



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



SO 01 Železniční svršek
SO 02 Železniční spodek
SO 03 Nástupiště
SO 04 Přístřešek a orientační systém
SO 05 Chodník
SO 06 Osvětlení a přípojky NN
SO 07 Úprava VO

PS 01 Úprava PZS

Veškerá práva vyhrazena. Tento výkres a detail je majetkem projektanta a nesmí být použit celý ani z části bez písemného souhlasu.

ZODP.PROJEKTANT		VYPRACOVAL		GENERÁLNÍ PROJEKTANT	
ING.BLÁHA				 Havlíčkův Brod s.r.o. Průmyslová 941 580 01 Havlíčkův Brod PROJEKTOVÁNÍ INŽENÝRSKÝCH STAVEB tel.,fax: 569 428 513, tel.: 606 624 091 e-mail: prijmeni@dmchb.cz	
KRESLIL		HIP			
ING.BLÁHA		R.KVEREK,DIS			
OBEC: MĚŠICE U TÁBORA		KRAJ: JIHOČESKÝ			
INVESTOR : SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, s.o., DLÁŽDĚNÁ 1003/7, 110 00 PRAHA 1					
ZADAVATEL : SZDC, s.o., STAVEBNÍ SPRÁVA ZÁPAD SOKOLOVSKÁ 278, 190 00 PRAHA 9					
NÁZEV AKCE: Zřízení zastávky "Tábor-Měšice" TECNICKÁ ZPRÁVA POV				DATUM	11/2016
				STUPEŇ PD	P (DSP)
				Č. ZAKÁZKY	16021
				MĚŘÍTKO	—
				ČÁST DOKUM.	Č. VÝKRESU
				F.1	

F.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA POV

ke stavebním objektům akce :

„Zřízení zastávky Tábor-Měšice“

Číslo ISPROFIN : 327 320 3000

Rozdělení na stavební objekty a provozní soubory

Stavba je členěna na stavební objekty a provozní soubory :

SO 01 Železniční svršek

SO 02 Železniční spodek

SO 03 Nástupiště

SO 04 Přístřešek a orientační systém

SO 05 Chodník

SO 06 Osvětlení a přípojky NN

SO 07 Úprava VO

PS 01 Úprava PZS

1.1 Charakteristika staveniště, jeho uspořádání, včetně ploch zařízení staveniště

Navržená stavba se nachází na drážním pozemku na úseku km 66,850 – 67,335 a bude tak částečně zasahovat i do prostoru železničního přejezdu km 66,941 (křížení s místní komunikací v ul.Průhon). Jde o prostor dráhy, ke kterému od severu přiléhá stávající zástavba rodinnými domy, od jihu pozemky přilehlé k souběžné silnici I/3. Stavba se nachází na rozhraní intravilánu a extravilánu.

Staveništěm bude především vlastní těleso dráhy, dále je v km 66,850-66,920 v místě rozšíření drážního pozemku č.1617/1 (k.úz.Měšice u Tábora) vlevo tratě uvažováno s umístěním plochy zařízení staveniště. Zde je uvažováno především se sociálním zázemím stavby a pro částečné (pohotovostní) skládkování stavebního materiálu – omezená plocha k využití. Na základě předjednání se zástupci ST České Budějovice lze pro účely předzásobení, skládkování stavebního materiálu apod. využít část plochy pozemku č. 877/4 (kat.úz.Čekanice u Tábora) v prostoru ŽST Tábor. Jedná se o prostor přiléhající k trati č.220 (dle JŘ, Benešov u Prahy - České Budějovice) cca v km 83,00-83,100. Zde se předpokládá využití max. 500 m². Ve výkresové části je zobrazena plocha k využití, ale je nutno, aby si zhotovitel stavby prokazatelně v předstihu odsouhlasil umístění tohoto dočasného záboru s pracovníky ST České Budějovice.

V prostoru navrženého nástupiště a rekonstrukce koleje se těleso dráhy nachází v mělkém zářezu. Stavba se nachází na jednokolejně neelektrifikované regionální trati, s řízením drážní dopravy podle předpisu SŽDC D1 a je situována na drážní pozemek a do prostoru železničního

přejezdu (křížení s místní komunikací v ul.Průhon). Nyní se v plánovaném prostoru zastávky nenachází žádné nástupiště či jiné stavby. Nachází se zde stávající železniční trať s železničním svrškem s kolejnicemi S49, betonovými pražci SB5, rozdělení „c“. V prostoru budoucí zastávky se nachází odvodnění (otevřené drážní příkopy) a stávající kabelizace ve správě ČD Telematika. Stavba je převážně umístěna na pozemek investora č.1617/1 a na pozemky č. 813, 770/2, 770/3 v majetku Město Tábor (k.ú.z.Měšice u Tábora).

Celé území dotčené stavbou bylo geodeticky zaměřeno v S-JTSK a Balt p.v. a též byl proveden geotechnický průzkum.

Území, na němž je stavba umístěna je ochranným pásmem dráhy, stavba sama se rozkládá na pozemcích SŽDC a třetích osob (Město Tábor).

Vzhledem k charakteru stavby, kterou je novostavba a rekonstrukce, se v prostoru staveniště nachází inženýrské sítě a další prvky a zařízení SŽDC. Převážná část inženýrských sítí je sítěmi SŽDC, konkrétně se jedná o sítě SSZT, ČD Telematika, objekty a zařízení ST. V lokalitě se nacházejí mimodrážní sítě.

Navrhovaná stavba v traťovém úseku se nachází v nadmořské výšce cca 440-460 m n.m..

Protože se stavba nachází na drážním pozemku, nedojde realizací stavby k trvalému záboru zemědělského půdního fondu. Stavbou nebudou dotčeny lesní pozemky. Stavba se nenachází v ochranném pásmu do 50-ti metrů od lesa. Do zásahu do podzemních vod nedochází, nedojde ani ke změně odtokových poměrů.

Plochy zařízení staveniště jsou patrné z výkresu situace F.2 a jsou umístěny na níže uvedeném pozemku k.ú.z. Měšice u Tábora a pozemku k.ú.z.Čekanice u Tábora. V případě další potřeby nad rámec navržených ploch zařízení staveniště si zhotovitel zajistí samostatně (včetně souhlasů apod.) s majitelem konkrétního pozemku.

MAJITEL POZEMKU	ČÍSLO / DRUH POZEMKU	UŽITÁ VÝMĚRA (m2)
SŽDC, statní organizace, Dlážďená 1003/7, Praha	1617/1 / ostatní plocha k.ú.z.Měšice u Tábora)	450
SŽDC, statní organizace, Dlážďená 1003/7, Praha	877/4 / ostatní plocha k.ú.z.Čekanice u Tábora	500

Po ukončení stavby budou pozemky užívané stavbou pro účely ZS po dohodě s objednatelem, zhotovitelem stavby a majiteli příslušných pozemků uvedeny do původního stavu. Obvod staveniště je souhrn pozemků a ploch potřebných pro zhotovení stavby. V situacích je graficky ohraničen a tato hranice reprezentuje hranici SŽDC. Tam, kde přesahuje obvod zařízení staveniště hranici obvodu dráhy (to znamená, že zasahuje do mimo pozemky SŽDC, jde tedy o dočasné zábory). Plochy zařízení staveniště využívané stavbou byly navrženy tak, aby byly v maximální míře situovány na pozemcích ve vlastnictví objednatele a podle předpokládaných potřeb zhotovitele. Jsou zaznačeny ve výkresech situací zařízení staveniště.

