

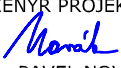
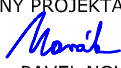




REVIZE	OBSAH REVIZE	DATUM REVIZE	ČÍSLO PARÉ:
01			
02			
03			

SOUŘADNICOVÝ S-JTSK, VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv

OBJEDNATEL:  SPRÁVA ŽELEZNIC, státní organizace DLÁŽDĚNÁ 1003/7 110 00 PRAHA 1 - NOVÉ MĚSTO		ZHOTOVITEL:  AFRY AFRY CZ s.r.o. MAGISTRŮ 1275/13 140 00 PRAHA 4 tel.: +420 277 005 500 www.afry.cz	
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU:  Ing. PAVEL NOVÁK	ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT:  Ing. PAVEL NOVÁK	VYPRACOVAL:  Ing. PAVEL NOVÁK	KONTROLOVAL:  Ing. ALES SVOBODA
NÁZEV PROJEKTU: <p style="text-align: center;">OPRAVA TRATI V ÚSEKU ČÁSLAV - ŽLEBY - RONOVI</p>			
ČÁST: <p style="text-align: center;">B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA</p>			
DATUM:	11/2020	ČÁST DOKUMENTACE: <p style="text-align: center;">B</p>	ČÍSLO PŘÍLOHY:
STUPEŇ:	DSP		
MĚŘÍTKO:	-		
POČET FORMÁTŮ:	-		
Č. ZAKÁZKY:	2020/0133		

Zhotovitel:
AFRY CZ s.r.o.

Datum:
11/2020

Zastoupený:
Ing. Petr Košan, jednatel

Číslo zakázky:
2020/0133

Autorský kolektiv:
Ing. Pavel Novák, Petr Prousek, DiS.

Kontrola:
Ing. Aleš Svoboda

Objednatel:
Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Praha

Zastoupený:
Ing. Vladimír Filip, ředitel organizační jednotky OŘ Praha

OPRAVA TRATI V ÚSEKU ČÁSLAV - ŽLEBY - RONOVI

B – SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

OBSAH

1	POPIS ÚZEMÍ STAVBY	5
1.1	CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ A STAVEBNÍHO POZEMKU, ZASTAVĚNÉ ÚZEMÍ A NEZASTAVĚNÉ ÚZEMÍ, SOULAD NAVRHOVANÉ STAVBY S CHARAKTEREM ÚZEMÍ, DOSAVADNÍ VYUŽITÍ A ZASTAVĚNOST ÚZEMÍ.....	5
1.2	ÚDAJE O SOULADU S ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACÍ, S CÍLI A ÚKOLY ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ	5
1.3	ÚDAJE O SOULADU S ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACÍ, S CÍLI A ÚKOLY ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ, VČETNĚ INFORMACE O VYDANÉ ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACI	5
1.4	INFORMACE O TOM, ZDA A V JAKÝCH ČÁSTECH DOKUMENTACE JSOU ZOHLEDNĚNY PODMÍNKY ZÁVAZNÝCH STANOVISEK DOTČENÝCH ORGÁNŮ	5
1.5	GEOLOGICKÁ, GEOMORFOLOGICKÁ A HYDROGEOLOGICKÁ CHARAKTERISTIKA, VČETNĚ ZDROJŮ NEROSTŮ A PODZEMNÍCH VOD	6
1.5.1	Geomorfologické poměry	6
1.5.2	Geotechnický průzkum	6
1.6	VÝČET A ZÁVĚRY PROVEDENÝCH PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ – GEOLOGICKÝ PRŮZKUM, HYDROGEOLOGICKÝ PRŮZKUM, KOROZNÍ PRŮZKUM, STAVEBNĚ TECHNICKÝ PRŮZKUM, STAVEBNĚ HISTORICKÝ PRŮZKUM APOD.	6
1.7	OCHRANNÁ PÁSMA PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ – ARCHEOLOGICKÉ POSOUZENÍ, PAMÁTKOVÉ REZERVACE, PAMÁTKOVÁ ZÓNA, ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÉ ÚZEMÍ, OCHRANNÁ PÁSMA VODNÍCH ZDROJŮ A OCHRANNÁ PÁSMA VODNÍCH DĚL A PRVKŮ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ – SOUSTAVA CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍ NATURA 2000, ZÁPLAVOVÉ ÚZEMÍ, PODDOLOVANÉ ÚZEMÍ, STÁVAJÍCÍ OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMA APOD.	7
1.8	POLOHA VZHLEDEM K ZÁPLAVOVÉMU ÚZEMÍ, PODDOLOVANÉMU ÚZEMÍ APOD.	10
1.9	VLIV STAVBY NA OKOLNÍ STAVBY A POZEMKY, OCHRANA OKOLÍ, VLIV STAVBY NA ODTOKOVÉ POMĚRY V ÚZEMÍ	10
1.10	POŽADAVKY NA ASANACE, DEMOLICE, KÁCENÍ DŘEVIN	10
1.11	POŽADAVKY NA MAXIMÁLNÍ DOČASNÉ A TRVALÉ ZÁBORY ZEMĚDĚLSKÉHO PŮDNÍHO FONDU NEBO POZEMKŮ URČENÝCH K PLNĚNÍ FUNKCE LESA	10
1.12	ÚZEMNĚ TECHNICKÉ PODMÍNKY – ZEJMÉNA MOŽNOST NAPOJENÍ STAVBY NA STÁVAJÍCÍ TECHNICKÉ VYBAVENÍ ÚZEMÍ, PŘELOŽKY INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ, MOŽNOST BEZBARIÉROVÉHO PŘÍSTUPU K NAVRHOVANÉ STAVBĚ	10
1.13	VĚCNÉ A ČASOVÉ VAZBY STAVBY, PODMIŇUJÍCÍ, VYVOLANÉ, SOUVISEJÍCÍ INVESTICE ...	11
1.14	SEZNAM POZEMKŮ PODLE KATASTRU NEMOVITOSTÍ, NA KTERÝCH SE STAVBA PROVÁDÍ, SEZNAM POZEMKŮ PODLE KATASTRU NEMOVITOSTÍ, NA KTERÝCH VZNIKNE OCHRANNÉ NEBO BEZPEČNOSTNÍ PÁSMO	11
2	CELKOVÝ POPIS STAVBY.....	11
2.1	ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA STAVBY A JEJÍHO UŽÍVÁNÍ	11
2.1.1	Nová stavba nebo změna dokončené stavby, u změn stávajících staveb údaje o jejich současném stavu; závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí, údaje o dotčené dráze – kategorie dráhy, traťový úsek, staničení apod.	11
2.1.2	Účel užívání stavby a význam dráhy v rámci sítě	12
2.1.3	Trvalá nebo dočasná stavba	13
2.1.4	Celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby, s ohledem na umístění a účel stavby navrhované kapacity stavby, včetně základních technických parametrů stavby jako navržené traťové rychlosti, označení polohy dopraven a zastávek, základní údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních	13

2.1.5	Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci.	13
2.1.6	Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu provozovatele dráhy o udělených výjimkách z platných předpisů a norem a souhlasu provozovatele dráhy s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení.	13
2.1.7	Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů	13
2.1.8	Ochrana stavby podle jiných právních předpisů - kulturní památka apod., nová ochranná pásma a chráněná území.....	13
2.1.9	Základní bilance stavby – potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod.	14
2.1.10	Základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy	14
2.1.11	Základní požadavky na předčasné užívání staveb a staveb ke zkušebnímu provozu, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby	14
2.1.12	Orientační náklady stavby	14
2.2	CELKOVÉ URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ	14
2.2.1	Urbanistické řešení – kompozice prostorového řešení	14
2.2.2	Architektonické řešení – kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení	14
2.3	CELKOVÉ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	14
2.3.1	Popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech včetně údajů o statických výpočtech prokazujících, že stavba je navržena tak, aby návrhové zatížení na ni působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části, větší stupeň nepřípustného přetvoření	14
2.3.2	Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody - podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima	14
2.3.3	Celková spotřeba vody	14
2.3.4	Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem.....	15
2.3.5	Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě	15
2.4	BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY	15
2.5	BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY	15
2.6	ZÁKLADNÍ POPIS TECHNOLOGICKÝCH OBJEKTŮ A TECHNICKÝCH ZAŘÍZENÍ.....	15
2.7	ZÁKLADNÍ POPIS STAVEBNÍCH OBJEKTŮ	16
2.8	ZÁSADY POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍHO ŘEŠENÍ	20
2.9	ÚSPORA ENERGIE A TEPELNÁ OCHRANA.....	20
2.10	HYGIENICKÉ POŽADAVKY NA STAVBY, POŽADAVKY NA PRACOVNÍ PROSTŘEDÍ	21
2.11	ZÁSADY OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ	21
2.11.1	Ochrana před pronikáním radonu z podloží.....	22
2.11.2	Ochrana před bludnými proudy.....	22
2.11.3	Ochrana před technickou seizmicitou.....	22
2.11.4	Ochrana před hlukem	22
2.11.5	Protipovodňová opatření	22
2.11.6	Ochrana před sesuvy půdy.....	22
2.11.7	Ochrana před vlivy poddolování	22
3	PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU.....	22

