o stanovení podmínek pro práce v něm
- v případě nedodržení podmínek našeho vyjádření se Vaši činností dopouštíte přestupku dle odstavce 1), písmena k) § 90 energetického zákona

Podmínky splní dodavatel stavby.

12. O2 Czech Republic, a.s. ze dne 2.10.2014 - 693697/14

- Všeobecné podmínky ochrany SEK

Podmínky splní dodavatel stavby.

13. O2 Czech Republic, a.s. ze dne 27.11.2014 - VE14001120

- případné zpevněné plochy nad trasami SEK požadují provést s rozebíratelným povrchem (např. zámková dlažba). Kabely musí být za obrubníky, nezabetonovány, v předepsaném krytí, nesmí být umístěny podélně pod obrubníkem nebo odvodňovacím žlabem.

Je splněno v návrhu stavby.

- v místech křížení s železniční tratí (pokud již tato ochrana provedena není) požadují provést ochranu kabelů uložením do dělených chrániček PE110 a přiložením rezervní chráničky PE110 s víčky s přesahem 0,5 - 1 m na každou stranu, případným zahloubením a obetonováním

Je splněno v návrhu stavby.

- dopravní značení požadují umístit v dostatečné vzdálenosti od zařízení SEK. NN, VN, VO vedení (včetně skříní, stožárů a dalších zařízení) a inženýrské sítě (včetně šachet, přípojek a dalších zařízení) požadují uložit (umístit) mimo trasy vedení SEK dle ČSN 736005 "Prostorová úprava vedení technického vybavení", v platném znění, a tak, aby pásmo vyhrazené ČSN pro sdělovací kabely zůstalo volné pro naši potřebu. V místech křížení požadují uložit (umístit) NN, VN, VO vedení a inženýrské sítě pod vedení SEK při dodržení výše uvedené normy
- upozorňuji, že projektant ručí zejména za řádnou ochranu sdělovacích vedení a zařízení před rušivými a nebezpečnými vlivy trojfázových vedení VN, VVN a ZVN (ČSN 332160)
- Trvalé porosty, zeleň: V ochranném pásmu zařízení SEK, které činí 1,50 m na každou stranu, není stavebník, nebo jím pověřená třetí osoba, oprávněn vysazovat trvalé porosty. V místech, kde hrozí prorůstání kořenů do tras zařízení SEK, požadují umístit trvalé porosty do kořenových bariér, případně ochránit zařízení SEK uložením do dělených chráničků PE110. V místech, kde místní podmínky nedovolí dodržet výše uvedenou min. vzdálenost, požadují umístit trvalé porosty včetně kořenových bariér v min. vzdálenosti 0,50 m od zařízení SEK
- oplocení umístit podélně v min. vzdálenosti 0,50 m od trasy krajního vedení SEK. Zařízení SEK musí zůstat trvale přístupné pro provádění běžné údržby
- v souladu s ustanovením § 104 odst. 16 zákona č. 127/2005 Sb. veškeré náklady spojené s překládkou zařízení SEK a jejich ochranou před poškozením nese stavebník, který je vyvolal. Zakreslená poloha nezaměřených zařízení SEK je pouze orientační, skutečnou polohu je nutné předem vytyčit. Neprovozované sítě, které nelze vytyčit, jsou zrušené, a není třeba na ně brát ohled
- Případná vynucená překládka zařízení SEK bude řešena samostatným projektem a realizována společností O2 Czech Republic a.s., vynucená překládka zařízení SEK bude zapracována do PD stavby. Konkrétní způsob řešení vynucené překládky, včetně schválení PD a podepsání příslušných smluv, bude prokazatelně projednán se zaměstnancem společnosti Jan Šulc, tel: 724 227 906, e-mail: jan.sulc@o2.cz před vydáním správního rozhodnutí.
- Vynucená překládka SEK bude provedena s ohledem na podmínky ochrany SEK stanovených v příslušném vyjádření o existenci SEK, dále s ohledem na ČSN 736005 (Prostorová úprava vedení technického vybavení) a ČSN 332160 (ochrana sdělovacích vedení a zařízení před rušivými a nebezpečnými vlivy trojfázových vedení VN, VVN a ZVN) tak, aby novou polohou zařízení SEK nebyla narušena ochranná pásma ostatních provozovatelů inženýrských sítí. Vynucená překládka musí být provedena v koordinaci s výstavbou před dokončením definitivních povrchů. V souladu s ustanovením § 104 odst. 16 zákona č. 127/2005 Sb. veškeré náklady spojené s překládkou zařízení SEK a jejich ochranou před poškozením nese stavebník, který překládku vyvolal.
- Zahájení činnosti je stavebník povinen písemně oznámit p. Petru Válovi, jako zástupci společnosti O2 Czech Republic a.s. pověřeným ochranou sítě na email: vala.petr@o2.cz. Oznámení bude obsahovat č.j. příslušných vyjádření o existenci SEK a základní údaje o stavbě (název stavby, investor, zhotovitel, kontakt na stavbyvedoucího, termín realizace, koordinační situace stavby)

- V průběhu stavby je stavebník povinen přizvat p. Petra Válu ke kontrole před záhozem odkrytých tras nebo zařízení SEK a ke kontrole provedení ochrany zařízení SEK, o které bude proveden zápis do stavebního deníku. Až po udělení souhlasu je možné provést zához. Termín stavebník oznámí min. 2 dny předem na výše uvedený kontakt.
- Před dokončením stavby je stavebník povinen předat zákres provedené ochrany zařízení SEK včetně geodetického zaměření na email: vala.petr@o2.cz nebo poštou na adresu podatelny: O2 Czech Republic a.s., Petr Vála, Ochrana sítě, PO BOX 1 K 417, Olšanská 2681/6, 130 34 Praha 3.

Ostatní podmínky splní dodavatel stavby.

14. Vodafone Czech Republic, a.s. ze dne 30.9.2014 - razítko na situaci

Nemá síť v zájmovém území.