Při zřizování ploch zařízení staveniště je třeba dbát na stávající a nové inženýrské sítě a vyvarovat se jejich poškození! Je nutné provést jejich přesné vytýčení v předstihu. Ornice na předpokládaných plochách ZS bude deponována na okraji využívaného pozemku, takto upravená plocha bude zpevněna šterkem (materiál z výzisku po recyklaci ze šterkového lože není vhodný). Část plochy ZS (poz.1617/1) bude pro potřeby stavby zpevněna pomocí beton.panelů (300 m² zpevněné plochy ze siln.panelů, písk.lože tl.,min.100mm uloženo na geotextili – součást SO 02). Stávající inž.sítě musí být ochráněny před poškozením při pojezdu vozidel pomocí silničních panelů ! Po ukončení

stavby budou pozemky užívané stavbou pro účely ZS po dohodě s objednatelem, zhotovitelem stavby a majiteli příslušných pozemků uvedeny do původního stavu nebo do stavu dle projektu. Budou odstraněny zbytky stavebního materiálu a deponovaná ornice bude rozprostřena. Plochy zpevněné ve stávajícím stavu budou uklizeny. Zařízení staveniště musí být řešeno s ohledem na minimální zásah do přírody a stávající zeleně. Označené vzrostlé stromy (kmeny a větve) na trasách v bezprostřední blízkosti provizorních přístupových cest, případně na plochách ZS, které nebudou káceny, musí být předem ochráněny proti případnému poškození při průjezdech stavební techniky (obalení bedněním). V maximální míře je nutné zachovat vzrostlé stromy (s výjimkou náletové zeleně), které se nachází v místě ploch ZS, nebo v jejich bezprostřední blízkosti, kácení vzrostlých stromů z důvodu organizace výstavby není uvažováno. Případné a výjimečné kácení těchto stromů provádět jen na základě předem uděleného písemného souhlasu příslušného orgánu ochrany přírody a příslušné lesní správy (polesí).

Projektant předpokládá, že vzhledem k využívání části komunikace směrem do zahrádkářské kolonie na plochu ZOV (napojena na místní komunikaci ulice Průhon), díky staveništní dopravě, dojde k degradaci krytové vrstvy, je do rozpočtové části SO 02 dána položka na nové zřízení živičného krytu (plochy 180m²). Dále je ze stejného důvodu zapracována položka lokálního vyspravení živičného krytu v ulici Průhon (souhrnná plocha 25m²). Všechny práce zhotovitele pro zajištění, zřízení, udržování a následné odstranění, úprava do původního stavu prostor zařízení staveniště je nutno zohlednit a zakalkulovat do této kapitoly výkazu (soupisu prací) – viz SO 02, kapitola POV.

Další podmínky pro zřizování ploch zařízení staveniště :

- jízda silniční technikou pouze po nové zemní pláni nebo pláni železničního spodku není možná
- Na plochách zařízení staveniště budou stavební mechanismy vybaveny dostatečným množstvím sanačních prostředků pro případnou likvidaci úniků ropných látek; v průběhu krátkodobé odstávky mechanismů budou tyto podloženy vanami pro případné zachycení uniklých produktů; v případě úniku ropných nebo jiných závadných látek bude kontaminovaná zemina neprodleně odstraněna, odvezena a uložena na lokalitě určené k těmto účelům;
- Na všech ZS nesmí být provozována jakákoliv manipulace s ropnými látkami, ani jejich skladování, dále zde nesmějí být opravovány žádné mechanismy (stavební stroje či vozidla), rovněž zde není přípustné jejich parkování.
- Pro parkování a opravy těchto mechanismů musí být v rámci stavebních prací zřízen stavební dvůr;
- Na plochách zařízení stavenišť v záplavovém území a PHO nebudou skladovány látky škodlivé vodám včetně zásob PHM pro stavební mechanismy;
- Veškeré odpalitelné látky a stavební suť budou bezprostředně z ploch stavenišť v záplavovém území odváženy; na plochách zařízení staveniště v záplavovém území a PHO budou stavební mechanismy odstaveny v minimálním počtu; pod stojícími stavebními mechanismy budou instalovány záchytné plechové nádoby
- Všechny mechanismy v bezprostředním okolí vodotečí, musí být v dokonalém technickém stavu; nezbytné bude kontrolovat je zejména z hlediska možných úkapů ropných látek - kontrola bude prováděna pravidelně, vždy před zahájením prací.
- Pro zařízení staveniště umístěné v PHO a v blízkosti vodotečí bude dodavatelem stavby zpracován havarijní plán. Pro zařízení staveniště umístěné v záplavovém území zpracuje dodavatel stavby povodňový plán.

1.2 Využití stávajících nebo budovaných objektů

Nepředpokládá se zde využití stávajících objektů. V případě potřeby zhotovitele stavby využívat některý ze stávajících objektů bude toto provedeno na základě dohody s majitelem objektu a zhotovitelem stavby.

Předpokládá se využití kolejí ŽST Tábor a ŽST Chýnov pro účely stavby (odstavování mechanismů apod.) po dohodě s JOP Pelhřimov, ŽST Tábor.

V prostoru stavby se předpokládá provádění takových prací jako jsou demontáže a montáže v ose železničního svršku nebo dočasné uložení nového kameniva, beton.prefabrikátů, materiálu pro kabelové trasy, umístění zařízení staveniště jako stavební buňky, mobilní WC apod.

Jako s hlavní plochou pro předzásobení a skládkování materiálu se počítá s využitím pozemku v ŽST Tábor (č.877/4 k.ú.z.Čekanice u Tábora).

Částečně budou použity i pozemky dráhy v prostoru přilehlém k přejezdu a to pro dočasné uložení materiálu před zabudováním do žel.spodku (např.betonové prefabrikáty, potrubí apod.), nesmí však bránit rozhledovým poměrům pro železniční a silniční dopravu.

Použití jiných pozemků nad rámec proj.dokumentace je možné, na tyto si však zhotovitel musí zajistit příslušné povolení, smlouvy apod.

Dále zde po dohodě zhotovitele stavby s ŽST Pelhřimov, ŽST Tábor, ČD Cargo bude možno využívat i stávající manipulační koleje pro nakládku a vykládku materiálu nebo pro odstavování mechanismů. Zhotovitelem stavby bude konzultováno a odsouhlaseno se zástupci uvedených ŽST a SŽDC-OŘ Plzeň.

Nesmí dojít k poškození stávajících ploch. Předpokládá se zde pojezd těžké techniky, jelikož v tomto pozemku vedou vedení SEE a SSZT. Nesmí dojít k jejich poškození. Předem tyto sítě budou vytyčeny a ochráněny před poškozením. V této situaci jsou informativně zakresleny inženýrské sítě, jejichž poloha byla převzata z podkladů jednotlivých správců. Kopie zákresů správců jsou obsahem dokladové části.

Před zahájením stavby i v jejím průběhu musí být postupováno ve smyslu ustanovení oddílu B a C kapitoly II. části čtvrté předpisu SŽDC S 3/1 a části třetí předpisu SŽDC S 3. musí být postupováno dle ustanovení nových předpisů SŽDC S3, S3/2 a 1.změny S 3/1.

Přístup na staveniště bude umožněn především po kolejích nebo z veřejně přístupné komunikace (I/3, III/4093, místní komunikace). Dále je možné, aby si zhotovitel nad rámec dokumentace zajistil přístup i po jiných přístupových cestách. V případě použití těchto cest jako přístupových komunikací budou tyto náklady zhotoviteli rozpuštěny do jednotlivých položek rozpočtu (soupisu prací). Projektant doporučuje zhotoviteli, aby si pořídil fotodokumentaci přístupových komunikací před započatím stavby.

V dostatečném předstihu bude provedeno zdokumentování stávajícího stavu vozovek, které budou využívány stavbou během provádění prací, bude pořízena fotodokumentace stávajícího stavu (to se týká silnic I., II., III. třídy, místních a účelových komunikací).

Prívod el. energie a vody na stavbu bude určen před realizací stavby. Lze využít mobilních zdrojů zhotovitele stavby či dalších zdrojů v žst. Tábor (na základě dohody zhotovitele stavby s ČD a.s. a SŽDC OŘ Plzeň).

Poznámka: Prostory zařízení staveniště jsou vyznačeny v situaci F.2-POV.

Pro zajištění bezpečného pohybu pěších v ul.Průhon, zajistí a vymezí zhotovitel stavby po celou dobu jejího trvání bezpečnou trasu pro průchod pěších a to dle okamžité situace a postupu prací.