3.1	NAPOJOVACÍ MÍSTA TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY	22
3.2	PŘIPOJOVACÍ ROZMĚRY, VÝKONOVÉ KAPACITY A DÉLKY	22
4	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE.....	22
5	ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV	23
5.1	TERÉNNÍ ÚPRAVY.....	23
5.2	POUŽITÉ VEGETAČNÍ PRVKY	23
5.3	BIOTECHNICKÁ, PROTIEROZNÍ OPATŘENÍ	23
6	POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	23
6.1	OBECNÁ OCHRANA PŘÍRODY.....	23
6.2	ÚZEMNÍ OCHRANA PŘÍRODY	23
6.3	OCHRANA VOD	23
6.4	KULTURNÍ PAMÁTKY A ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZY	24
6.5	BIOLOGICKÝ PRŮZKUM	24
6.6	DENDROLOGICKÝ PRŮZKUM	24
6.7	HLUKOVÁ STUDIE A STUDIE VIBRACÍ	24
6.8	ROZPTYLOVÁ STUDIE	24
6.9	ODPADOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ.....	25
6.10	ZEMĚDĚLSKÝ PŮDNÍ FOND	25
6.11	LESNÍ PŮDNÍ FOND.....	25
7	OCHRANA OBYVATELSTVA	25
8	ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	25
9	CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ	26

1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY

1.1 CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ A STAVEBNÍHO POZEMKU, ZASTAVĚNÉ ÚZEMÍ A NEZASTAVĚNÉ ÚZEMÍ, SOULAD NAVRHOVANÉ STAVBY S CHARAKTEREM ÚZEMÍ, DOSAVADNÍ VYUŽITÍ A ZASTAVĚNOST ÚZEMÍ

Stavba leží v katastrálním území Vrdy, okres Kutná Hora, Středočeský kraj.

Stavební pozemek se nachází v extravilánu, dle katastru nemovitostí se stavba nachází na pozemku parc. č. 1080/1 k. ú. Vrdy, ve vlastnictví České republiky, s právem hospodaření Správa železnic, státní organizace, způsob využití dráha.

Obec Skovice, která má několik domů, oficiálně neexistuje. Její oficiální název je Vrdy Skovice, je tedy přidružena obci Vrdy. Obec Vrdy se nachází v okrese Kutná Hora ve Středočeském kraji, přibližně 6 km od Čáslavi. Žije zde přibližně 2900 obyvatel. Obcí Vrdy prochází silnice I/17, která spojuje Čáslav s Chrudimí. Obec je obsluhována autobusovou dopravou.

Železniční stanice Skovice je od zástavby v části Vrdy Skovice vzdálena přibližně 1500 metrů, od centra obce Vrdy pak přibližně 2 km. Dopravní obsluhu zajišťují vlaky vedené v úseku Třemošnice – Čáslav místní nádraží.

Stavba je v souladu s charakterem území. Je zachováno stávající využití, jedná se o dopravní infrastrukturu.

1.2 ÚDAJE O SOULADU S ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACÍ, S CÍLI A ÚKOLY ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

Charakter navrhovaných prací nemá ani nevyžaduje předchozí územní povolení. Jedná se o opravu stávajících objektů dráhy.

1.3 ÚDAJE O SOULADU S ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACÍ, S CÍLI A ÚKOLY ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ, VČETNĚ INFORMACE O VYDANÉ ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACI

Stavba je v souladu s územním plánem obce Vrdy a bez požadavků na trvalé zábory okolních soukromých pozemků.

Projekt řeší stavbu v souladu s územně plánovací dokumentací.

Stavba je řešena v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb., Zákon o územním plánování a stavebním řádu (Stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů a s vyhláškou č. 501/2006 Sb. o obecných požadavcích na využívání území.

1.4 INFORMACE O TOM, ZDA A V JAKÝCH ČÁSTECH DOKUMENTACE JSOU ZOHLEDNĚNY PODMÍNKY ZÁVAZNÝCH STANOVISEK DOTČENÝCH ORGÁNŮ

Podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů jsou respektovány.

1.5 GEOLOGICKÁ, GEOMORFOLOGICKÁ A HYDROGEOLOGICKÁ CHARAKTERISTIKA, VČETNĚ ZDROJŮ NEROSTŮ A PODZEMNÍCH VOD

1.5.1 Geomorfologické poměry

Na základě „Geomorfologického členění ČSR“, Studia geographica 23, GÚ ČSAV, 1972, náleží zájmové území do systému Hercynského, provincie Česká vysočina, subprovincie Česká tabule, oblasti Středočeská tabule, celku Středolabská tabule, podcelku Čáslavská kotlina, okrsku Ronovská tabule.

1.5.2 Geotechnický průzkum

Geotechnický průzkum nebyl pro tuto stavbu proveden.

1.6 VÝČET A ZÁVĚRY PROVEDENÝCH PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ – GEOLOGICKÝ PRŮZKUM, HYDROGEOLOGICKÝ PRŮZKUM, KOROZNÍ PRŮZKUM, STAVEBNĚ TECHNICKÝ PRŮZKUM, STAVEBNĚ HISTORICKÝ PRŮZKUM APOD.

Hydrogeologické posouzení trasy:

Řešené území z větší části patří do hydrogeologického rajonu základní vrstvy 6531 – Kutnohorské krystalinikum v povodí Labe. Hladina je zde volná, s puklinovou propustností a nízkou transmisivitou ($<1 \cdot 10^{-4}$). Zbytek řešeného území patří do hydrogeologického rajonu základní vrstvy 4340 – Čáslavská křída.

Pedologický průzkum:

Není součástí ani předmětem projektové dokumentace.

Dendrologický průzkum:

Není součástí ani předmětem projektové dokumentace.

V dotčeném území záměru se nacházejí dřeviny a keřové porosty na dražním pozemku (jedná se zejména o vzrostlé jabloně, méně vzrostlé ořešáky a dále keřové porosty – růže šípková, bez černý, trnovník akát). Dále se na sousední stavební parcele č. 141 k.ú Vrdy nachází vzrostlé dřeviny – bříza bělokorá, borovice lesní, třešeň ptačí).

Kácení stromů a keřů rostoucích mimo les se řídí zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a vyhláškou č. 86/2019 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení. Podle těchto předpisů podávají žádost o povolení ke kácení dřevin právnické nebo fyzické osoby v případě, že obvod kmene ve výšce 130 cm nad zemí přesáhne 80 cm, u porostů jde o plochu minimálně 40 m² (nebo u zapojených porostů dřevin s obvodem menším než 80 cm). Příslušný orgán ochrany přírody stanoví ve svém rozhodnutí podmínky, za kterých je možné kácení provést, příp. stanoví povinnost náhradní výsadby.

Klimatologické údaje:

Dle klimatickogeografického členění Československa (E. Quitt 1971) jsou na území ČR vymezeny 3 základní klimatické oblasti – teplá, mírně teplá a chladná. Na základě chodu a intenzity 14 klimatických charakteristik je dále území ČR členěno na podoblasti. Teplá oblast se dělí na 5 podoblastí (T1 - T5), kdy T5 je nejteplejší a také nejsušší a T1 je nejchladnější a nejvlhčí. Mírně teplá podoblast se dělí na 11 podoblastí (MT1 - MT11), kdy MT11 je opět nejteplejší a

nejsušší a MT1 je nejchladnější a nejvlhčí. Chladná oblast je dělena na 7 jednotek (CH1 - CH7), z nichž CH1 je opět nejstudenější a CH7 nejteplejší. Podle Quittovy klimatické klasifikace spadá zájmová lokalita do teplé klimatické oblasti T2. Jaro je zde krátké a mírné, léto je krátké, mírné až mírně chladné, mírně vlhké, podzim je krátký a mírný, zima je mírná, normálně dlouhá, suchá s normálním trváním sněhové pokrývky.

Průzkum inženýrských sítí:

Byl proveden průzkum podzemního a nadzemního zařízení inženýrských sítí, jehož výsledkem jsou záznamy v situaci.

Stavbou budou respektována ochranná pásma inženýrských sítí. Při provádění stavebních prací budou respektovány všechny podmínky pro práci v ochranném pásmu a podmínky pro křížení tras tak, jak je stanoví jednotliví správci zařízení. Zhotovitel stavby se musí s těmito podmínkami seznámit.

Pro zajištění stávajících ochranných pásem budou před realizací stavby vytýčeny všechny podzemní sítě. Před započítím zemních prací musí být odpovědným pracovníkem zajištěno na terénu vyznačení tras podzemních vedení inženýrských sítí a jiných překážek. S druhem inženýrských sítí, jejich trasami a hloubkou musí být seznámeni pracovníci, kteří budou zemní práce provádět. Toto platí i pro trasy inženýrských sítí v blízkosti staveniště, které by mohly být stavební činností narušeny.

Případné zemní práce v ochranných pásmech podzemních vedení budou prováděny pouze ručně.