15. Vodohospodářská společnost Vrchlice-Maleč, a.s. ze dne 16.1.2015 - 6379/14/3/TPČ

- dodržení ochranného pásma vodovodu a kanalizace pro veřejnou potřebu stanovené § 23 odst. 3) zákona 247/2001 Sb., zákon o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu v platném znění
- před zahájením dané stavby je nutné přesnou trasu vodovodu a kanalizace vytýčit přímo na místě. Vytýčení je možné objednat týden před požadovaným termínem u naší společnosti – p. Buriánek, tel. 602 493 715
- bude dodrženo prostorové uspořádání podzemních vedení dle ČSN 73 6005
- křížení sítí bude provedeno kolmo a v chráničce
- požadují provádět výkopové práce v ochranném pásmu vodovodu a kanalizace ručně, bez použití mechanizace
- při hutnění zeminy v místě křížení nad zařízením požadují dbát zvýšené opatrnosti z důvodu jeho možného poškození
- před provedením zásypu výkopu v ochranném pásmu vodovodu a kanalizace vyzve zhotovitel stavby odpovědného pracovníka společnosti ke kontrole dodržení podmínek prostorového uspořádání podzemních vedení, zejména pak ochranného pásma dle zákona 274/2001 Sb. a kolmého křížení v chráničce. O provedené kontrole bude sepsán protokol. Bez předchozí kontroly nesmí být vodovodní a kanalizační potrubí zasypáno
- v případě, že nebude možno dodržet ochranné pásmo, bude toto řešeno na místě samém s odpovědným pracovníkem, odpovědný pracovník vodovodů p. Petr Konárek, provoz Čáslav, tel. 327 313 587, odpovědný pracovník kanalizací p. Radek Jansa, Kutná Hora tel. 327 513 351, nebo jimi pověřenými pracovníci
- požadují písemné ohlášení zahájení stavebních prací

Podmínky splní dodavatel stavby.

16. Ministerstvo obrany ČR, sekce ekonomická a majetková ze dne 6.2.2015 - 38617/2015-8201-OÚZ-PCE

Bez připomínek.

17. RWE Distribuční služby, s.r.o. ze dne 17.3.2015 – 5001073645

- obecné podmínky RWE, kontaktní pracovník lukas.prucha@rwe.cz
Podmínky splní dodavatel stavby.

18. MERO ČR, a.s. ze dne 18.11.2014 - 2014/000849/1

- dodržení vládního nařízení č.29/1959 Sb., když na provádění činnosti v ochranném pásmu ropovodu se použije zákon č.189/1999 Sb. a následně ČSN EN 14161 a ČSN 65 0204
- koordinátor akcí v ochranném pásmu ropovodu p. Němec, tel. 315 739 208, 602 278 836
- povolení pro vstup do ochranného pásma ropovodu a jeho technických zařízení vydá p. Jelínek, tel. 466 304 891, 602 563 314 na základě zápisu o proškolení pracovníků provádějící firmy z Technických podmínek
- před realizací stavby si stavebník objedná vytyčení zařízení u Geodézie Topos, a.s., Pulická 357, Dobruška, tel. 494 623 801, 494 623 655
- veškeré zemní práce 3 m od ropovodu na obě strany budou prováděny ručně za dohledu zaměstnanců společnosti
- po ukončení všech prací v ochranném pásmu ropovodu a jeho přidružených zařízeních je zhotovitel povinen předat zakres skutečného provedení s geodetickým zaměřením v elektronické podobě ve formátu DGN oddělení technického rozvoje MERO ČR, a.s – pí. Ježkové na e-mail jezkova@mero.cz

Podmínky splní dodavatel stavby.

19. T-Mobile Czech Republic a.s. ze dne 27.11.2014 – E5649/14

Bez připomínek.

20. Město Golčův Jeníkov ze dne 6.11.2014 – Kop/572/14/KOP/ZAD/72

Bez připomínek.

21. Obec Hostovlice ze dne 6.10.2014 – bez č.j.

Bez připomínek.

22. Obecní úřad Drobovice ze dne 1.12.2014 – bez č.j.

Bez připomínek.

23. Obec Horky ze dne 2.12.2014 – bez č.j

Bez připomínek.

24. Obec Potěhy ze dne 8.10.2014 – bez č.j.

Bez připomínek.

25. Obec Skryje ze dne 15.10.2014 – bez č.j.

Bez připomínek.

26. Městský úřad Čáslav ze dne 7.10.2014 – OMI 16061/14-125

Bez připomínek.

27. PARYBA s.r.o. ze dne 1.12.2014 – bez č.j.

Bez připomínek.

28. RWE GasNet, s.r.o. – přeložka plynárenského zařízení ze dne 29.4.2015 – 161732

Bez připomínek.

6. PŘÍPRAVA PRO VÝSTAVBU

6.1 UVOLNĚNÍ STAVENIŠTĚ

Území dotčené výstavbou bude mít smluvně zajištěny potřebné pozemky a nemovitosti. Přehled potřebných výkupů nebo pronájmů (dočasných záborů) je uveden v kapitole 7 této zprávy a v majetkoprávním elaborátu.

Plochy pro ZS jsou navrženy pouze formou dočasných záborů, jinak je jejich volba plně věcí zhotovitele.

Recyklační základna je navržena na ploše v zastávce Horky. Dále je navrženo 8 ploch zařízení staveniště mimo drážní pozemek.

Z ploch ZS bude sejmuta vrstva travního drnu v tloušťce podle pedologického průzkumu a dále bude urovnán terén. Po skončení využívání ploch z nich bude odstraněn kontaminovaný zemní materiál a zbytky stavební sutě, plochy budou urovnány, rozryty zemědělskou technikou, opatřeny orníci v původní tloušťce a bude provedena biologická rekultivace. Podrobnější podmínky využití ploch ZS mohou být předmětem dohody zhotovitele a majitele pozemku.

6.2 VYUŽITÍ STÁVAJÍCÍCH NEBO BUDOVANÝCH OBJEKTŮ

Obecně je uvažováno s využitím stávajícího drážního sociálního zařízení v místech dotyku stavby s drážními prostory. Pro stání stavebních vlaků a mechanismů s odstavnými kolejemi a nakládacími rampami v železničních stanicích je rovněž uvažováno s využitím stáv. kolejí v rozsahu dle kapacitních možností jednotlivých stanic (cca 500 m/žel. stanic). Konkrétní rozhodnutí o jejich využití závisí na zhotoviteli stavby.

6.3 ZPŮSOB PROVEDENÍ DEMOLIC

Objekty demolované v kapitole E.2.5 budou demolovány strojně s odvozem sutě na skládku v závislosti na druhu odpadu. Konkrétní skládky pro uložení materiálu z demolic v projektu stanoveny nebyly, tzn. ani dopravní trasy. Místa uložení materiálu a přepravní trasy stanoví zhotovitel stavby.

6.4 LIKVIDACE POROSTŮ

Pokácené stromy, smýcené keře a pařezy, které budou odstraněny z prostoru staveniště. Kvalitní vzrostlé stromy lze využít jako řezivo (doporučení - kmeny stromů a silnější větve budou nařezány a nabídnuty k prodeji právníkům nebo fyzickým osobám k využití jako palivové dřevo vhodné na otop do kamen, kotlů na dřevo, krbů a krbových kamen).