1.3 Možnosti napojení na kanalizaci a zdroje vody, elektrické energie, plyn, telekomunikace, dopravní síť

Stavba se částečně nachází v intravilánu a extravilánu města Tábor, v místní části Měšice. V prostoru stavby je dosažitelná potřebná infrastruktura s dostupnými zdroji energie a vody.

Potřebu pitné i užitkové vody lze pokrýt z obecního vodovodu. V okolí staveniště se nachází nadzemní a podzemní vedení NN, zásobování elektrickou energií bude nutné projednat se správcem sítě E.ON a.s. Další možnosti, nad rámec uvedený v PD, jsou možné v rámci požadavků a možností konkrétního zhotovitele.

V prostoru staveniště se víceméně nenachází stávající kanalizace, s jejím využitím nelze uvažovat pro potřeby zaměstnanců dodavatele stavby. Předpokládá se, že bude využito zařízení mobilního charakteru s pravidelným odvozem splašků do okolních čistíren odpadních vod.

Podrobnosti zásobování staveniště energiemi je záležitostí dodavatele stavby.

1.4 Dopravní trasy - Případné zřízení nových sjezdů z komunikací a návrhy dopravních opatření musí být projednány s příslušnými orgány (Policie ČR, ŘSD, atd.)

Vzhledem k charakteru stavby bude zajištěn přístup i příjezd na staveniště po silnicích I., II. a III. třídy a případně po místních komunikacích (ulice Průhon).

Návrh dopravních tras

Přesné trasy pro dopravu vytěžené zeminy na skládky, vybourané suti a ostatních materiálů a hmot k místům skládek a zdrojům materiálů lze navrhnout a projednat až po stanovení lokality skládek a míst zdrojů, tj. po výběru zhotovitele prací. Do projektu stavby je uvažováno s objíždnou trasou pouze vzhledem k uzavření žel.přejezdu km 66,941 na místní komunikaci ulice Průhon.

Dopravní opatření při realizaci stavby :

Všechny dočasné vjezdy a výjezdy stavby na pozemní komunikace musí být řádně označeny dopravním značením! U výjezdů ze staveniště, budou zpevněné plochy výjezdu využity jako plocha pro mechanické očištění vozidel vyjíždějících ze stavby. Zhotovitel stavby zajistí techniku (kropící vůz a vozidlo s kartáči na čištění komunikací), která v případě potřeby bude odstraňovat nečistoty z veřejných komunikací.

Výjezdy ze staveniště budou křížit inženýrské sítě. Předem tyto sítě budou vytyčeny a ochráněny před poškozením. Pohyb mechanismů po staveništi bude především po kolejích.

Dále bude při samotné realizaci (překop komunikace pro uložení potrubí) provedena uzavírka místní komunikace ul.Průhon v prostoru samotného přejezdu km 66,941. Objíždná trasa bude stanovena po navazujících komunikacích v lokalitě a vyznačena přenos.značkami na základě odsouhlaseného řešení s pracovníkem DI PČR. Budou dodrženy zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích uvedené v TP 133, 65, 66 a 169. Předpokládaná uzavírka komunikace se bude pohybovat v délce celkem 2 dnů (překop komunikace, práce v koleji).

Současně bude v době trvání výluk částečně omezen provoz na místní komunikaci na jednosměrný (nakládání vytěženého materiálu a doprava materiálu na stavbu), bude řešeno jako pracovní místo

na komunikaci (musí být odsouhlaseno DI PČR). Výluky traťové koleje a objízdné trasy jsou uvedeny níže.

Nákladní automobily dodavatele musí respektovat stav použitých veřejných komunikací (tonáž, rychlost atd.).

Silniční doprava:

Opatření představují přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích, resp. úplné uzavírky s návrhem objízdné trasy a částečné uzavírky.

· **úplná uzavírka místní komunikace v ulici Průhon** v místě železničního přejezdu v km 66,941 a v jeho těsné blízkosti

Tato je předpokládána během stavební sezóny roku 2017 na 2 dny (překop komunikace pro účely uložení sítí a zatrubnění příkopy, práce v koleji).

Pro dopravu přijíždějící po silnici I/3 (prostor jižně od uzavřeného přejezdu) :

- *Objízdná trasa je navržena po silnici I/3 (směr západ), následně napojení na silnici II/123 (směr sever - ul.Chýnovská), následně po silnici III/4093 (směr východ – ul.Chýnovská) do místní části Měšice.*

Pro dopravu z místní části Měšice (z území severně od uzavřeného žel.přejezdu.

- *V opačném směru, tj. po silnici III/4093 (směr západ – ul.Chýnovská), následně napojení na silnici II/123 (směr jih - ul.Chýnovská), napojení na silnici I/3 .*

DIO (návrh objízdné trasy) je součástí této části dokumentace.

Předpokládané druhy přepravovaných nákladů a druh vozidel :

- Stavební materiál: beton, dřevo na bednění, hutní výrobky - betonářská ocel, izolační materiály, lešení, beton.prvky (zámk.dlažba, odvodnění, obrubníky), apod.. Přepravované materiály nebudou mít škodlivý dopad (zamoření škodlivými látkami) na své okolí (půda, vodní zdroje).
- Druh vozidel: nákladní auta pro přepravu sypkých i kusových materiálů, autojeřáby, auta pro přepravu betonové směsi (domíchávače betonu) s předpokládanou celkovou max. hmotností do 20-30 t (hmotností se rozumí hmotnost vozidla včetně nákladu).

Veškerá silniční doprava související se stavbou bude probíhat v souladu se zákonem č.361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích (ve znění pozdějších předpisů).

Před zahájením stavby bude zhotovitelem svoláno **místní šetření** za účasti zhotovitele, projektanta, majitelů či správců komunikací a pozemků, které budou užívány stavbou a zástupce investora, z kterého vzejde po vzájemné dohodě přesný rozsah a způsob úpravy těchto komunikací a pozemků a režim jejich užívání.

Projektem uvažované plochy zařízení staveniště považujeme pro zdárné zhotovení díla za dostatečné, případné další zřizování ploch zařízení staveniště bude záležitostí zhotovitele jak po stránce legislativního zajištění a projednání, tak po stránce finančního krytí.

Náklady na zřízení provizorních přístupových cest jsou uvažovány pouze mimoglobální, to znamená převážně mimo pozemek SŽDC s.o., ČD a.s., vnitrostaveništní dopravu, tedy na pozemcích SŽDC a ČD a.s. do nákladů stavby až na velmi ojedinělé případy zahrnout nelze.

1.5 Zabezpečení ochranných pásem, ochrana objektů a zeleně

Vzhledem k rozsahu prací na stavbě dochází ke kolizi s ochrannými pásmy inženýrských sítí. Zde je nutno upozornit hlavně na střet inženýrských sítí ve správě SŽDC, OR Plzeň – SSZT, dále ČD Telematika a mimodrážních sítí (např. VO, plyn, voda, kanalizace, elektro apod). Při provádění výkopových prací je zde nutné dbát zvláštní opatrnosti. Před započetím prací je nutné veškeré sítě vytýčit a zejména u příčných přechodů provést kopané sondy. V případě, že zde dojde k zjištění nedostatečné hloubky nebo dojde k jiné kolizi, je nutno řešit jejich přeložení na základě domluvy zhotovitele stavby s jejich správcem.

Zhotovitel si nejpozději při předání staveniště zajistí vytyčení přítomných kabelových tras, inženýrských sítí a zařízení u příslušných správců.

Vyjádření správců sítí (ve správě SŽDC, ČD i mimodrážních) je nutno respektovat a je obsahem dokladové části této projektové dokumentace.

V rámci stavby **nejsou navržena žádná nová ochranná pásma.**

Předmětná stavba bude prováděna v rámci drážních pozemků. Stavbou nebudou dotčeny lesní pozemky.

Do zásahu do podzemních vod nedochází, nedojde ani ke změně odtokových poměrů.