Stavebně technický průzkum:

S ohledem na charakter stavby a řešené lokality nebyl na místě v rámci předprojektových prací prováděn stavebně technický průzkum.

Stavebně historický průzkum:

S ohledem na charakter stavby a řešené lokality nebyl na místě v rámci předprojektových prací prováděn stavebně historický průzkum.

1.7 OCHRANNÁ PÁSMATA PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ – ARCHEOLOGICKÉ POSOUZENÍ, PAMÁTKOVÉ REZERVACE, PAMÁTKOVÁ ZÓNA, ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÉ ÚZEMÍ, OCHRANNÁ PÁSMATA VODNÍCH ZDROJŮ A OCHRANNÁ PÁSMATA VODNÍCH DĚL A PRVKŮ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ – SOUSTAVA CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍ NATURA 2000, ZÁPLAVOVÉ ÚZEMÍ, PODDOLOVANÉ ÚZEMÍ, STÁVAJÍCÍ OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMATA APOD.

Dle ustanovení § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen památkový zákon), je stavebník, pokud staví na území s archeologickými nálezy, povinen oznámit svůj stavební záměr již v době jeho příprav Archeologickému ústavu Akademie věd ČR a umožnit jemu, nebo jiné organizaci oprávněné dle § 21 památkového zákona, provést archeologický výzkum. Klíčový je pojem "území s archeologickými nálezy", přičemž se vlastní oblast vymezuje negativně. Tedy pouze tam, kde spolehlivě víme, že žádné nálezy nejsou a být nemohou, hovoříme o území archeologicky sterilním. Z uvedeného vyplývá, že území s archeologickými nálezy je prakticky celá Česká republika, proto by měl být u každého zásahu pod úroveň terénu přítomen archeolog. Před realizací stavby, popř. v jejím průběhu, bude proveden záchranný archeologický výzkum, zhotovitel stavby včas informuje příslušný ústav o plánovaném zahájení stavebních prací. Stavebník v součinnosti se zhotovitelem stavby s dostatečným předstihem ohlásí a projedná stavební záměr s Archeologickým ústavem AV ČR v Praze a umožní záchranný archeologický výzkum.

Upozorňujeme na oznamovací povinnost v případě náhodného archeologického nálezu (§ 23 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb.). Výskyt nálezů podléhá § 23 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, prováděcí vyhláška č. 66/1988 Sb., k uvedenému zákonu. Archeologickým nálezem je věc (soubor věcí), která je dokladem nebo pozůstatkem života člověka a jeho činnosti od počátku jeho vývoje do novověku a zachovala se zpravidla pod zemí. O archeologickém nálezu, který nebyl učiněn při provádění archeologických výzkumů, musí být učiněno oznámení Archeologickému ústavu nebo nejbližšímu oprávněnému muzeu buď přímo, nebo prostřednictvím obce, v jejímž územním obvodu k archeologickému nálezu došlo. Oznámení o archeologickém nálezu je povinen učinit nálezce nebo osoba odpovědná za provádění prací, při nichž došlo k archeologickému nálezu, a to nejpozději druhého dne po archeologickém nálezu nebo potom, kdy se o archeologickém nálezu dověděl. Archeologický nález i naleziště musí být ponechány beze změny až do prohlídky Archeologickým ústavem nebo muzeem, nejméně však po dobu pěti pracovních dnů po učiněném oznámení. Archeologický ústav nebo oprávněná organizace učiní na nalezišti všechna opatření nezbytná pro okamžitou záchranu archeologického nálezu, zejména před jeho poškozením, zničením nebo odcizením.

Při realizaci záměru nebude ohrožena jakost povrchových nebo podzemních vod závadnými látkami podle ust. § 39 zákona č. 254/2001 Sb. (vodní zákon). Použité stavební mechanizmy budou zajištěny tak, aby nedošlo ke znečištění území ropnými látkami. Odvodnění staveniště bude zajištěno tak, aby nedocházelo k podmáčení okolních pozemků a k znečištění povrchových a podzemních vod v dané lokalitě.

Níže je uveden obecný výčet vybraných ochranných pásem (ne všechna z uvedených ochranných pásem se vyskytují na řešené stavbě). Nejčteněji dotčenými ochrannými pásmy budou především ochranná pásma technické infrastruktury. Zhotovitelem stavby budou splněny podmínky jednotlivých správců inženýrských sítí.

Ochranné pásmo vodovodních řadů a kanalizačních stok dle § 23, Zákona č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu a o změně některých zákonů (zákon o vodovodech a kanalizacích) je stanoveno odstavcem 3 takto: Ochranná pásma jsou vymezena vodorovnou vzdáleností od vnějšího líce stěny potrubí nebo kanalizační stoky na každou stranu:

- a) u vodovodních řadů a kanalizačních stok do průměru 500 mm včetně, 1,5 m,
- b) u vodovodních řadů a kanalizačních stok nad průměr 500 mm, 2,5 m,
- c) u vodovodních řadů nebo kanalizačních stok o průměru nad 200 mm, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem, se vzdálenosti podle písmene a) nebo b) od vnějšího líce zvyšují o 1,0 m.

Ochranné pásmo podzemního komunikačního sdělovacího vedení (sítě elektronických komunikací – SEK) je v souladu s ustanovením § 102 zákona č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích a o změně některých souvisejících zákonů stanoveno rozsahem 1,0 m po stranách krajního vedení SEK.

Ochranné pásmo podzemních vedení elektrizační soustavy do 110 kV včetně a vedení řídicí, měřicí a zabezpečovací techniky je stanoveno v § 46, odst. (5), zák. č. 458/2000 Sb. a činí 1 metr po obou stranách krajního kabelu kabelové trasy, nad 110 kV činí 3 metry po obou stranách krajního kabelu.

Ochranné pásmo nadzemního vedení podle § 46, odst. (3), zák. č. 458/2000 Sb., je souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, které činí od krajního vodiče vedení na obě jeho strany:

- a) u napětí nad 1 kV a do 35 kV včetně
 - i) pro vodiče bez izolace 7 m (resp. 10 m u zařízení postaveného do 31. 12. 1994),
 - ii) pro vodiče s izolací základní 2 m,
 - iii) pro závěsná kabelová vedení 1 m;
- b) u napětí nad 35 kV do 110 kV včetně: 12 m (resp. 15 m u zařízení postaveného do 31. 12. 1994).
- c) u napětí nad 110 kV do 220 kV včetně: 15 m

Poznámka: Další ochranná pásma viz daný zákon. Nadzemní vedení nízkého napětí (do 1 kV) není chráněno ochranným pásmem. Při činnostech prováděných v jeho blízkosti (práce v blízkosti) je nutné dodržet vzdálenosti dané ČSN EN 50110-1 ed. 3.

Plynárenské zařízení je dle ust. § 2925 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, provozováno jako zařízení zvláště nebezpečné a z tohoto důvodu je chráněno ochranným pásmem dle zákona č. 458/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Ochranným pásmem se rozumí souvislý prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení, který činí:

- a) U plynovodů a plynovodních přípojek o tlakové úrovni do 4 bar včetně, umístěných v zastavěném území obce 1 m na obě strany a umístěných mimo zastavěné území obce 2 m na obě strany.
- b) U plynovodů a plynovodních přípojek nad 4 bar do 40 bar včetně 2 m na obě strany.
- c) U plynovodů nad 40 bar 4 m na obě strany.
- d) U technologických objektů 4 m na každou stranu od objektu. Další ochranná pásma viz daný zákon.

Dráha

Ochranné pásmo drah je vymezeno zákonem č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, § 8. Vztahuje se na dráhy celostátní a regionální, vlečky, speciální a lanové dráhy. Ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy. Ostatní ochranná pásma viz zákon č. 266/1994 Sb.

Pozemní komunikace

Silniční ochranné pásmo mimo souvisle zastavěné území obcí stanovuje § 30 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích jako území ohraničené svislými plochami do výšky 50 m vedenými po obou stranách komunikace ve vzdálenosti

- 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy

Dále tento zákon v § 33 uvádí: V silničním ochranném pásmu na vnitřní straně oblouku silnice a místní komunikace I. nebo II. třídy o poloměru 500 m a menším a v rozhledových trojúhelnících prostorů úrovnových křižovatek těchto pozemních komunikací se nesmí zřizovat a provozovat jakékoliv objekty, vysazovat stromy nebo vysoké keře a pěstovat takové kultury, které by svým vzrůstem a s přihlédnutím k úrovni terénu rušily rozhled potřebný pro bezpečnost silničního provozu; to neplatí pro lesní porosty s keřovým parkem zajišťující stabilitu okraje lesa.

Ochranné pásmo lesa

V zájmovém území stavby se nenachází ochranné pásmo pozemku plnicího funkci lesa. Ochranné pásmo lesa je 50 metrů. (Zákon č. 289/1995 Sb., lesní zákon – § 14 odst. 2.)

Ochranné pásmo vodních zdrojů

Ochranné pásmo vodních zdrojů řeší zákon č. 254/2001 Sb., § 30. V § 55 tohoto zákona jsou dále uvedena vodní díla.