Poznámka:

V případě, že kvalitní vzrostlé stromy budou využity jako řezivo k prodeji právníkům nebo fyzickým osobám, nebude výše uvedený způsob nakládání s pokácenými stromy z prostoru staveniště podléhat zákonu č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Smýcené keře a náletové dřeviny lze zpracovat štěpkovačem, s následným využitím dřevní štěrky jako surovinové skladby kompostů při kompostování. Pokud nebude možné tento rostlinný odpad (dřevní štěrky) využít v nejbližší kompostárně (např. kompostárna Neškaredice v k.ú. Neškaredice, viz příloha č. 4, tabulka č. 2), lze jej využít v zařízení na energetické využívání odpadů.

Celkové množství smýcené zeleně činí cca 467 t.

Konkrétně je rozsah kácení popsán v části dokumentace B.10.2 Dendrologie a v části E.4 SO 99-80-01 Odstranění lesní a mimolesní zeleně.

6.5 LIKVIDACE ŠKODLIVÝCH ODPADŮ

Nebezpečný odpad je určen zákonem o odpadech č.185/2001 Sb. (§ 4 odst. 1) písm. a) a jeho nebezpečné vlastnosti jsou dány přílohou č. 2 výše uvedeného zákona. Hodnocení nebezpečných vlastností odpadů se provádí v souladu s § 7 až § 9 zákona o odpadech.

Na základě § 16 odst. 3 zákona o odpadech může s nebezpečnými odpady nakládat původce (zhotovitel stavby) pouze se souhlasem věcně a místně příslušného orgánu státní správy (shromažďování a přeprava nebezpečných odpadů nepodléhají souhlasu). V případě, že v rámci stavby přesáhne produkce nebezpečných odpadů 100 t/rok, bude orgánem státní správy udělejícím souhlas k nakládání s nebezpečnými odpady Krajský úřad Středočeského kraje a Krajský úřad kraje Vysočina. Pokud produkce nebezpečných odpadů nepřesáhne 100 t/rok, bude orgánem státní správy udělejícím souhlas k nakládání s nebezpečnými odpady obecní úřad obce s rozšířenou působností (Havlíčkův Brod, Čáslav). Náležitosti žádosti o souhlas k nakládání s nebezpečnými odpady jsou stanoveny v § 2 vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, v platném znění.

Přehled nebezpečných odpadů, které vzniknou při realizaci stavby, je uveden v části B.10.3 Odpadové hospodářství.

Dále mohou na stavbě vzniknout nebezpečné odpady v souvislosti se stavební činností zhotovitele. Přesnou specifikaci těchto odpadů není možné ve fázi zpracování projektové dokumentace stanovit. Ta bude známa až po určení zhotovitele (investorem ve výběrovém řízení) a bude vycházet z jeho použitých technologií.

6.6 ZABEZPEČENÍ OCHRANNÝ PÁSEM, CHRÁNĚNÝCH POROSTŮ PO DOBU VÝSTABY

Při provádění prací bude dodržována ČSN DIN 18 915 Práce s půdou, ČS DIN 18 916 Výsadby rostlin, ČSN DIN 18 917 Zakládání trávníků, ČSN DIN 18 918 Technicko-biologická zabezpečovací opatření, ČSN DIN 18 919 Rozvojová a udržovací péče o rostliny a ČSN DIN 18 920 Ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech. Dřeviny v dosahu stavby budou po dobu výstavby náležitě chráněny před poškozením.

6.7 PŘELOŽKY PODZEMNÍCH A NADZEMNÍCH VEDENÍ

Kontakt se stávajícími sítěmi je řešen ochranami sítí během výstavby a provizorními přeložkami při výstavbě.

Poloha stávajících sítí je dle podkladů poskytnutých správci. Skutečnou polohu je nutné vytýčit před zahájením stavby za účasti a při dodržení podmínek správců sítí.

Seznam kolizí se stavbou železnice (poloha určena staničením stávající železniční tratě, pokud není popsáno jinak):

úsek ŽST Golčův Jeníkov - začátek stavby

km 267,084 - křížení - kabel 6 kV SŽDC, s.o. - bez úprav
km 267,090 - křížení - sdělovací kabel SŽDC, s.o. - bez úprav
km 267,090 - křížení - zabezpečovací kabel SŽDC, s.o. - bez úprav
km 267,349 - křížení - vodovod SŽDC, s.o. - bez úprav
km 267,350 - křížení - sdělovací DK SŽDC, s.o. - bez úprav
km 267,379 - křížení - kabel VN SŽDC, s.o. - bez úprav
km 267,426 - křížení - kabel VN SŽDC, s.o. - bez úprav
km 267,454 - křížení - zabezpečovací kabel SŽDC, s.o. - bez úprav
km 267,533 - křížení - kabel VN SŽDC, s.o. - bez úprav
km 267,538 - křížení - kabel VN SŽDC, s.o. - bez úprav
km 267,568 - křížení - kabel VN SŽDC, s.o. - bez úprav
km 267,568 - křížení - zabezpečovací kabel SŽDC, s.o. - bez úprav
km 267,710 - křížení - zabezpečovací kabel SŽDC, s.o. - bez úprav
km 267,718 - křížení - zabezpečovací kabel SŽDC, s.o. - bez úprav
km 267,752 - křížení - kabel VN SŽDC, s.o. - bez úprav
km 267,756 - křížení - kabel VN SŽDC, s.o. - bez úprav
km 267,834 - křížení - ZOK ČD-Telematika a.s. - bez úprav

začátek stavby - konec stavby

km 267,981 - křížení - sdělovací DK SŽDC, s.o. - ochrana SO 02-73-01
km 268,015 - křížení - zabezpečovací kabel SŽDC, s.o. - úprava PS 02-01-01
km 268,016 - křížení - sdělovací kabel SŽDC, s.o. - úprava PS 02-02-01
km 268,185 - křížení - kabel VN ČEZ Distribuce a.s. - ochrana SO 02-74-01
km 268,333 - křížení - zabezpečovací kabel SŽDC, s.o. - úprava PS 02-01-01
km 268,498 - křížení - zabezpečovací kabel SŽDC, s.o. - úprava PS 02-01-01
km 268,498 - křížení - sdělovací kabel SŽDC, s.o. - úprava PS 02-02-01
km 268,804 - křížení - zabezpečovací kabel SŽDC, s.o. - úprava PS 02-01-01
km 268,804 - křížení - sdělovací kabel SŽDC, s.o. - úprava PS 02-02-01