Přehled ochranných pásem:

- dráhy - 60m od osy krajní koleje, nejméně ale 30m od hranice dráhy
- kabelová vedení všech druhů napětí – od krajního kabelu na každou stranu 1,5m
- zabezpečovací kabely – od krajního kabelu na každou stranu 1,5m
- dálkové sdělovací kabely – šířka 2m v celé délce trasy, hloubka 3m, výška 3m
- silnice I.ř. – 50m od osy vozovky, II. A III. třídy - 15m od osy vozovky
- elektrické venkovní vedení VN 22kV – 7m od krajního vodiče
- elektrické venkovní vedení VVN 110kV – 15m od krajního vodiče
- kanalizace do DN 500mm – 1,5m po obou stranách od vnějšího povrchu

Všeobecný přehled zákonných pravidel, které je nutno je nutné respektovat při realizaci stavby (ochranná pásma apod.) :

- Ochranná pásma elektrizační soustavy jsou stanovena zákonem č. 458/2000 Sb. § 46.
- Ochranná pásma plynárenských zařízení jsou určena zákonem č. 458/2000 Sb. § 68.
- Ochranná pásma výroben a rozvodů tepla určuje zákon č. 458/2000 Sb. § 87.
- Ochranná pásma vodovodních řadů a kanalizačních stok určuje zákon č. 274/2001 Sb. § 23.
- Ochranné pásmo dráhy určuje zákon č. 266/1994 Sb. § 8.
- Ochranné pásmo veřejné komunikační sítě určuje zákon č. 127/2005 Sb. § 102.
- Ochranná pásma vodních zdrojů stanoví podle zákona č. 254/2001 Sb.
- Ochranná pásma sdělovacích kabelů - zákon č. 127/2005 Sb.

Při realizaci stavby je nutné postupovat v souladu se zákonem č. 274/2001 Sb. o vodovodech a kanalizacích (zemní práce v blízkosti vodovodů, kanalizací a studní).

Ke křížení (podchodu) se železniční tratí dochází s následujícími sítěmi :

- | | |
|--|-----------|
| - Kanalizace DN 400 ve správě ČEVAK Č.Budějovice | km 66,927 |
| - O2 Telefonica Czech Rep. (nefunkční kabel) | km 66,928 |
| - STL plyn ve správě E.ON | km 66,935 |
| - Kabelová trasa NN ve správě E.ON | km 66,943 |
| - Kabelová trasa VO ve správě Technických služeb Tábor | km 66,952 |

Stavba (a její pozemky) se nenachází v žádné chráněné krajinné oblasti. Stavbou nedojde k dotčení evropsky významných lokalit a ptačích oblastí (Natura 2000), skladebného prvku ÚSES ani jiného typu území nebo pásma s legislativní ochranou, záměr nebude posuzován dle zákona 100/2001 Sb. (EIA).

Do zásahu do podzemních vod nedochází, nedojde ani ke změně odtokových poměrů, zaústění rekonstruovaných drenáží a potrubí je provedeno do stávajících příkop. Stavbou nebudou dotčeny lesní pozemky ani pozemky zemědělského půdního fondu.

Chráněné části území a kulturní památky

V místě stavby se nenacházejí žádné kulturní památky. Z hlediska ochrany přírody a krajiny se stavba nenachází v žádné chráněné oblasti (viz výše).

Požadavky na urbanistické a architektonické řešení

Architektonické řešení je dáno charakterem stavby dráhy. Novostavba a rekonstrukce bude provedena v souladu s předpisy železniční svršek (S3) a železniční spodek (S4), ČSN 73 6360, ČSN 73 6380, ČSN 73 6320, ČSN 73 6110, vyhláškou Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb. a dalších příslušných ustanovení a norem SŽDC, ČD, TNŽ, ČSN. Objekty charakteru pozemních staveb tato stavba neobsahuje.

Obvod staveniště.

Obvod staveniště je dán hranicí trvalého, resp. dočasného záboru stavby. Lomové body obvodu staveniště jsou určeny stávajícími oploceními a nebo jsou definovány v rámci výkresové části.

Staveniště bude ve městě ohraničeno převážně oploceními soukromých pozemků a sousedními stavbami, v prolukách a ve volně přístupných úsecích bude zajištěno zabránění vstupu nepovolaných osob (např. zábradlí, staveništní oplocení).

Stavba bude realizována převážně na ostatních plochách vedených jako manipulační plocha. Zbývající části zájmového území jsou vedeny jako ostatní plochy různého určení. Kromě drážních pozemků ve vlastnictví investora, zasahuje stavba i na pozemky třetích osob. Z hlediska dosavadního i budoucího využití se charakter zájmového území prakticky nezmění, případné změny využití se budou dotýkat jen malé části dotčených pozemků.

1.6 Údaje o zvláštních opatřeních a o provádění vyžadujícím bezpečnostní opatření

Základní povinnosti účastníků výstavby je v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci dodržovat *Zákon č. 309/2006 Sb.* ze dne 23. května 2006 (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci) a *Nařízení vlády č. 591/2006 Sb.* ze dne 12. prosince 2006 o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích.

Je nutno dodržovat všeobecné zásady bezpečnosti práce a všechny související platné předpisy. Nutné je zdůraznit dodržování bezpečnostních předpisů B1-B6, novelizované vyhláškou ČÚBO č.324/90 Sb., zejména pak ustanovení o zemních pracích, pažení výkopů (trativody, svodná potrubí, příkopové zídky,...) v blízkosti provozovaných kolejí. Při dimenzování pažení je nutno brát v úvahu nejen zemní tlak, ale i přetížení dopravou jak silniční, tak i železniční. Je nutno dbát mimořádné opatrnosti při hutnění jednotlivých vrstev násypu, zejména dodržení bezpečné vzdálenosti okraje válce od okraje svahu s ohledem na tloušťku hutněné vrstvy (nebezpečí nekontrolovaného ujetí válce ze svahu).

Pro stavební práce v oblasti železniční dopravy, kam spadají práce na objektech železničního spodku a svršku, protože se realizují v souběhu s provozovanou kolejí, je třeba dodržovat základní směrnici o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci v železniční dopravě **SŽDC Bp1** Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci (platný od 1.10.2013). Všichni pracovníci musí být pravidelně proškoleni z bezpečnostních předpisů, především pak z předpisu Bp1 a ze souvisejících norem a předpisů. Je nutno upozornit na všechny práce v blízkosti trolejového vedení, práce v blízkosti provozované koleje a práce na strojích. Práce prováděné v blízkosti provozované koleje je možné provádět pouze za stálého dozoru vyčleněného pracovníka, který plní funkci bezpečnostní hlídky a upozorňuje na blížící se vlaky. Při provozu na železničních tratích a používání železničních zařízení v definitivním i provizorním stavu je nutné dodržet TNŽ a dopravní a návěstní předpisy.

Stavební činnost bude probíhat při vyloučeném, ale i při zachovaném drážním provozu. Z tohoto důvodu je třeba zajistit poučení všech pracovníků, jejich vybavení ochrannými pomůckami, zajistit trvalé spojení mezi pracovišti a pověřeným drážním pracovištěm. V místech, kde bude možný přístup veřejnosti ke staveništi, nebo kde bude povolen pohyb v obvodu staveniště, je třeba zajistit bezpečné provádění prací a bezpečnost veřejnosti. Toto je třeba zajistit jak organizačně, tak i technicky (oplocení, vymezení území a času pro průjezd staveništem apod.). Zvláštní pozornost je třeba věnovat pracím v blízkosti vedení v případech, kdy není možno předem zjistit spolehlivě jejich přesnou polohu. Pokud nespecifikují správci zařízení způsob provádění prací, je třeba pro práce v blízkosti sítí dodržovat následující postup: Před zahájením prací bude přizván správce (uživatel) zařízení, aby potvrdil jeho existenci, ověřil nebo upřesnil jeho polohu a dal souhlas s prováděním prací na svém zařízení nebo v jeho blízkosti.

Současně zajistí v případě potřeby na místě staveniště vypnutí zařízení z provozu:

- při pracích v prostoru, kde je zařízení pod napětím je nutno dodržovat příkaz „B“ a zajistit trvalý dozor nad prováděním prací
- při pracích, kde hrozí nebezpečí střetu s jinými sítěmi se přizpůsobí technologie provádění charakteru ohrožení

Zajištění bezpečnosti traťových zaměstnanců při provozu trati v oblasti míst s omezeným volným schůdným a manipulačním prostorem je třeba zajistit stavebně technickými a organizačními opatřeními uvedenými výše.