Stavba z pohledu životního prostředí neleží v žádné chráněné oblasti, kvůli které by bylo potřeba navrhovat zvláštní opatření. Stavba je mimo maloplošné zvláště chráněné území, rovněž je mimo velkoplošné zvláště chráněné území. Stavba nezasahuje do soustavy Natura 2000, stavba je mimo ptačí oblast i mimo evropsky významnou lokalitu.

1.8 POLOHA VZHLEDEM K ZÁPLAVOVÉMU ÚZEMÍ, PODDOLOVANÉMU ÚZEMÍ APOD.

Stavba se dle map ministerstva životního prostředí nenachází v záplavovém území.

Podle dat České geologické služby není v bezprostřední blízkosti zájmové lokality dokumentován výskyt žádného průmyslově využitelného ložiska nerostných surovin. Nenachází se v poddolovaném území. V dotčené lokalitě není českou geologickou službou evidován žádný projev sesuvů nebo skalního řícení.

1.9 VLIV STAVBY NA OKOLNÍ STAVBY A POZEMKY, OCHRANA OKOLÍ, VLIV STAVBY NA ODTOKOVÉ POMĚRY V ÚZEMÍ

Není předpoklad, že by provádění stavby mělo vliv na okolní stavby a pozemky.

Stavba se snaží o minimální dopad na okolí svým co nejpřirozenějším začleněním do stávající krajiny a minimalizaci nežádoucích vlivů na ni.

Realizací opravy trati se nepředpokládá, že by došlo k ovlivnění odtokových poměrů v území. Staveniště se musí zařídit, uspořádat a vybavit přísunovými trasami pro dopravu materiálu tak, aby se stavba mohla řádně a bezpečně provádět. Nesmí docházet k ohrožování a obtěžování okolí, zejména hlukem a prachem nad limitní hodnoty stanovené jinými právními předpisy, k ohrožování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, ke znečišťování pozemních komunikací, ovzduší a vod, k omezování přístupu k přilehlým stavbám nebo pozemkům, k sítím technického vybavení a požárními zařízeními. Staveniště (zařízení staveniště) bude vhodně odděleno od veřejného prostoru (oplocením, ochranným zábradlím nebo jinak z důvodu zajištění bezpečnosti a ochrany majetku).

Zhotovitel stavby bude organizovat práce tak, aby byly minimalizovány případné nepříznivé dopady stavby na provoz přilehlých komunikací a na okolní zástavbu.

1.10 POŽADAVKY NA ASANACE, DEMOLICE, KÁCENÍ DŘEVIN

Stavba vyvolává požadavek na odstranění stávajících konstrukcí. Na místě stavby budou z dotčených ploch odstraněny zbytky konstrukcí především v rámci demolice stávajících objektů.

1.11 POŽADAVKY NA MAXIMÁLNÍ DOČASNÉ A TRVALÉ ZÁBORY ZEMĚDĚLSKÉHO PŮDNÍHO FONDU NEBO POZEMKŮ URČENÝCH K PLNĚNÍ FUNKCE LESA

Stavba nevyvolává potřebu trvalých ani dočasných záborů pozemků ZPF a PUPFL.

1.12 ÚZEMNĚ TECHNICKÉ PODMÍNKY – ZEJMÉNA MOŽNOST NAPOJENÍ STAVBY NA STÁVAJÍCÍ TECHNICKÉ VYBAVENÍ ÚZEMÍ, PŘELOŽKY INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ, MOŽNOST BEZBARIÉROVÉHO PŘÍSTUPU K NAVRHOVANÉ STAVBĚ

Stavba řeší rekonstrukci stávající trati, napojení na stávající dopravní infrastrukturu zůstane zachováno.

Součástí návrhu není zajištění bezbariérového přístupu a řešení dle vyhlášky č. 398/2009 Sb., jedná se o opravu stávajících součástí železniční infrastruktury. Řešení veřejně přístupných prostorů stavby svým účelem, charakterem a návaznostmi neodpovídá požadavkům pro pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace.

1.13 VĚCNÉ A ČASOVÉ VAZBY STAVBY, PODMIŇUJÍCÍ, VYVOLANÉ, SOUVISEJÍCÍ INVESTICE

Stavba bude zahájena na základě vydaného stavebního povolení pro stavbu „Oprava trati v úseku Čáslav - Žleby – Ronov“, akce nevyžaduje věcnou a časovou koordinaci s ostatními stavbami. Stavba není podmíněna realizací jiných stavebních akcí ani nevyvolává požadavky na další investice.

Předpokládaná doba výstavby:

Předání staveniště zhotoviteli	1.7.2021
Dokončení stavby	31.10.2021

Realizace stavby bude prováděna dle investorem odsouhlaseného harmonogramu prací, který před zahájením stavby předloží vybraný zhotovitel stavby.

1.14 SEZNAM POZEMKŮ PODLE KATASTRU NEMOVITOSTÍ, NA KTERÝCH SE STAVBA PROVÁDÍ, SEZNAM POZEMKŮ PODLE KATASTRU NEMOVITOSTÍ, NA KTERÝCH VZNIKNE OCHRANNÉ NEBO BEZPEČNOSTNÍ PÁSMO

Číslo parcely	Kód k.ú.	Katastrální území	Vlastník pozemku
1080/1	786233	Vrdy	ČR - Správa železnic, státní organizace

Seznam všech pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba provádí, je uveden v tabulce výše, dále pak v části dokumentace E.4.2 Majetkoprávní část.

Stavbou nevznikne žádné nové ochranné nebo bezpečnostní pásmo.

2 CELKOVÝ POPIS STAVBY

2.1 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA STAVBY A JEJÍHO UŽÍVÁNÍ

2.1.1 Nová stavba nebo změna dokončené stavby, u změn stávajících staveb údaje o jejich současném stavu; závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí, údaje o dotčené dráze – kategorie dráhy, traťový úsek, staničení apod.

Jedná o změnu dokončené stavby dráhy, konkrétně o opravu kolejí, přejezdu, nástupišť vč. přístupové cesty na jednokolejné, neelektrifikované regionální trati v obvodu dD3 Skovice, která se nachází mezi ŽST Čáslav-místní nádr. a dD3 Žleby. Vyvolané přeložky stávajících technologií nejsou součástí tohoto projektu.

Číslo trati podle Prohlášení o dráze:

683 00 Čáslav místní nádraží – Třemošnice

Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu:

515A Čáslav místní nádraží – Třemošnice

Číslo trati podle knižního jízdního řádu:	236 Čáslav – Třemošnice
Traťový úsek TU:	1211 Čáslav-místní nádr. - Žleby
Definiční úsek DU:	02, B1 dD3 Skovice, 04
Kategorie dráhy:	Regionální
Kategorie trati dle TSI:	P5/F3
Maximální traťová rychlost:	50 km/h
Zábrzdna vzdálenost:	400 m
Dovolená třída traťového zatížení:	C3 (20 t / 7,2 t)
Transevropská železniční síť – osobní:	Nezařazeno
Transevropská železniční síť – nákladní:	Nezařazeno
Trakční soustava:	Nezávislá
Počet traťových kolejí:	1, obousměrný provoz

Trať se zjednodušeným řízením drážní dopravy začíná od vjezdového návěstidla TS železniční stanice Čáslav v km 0,650 a končí v dopravně D3 Třemošnice v km 17,101. Organizování drážní dopravy je prováděno podle předpisu SŽDC D3, dirigující stanicí je ŽST Čáslav, sídlem přednosty PO je ŽST Kolín. Ohlašovací pracovištěm pro trať D3 při mimořádné události je dopravní kancelář dirigujícího dispečera ŽST Čáslav. Křižování nebo předjíždění (dostižení) vlaků je dovoleno v dopravnách D3 Skovice, Žleby, Ronov nad Doubravou a Třemošnice. Trať Čáslav místní nádraží - Třemošnice je členěna na tyto prostorové oddíly Čáslav místní nádraží – Skovice, Skovice – Žleby, Žleby - Ronov nad Doubravou a Ronov nad Doubravou- Třemošnice. V železniční stanici Čáslav navazuje trať Čáslav místní nádraží – Třemošnice řízená dle předpisu SŽDC D3 na trať Brno hl.n. – Kutná Hora hl.n., která je řízená dle předpisu SŽDC D1.

Obvod dopravní D3 Skovice je vymezen polohou lichoběžníkových tabulek v km 5,354 a km 5,714.

V dopravně D3 Skovice je zaústěna vlečka číslo 1084 „GOLDBECK Prefabeton s.r.o. Skovice“ výhybkou č. 3 do koleje č. 3.