km 269,799 - křížení - zabezpečovací kabel SŽDC, s.o. - úprava PS 02-01-01
 km 269,799 - křížení - sdělovací kabel SŽDC, s.o. - úprava PS 02-02-01
 km 270,086 - křížení - nadzemní vedení VN ČEZ Distribuce, a.s. - bez úprav
 km 270,647 - křížení - kabel 6 kV SŽDC, s.o. - ochrana SO 02-63-01
 km 270,647 - křížení - zabezpečovací kabel SŽDC, s.o. - úprava PS 02-01-01
 km 270,647 - křížení - sdělovací kabel SŽDC, s.o. - úprava PS 02-02-01
 km 270,746 - křížení - zabezpečovací kabel SŽDC, s.o. - úprava PS 02-01-01
 km 270,746 - křížení - sdělovací kabel SŽDC, s.o. - úprava PS 02-02-01
 km 271,317 - křížení - zabezpečovací kabel SŽDC, s.o. - úprava PS 02-01-01
 km 271,317 - křížení - sdělovací kabel SŽDC, s.o. - úprava PS 02-02-01
 km 271,591 - křížení - DOK GSM-R SŽDC, s.o. - ochrana SO 02-73-05
 km 271,901 - křížení - kabel 6 kV SŽDC, s.o. - ochrana SO 02-63-01
 km 271,916 - křížení - STL plynovod RWE Distribuce a.s. - ochrana SO 02-72-01
 km 271,937 - křížení - sdělovací kabel Telefónica CR a.s. - ochrana SO 02-73-06
 km 272,518 - křížení - zabezpečovací kabel SŽDC, s.o. - úprava PS 02-01-01
 km 272,518 - křížení - sdělovací kabel SŽDC, s.o. - úprava PS 02-02-01
 km 272,978 - křížení - vodovod VHS Vrchlice - Maleč a.s. - ochrana SO 02-71-01
 km 273,083 - křížení - ropovod MERO a.s. - ochrana SO 02-75-01
 km 273,088 - křížení - sdělovací MERO a.s a UPC a.s. - ochrana SO 02-73-07
 km 273,295 - křížení - VTL plynovod RWE Distribuce a.s. - ochrana SO 02-72-02
 km 273,376 - křížení - nadzemní vedení VN ČEZ Distribuce, a.s. - bez úprav
 km 273,803 - křížení - zabezpečovací kabel SŽDC, s.o. - úprava PS 02-01-01
 km 273,803 - křížení - sdělovací kabel SŽDC, s.o. - úprava PS 02-02-01
 km 274,644 - křížení - kabel 6 kV SŽDC, s.o. - ochrana SO 02-63-01
 km 274,644 - křížení - zabezpečovací kabel SŽDC, s.o. - úprava PS 02-01-01
 km 274,644 - křížení - sdělovací kabel SŽDC, s.o. - úprava PS 02-02-01
 km 274,906 - křížení - zabezpečovací kabel SŽDC, s.o. - úprava PS 02-01-01
 km 274,906 - křížení - sdělovací kabel SŽDC, s.o. - úprava PS 02-02-01
 km 275,028 - křížení - nadzemní vedení VN ČEZ Distribuce, a.s. - bez úprav
 km 275,218 - křížení - kanalizace VHS Vrchlice - Maleč a.s. - ochrana SO 02-70-01
 km 275,219 - křížení - vodovod VHS Vrchlice - Maleč a.s. - ochrana SO 02-71-02
 km 275,220 - křížení - kabel NN ČEZ Distribuce, a.s. - SO 02-74-01
 km 275,221 - křížení - STL plynovod RWE Distribuce a.s. - ochrana SO 02-72-03
 km 275,252 - křížení - zabezpečovací kabel SŽDC, s.o. - úprava PS 02-01-01
 km 275,252 - křížení - sdělovací kabel SŽDC, s.o. - úprava PS 02-02-01
 km 275,291 - křížení - sdělovací kabel Telefónica CR a.s. - ochrana SO 02-73-08
 km 275,409 - křížení - zabezpečovací kabel SŽDC, s.o. - úprava PS 02-01-01
 km 275,409 - křížení - sdělovací kabel SŽDC, s.o. - úprava PS 02-02-01
 km 275,749 - křížení - ZOK ČD-Telematika a.s. - zajištění SO 02-73-02
 km 276,176 - křížení - DOK GSM-R SŽDC, s.o. - ochrana SO 02-73-05
 km 276,420 - křížení - nadzemní vedení VN ČEZ Distribuce, a.s. - bez úprav
 km 276,582 - křížení - zabezpečovací kabel SŽDC, s.o. - úprava PS 02-01-01
 km 276,582 - křížení - sdělovací kabel SŽDC, s.o. - úprava PS 02-02-01

konec stavby - ŽST Čáslav

km 276,645 - křížení - ZOK ČD-Telematika a.s. - bez úprav
 km 276,705 - křížení - produktovod ČEPRO a.s. - bez úprav

km 276,716 - křížení - VTL plynovod RWE Distribuce a.s. - bez úprav
km 276,824 - křížení - zabezpečovací kabel SŽDC, s.o. - bez úprav
km 276,825 - křížení - sdělovací kabel Telefónica CR a.s. - bez úprav
km 276,878 - křížení - kabel VN SŽDC, s.o. - bez úprav
km 277,310 - křížení - zabezpečovací kabel SŽDC, s.o. - bez úprav
km 277,512 - křížení - kabel VN SŽDC, s.o. - bez úprav
km 277,512 - křížení - zabezpečovací kabel SŽDC, s.o. - bez úprav
km 277,545 - křížení - kabel VN SŽDC, s.o. - bez úprav
km 277,555 - křížení - NTL plynovod RWE Distribuce a.s. - bez úprav
km 277,573 - křížení - kabel NN SŽDC, s.o. - bez úprav
km 277,575 - křížení - zabezpečovací kabel SŽDC, s.o. - bez úprav
km 277,598 - křížení - kabel VN SŽDC, s.o. - bez úprav
km 277,608 - křížení - vodovod VHS Vrchlice - Maleč a.s. - bez úprav
km 277,608 - křížení - kanalizace VHS Vrchlice - Maleč a.s. - bez úprav
km 277,610 - křížení - STL plynovod RWE Distribuce a.s. - bez úprav
km 277,625 - křížení - sdělovací kabel Telefónica CR a.s. - bez úprav
km 277,670 - křížení - kabel VN SŽDC, s.o. - bez úprav
km 277,671 - křížení - zabezpečovací kabel SŽDC, s.o. - bez úprav
km 277,675 - křížení - sdělovací kabel SŽDC, s.o. - bez úprav
km 277,677 - křížení - sdělovací kabel SŽDC, s.o. - bez úprav
km 277,682 - křížení - sdělovací DK SŽDC, s.o. - bez úprav
km 277,739 - křížení - sdělovací kabel Telefónica CR a.s. - bez úprav
km 277,750 - křížení - sdělovací kabel SŽDC, s.o. - bez úprav
km 277,770 - křížení - zabezpečovací kabel SŽDC, s.o. - bez úprav
km 277,933 - křížení - sdělovací kabel SŽDC, s.o. - bez úprav
km 278,144 - křížení - sdělovací kabel SŽDC, s.o. - bez úprav
km 278,172 - křížení - kabel VN SŽDC, s.o. - bez úprav
km 278,181 - křížení - ZOK ČD-Telematika a.s. - bez úprav
km 278,181 - křížení - kanalizace VHS Vrchlice - Maleč a.s. - bez úprav