Stavba nebude realizována v ochranném pásmu lesa. Pokud by však obecně k této situaci došlo, je nutné v ochranném pásmu lesa dodržovat zákon o lesích č. 289/95 Sb. Zvýšenou bezpečnost je třeba věnovat při pracích z otevřeným ohněm (řezání kolejnic, svařování kolejnic).

Stavba bude realizována na neelektrifikované trati při nepřetržitých výlukách. Je zde nutné dodržovat především výše uvedený předpis Bp1, v prostoru pozemků ČD pak i ustanovení Op 16 Pravidla o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci včetně navazujících předpisů a bezpečnostní předpisy pro činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti ve smyslu ČSN 34 3109 a 34 1500 (např. v prostoru ŽST Tábor).

Během provádění prací, např. výkopů v blízkosti základových konstrukcí ostatních budov nebo konstrukcí, nesmí být tyto narušeny, podkopány apod., v opačném případě je zhotovitel povinen **neprodleně volat autorizovaného statika**.

Vždy bude zabezpečeno **odvodnění stavby** do dešťové kanalizace, a to v novém stavu nebo v provizorním pomocí čerpání nebo provizorních potrubí. K podmáčení okolní zástavby vlivem stavebních prací nesmí docházet.

Nepovolaným bude pohyb v prostoru staveniště zakázán (příklad označení níže).



1.7 Vliv provádění stavby na životní prostředí

Ochrana životního prostředí zahrnuje činnosti, jimiž se předchází znečišťování nebo poškozování životního prostředí nebo se toto znečišťování omezuje a odstraňuje. Při dodržování základních podmínek ochrany životního prostředí je nutné řídit se ustanoveními zákona č. 17/92 Sb. a v souladu s ním (zejména §9,11 a 17) řešit problematiku i v ostatních souvisejících oblastech.

Realizaci navržené stavby, která se svým charakterem nevymyká obvyklým drážním stavbám, a která bude prováděna na drážních pozemcích, nedojde ke zhoršení životního prostředí v zájmovém prostoru.

Posouzení vlivu na životní prostředí :

Jedná o rekonstrukci koleje, výstavbu nástupiště, provedení nových kabelových tras (za.ž. a elektro), osvětlení atd., která bude z větší části realizována v obvodu dráhy na pozemcích SŽDC, ČD. Nedochází k navýšení počtu kolejí. Stavba nespadá do kompetence zákona č.100/2001 Sb. (v platném znění).

- Ochrana vody a ovzduší

Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody. Stavbou nedojde ke zhoršení stavu ovzduší a při rekonstrukci budou voleny technologie provádění, které vedou ke snižování emisí.

- Ochrana přírody a krajiny

Souhlas s případnou likvidací-vykácením náletových porostů bude zajišťován investorem. V prostoru stavby se nenachází státem chráněný strom nebo stromořadí či chráněné druhy rostlin, živočichů a nerostů.

Při rekonstrukci budou dodržena opatření na ochranu dřevin vycházející z normy ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

K ochraně před mechanickým poškozením dřevin je nutné stromy chránit plotem, který by měl obklopovat celou kořenovou zónu, ve výjimečných případech je nutné opatřit kmen pomocí vypořádávaného bednění z fošen, které bude vysoké nejméně 2 m. Je nutné aby ochranné bednění či plot zakrývali také kořenové náběhy.

Při zásahu do kořenové zóny stromu (např. hloubení jam, výkopů) bude výkop proveden ručně, bude třeba dbát zvýšené opatrnosti tak, aby nedošlo k mechanickému poškození kořenového systému.

Při výkopech nebudou přetínány kořeny s průměrem větším než 2 cm. Dále je nutné zabránit tomu, aby v blízkosti dřeviny nebyla půda zhutňována např. pojezdy stavební techniky nebo výkopovým materiálem!

Za zhoršení vlivu na životní prostředí v době provádění stavby plně odpovídá zhotovitel stavby.

Během výstavby bude okolí ovlivněno zvýšenou hlučností ze stavebních prací, zvýšenou hlučností a exhalacemi ze staveništní dopravy a zvýšenou prašností.

Obecně je třeba dbát zejména na

- Omezení hlučnosti na stavbě s ohledem na blízkou zástavbu.
- Ochranu vod před znečištěním hlavně ropnými produkty.
- Snížení prašnosti včasným čištěním vozovek a kropením vodou při manipulaci s demoličním materiálem.
- Zamezení znečištění ovzduší zákazem spalování jakýchkoli látek na staveništi.
- Nakládání s odpady ze stavební výroby, které musí probíhat v souladu se zákonem o odpadech č. 185/2001 Sb..

- Hluk a vibrace

Při rekonstrukcích kolejiště v rámci stavby nedojde k rozšíření jeho rozsahu, takže zátěž z hluku a vibrací se oproti dnešnímu stavu nijak nezvýší. Na základě Vyhlášky č.76/91Sb., §1, odst.2, neobsahuje stavba pobytové místnosti, u nichž se předpokládá využití více než 1 000 hodin za rok pro pobyt osob. Z toho důvodu není nutno provádět ochranu stavby proti účinkům ozáření z radonu a dalších přírodních radionuklidů.

Stavba bude mít částečný vliv na okolní obytnou zástavbu. Jedná se o umístění plochy zastávky do blízkosti stávajícího pozemku č.814/2, 816 a 818. V prostoru nástupiště dojde k pohybu cestujících nastupujících a vystupujících. Nepředpokládá se zvýšení hluku od železniční dopravy, neboť trať je umístěna ve vhodné poloze - v zářezu a také nástupiště (prefabrikáty tvaru L, osazené 550mm nad temenem kolejnice) bude spolupůsobit jako prvek odhlučnění. Je nutno také konstatovat že v těsné blízkosti je souběžně s žel.tratí vedena silnice I.třídy (I/3), která nemalou měrou přispívá k hlukové zátěži předmětné lokality.

- Odpady

Proveden geotechnický průzkum, laboratorní rozbor směsného vzorku zeminy a štěrkového lože byl proveden (ve smyslu zákona č.383/2001 Sb. o uložení odpadu na skládkách). Viz část B.3.4 – Odpadové hospodářství.

Jako s možnou skládku je předpokládáno takové zařízení, které splňuje předepsané požadavky – v dokumentaci je uvažováno se skládkou Klenovice (vzdálenost 20 km) a skládkou Geleč u Tábora (vzdálenost 15 km).

Stavbou nejsou produkovány odpadní vody. Stavba není napojena na sítě technického vybavení. Povrchovou vodu bude odvádět drážní příkop. Nedochází zde k markantnímu navýšení kvantity vod. Jedná se pouze o navýšení zpevněných ploch nástupiště tvořené zámkovou dlažbou. Vody následně odtékají na trubní systém vyústěný do stávající otevřené drážní příkopy v km 66,912. Nedochází ke změně odtokových poměrů.

Převážná část vytěženého stávajícího štěrkové lože a výkopové zeminy, bude uložena ke skládkování dle níže uvedených zákonů. Pokud bude vytěžený štěrk ze štěrko.lože vyhovující z hlediska zákona o odpadech, bude použit do nového násypového tělesa – zásypy v prostoru nástupiště. Výsledky laboratorních rozborů jednoznačně prokazují, že odpad reprezentovaný zkoušeným vzorkem vyhovuje zařazení do sledované třídy III vyluhovatelnosti a obsah PCB/kg

sušiny je výrazně nižší, než limitní hodnota ve smyslu zákona č.383/2001Sb, a proto je možné tento odpad ukládat na skládky skupiny S-ostatní odpad.

Pro skládkování odpadů (šterků) je možné využití oprávněné skládky ve vzdálenosti cca do 15km (Želeč u Tábora) v ostatních případech skládky ve vzdál.20 km Klenovice.