V provozní dokumentaci provozovatele dráhy jsou evidována místa v dopravnách D3, kde není dodržen volný schůdný a manipulační prostor

Posun v místech se zúženým schůdným prostorem musí být prováděn maximální rychlostí 5 km/h. Před jízdou do těchto míst se musí vedoucí posunu přesvědčit, že v prostoru se nepohybují osoby a prostor je volný. Svěšování a rozvěšování vozů může být prováděno pouze z té strany, kde je dodržen volný schůdný prostor. Všechna místa zasahující do volného schůdného a manipulačního prostoru jsou označena šikmými žlutočernými pruhy a jsou uvedena v tabulce č. 5 TTP tratě 515A. Místa v tabulce č. 5 TTP neuvedená:

Dopravna D3 Skovice: km 5,395 - 5,400 vpravo zábradlí

S ohledem na charakter stavby a řešené lokality nebyl na místě v rámci předprojektových prací prováděn stavebně historický průzkum.

2.1.2 Účel užívání stavby a význam dráhy v rámci sítě

Jedná se opravu týkající se železniční infrastruktury železničního svršku, přejezdu a nástupišť vč. přístupové cesty. Účel užívání stavby je provozování dráhy. Hlavním cílem této stavby je oprava kolejí a výhybek v dD3 Skovice vč. nástupišť, přístupové cesty a přilehlého přejezdu P3745. Cílem stavby je odstranění nevyhovujícího stavebního stavu, zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti provozování dráhy a drážní dopravy. Podrobnosti o trati a jejím významu jsou uvedeny v části B.4.

2.1.3 Trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o stavbu trvalou.

2.1.4 Celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby, s ohledem na umístění a účel stavby navrhované kapacity stavby, včetně základních technických parametrů stavby jako navržené traťové rychlosti, označení polohy dopraven a zastávek, základní údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních

Předmětem stavby jsou opravné práce v obvodu dopravní D3 Skovice, která se nachází v úseku Čáslav místní nádraží – Žleby. Bude provedena oprava železničního svršku - výměna pražců a kolejnic, výměna a doplnění kolejového lože, oprava výhybek, svařování kolejnic, úprava GPK, dále oprava železničního přejezdu, oprava nástupišť vč. přístupové cesty a zřízení přístřešku pro cestující.

- Opravné práce na železničním svršku v traťovém úseku Čáslav - Žleby – Ronov, TSO staničních kolejí č. 1, 2 a 3 v km 5,443 – 5,587
- Oprava výhybek č. 1, 2, 3, 5, 6 s rozložením vložených výhybek s podmínkou zachování, resp. nezkracování délky staničních kolejí a zachování vjezdových rychlostí. Dále zrušení výhybky č. 4 a nahrazení kolejovým polem, zrušení kusé koleje č. 3a, zřízení výkolejky na styku drah
- Oprava nástupišť u SK č. 1 a 2 o délce 50 m, zrušení nástupiště u SK č. 3, zřízení přístřešku pro cestující s depozitářem, oprava přístupové cesty na nástupiště
- Oprava železničního přejezdu P3745 v km 5,394, konstrukce přejezdu je navržena jako celopryžová se závěrnými zídkami pro železniční svršek 49 E1 na betonových pražcích, rozdělení „u“.

Předmět díla je určen k realizaci na pozemku a majetku ČR s právem hospodařit pro Správu železnic, státní organizace. Základní technické parametry jsou uvedeny v rámci jednotlivých stavebních objektů.

2.1.5 Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci.

Stavba je navržena v souladu s územně plánovací dokumentací, jedná se o opravu stávajících objektů.

2.1.6 Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu provozovatele dráhy o udělených výjimkách z platných předpisů a norem a souhlasu provozovatele dráhy s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení.

Žádné výjimky nebyly vydány.

2.1.7 Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů

Podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů jsou respektovány.

2.1.8 Ochrana stavby podle jiných právních předpisů - kulturní památka apod., nová ochranná pásma a chráněná území

Jiná ochrana stavby není, nejedná se o kulturní památku. Nová ochranná pásma se ve stavbě nenavrhují.

2.1.9 Základní bilance stavby – potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod.

Vzhledem k charakteru stavby, kdy se jedná o opravu stávající infrastruktury, nedojde k zásadním změnám odvodnění. Produkované množství a druhy odpadů jsou řešeny v části B.6.

2.1.10 Základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy

Zahájení stavby bude po získání stavebního povolení a vysoutěžení veřejné zakázky na zhotovitele stavby. Předpokládaný termín realizace akce je rok 2021.

2.1.11 Základní požadavky na předčasné užívání staveb a staveb ke zkušebnímu provozu, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby

Stavba je rozdělena do jednotlivých stavebních objektů, které jsou vzájemně technicky provázány. Postupné předávání jednotlivých částí stavby a postupné uvádění do zkušebního provozu se nepředpokládá, stavba bude předána do užívání jako celek.

2.1.12 Orientační náklady stavby

Předpokládané náklady stavby byly vyčísleny v režimu dle podmínek objednatele.

2.2 CELKOVÉ URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ

2.2.1 Urbanistické řešení – kompozice prostorového řešení

Charakter stavby opravy železniční infrastruktury nevyžaduje specifické urbanistické řešení.

2.2.2 Architektonické řešení – kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení

Charakter stavby opravy železniční infrastruktury nevyžaduje specifické architektonické řešení.

2.3 CELKOVÉ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

2.3.1 Popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech včetně údajů o statických výpočtech prokazujících, že stavba je navržena tak, aby návrhové zatížení na ni působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části, větší stupeň nepřipustného přetvoření

Stavba je rozdělena do stavebních objektů podle jejich funkce. Bližší popis jednotlivých stavebních objektů je uveden níže v kap. 2.6.

2.3.2 Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody - podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima

Vzhledem k charakteru stavby opravy stávající železniční infrastruktury se této stavby netýká bilance nároků všech druhů energií, tepla a vody.

2.3.3 Celková spotřeba vody

Vzhledem k charakteru stavby opravy stávající železniční infrastruktury se spotřeba vody stavby netýká. Spotřeba vody pro řešené objekty se předpokládá jen při vlastní realizaci stavby.

2.3.4 Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem

Odpadové hospodářství stavby bude probíhat v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech v platném znění a dále v souladu s vyhláškou č. 8/2021 Sb., o katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů (Katalog odpadů). Původcem odpadů budou zhotovitelé stavebních prací. Při kolaudačním řízení budou předloženy doklady o využití nebo odstranění odpadů v souladu s výše uvedeným zákonem a jeho prováděcími předpisy. Zhotovitel stavby – původce odpadu (bude před zahájením stavby určen investorem) si před zahájením výstavby vyjasní vztahy odpovědnosti za nakládání s odpady do doby jejich využití (převezme vlastní odpovědnost, nebo smluvním vztahem zajistí odpovědnost nakládání s odpady prostřednictvím oprávněné osoby). Původce odpadů zabezpečí využití nebo odstranění odpadů, které v rámci stavebních prací vzniknou a to tak, že veškeré odpady předá oprávněné osobě, která je oprávněna k nakládání s odpady podle výše uvedeného zákona o odpadech. Před předáním odpadů budou odpady shromažďovány utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií a zabezpečeny před znehodnocením – zejména nakládání s nebezpečnými odpady a plnění ohlašovacích povinností.

Informace o vznikajících odpadech z výstavby jsou uvedeny v příloze B.6.9 – Odpadové hospodářství.

2.3.5 Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě

Netýká se řešené stavby opravy železniční infrastruktury.

2.4 BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY

Zásady řešení přístupnosti a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, seznam použitých zvláštních a vybraných stavebních výrobků pro tyto osoby, včetně řešení informačních systémů

Součástí návrhu stavby opravy v dopravně D3 Skovice není zajištění bezbariérového přístupu a řešení dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. Stavební akce je charakteru oprav stávajícího zařízení, řešení prostor neodpovídá požadavkům pro pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace. Stavbou dojde ke zvýšení bezpečnosti pohybu cestujících oproti stávajícímu stavu.

2.5 BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY

Stavba svým charakterem nevyžaduje zvláštní opatření pro zajištění bezpečnosti při jejím užívání. Uživatelé se při užívání této stavby musí řídit obecně platnými právními předpisy a interními předpisy provozovatele dráhy.

Zhotovitel stavby musí dbát montážních a technologických pokynů příslušných výrobců stavebních prvků a konstrukcí použitých v rámci řešené stavby.

2.6 ZÁKLADNÍ POPIS TECHNOLOGICKÝCH OBJEKTŮ A TECHNICKÝCH ZAŘÍZENÍ

D.1.1 Železniční zabezpečovací zařízení

Stávající stav zabezpečovacího zařízení

Dopravna D3 Skovice je zabezpečena zabezpečovacím zařízením 1. kategorie podle TNŽ 34 2620 – výměnovými zámky. Dopravna z obou stran kryta lichoběžníkovou tabulkou, základní poloha výhybek z obou směrů je na 1. kolej. V přilehlých mezistaničních úsecích je trať zabezpečena dle

předpisu SŽDC D3 telefonickým dorozumíváním. Přejezd P3745 v km 5,394 na čáslavské zhlaví je nechráněný a je zabezpečen pouze výstražnými kříži.