6.8 OMEZUJÍCÍ NEBO BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ PŘI PŘÍPRAVĚ STAVENIŠTĚ A V PRŮBĚHU VÝSTAVBY

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

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

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

Pracovníci montážní organizace musí být o těchto předpisech prokazatelně školeni.

V rámci přípravy staveniště je třeba postupovat v souladu s doporučeními pyrotechnické zprávy část dokumentace B.11.2 Pyrotechnický průzkum..

6.9 VÝLUKA DOPRAVY A JINÁ OMEZENÍ DOPRAVY

Omezení silniční dopravy

Během prací na trati Golčův Jeníkov – Čáslav dojde k uzavření celkem šesti žel. přejezdů. Na pěti z nich bude přerušen provoz na veřejné komunikaci a bude nutné zavést místo nich náhradní trasu. V jednom případě se jedná o přejezd přes účelovou komunikaci, kde nebude zaváděna objížďka. Obvykle lze jako náhradu využít trasu přes některý ze sousedních přejezdů. Žádná obec nebude uzávěrou přejezdu odříznuta od sítě veřejných komunikací. Vždy bude zachován přístup na silnici č. I/38 nebo II/337. Pouze přejezd P3710 na silnici do obce Okřesaneč bude nutné nahradit pomocí místní účelové komunikace, která má však zpevněný povrch a lze předpokládat, že pro dopravní obsluhu obce kapacitně vyhoví. Během uzavírky přejezdu P3710 bude nutné zachovat provoz na sousedním přejezdu P3711.

Přejezd P3711 lze během jeho uzavírky nahradit přejezdem P3712. Stejně tak během uzavírky P3712 bude tento nahrazen přejezdem P3711. Uzavírky těchto dvou přejezdů je také navržena v jiném stavebním postupu.

Během uzavírky přejezdu P3713 bude přerušeno spojení Horky – Žleby a tím pádem spojení mezi silnicemi I/38 a II/337, které bude muset být nahrazeno objížděnou přes Filipov nebo spíše až v místě spojení obou komunikací u Čáslavi.

Přejezd P3714 je umístěn na účelové komunikaci a během jeho uzavírky nebudou zaváděny dopravní opatření. Jako náhradní trasa může dočasně sloužit polní cesta podélná s tratí od obce Horky.

Přejezd P3715 v době jeho uzavírky bude snadno nahraditelný křižovatkou silnic I/38 a II/337.

Náhradní trasy MHD budou vedeny podobně jako náhradní trasy pro osobní vozidla obyvatel.

Přejezdy P3712 až P3715 bude vhodné z technických důvodů nechat uzavřené po celou dobu zimní stavební uzávěry. Aby byla zachována přiměřená dopravní obslužnost dotčených obcí, je navrženo ponechat průjezdný přejezd v Horkách i přes dopravně technické potíže v železničním provozu na trati.

Omezení železniční dopravy

Stavební úpostup č. 0

Během krátkodobých výluk budou upraveny vjezdové a odjezdové staniční koleje s ohledem na koleje vyloučené z provozu. Během výluky TZZ budou jednotlivé jízdy v mezistaničním úseku řízeny telefonickým dorozumíváním. Výluky budou uskutečněny přednostně v době dopravního klidu vlaků osobní dopravy, zejména v nočních hodinách.

Stavební postup č. 1

Vlaková doprava je vedena v úseku Golčův Jeníkov – Čáslav obousměrně po nevykloučené traťové koleji č. 1.

Stavební postup č. 2

Vlaková doprava je vedena v úseku Golčův Jeníkov – Čáslav obousměrně po nevykloučené traťové koleji č. 2.

Stavební postup č. 3

Vlaková doprava je vedena v úseku Golčův Jeníkov – Čáslav obousměrně po nevykloučené traťové koleji č. 1.

6.10 OMEZENÍ V DODÁVCE ENERGII

K omezení v dodávce energií nedojde.

7. VÝKUP POZEMKŮ A STAVEB NEBO JEJICH ČÁSTÍ

Pro stavbu bude nutný výkup pozemků v rozsahu:

Trvalý zábor

Trvalý zábor stavbou nevzniká.

Poznámka: Na železniční trati je nedořešené majetkoprávní vyrovnání z minulosti, kdy železniční trať leží v současném stavu ve třech lokalitách mimo drážní pozemek. V PD je uvažováno jako současný stav bez vzniku trvalých záborů. Do budoucna je jistě žádoucí stávající stav řešit odkupem částí pozemků pod železniční tratí.

Dočasný zábor nad 1 rok

Dlouhodobý dočasný zábor nad 1 rok není navrhován.

Dočasný zábor do 1 roku

Plocha krátkodobého dočasného záboru do 1 roku je 26 726 m². Z toho je 8 402 m² zábor ZPF.

8. VYJÍMKY Z PŘEDPISŮ A NOREM

Na trati nebude v úseku délky 3,266 km dodržen požadovaný rychlostní parametr podle TSI CR INF 2011/275/EU, tab. 3, kategorie trati VII-M, požadovaná traťová rychlost 120 km/h. Požadovaná rychlost 120 km/h bude možná pro soupravy s naklápěcí technikou.

9. PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

Nejvyšší traťová rychlost v úseku Golčův Jeníkov – Čáslav dosahuje hodnoty 100 km/h. Zábrazdná vzdálenost na trati 1000 m. V úseku Golčův Jeníkov – Čáslav je normativ délky nákladního vlaku 603 m, normativ délky vlaku osobní dálkové dopravy je 167 m a normativ délky zastávkových vlaků je 121 m.