Zásady odpadového hospodářství.

Laboratorní rozboru šterkového lože a zeminy byly provedeny a tento materiál je považován jako nekontaminovaný materiál (viz část B.3.4 Odpadové hospodářství).

Hospodaření s odpady během výstavby a při vlastním provozu se bude řídit ustanovením zákona o odpadech č.314/2006 Sb. a prováděcí vyhláškou č.383/2001Sb., případně dalšími předpisy v odpadovém hospodářství (v platném znění). Původce odpadů musí s odpady nakládat tak, aby v důsledku této činnosti nedošlo k negativním dopadům na životní prostředí.

Materiál v likvidaci.

Vyzískaný materiál (součásti železničního svršku) zůstává v majetku investora, který zabezpečuje jeho kategorizaci a další využití nebo zhodnocení. Svrškový materiál bude protokolárně předán místně příslušné ST a bude dle dispozic investora kategorizován.

Orientační tabulka odpadů :

Podrobněji je řešeno v části B.3.4 Odpadové hospodářství.

NÁZEV ODPADU	KATEGORIE	KATALOG. ČÍSLO	MNOŽSTVÍ (TUNY)	ZPŮSOB LIKVIDACE
výkopová zemina - odkop	O	17 05 04	-	SKLÁDKA Klenovice do vzdálenosti 20km
beton z demolic objektů (bet.pražce, staničníky a zaj.značky)	O	17 01 01	-	SKLÁDKA Klenovice do vzdálenosti 20km
vybouraný asfaltový beton bez dehtu, živičné lepenky bez dehtu	O	17 03 02	-	SKLÁDKA Klenovice do vzdálenosti 20km
Šterk z kolejiště	O	17 05 08	-	SKLÁDKA Želeč u Tábora do vzdálenosti 15km
železný šrot - konstrukce, stožáry, potrubí	O	17 04 05	-	-využitelné jako náhr.díly investora - výkup
Odpad rostlinných pletiv	O	02 01 03	-	SKLÁDKA Želeč u Tábora do vzdálenosti 15km
plasty (podložky pryžové a etylenové)	O	17 02 03	-	SKLÁDKA Klenovice do vzdálenosti 20km
Směsný komunální odpad	O	20 03 01	-	SKLÁDKA Klenovice do vzdálenosti 20km

Nakládání s odpady musí odpovídat následujícím předpisům:

- zákon č. 314/2006 Sb. platnost od 1.7.2006 (nahrazuje 185/2001 Sb.)
- vyhláška 381/2001 Sb., Katalog odpadů
- vyhláška 382/2001 Sb., O podmínkách požití upravených kalů na ZPF
- vyhláška 383/2001 Sb., O podrobnostech nakládání s odpady
- vyhláška 384/2001 Sb., O nakládání s PCB
- vyhláška 376/2001 Sb., O hodnocení nebezpečných vlastností odpadů i následným novelizacím

Původce odpadů musí s odpady nakládat tak, aby v důsledku této činnosti nedošlo k negativním dopadům na životní prostředí. Dosavadní likvidace odpadů je prováděna podle programu odpadového hospodářství viz Vyhláška MŽP č. 338 a 337 /1997Sb. o podrobnostech nakládání s odpady a dle katalogu odpadů.

1.8 Popis postupu stavby, předpokládané termíny zahájení a ukončení stavby

Termín zahájení stavby (předpoklad)	: 04/2017
Termín dokončení stavby (předpoklad)	: 07/2017
Práce v nepřetržité výluce	: 12N
Doba realizace :	cca 30-35dnů (včetně přípravných a dokončovacích prací)

Popis postupu výstavby

Práce před výlukou (bez omezení provozu):

Příprava staveniště, zřízení plochy zařízení staveniště na drážním pozemku č.1617/2 (k.ú.z.Měšice u Tábora) – jedná se o plochu 450m² která bude upravena a zpevněna. Dále se provede vytýčení stávajících inž. sítí, směrová a výšková úprava stávajících kabelových tras (ČD Telematika, VO), navážení materiálu. Jako hlavní skládka stavebního materiálu pro stavbu bude užívána část plochy stávajícího zpevněného pozemku SŽDC v prostoru ŽST Tábor 877/4 (ostatní plocha k.ú.z.Čekanice u Tábora).

Předání staveniště, zřízení zařízení staveniště

Vytýčení inženýrských sítí

Navážení materiálu

Přeložky a úpravy sítí (ČD Telematika, ...)

Práce v nepřetržité výluce (12N):

Níže je uveden předpokládaný postup stavby (rozhodující výkony). Poznámka : s ohledem na blízkost pozemku přilehlé zástavby z jedné a zářezu z druhé strany koleje, budou všechny stavební činnosti omezeny realizací z osy koleje. Níže je uveden předpokládaný postup pracovních činností.

Zřízení víceúčelového potrubí vlevo trati

Zřízení zpevněného příkopu v pravo trati

Zřízení příčných překopů odvodnění

Zřízení překopů inženýrských sítí

Zřízení podkladní vrstvy pod nástupiště

Položení nástupištních prefabrikátů

Zřízení zpevněné hrany nástupiště a žlabů
Zřízení patek osvětlení, přístřešku atd...
Uložení kabelových tras do nástupiště
Demontáž železničního svršku
Odtěžení železničního svršku i spodku
Zřízení konstrukčních vrstev železničního spodku
Zřízení štěrkové pláně
Montáž koleje v ose
Zaštěrkování
Odstranění přejezdové konstrukce
Úprava GPK
Dokončení víceúčelového potrubí přes silnici
Zřízení překopů inženýrských sítí přes silnici
Montáž přejezdové konstrukce
Zřízení konstrukčních vrstev vozovky
Zřízení BK
Zřízení konstrukčních vrstev v nástupišti

Práce po ukončení výluky (bez omezení provozu):

Montáž a dokončení osvětlení
Stavba přístřešku
Montáž zábradlí a orientačního systému
Zřízení povrchu nástupiště
Zřízení přístupového chodníku
Terénní úprava v okolí nástupiště
Dokončovací práce
Úklid staveniště

Časový postup prací je patrný z harmonogramu výstavby, který je součástí této zprávy. Předpokládá se, že vybraný zhotovitel stavby zpracuje konkrétní harmonogram postupu prací na základě použité technologie a vlastních pracovních postupů.

Návoz nového materiálu provádět v maximální míře po železnici. Rekonstrukce kolejí by byly prováděny s použitím technologie obvyklé u staveb tohoto charakteru, odtěžení a sanace železničního spodku pomocí bagrování, rekonstrukce železničního svršku - zde montáž a demontáž v ose koleje. K odtěžení a odvozu štěrkového kolejového lože se předpokládá využití nákl.automobilů (případně lze využít dopravu po železnici). Obdobně zřízení nových konstrukčních vrstev železničního spodku a spodní vrstvy štěrkového lože by probíhalo silniční mechanizací. Po snesení kolejového roštu bude odtěžení štěrkového lože a železničního spodku provedeno pomocí odbagrování s odvozem nákladními auty a pracovními vlaky na předem určené skládky nebo na recyklační základnu.

Projekt předpokládá během realizace stavby přednostní využití kolejové stavební techniky, např. výsypných a plošinových vozů, MUV, dvoucestných rypadel, apod., je nutností, aby zhotovitel takovou technikou disponoval.

1.9 Postupné uvádění do provozu

Podle nového zákona o drahách č. 266/94 Sb. s účinností od 01. 01. 1995, § 5, odst. 1 a 2 jsou ve stavbě stavební objekty charakteru pouze “ stavby dráhy “. U těchto objektů musí být způsobilost “ stavby dráhy “ k užívání před vydáním kolaudačního rozhodnutí ověřena technicko-bezpečnostní zkouškou a zkušebním provozem. Rozsah a podmínky technickobezpečnostní zkoušky a zkušebního provozu stanoví prováděcí předpis tj. vyhláška č.177/95 Sb.