Seznam návěstidel v dopravně D3 Skovice v současném stavu :

Návěstidlo, druh a označení	Poloha v km	Odkud a kým se obsluhuje	Rozsvícení	Poznámky
Lichoběžníková tabulka	5,354	neobsluhuje se	nerozsvěcuje se	hranice dopravní
Lichoběžníková tabulka	5,714	neobsluhuje se	nerozsvěcuje se	hranice dopravní
Vstřícné návěstidlo s návěstí „Místo zastavení“	5,488	neobsluhuje se	nerozsvěcuje se	umístěno mezi druhou a první kolejí
Nepřenosné neproměnné návěstidlo	5,616	neobsluhuje se	nerozsvěcuje se	posun zakázán, umístěno na konci kusé koleje č. 3a

Navrhovaný stav zabezpečovacího zařízení

V rámci této stavby bude změněna konfigurace kolejíště dD3 Skovice, rychlost zůstane stávající. V dopravně D3 Skovice bude zachováno stávající SZZ. V rámci stavby dochází ke zrušení výhybky č. 4 a zrušení kusé koleje č. 3a, sloužící jako odvrát. Protože je však třeba zajistit ochranu jízdních cest ve stanici, je nutné na styku dráhy regionální a vlečky číslo 1084 „GOLDBECK Prefabeton s.r.o. Skovice“ umístit výkolejku. V souvislosti se zrušením kusé koleje č. 3a bude odstraněno nepřenosné neproměnné návěstidlo v km 5,616 posun zakázán, které je ve stávajícím stavu umístěno na konci koleje č. 3a. Osazení výkolejky a demontáž návěstidla je součástí SO 01 Železniční svršek.

Seznam návěstidel v dopravně D3 Skovice po realizaci stavby :

Návěstidlo, druh a označení	Poloha v km	Odkud a kým se obsluhuje	Rozsvícení	Poznámky
Lichoběžníková tabulka	5,354	neobsluhuje se	nerozsvěcuje se	hranice dopravní
Lichoběžníková tabulka	5,714	neobsluhuje se	nerozsvěcuje se	hranice dopravní
Vstřícné návěstidlo s návěstí „Místo zastavení“	5,488	neobsluhuje se	nerozsvěcuje se	umístěno mezi druhou a první kolejí

2.7 ZÁKLADNÍ POPIS STAVEBNÍCH OBJEKTŮ

D.2.1.1 Kolejový svršek a spodek

SO 01 Železniční svršek

Stávající stav

Kolej je ve stávajícím stavu na dřevěných bukových pračkách z r. v. 1977 s kolejnicemi S49. Kolej je v řešeném úseku zřízena jako stykovaná. Kolejnice jsou v obloucích výškově a bočně značně opotřebené. V daném úseku se nachází v evid. km 5,394 železniční přejezd, jehož konstrukci tvoří betonové základňové panely. Dále se pak nachází na každé straně přejezdu propustky. Štěrkové lože je znečištěné a dochází k častým poklesům nivelety koleje. Stávající vjezdové rychlosti z obou směrů jsou 20km/h. Ve stanici se nachází celkem 6 výhybek.

V dopravně D3 Skovice se nachází celkem 3 dopravní a jedna manipulační kolej.

Číslo koleje	Délka/ Užitečná délka v m	Délka koleje	Užitečná délka koleje	Účel použití, trakční vedení, snížená rychlost, jiný provozovatel koleje
		Omezená polohou (námezníků, výhybky č. , návěstidel, výkolejek, zarážedla apod.)		
Dopravní				
1	97/ 97	námezník výhybky č. 2 – námezník výhybky č. 5	námezník výhybky č. 2– námezník výhybky č. 5	hlavní vjezdová a odjezdová kolej
2	97/ 97	námezník výhybky č. 2 – námezník výhybky č. 5	námezník výhybky č. 2– námezník výhybky č. 5	vjezdová a odjezdová kolej
3	95/ 95	hroty jazyků výh. č. 3 – hroty jazyků výh. č. 4	hroty jazyků výh. č. 3 – hroty jazyků výh. č. 4	vjezdová a odjezdová kolej
Manipulační				
3a	18/ 18	námezník výhybky č. 4 – zarážedlo	námezník výhybky č. 2– zarážedlo	Kusá

Dopravna Skovice je dopravnou tranzitní, do které je zaústěna vlečka č. V1084 „GOLDBECK Prefabeton s.r.o. Skovice“.

Navrhovaný stav

V rámci této stavby bude v dopravně D3 Skovice provedena kompletní výměna železničního svršku a doplnění šterkového lože. Nový železniční svršek bude sestávat z kolejnic 49E1 na betonových pražcích. Kolejové lože bude minimální tloušťky 350mm od ložné plochy pražce z kameniva frakce 31,5-63mm (železniční šterk).

V dopravně D3 Skovice bude provedena demontáž všech stávajících výhybek, nové výhybky jsou navrženy I. generace tvaru S49 na dřevěných pražcích.

Číslo	Staničení	Tvar	Pozn.	Vzdál. námeznicu od ZV (m)
1	5,420 029	JS49-1:7,5-190-P-p-HZ-d-K-SK I	SO 01	43,0
2	5,452 154	JS49-1:7,5-190-L-l-HZ-d-K-SK I	SO 01	42,5
3	5,513 001	JS49-1:7,5-190-L-p-HZ-d-K-SK I	SO 01	43,0
4	5,641 145	Obl-jS49-1:9-300(536,000/192,014)-L-l-HZ-d-K-SK I	SO 01	49,0
5	5,680 651	Obl-jS49-1:9-300(989,658/230,000)-L-l-HZ-d-K-SK I	SO 01	56,0

Průběh konstrukčního rozšíření rozchodu koleje a rozšíření rozchodu koleje vyvolaného malými poloměry oblouků větví výhybky je uveden v příslušných vzorových listech.

V dopravně D3 Skovice po realizaci stavební akce budou celkem 3 dopravní koleje.

Číslo koleje	Délka/ Užitečná délka v m	Délka koleje	Užitečná délka koleje	Účel použití, trakční vedení, snížená rychlost, jiný provozovatel koleje
		Omezená polohou (námezníků, výhybky č. , návěstidel, výkolejek, zarážedla apod.)		
Dopravní				

1	97/97	námezník výhybky č. 2 – námezník výhybky č. 4	námezník výhybky č. 2 – námezník výhybky č. 4	hlavní vjezdová a odjezdová kolej
2	129/129	námezník výhybky č. 1 – námezník výhybky č. 4	námezník výhybky č. 1 – námezník výhybky č. 4	vjezdová a odjezdová kolej
3	113/113	hroty jazyků výh. č. 3 – námezník výh. č. 5	hroty jazyků výh. č. 3 – námezník výh. č. 5	vjezdová a odjezdová kolej

V dopravně D3 Skovice jsou místa, kde není dodržen volný schůdný a manipulační prostor. Posun v místech se zúženým schůdným prostorem musí být prováděn maximální rychlostí 5 km.h-1. Před jízdou do těchto míst se musí vedoucí posunu přesvědčit, že v prostoru se nepohybují osoby a prostor je volný. Svěšování a rozvěšování vozů může být prováděno pouze z té strany, kde je dodržen volný schůdný prostor. Všechna místa zasahující do volného schůdného a manipulačního prostoru jsou označena šikmými žlutočernými pruhy. Místa jsou uvedena v tabulce č. 5 TTP tratě 515A.

Místa v tabulce č. 5 TTP neuvedená: Dopravna D3 Skovice kolej km 5,395 - 5,400 vpravo zábradlí.

SO 02 Nástupiště

Stávající stav

Dopravna D3 Skovice má celkem 3 nekrytá vyvýšená sypaná nástupiště u koleje č. 1, 2 a 3, shodně v žkm 5,470-5,520, délky shodně 50 m, výška nad temenem kolejnice shodně 200mm. Nástupiště se nachází v přímé. Jedná se o tři úroňová nástupiště, kde nástupištní hrana je tvořena sypaným materiálem. Nástupiště nejsou bezbariérově přístupná. V dopravně D3 Skovice vede nepevněná přístupová cesta z veřejné komunikace III/33725 po nepevněné stezce podél koleje č. 1 ke služební místnosti a dále k nástupištím. Dopravna je vybavena lavičkou a osvětlovacími stožáry.

Délka všech stávajících nástupišť je 50m. Vzdálenost nástupních hran nad spojnici temen kolejnic od osy přilehlé koleje se pohybuje okolo 1650 mm. Výška nástupištních hran nad spojnici temen je do 200mm v některých případech je o zároveň s TK. Šířka nástupišť se pohybuje okolo 1m.

Osvětlení dopravní D3 je elektrické: 10 ks perónních stožárků RVLX 250W. Rozvaděč RE je umístěn na budově směrem ke kolejím, rozvaděč RO je ve služební místnosti. Osvětlení je ovládáno fotobuňkou. Zařízení venkovního elektrického osvětlení udržuje SEE OE Kolín. Poruchy elektrického osvětlení zastávek a dopravní D3 na této trati hlásí obsluha vlaku dirigujiícímu dispečerovi. V případě zjištění (oznámení) závady na osvětlení zastávek a dopravní D3 vyrozumí dirigujiící dispečer v pracovní době OE Kolín, mimo pracovní dobu elektrodispečera SEE.