Provozování a organizování drážní dopravy se na trati řídí předpisem SŽDC D1. Provoz je ve všech mezistaničních úsecích zabezpečen traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie – obousměrným reléovým automatickým blokem. Obě železniční stanice Golčův Jeníkov a Čáslav jsou vybaveny staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie – reléovým zabezpečovacím zařízením se světelnými návěstidly a rychlostní soustavou. Trať je vybavena vlakovým zabezpečovačem a traťovým radiovým systémem TRS. Systém GSM-R je právě ve výstavbě.

Rozsah výhledové dopravy je převzat z přípravné dokumentace a koresponduje s tím, že současný stav osobní dopravy se považuje za stabilizovaný a ve výhledu se dle sdělení MD ČR a KÚ Středočeského kraje neuvažuje s výraznější změnou. Dále se dle TES Modernizace trati Brno – Havlíčkův Brod – Kolín (SUDOP Praha, 2006) předpokládá nárůst nákladní dopravy o 20 % oproti tehdejšímu stavu. Vzhledem k tomu, že současný rozsah dopravy je nižší, představuje rozsah výhledové nákladní dopravy nárůst o přibližně 40 % oproti současnému stavu. Rozsah výhledové dopravy je uveden v následujících tabulkách.

Úsek	Sudý směr			Lichý směr			Celkem
	R	Os	Sv	R	Os	Sv	
Golčův Jeníkov – Čáslav	12 / 2	13 / 2	0 / 0	12 / 2	13 / 2	0 / 0	50 / 8

Pozn.: Počty vlaků jsou uvedeny v pořadí za 24 h / za špičkové 2 h a odpovídají běžnému pracovnímu dni.

Úsek	Sudý směr			Lichý směr			Celkem
	Nex	Pn	Mn	Nex	Pn	Mn	
Golčův Jeníkov – Čáslav	20 / 4	9 / 0	1 / 0	22 / 8	10 / 1	1 / 0	63 / 13

Pozn.: Počty vlaků jsou uvedeny v pořadí pravidelné / podle potřeby.

V návrhu je uvažováno se zvýšením traťové rychlosti v úseku od km 267,965 do km 276,442 na hodnotu 100 – 130 km/h v rychlostním profilu V, na hodnotu 105 – 140 v rychlostním profilu V₁₃₀, na hodnotu 110 – 145 v rychlostním profilu V₁₅₀ a na hodnotu 120 – 150 km/h v rychlostním profilu V_k. Návrhová rychlost vychází z dynamického posouzení a využitelnosti zejména ve směru klesání Golčův Jeníkov – Čáslav. Podrobný průběh traťové rychlosti je uveden v následující tabulce.

Úsek	V stávající	V	V130	V150	Vk
– km 267,965	90 km/h	–			
km 267,965 – km 271,223*)	90 km/h	100 km/h	105 km/h	110 km/h	120 km/h
km 271,223*) – km 274,145	100 km/h	130 km/h	140 km/h	145 km/h	150 km/h
km 274,145 – km 276,432**)	100 km/h	110 km/h	120 km/h	125 km/h	140 km/h
km 276,432**) –	100 km/h	–			

*) km 271,228 pro Vk v lichém směru

**) km 276,434 v lichém směru

Vlivem zvýšení traťové rychlosti dochází k úsporám jízdních dob, u osobních vlaků o 0,5 – 1,0 minutu, u rychlíků o 0,5 – 2,0 minuty v závislosti na směru jízdy a použitého vozidla, podrobněji viz následující tabulky.

Sudý směr	R (stáv. jd)	Os (stáv. jd)	Ex (680)	R (380 + 330t)	R (362 + 330t)	Os (363 + 170t)
žst. Golčův Jeníkov	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
zast. Horky u Čáslavy		4,0				4,0
žst. Čáslav	8,0	5,0	6,0	6,5	7,0	4,5
<i>Celkem</i>	<i>8,0</i>	<i>9,0</i>	<i>6,0</i>	<i>6,5</i>	<i>7,0</i>	<i>8,5</i>

Lichý směr	R (stáv. jd)	Os (stáv. jd)	Ex (680)	R (380 + 330t)	R (362 + 330t)	Os (363 + 170t)
žst. Čáslav	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
zast. Horky u Čáslavy		5,5				5,0
žst. Golčův Jeníkov	8,0	4,0	6,0	7,0	8,0	4,0
<i>Celkem</i>	<i>8,0</i>	<i>9,5</i>	<i>6,0</i>	<i>7,0</i>	<i>8,0</i>	<i>9,0</i>

Součástí úprav je výstavba nového traťového zabezpečovacího zařízení 3. kategorie – obousměrného elektronického automatického bloku. Zároveň dochází ke změně poloh oddílových návěstidel autobloku a ke sjednocení počtu prostorových oddílů pro obě koleje. Úpravy v žst. Golčův Jeníkov a Čáslav jsou vyvolány pouze zavázáním nového traťového zabezpečovacího zařízení do stávajících staničních zabezpečovacích zařízení. V jediné zastávce řešeného úseku Horky u Čáslavy budou rekonstruována obě vnější nástupiště s novou délkou nástupní hrany 110 m.

10. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Podrobně je problematika provozní a dopravní technologie řešena v části dokumentace B.10 Vliv stavby na životní prostředí.

11. POŽADAVKY BEZPEČNOSTI A OCHRANY ZDRAVÍ PŘI PRÁCI, ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY

Problematica je podrobně řešena v samostatných částí dokumentace B.11 Odolnost a zabezpečení stavby, B.13 Protikorozi ochrana a v části F. ZOV, které obsahují následující dílčí složky:

- B.11.1 Požárně bezpečnostní řešení
- B.11.2 Pyrotechnický průzkum
- F.1 ZOV
- F.2 Havarijní plán
- F.3 Povodňový plán

12. ENERGETICKÉ VÝPOČTY

V dnešním stavu je TV v celém úseku napájeno z TNS Golčův Jeníkov v km 267,6 po neutrální pole v Kutné Hoře v km 287,3 ve dvou stopách TV.

Kontrolní výpočty (viz. část B.12) byly provedeny pro TV se zesilovacím vedením (stávající stav) a pro TV bez zesilovacího vedení (navrhovaný stav).