Při provádění stavby je nezbytně nutné některé objekty ihned po jejich dokončení uvést do provozu – předběžného užívání, ještě před dokončením celé stavby. Jedná se především o postupné předávání případných přeložek dotčených inženýrských sítí ihned po jejich dokončení. Protože stavba bude prováděna s výjimkou nutných výluk za nepřetržitého železničního provozu je nezbytné bezprostředně po dokončení objektů železničního spodku a svršku uvést tyto rovněž do provozu.

Zkušební provoz se zavede po provedení technicko-bezpečnostní zkoušky vydáním rozhodnutí o povolení zkušebního provozu s uvedením podmínek a doby trvání. O povolení zkušebního provozu musí stavebník požádat Drážní úřad.

V případě předmětné stavby je nutno, vzhledem k charakteru její objektové skladby (železniční spodek a svršek koleje, elektrorozvody a úpravy zabezpečovací zařízení) uvažovat jak s technicko bezpečnostní zkouškou, tak se zkušebním provozem.

Některé z těchto objektů budou navíc podle §47 a 48, hlavy třetí, části páté uvedeného zákona „určenými technickými zařízeními“, jejichž technickou způsobilost před uvedením do provozu bude posuzovat drážní správní úřad, kterým v tomto případě bude Drážní úřad. Způsobilost určeného technického zařízení k provozu schválí drážní úřad vydáním průkazu způsobilosti. Podkladem pro schválení je technická prohlídka a zkouška, kterou zajistí výrobce určeného technického zařízení na svůj náklad u právnické osoby, kterou určí Ministerstvo dopravy, nebo na základě prohlášení výrobce o shodě výrobku s technickými předpisy.

Určená technická zařízení stanovuje prováděcí předpis, kterým je vyhláška č.100/95 Sb., jíž se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení) ve znění pozdějších předpisů.

V této stavbě se jedná podle §1, vyhlášky č.100/95 Sb. o následující určená technická zařízení :

§ zařízení elektrická (odstavec 3)

a) elektrické sítě drah a elektrické rozvody drah

k) zabezpečovací zařízení, jehož elektrické obvody plní funkci přímého

zajišťování bezpečnosti drážní dopravy

Při realizaci stavby je nezbytně nutné, na základě požadavků a potřeb příslušných složek SŽDC, ČD, ihned po jejich dokončení SO a PS (případně již po jejich jednotlivých částech, v závislosti na postupu výlukové činnosti) uvést do provozu ještě před dokončením celé stavby.

Všeobecně - stejným způsobem je nezbytné postupně předávat do užívání (předběžného provozu) dokončené stavební objekty či jejich části rovněž ještě před dokončením těchto objektů i celé stavby, aby byla zajištěna průjezdnost trati.

V období mezi dokončením objektu s provedenou technicko bezpečnostní zkouškou a vydáním kolaudačního rozhodnutí, se po konzultaci s Drážním správním úřadem předpokládá, že za nezkolaudovaný objekt bude při jeho užívání po dobu zkušebního provozu zodpovědný zhotovitel stavby.

1.10 Požadavky na výluky veřejné dopravy

Železniční doprava:

Hlavní rozsah stavby bude realizován za vyloučení provozu železniční dopravy, část prací bez vyloučení žel.provozu (jejich charakter výluky nevyžadují).

Stavební práce si vyžádají :

Předpokládání výluky: 12x dní nepřetržitá kolejová výluky provozu železniční dopravy

v úseku ŽST Chýnov – ŽST Tábor.

Práce bez výluk:

5-10 dní – přípravné práce bez výluk (před výlukou)

5-10 dní – dokončovací práce bez výluk (po výluce)

Celková doba výstavby 30-35 dní.

Podobně je řešeno v harmonogramu prací viz příloha č.1 této zprávy.

V době vyloučeného železničního provozu bude zavedena náhradní autobusová doprava v úseku ŽST Chýnov – ŽST Tábor.

Silniční doprava:

Stavební práce si vyžádají :

Opatření představující přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích, resp. úplné uzavírky s návrhem objízdné trasy a částečné uzavírky.

· **úplná uzavírka místní komunikace v ulici Průhon** v místě železničního přejezdu v km 66,941 a v jeho těsné blízkosti

Tato je předpokládána během stavební sezóny roku 2017 na 2 dny (překop komunikace pro účely uložení sítí a zatrubnění příkopy, práce v koleji).

Pro dopravu přijíždějící po silnici I/3 (prostor jižně od uzavřeného přejezdu) :

- *Objízdná trasa je navržena po silnici I/3 (směr západ), následně napojení na silnici II/123 (směr sever - ul.Chýnovská), následně po silnici III/4093 (směr východ – ul.Chýnovská) do místní části Měšice.*

Pro dopravu z místní části Měšice (z území severně od uzavřeného žel.přejezdu).

- *V opačném směru, tj. po silnici III/4093 (směr západ – ul.Chýnovská), následně napojení na silnici II/123 (směr jih - ul.Chýnovská), napojení na silnici I/3 .*

DIO (návrh objízdné trasy) - viz příloha této zprávy.

Vzhledem ke skutečnosti, že zatím není znám přesný termín realizace stavby, předepsanou dokumentaci přechodného dopravního značení předloží příslušnému dopravnímu inspektorátu Policie ČR k odsouhlasení zhotovitel, a to v dostatečném předstihu a dle aktuální situace v silniční dopravě. V místech vjezdu vozidel stavby na veřejné komunikace budou v rámci provizorního dopravního značení instalovány dopravní značky IP22 Pozor výjezd vozidel stavby v obou směrech.

Zhotovitel při realizaci stavby zajistí splnění požadavků MěÚ Tábor, odboru dopravy č.j. S-META 47860/2016/IKve (ze dne 17.10.2016) uvedených v závazném stanovisku :

1.před zahájením prací bude požádáno o zvláštní užívání pozem.komunikací, a to místních komunikací č.úseků 211c, 306d a 651d v ulici Průhon, současně bude požádáno o stanovení přechodné úpravy provozu a uzavírku a objížděku

2. po dobu výstavby bude pěší trasa, přes drážní těleso, oddělena zábranami od trasy pro silniční vozidla tak, aby nemohlo dojít ke střetu chodce s vozidlem

Náklady na tyto práce a opatření budou započítány v rámci SO 02.

1.11 Pro stavby umístěné v zátopovém území se upřesní povodňový a havarijní plán

Stavba se přímo nenachází v zátopovém území. V rámci část F je zpracován havarijní plán (část F.3) a povodňový plán (F.4).

1.12 Výlukový rozkaz

ŽÁDOST O VYHOTOVENÍ VÝLUKOVÉHO ROZKAZU

Účel výluky: Zřízení zastávky Tábor - Měšice

1. Místo výluky:

Vyloučí se:

Etapu A:

- kolejově traťová kolej Chýnov - Tábor

2. Doba konání výluky:

Etapu A:

- a) začátek výluky 8:00 hodin – 1. den nepřetržité výluky
- b) konec výluky 17:00 hodin – 12.den nepřetržité výluky

3. Předpokládané termíny a souběhy etap výluky:

Etapu A:

.....

4. Dopravná nebo pracoviště určené k zahájení, přerušení a ukončení výluky:

Etapu A:

dopravná Tábor

5. Účel a rozsah prováděných prací:

Účel výluky:

Zřízení zastávky Tábor–Měšice

Rozsah prováděných prací:

Dle PD

Použitá mechanizace:

Dvoucestný bagr

Loko

ASP

Číslo kolejí pro odstavení mechanizace:

.....