Navrhovaný stav

V rámci prací dojde k opravě jednostranné úroňového a jednostranného mimoúroňového nástupiště na nový stav koleje, tzn. zřízení nástupištní hrany od osy koleje na vzdálenost 1650mm pomocí nástupištní tvárnice Tischer B a podložky nástupištních tvárnic Tischer. Výška nástupištní hrany nad spojnici temen kolejnic bude:

- u jednostranného vnitřního úroňového nástupiště u koleje č. 1 250mm nad TK
- u jednostranného vnějšího úroňového nástupiště u koleje č. 2 300mm nad TK

Nástupiště budou zřízena u koleje č.1 a u koleje č.2.

Délka nástupištních hran u koleje č.1 a č.2 bude 50m. Nové nástupištní hrany budou z nové konstrukce. Výkop za tvárnicemi Tischer bude zasypán výziskem z odtěženého šterkového lože.

Přístupová cesta k nástupišti a pochozí plocha bude u nástupišť tvořena z asfaltového recyklátu (Rmat) tl. 50mm (dle TP 208) a dvojvrstvého asfaltového nátěru DV tl. 20mm. Napojení nástupiště u koleje č. 2 na stávající terén bude provedeno ve sklonu dle vzorových řezů.

Ukončení nástupišť bude provedeno šikmou plochou, nejvýše ve sklonu 1:12 (tj. 8,33%) při použití nástupištních prefabrikátů. Ukončení nástupišť bude do úrovně drážní stezky.

Přístup na nástupiště bude možný od silničního přejezdu v evid. km 5,394, kde bude přístupový chodník pro pěší. Situování okraje přístupového chodníku vzhledem k ose koleje je v jeho začátku min. 2500 mm od osy přilehlé koleje, dále pak 3100 mm.

Konstrukce chodníku bude ze zámkové dlažby tl. 80 mm, uloženou do pískového lože tl. 30 mm, které je umístěno na podkladní vrstvě ze šterkodrti tl. 150 mm. Šířka chodníku bude 1,6 m, příčný sklon chodníku bude 2 %, podélný sklon v místě přístupu na nástupiště bude max. 8,33 % a chodník bude výškově navázán na stávající přístup od přejezdu. Chodník bude ukončen na straně ke koleji betonovým obrubníkem uloženým do betonového lože C 16/20nXO tl. 100mm a na druhé straně betonovou palisádou výšky 800mm nebo 600mm (dle výškových poměrů) do betonového lože C 16/20nXO tl. 100mm.

Bude zřízen přístřešek pro cestující z prefabrikovaných dílců. Nástupištní přístřešek s valbovou střechou, jejíž nosnou část tvoří dřevěná konstrukce se záklopem, krytina podle požadavků odběratele (keramická, plechová bitumenová apod.). Stavba přístřešku se provádí předem zhotovenou deskou monolitickou nebo na betonové základové pasy, zhotovené stavbou. Boční a zadní stěny jsou oboustranně opatřeny vlisy, vytvářející reliéf s hlubokým drsným dezénem tzv. antivandal nebo dezénem hrázděné zdivo. Nástupištní přístřešky budou doplněny mobiliářem (lavičky, vitríny, odpadkový koš).

Dešťová voda z přístřešku je svedena ze střechy na terén, která bude přetažena o 120mm za zadní stěnu a voda bude volně stékat na terén. Za přístřeškem bude kačírek pro vsakování vody.

SO 03 Přejezd P3745 v km 5,394

Seznam přejezdů v obvodu dopravní D3 Skovice :

Identifikační označení	Poloha v km	Kategorie (druh) komunikace	Typ a kategorie přejezdu	Poznámky
P3745	5,394	III. třídy / 33725 „silnice směr Vrdu – Markovice“	výstražné kříže	výstražné kolíky

Stávající stav

Volná šířka komunikace křížící přejezd je 5,4 m. Stávající přejezdovou konstrukci tvoří betonové zádlazbové panely a výdřeva. Stávající stavební délka přejezdové konstrukce je 7 m a šířka přejezdu činí 5,46, kde mezi kolejí č.1 a vlečkou č. V1084 je 7m. Pro zachycení vody z komunikace je před železničním přejezdem stávající prahová vpust s mříží o celkové šířce 7m.

Navrhované řešení

Konstrukce přejezdu bude vybudována celopryžovými panely (vnější a vnitřní). Závěrné zídky budou uloženy na betonové bloky z betonu C20/25-XF2 o rozměrech 250x450x1500mm. Stavební šířka přejezdu je 7,2m, závěrné zídky mají délku 7,2m. Navržený úhel křížení je 90°. Délka navržených úprav přejezdu je 9,0m.

Odvodnění pláně je navrženo částečně perforovanou drenážní trubkou z PE-HD - DN 150mm s vyústěním před vtok do propustku v evid. km 5,390, kde bude výtok zpevněn kamennou dlažbou do betonu C12/15, tloušťky 100mm. Podél krajnice bude terén dorovnán vhodnou nenamrzavou zeminou. Na obě strany od osy komunikace je po celé délce přejezdu zřízen vodící proužek nátěrem plnou čarou š. 25cm .

Vozovka mezi závěrnými zídkami a měkkou živičnou zálivkou má následující složení:

- Asfaltový beton střednězrnný ACO 11, tl. 60mm
- R- materiál, tl. 60mm
- Štěrkoдр ŠD, tl. 250mm
- zhutněná zemní pláň

Před zhotovením musí výrobce celopryžových panelů vzít v úvahu výškové a směrové vedení koleje a vozovky pozemní komunikace. Vlastní přejezdová konstrukce musí být opatřena oboustrannými náběhovými klíny pro ochranu přejezdové konstrukce. Navržená konstrukce umožňuje průjezd podbíječky tzn. je dodržena vzdálenost závěrné zídky od hlavy pražců 200mm.

Délka přejezdové konstrukce bude 7,20m. Celopryžová přejezdová konstrukce bude provedena pro železniční svršek tvořený kolejnicemi 49E1 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním.

2.8 ZÁSADY POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍHO ŘEŠENÍ

Stavba nemá negativní vliv na požární ochranu. Stavba nevyvolává svými konstrukčními prvky nároky na požární bezpečnost. Výstavba jednotlivých stavebních objektů a ani jejich následné užívání nevytváří žádné speciální nároky na zajištění protipožární ochrany.

Pro potřeby jednotek požární ochrany budou trvale zajištěny volné příjezdové komunikace v šířce min. 3,0 m, do vzdálenosti min. 20 m od vstupů do všech objektů. Je-li přístupová komunikace jednopruhová, bude zde zajištěn zákaz odstavování a parkování vozidel (čl. 12.2.3 v ČSN 73 0802).

Předmětem stavby není ohrazený pozemek, takže není potřeba zohledňovat požadavek čl. 12.3 z normy ČSN 73 0802, kde je uvedeno, že vjezdy určené pro příjezd požárních vozidel na ohrazené pozemky, na nichž jsou stavební objekty, mají mít ve světých rozměrech nejméně šířku 3,50 m a výšku 4,10 m.

Nesmí být omezen přístup techniky jednotek požární ochrany ke všem stávajícím zdrojům požární vody zajišťující okolní zástavbu. Veškeré požární hydranty, které se případně vyskytují v místě stavby, musí být během stavby po celou dobu výstavby přístupné a nesmí dojít k jejich zakrytí.

Vybavení stavby vyhrazenými požárně bezpečnostními zařízeními není vzhledem k charakteru stavby navrhováno.

V případě uzavírky komunikací nebo jejich části bude tato skutečnost písemně oznámena min. 15 dní předem příslušnému Hasičskému záchrannému sboru.

Stavba splňuje technické požadavky na stavby dle vyhlášky č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby, vyhovuje vyhlášce č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění vyhlášky č. 268/2011 Sb. Při realizaci budou respektovány podmínky uvedené ve vyhlášce č. 246/2001 Sb. o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (vyhláška o požární prevenci), ve znění vyhlášky č. 221/2014 Sb.

2.9 ÚSPORA ENERGIE A TEPELNÁ OCHRANA

Realizace stavby nemá vliv na úsporu energie a ochranu tepla. Opatření pro úspory energie a ochranu tepla nejsou v rámci projektu stavby navrženy. V rámci realizace stavby je věcí zhotovitele stavby,

aby zajistil úsporu energie při realizaci, vhodnou organizací práce bude docíleno snížení energetické náročnosti provádění stavby.

2.10 HYGIENICKÉ POŽADAVKY NA STAVBY, POŽADAVKY NA PRACOVNÍ PROSTŘEDÍ

Vibrace

Realizované zpevněné plochy nebudou po dokončení stavby zdrojem vibrací, které by měly mít výrazně nepříznivý vliv na okolí.

Maximální přípustné hodnoty vibrací stanoví příslušná vyhláška o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, která rovněž stanoví povinnosti stavebních organizací.