Dle výpočtů v příloze budou maximální úbytky, zkratové proudy a doporučené nastavení ochrany tyto:

TV se ZV - $U_d = 5731 \text{ V}$ $I_{\text{nast}} = 750 \text{ A}$ při $I_{\text{zkrat}} = 1445 \text{ A}$ a $I_{\text{max}} = 565 \text{ A}$

TV bez ZV - $U_d = 6012 \text{ V}$ $I_{\text{nast}} = 750 \text{ A}$ při $I_{\text{zkrat}} = 1370 \text{ A}$ a $I_{\text{max}} = 565 \text{ A}$

Při kontrole proudů a úbytků napětí se počítalo s tím nejnejpříznivějším rozmístěním vlaků (největší současný počet vlaků co nejdále od NS). Odebíraný proud byl určen pomocí programu pro simulaci jízdy vlaku a k němu připočten proud pro vlastní spotřebu lokomotivy a případně pro topení. Vstupními hodnotami programu byli: spočtený redukováný profil, maximální hmotnost vlaku, typ lokomotivy a stav, ve kterém se právě vlak nachází – rozjezd, jízda, jízda spádem (vždy brán reálný, ale méně příznivý stav).

Z uvedeného je patrné, že ponechání zesilovacího vedení má malý vliv na zlepšení parametrů, a tak není důvod na jeho ponechání.

13. PROTIKOROZNÍ OCHRANA

Mostní objekty, na kterých byl proveden korozní průzkum, jsou vesměs ocelobetonové nebo železobetonové konstrukce. Proto se na ně vztahují zásady ochrany proti korozi nelineových zařízení dle ČSN 03 8372, TKP staveb železničních drah v ČR a předpis SŽDC (ČD) SR 5/7 (S). Předmětná železniční trať je elektrifikována střídavou trakční soustavou 25 kV/50 Hz. V oblasti dochází ke křížení s mezinárodním ropovodem Družba, produktovodem ČEPRO a vysokotlakými plynovody (měřicí stanoviště 3 a 4).

Korozní průzkum inženýrských objektů prokázal přítomnost stejnosměrných elektrických polí. Proudová hustota bludných proudů vykazovala třetí až čtvrtý stupeň agresivity půdního a horninového prostředí.

Z výsledků korozního průzkumu vychází návrh protikorozních opatření:

- Při přestavbách stávajících resp. výstavbě nových inženýrských objektů osadit kontrolní měřicí body (KMB), které budou vodivě propojeny s ocelovou výztuží. Postupovat v souladu s předpisem SŽDC (ČD) SR 5/7 (S) „Ochrana železničních mostních objektů proti účinkům bludných proudů“. Vybudování kontrolních měřicích bodů na inženýrských objektech bude začleněno do projektů těchto objektů.
- Před zahájením provozu stavby provést na osazených KMB inženýrských objektů předběžný korozní průzkum a jeho výsledky porovnat s dodatečným korozním průzkumem provedeným po uvedení této stavby do provozu.
- Na každém měřicím stanovišti provést současně měření potenciálu a proudu OK (ocelové konstrukce) proti zemi, doba měření min. 4 hodiny. Je navrženo celkem 14 měřicích stanovišť (na mostních objektech). Celkové finanční náklady na uvedený průzkum

(předběžný a dodatečný) jsou 140.000 Kč tj. 2 x 14 měř. stanovišť x 5.000 Kč/ pro 1 měř. stanoviště.

- Vzhledem k tomu, že trať je elektrifikována střídavou trakcí, není nutné provádět korozní průzkum na ostatních kovových úložných zařízeních, které nejsou ve správě SŽDC s.o.
- Tato částka bude zahrnuta v souhrnném rozpočtu stavby.
- Stavbu je nutno realizovat s ohledem na maximální omezení úniku zpětných trakčních proudů do země. To znamená používat také izolované ukolejňovací vodiče.
- Trakční stožáry doporučujeme ukolejňovat přes průrazky s opakovatelnou funkcí (např. typ UPO). Bleskojistky montovat na trakčních stožárech 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.

14. GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTI

Nový průběh traťové rychlosti je zobrazen v samostatné příloze B.14 Graf dynamického průběhu rychlostí.

15. DOPRAVNÍ OPATŘENÍ

Během prací na trati Golčův Jeníkov – Čáslav dojde k uzavření celkem šesti žel. přejezdů. Na pěti z nich bude přerušen provoz na veřejné komunikaci a bude nutné zavést místo nich náhradní trasu. V jednom případě se jedná o přejezd přes účelovou komunikaci, kde nebude zaváděna objížďka. Obvykle lze jako náhradu využít trasu přes některý ze sousedních přejezdů. Žádná obec nebude uzávěrou přejezdu odříznuta od sítě veřejných komunikací. Vždy bude zachován přístup na silnici č. I/38 nebo II/337. Pouze přejezd P3710 na silnici do obce Okřesaneč bude nutné nahradit pomocí místní účelové komunikace, která má však zpevněný povrch a lze předpokládat, že pro dopravní obsluhu obce kapacitně vyhoví. Během uzavírky přejezdu P3710 bude nutné zachovat provoz na sousedním přejezdu P3711.

Přejezd P3711 lze během jeho uzavírky nahradit přejezdem P3712. Stejně tak během uzavírky P3712 bude tento nahrazen přejezdem P3711. Uzavírky těchto dvou přejezdů je také navržena v jiném stavebním postupu.

Během uzavírky přejezdu P3713 bude přerušeno spojení Horky – Žleby a tím pádem spojení mezi silnicemi I/38 a II/337, které bude muset být nahrazeno objížďkou přes Filipov nebo spíše až v místě spojení obou komunikací u Čáslavi.

Přejezd P3714 je umístěn na účelové komunikaci a během jeho uzavírky nebudou zaváděny dopravní opatření. Jako náhradní trasa může dočasně sloužit polní cesta podélná s tratí od obce Horky.

Přejezd P3715 v době jeho uzavírky bude snadno nahraditelný křižovatkou silnic I/38 a II/337.

Náhradní trasy MHD budou vedeny podobně jako náhradní trasy pro osobní vozidla obyvatel.

Přejezdy P3712 až P3715 bude vhodné z technických důvodů nechat uzavřené po celou dobu zimní stavební uzávěry. Aby byla zachována přiměřená dopravní obslužnost dotčených obcí, je navrženo ponechat průjezdný přejezd v Horkách i přes dopravně technické potíže v železničním provozu na trati.

16. TRVALÉ A DOČASNÉ ZÁBORY POZEMKŮ ZE ZPF A PUPFL

Zemědělský půdní fond (ZPF)

Trvalé zábory ZPF nejsou.

Dočasné zábory ZPF nad 1 rok nejsou.

Dočasné zábory ZPF do 1 roku jsou navrženy na ploše 8 402 m².

Pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL)

Trvalé zábory PUPFL nejsou.

Dočasné zábory PUPFL nad 1 rok nejsou.

Dočasné zábory PUPFL do 1 roku nejsou.

Ochranné pásmo lesa (50 m) není dotčeno.