6. Provozní, dopravní a přepravní opatření:

a) Provozní a dopravní opatření

Etapu A:

Chýnov – Tábor

Nebude možná jízda vlaků (PMD)

Uzavírky přejezdů:

V době konání výluky etapy A budou uzavřeny tyto železniční přejezdy:

- v km 66,941 (P 6404)

Příloha č.1 – Harmonogram prací

Příloha č.2 – Schema objízdných tras (při uzavírce přejezdu km 66,941)

Příloha č.3 – Schema objízdných tras (při uzavírce přejezdu km 66,941), detail

V Havlíčkově Brodě : listopad 2016

Vypracoval : Ing. Bláha Pavel

Příloha č. 1 : Harmonogram stavby

Objednavatel: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Projektant: DMC Havlíčkův Brod, s.r.o.
Zhotovitel:

Zřízení zastávky Tábor - Měšice							silniční uzavírka																	
		bez kolejové výluky					Nepřetržitá kolejová výluka													bez kolejové výluky				
		po	út	st	čt	pá	po	út	st	čt	pá	so	ne	po	út	st	čt	pá	po	út	st	čt	pá	
		datum	datum	datum	datum	datum	datum	datum	datum	datum	datum	datum	datum	datum	datum	datum	datum	datum	datum	datum	datum	datum	datum	datum
Předání staveniště, zřízení zařízení staveniště	NA, bagr																							
Vytýčení inženýrských sítí																								
Navážení materiálu	NA, autojeřáb, bagr																							
Přeložky a úpravy sítí (ČD Telematika, ...)																								
Zahájení kolejové výluky																								
Zahájení silniční uzavírky																								
Zřízení výceúčelového potrubí v levo trati	MHS+PV, Na																							
Zřízení zpevněného příkopu v pravo trati	MHS+PV, Na																							
Zřízení příčných překopů odvodnění	MHS+PV, Na																							
Zřízení překopů inženýrských sítí	minibagr																							
Zřízení podkladní vrstvy pod nástupiště	MHS+PV, Na																							
Položení nástupištních prefabrikátů	MHS+PV, Na																							
Zřízení zpevněné hrany nástupiště (obrubníky) a žlabů	MHS+PV, Na																							
Zřízení patek osvětlení, přístřešku atd...	MHS+PV, Na,Autodomichávač																							
Uložení kabelových tras pro nástupiště (osvětlení)																								
Demontáž železničního svršku	MHS+PV, Na																							
Odtěžení železničního svršku i spodku	MHS+PV, Na																							
Zřízení konstrukčních vrstev železničního spodku	MHS+PV, Na																							
Zřízení šterkové plně	MHS+PV, Na																							
Montáž koleje v ose	MHS+PV, Na																							
Zašterkování	Loko, vozy Sa																							
Odstranění přejezdové konstrukce	Bagr, Na																							
Úprava GPK	ASP, KP																							
Dokončení víceúčelového potrubí přes silnici	Bagr, Na																							
Zřízení překopů inženýrských sítí přes silnici	Bagr, Na																							
Montáž přejezdové konstrukce	Bagr, Na																							
Zřízení konstrukčních vrstev vozovky	Bagr, Na																							
Zřízení BK																								
Zřízení konstrukčních vrstev v nástupišti	MHS+PV, Na																							
Ukončení silniční uzavírky																								
Ukončení kolejové výluky																								
Montáž a dokončení osvětlení																								
Stavba přístřešku	Autojeřáb, Na																							
Montáž zábradlí a orientačního systému																								
Zřízení povrchu nástupiště	UNC, minibagr, Na																							
Zřízení přístupového chodníku	UNC, minibagr, Na																							
Dokončovací práce																								
Úklid staveniště																								

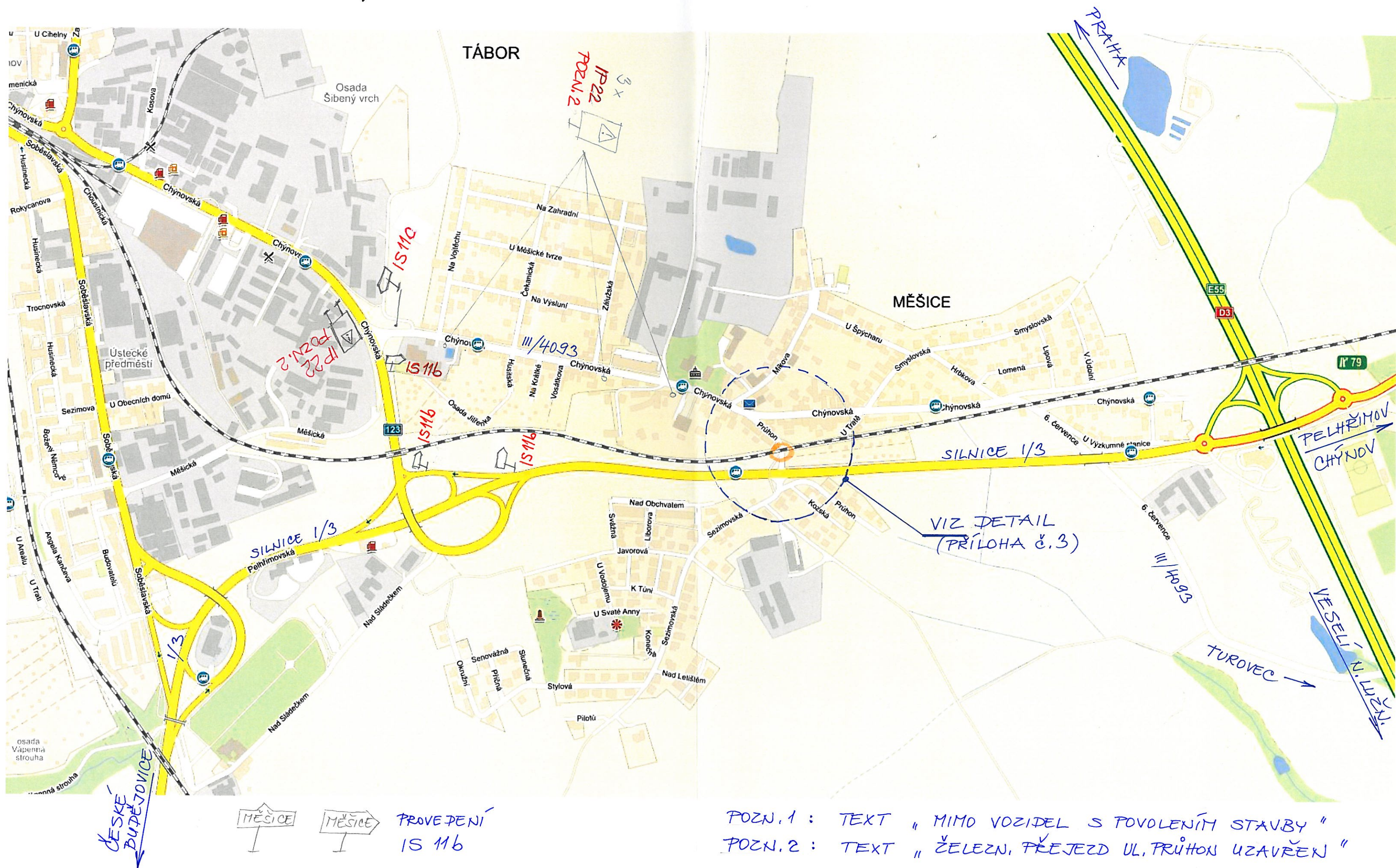
Vysvětlivky :

MHS
PV
Na
Loko
Vozy Sa
Bagr
Dvoucestný bagr
Přívěsný vozík
Nákladní automobil
Diesel.lokomotiva
Výsypný vůz
Traktorbagr, otočný bagr

ASP
KP
Autojeřáb
UNC
Autodomichávač
Automatická strojní podbíječka
Kolejový pluh (PUŠL, SSP, SPZ5,)
Např.AD 20 (20 tun)
Smykem řízený kolový nakladač
Dovoz betonové směsi

PŘÍLOHA č. 2 (část F)

Akce : Zřízení zastávky Tábor - Měšice



DETAIL

1P22
POZN.2

15 116

IP 106
E13³⁶⁵ (POZN 2)

EST TABOR

✓ ZETZU, TRAT

904

7

3

B

220d
1.1 MPA
km 66,941
PRESED

B24a
E13
POZN. 1

B24a
E13
POZN. 1

B24a
E13
POZN. 1

IS 11a
POZN.2

směr cirkul
horní

SILNICE 1/3

smet
d. Budějovice

směr
PEČIŘINOV →

POZN. 1/2 : VIZ PŘÍLOHA č. 2