17. ÚSPORA ENERGIE A OCHRANA TEPLA

Ve smyslu zákona č. 406/2000 Sb. o hospodaření energií nedochází k podstatným úpravám budov, které by ovlivnily energetickou náročnost objektů. Navržené úpravy se soustřeďují na vnitřní přístrojové (technologické) vybavení – především zabezpečovací a sdělovací zařízení a jím vyvolané drobné dispoziční úpravy. Nejsou řešeny úpravy plášťů budov.

Na tyto úpravy se nevztahuje nutnost zpracování průkazů energetické náročnosti budov.

18. OCHRANA PŘED ŠKODLIVÝMI VLIVY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ

Radon

Vzhledem k náplni stavby nebyl výskyt radonu ověřován a stavba není chráněna proti pronikání radonu.

Bludné proudy

Na mostě a propustcích budou provedena opatření proti bludným proudům intenzity st. 4.

Tektonika a seismická aktivita

Podle ČSN EN 1998-1 (73 0036) náleží zájmové území do oblastí s malou seizmicitou, hodnoty referenčního zrychlení základové půdy a_gR nepřesahují v dané oblasti 0,00-0,02 g. Dle mapy seismických oblastí uvažujeme s referenčním zrychlením základové půdy a_gR do 0,02g.

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

Poddolovaná území

Stavba leží mimo evidovaná a známá poddolovaná území.

Železniční trať prochází 3 poddolovanými územími registrovanými v České geologické službě - Geofondu ČR. Poddolovaná území se nacházejí na pravém břehu Sázavy mezi Lukami pod Medníkem a Žampachem. Evidována jsou pod čísly a názvy : 2176 Luka p. Medníkem 1; 2191 Jílové u Prahy; 2203 Jílové u Prahy. Poddolování souvisí s těžbou zlatonosné rudy. V současnosti se již zlatonosná ruda netěží.

Chráněná ložisková území

V prostoru zájmového území se nenachází žádné těžené dobývací prostory a průzkumná území, ani nebilancovaná ložiska nerostů, neschválené prognózy a ukončená ložiska.

Sesuvy půdy

Stavba leží mimo evidovaná a známá sesuvná území.

Hluk

Stavba není chráněna proti vnějšímu hluku, současně platná legislativa ochranu tohoto typu staveb proti hluku nepožaduje.

Protipovodňová opatření

Stavbu kříží tři registrované vodoteče, které nemají vyhlášená záplavová území. Stavba leží mimo vyhlášená záplavová území.

19. OCHRANA OBYVATELSTVA

Zóny havarijního plánování

Navržená dráha neprochází územím kde by byla stanovena zóna havarijního plánování. Pro účely stavby je zpracován Havarijní plán, který je uveden v příloze F.2 Havarijní plán. Obsahuje i zásady prevence závažných havárií.

Řešení zásad prevence závažných havárií

Řešení zásad prevence závažných havárií v železničním provozu je zakotveno v soustavě zákonů a vyhlášek ČR a návrh stavby je v souladu s platnou legislativou ČR.

V rekonstruovaných objektech se neplánuje skladování ani používání nebezpečných chemických látek ani používání nebezpečných chemických přípravků. Rovněž nejsou známy v okolí stavby objekty nebo zařízení, ve kterých se tyto nebezpečné chemické látky nebo nebezpečné chemické přípravky používají respektive skladují.

Z výše uvedených důvodů není třeba řešit zásady prevence závažných havárií podle přílohy č. 9 Vyhlášky Ministerstva pro místní rozvoj č. 503/2006 Sb. o podrobnější úpravě územního řízení, veřejnoprávní smlouvy a územního opatření.

Zařízení civilní ochrany

Podle informací a zdrojů bylo provedeno ověření rozsahu stavby z hlediska kontaktu s objekty stálého ukrytí. V rozsahu stavby se žádný takový objekt nenachází. Zařízení CO nebudou stavbou dotčeny.

Stavba není určena k ochraně obyvatelstva před vnějšími vlivy. V případě nutnosti je možné stavbu využít k přesunu techniky nutné k ochraně obyvatelstva.

20. BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ

Výchozím podkladem pro řešení jsou tyto základní právní předpisy, které zajišťují i možnost bezbariérového užívání stavby:

- zákon č. 183/2006 Sb. (Stavební zákon)
- zákon č. 127/2005 Sb. (Zákon o elektronických komunikacích)
- zákon č. 266/1994 Sb. (Zákon o drahách)
- zákon č. 361/2000 Sb. (Zákon o provozu na pozemních komunikacích)
- vyhláška č. 398/2009 Sb. (o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb)
- vyhláška č. 177/1995 Sb. (Stavební a technický řád drah v platném znění)
- vyhláška č. 30/2001 Sb. (pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích)
- nařízení vlády č. 163/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky ve znění pozdějších předpisů

a dále věcné podklady např.:

- ČSN 73 6102, ČSN 73 6110 včetně Z1,
- TN TZUS 12.03.04 až 07
- Vzorový list SŽDC Ž8.7
- TS SŽDC 3-2007/S

Pro osoby s omezenou schopností pohybu se pro přístup na nástupiště zřizují komunikace s podélným sklonem. Pozemní komunikace a veřejná prostranství (např. nástupiště) svými podélnými i příčnými sklony a výškovými rozdíly musí umožnit užívání osobám s omezenou schopností pohybu. Součástí stavby přístupné veřejnosti musí splňovat požadavky na průchozí profily a protiskluznost povrchů. Použité materiály a výrobky musí splňovat podmínky vyhlášky č. 398/2009 Sb. a nařízení vlády č. 163/2002 Sb.

Pro osoby s omezenou schopností orientace se smyslovým postižením zraku se ve na nástupišťích zřizují hmatové úpravy dle vzorového listu SŽDC. Na pozemních komunikacích a veřejných prostranstvích se navrhují hmatové úpravy dle ČSN 73 6110. Ve všech částech stavby přístupných veřejnosti musí být funkční přirozené vodící linie s odpovídajícím průchozím profilem navazujícím na tyto linie. Nedílnou součástí orientačního systému pro veřejnost jsou akustické majáčky dálkově spouštěné uživateli (součást technologických PS).. Informační systém pro veřejnost musí splňovat požadavky na užívání touto skupinou zdravotně postižených podrobnosti (akustický dálkově uživateli spouštěný výstup elektronických závěsných prvků IS). Použité materiály a výrobky musí splňovat podmínky vyhlášky č. 398/2009 Sb. a nařízení vlády č. 163/2002 Sb.

Pro osoby s omezenou schopností orientace se smyslovým postižením sluchu se ve stavbě nenavrhují zvláštní opatření.