K zamezení nepříznivých účinků stavebních strojů s vibračními účinky na budovy v blízkosti stavby je možné tyto stroje použít pouze se souhlasem technického dozoru po předchozím posouzení stavu budov.

Hluk

Bližší popis vztahující se k hluku je uveden níže v části B.6.

Emise

Ochrana ovzduší není v rámci návrhu řešena. Během výstavby se mohou uvolňovat emise polévatého prachu (ze skládek sypkých materiálů aj.). Při stavebních činnostech budou zhotovitelem stavby využity dostupné prostředky ke snížení emisí prachu ze staveniště, např. zaplachtování sypkého materiálu při přepravě či skladování, popř. kropení prašného materiálu, používání techniky v dobrém stavu, která splňuje příslušné emisní limity pro mobilní zdroje a neznečišťování v nadměrné míře okolí, omývání vozidel opouštějících stavbu, skrápění ploch staveniště apod. Nebudou spalovány jakékoli odpady včetně bioodpadu. Při realizaci stavby bude postupováno v souladu se zákonem č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší.

Prašnost

Po dobu realizace stavby budou zdrojem znečišťování prováděné zemní práce. Jde zejména o prašnost krátkodobého lokálního charakteru. V průběhu stavebních prací je zhotovitel povinen provádět opatření ke snížení prašnosti:

- odstranění zdrojů prachu a usazeného prachu před zahájením bourání
- vlhčení materiálu před zahájením bouracích prací
- zkrápění staveniště v suchých a větrných dnech (kropení, stříkání vodou nebo vodní mlhou) nebo instalace mobilních plotů proti prašnosti
- při skladování a při přepravě sypkého materiálu mimo obvod staveniště zajištění jeho zakrytí, aby bylo zabráněno jeho rozfoukání
- čištění komunikací dotčených staveništní dopravou

Pracovní prostředí

Pracovní prostředí bude vyhovovat českým legislativním požadavkům.

2.11 ZÁSADY OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ

Veškeré betonové výrobky budou provedeny dle ČSN EN 206 v aktuálním znění zvláště s ohledem na jejich odolnost vůči stupni vlivu prostředí. Při zimní údržbě je předpoklad používání chemického posypu, silnice může být solena, konstrukční betony, které se mohou dostat do styku s takto

znečištěnou povrchovou vodou, budou mít stupeň vlivu prostředí XF4. Ocelové konstrukce (dopravní značky) budou opatřeny protikorozní ochranou v souladu s TKP 19b a ČSN EN ISO 12944-1 až 7.

2.11.1 Ochrana před pronikáním radonu z podloží

Opatření proti radonu není u liniové stavby navrženo.

2.11.2 Ochrana před bludnými proudy

Ochrana před bludnými proudy není u této liniové stavby navržena.

2.11.3 Ochrana před technickou seizmicitou

Vzhledem k charakteru stavby není potřeba řešit ochranu před technickou seizmicitou.

2.11.4 Ochrana před hlukem

Nepředpokládá se, že by dokončená stavba významně zvyšovala hlukovou zátěž na okolí, že by hladina hluku z dopravy překračovala povolené limity, proto není nutné navrhovat mimořádná protihluková opatření. Po opravě železničního svršku dojde ke snížení hluku při průjezdu vlakových souprav.

2.11.5 Protipovodňová opatření

Protipovodňová opatření nejsou navržena, nejedná se o zátopovou oblast.

2.11.6 Ochrana před sesuvy půdy

Ochrana před sesuvy půdy není u této liniové stavby navržena.

2.11.7 Ochrana před vlivy poddolování

Řešená lokalita není dle mapových podkladů na poddolovaném území.

3 PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

3.1 NAPOJOVACÍ MÍSTA TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

Stavby opravy železniční infrastruktury se jiné připojení na technickou infrastrukturu netýká. Přeložky inženýrských sítí vyvolané stavbou budou řešeny v kompetenci objednatele, tyto sítě zůstanou napojeny na stávající zdroje technické infrastruktury.

3.2 PŘIPOJOVACÍ ROZMĚRY, VÝKONOVÉ KAPACITY A DÉLKY

Stavby opravy železniční infrastruktury se jiné připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky netýkají.

4 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

Viz samostatná příloha dokumentace B.4 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie.

5 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

5.1 TERÉNNÍ ÚPRAVY

Úprava přilehlého terénu bude provedena rozprostřením humózní hlíny tl.10 cm a osetím travním semenem. Dotčený terén bude srovnán a plynule napojen na okolní stávající terén.

5.2 POUŽITÉ VEGETAČNÍ PRVKY

Svahy zemního tělesa budou ohumusovány. Po dokončení stavby bude na veškerých plochách, u kterých není jejich funkcí určeno jinak, zpětně rozprostřena ornice a plochy budou zatravněny. Jiné vegetační prvky nesou navrženy.

5.3 BIOTECHNICKÁ, PROTIEROZNÍ OPATŘENÍ

Po dokončení stavby budou plochy určené k zatravnění zatravněny vhodnou travní směsí. Protierozní opatření se nenavrhují.

6 POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

6.1 OBECNÁ OCHRANA PŘÍRODY

Územní systém ekologické stability (ÚSES)

V dotčeném území není vymezen.

Významné krajinné prvky (VKP)

V dotčeném území se nenacházejí VKP ze zákona ani registrované VKP.

Památné stromy

V dotčeném území se nenacházejí.

Krajinný ráz

Záměr svým charakterem nijak neovlivní ráz krajiny. Přírodní park se v dotčeném území nenachází.

6.2 ÚZEMNÍ OCHRANA PŘÍRODY

Maloplošná zvláště chráněná území

V dotčeném území se nenacházejí.

Velkoplošná zvláště chráněná území

V dotčeném území se nenacházejí.

Soustava Natura 2000

Evropsky významné lokality ani ptačí oblasti se v dotčeném území záměru nenacházejí.

6.3 OCHRANA VOD

Vodní toky

Záměr nezasahuje do žádného vodního toku.

Vodní plochy

Záměr nezasahuje do žádné vodní plochy.

Záplavové území

Záměr se nenachází v záplavovém území.

Podzemní vody

Řešené území z větší části patří do hydrogeologického rajonu základní vrstvy 6531 – Kutnohorské krystalinikum v povodí Labe. Hladina je zde volná, s puklinovou propustností a nízkou transmisivitou ($<1 \cdot 10^{-4}$). Zbytek řešeného území patří do hydrogeologického rajonu základní vrstvy 4340 – Čáslavská křída.

Vodohospodářsky chráněná území

V dotčeném území nejsou vymezena žádná vodohospodářsky chráněná území.

6.4 KULTURNÍ PAMÁTKY A ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZY

Kulturní památky ani památkově chráněná území se v dotčeném území nenacházejí.

Území s archeologickými nálezy se v dotčeném území nenacházejí.

6.5 BIOLOGICKÝ PRŮZKUM

Není obsahem tohoto projektu.

6.6 DENDROLOGICKÝ PRŮZKUM

Není obsahem tohoto projektu.

V dotčeném území záměru se nacházejí dřeviny a keřové porosty na drážním pozemku (jedná se zejména o vzrostlé jabloně, méně vzrostlé ořešáky a dále keřové porosty – růže šípková, bez černý, trnovník akát). Dále se na sousední stavební parcele č. 141 k.ú. Vrdy nachází vzrostlé dřeviny – bříza bělokorá, borovice lesní, třešeň ptačí).

6.7 HLUKOVÁ STUDIE A STUDIE VIBRACÍ

Není obsahem tohoto projektu.

Vzhledem k charakteru této stavby se navýšení hlukové zátěže předpokládá pouze na přechodné období výstavby.

Podmínky pro fázi výstavby:

- v době od 6:00 - 7:00 nebudou prováděny hlučné práce - těžká mechanizace, návozy materiálu apod.
- nejhlučnější práce – těžká mechanizace, návozy materiálu apod. budou probíhat pouze v době od 7:00 do 21:00 hod.
- v noční době od 22:00 do 6:00 nebudou prováděny žádné stavební práce.

6.8 ROZPTYLOVÁ STUDIE

Není obsahem tohoto projektu.

Dokončenou stavbou a jejím provozem nedojde ke zhoršení znečištění ovzduší. Ke zhoršení ovzduší dojde pouze lokálně a dočasně v období výstavby v místech probíhajících prací, na skládkách a v okolí přístupových cest a komunikací.

6.9 ODPADOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ

Odpadové hospodářství stavby bude probíhat v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech v platném znění a dále v souladu s vyhláškou č. 8/2021 Sb., o katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů (Katalog odpadů). Původcem odpadů budou zhotovitelé stavebních prací. Při kolaudačním řízení budou předloženy doklady o využití nebo odstranění odpadů v souladu s výše uvedeným zákonem a jeho prováděcími předpisy. Zhotovitel stavby – původce odpadu (bude před zahájením stavby určen investorem) si před zahájením výstavby vyjasní vztahy odpovědnosti za nakládání s odpady do doby jejich využití (převezme vlastní odpovědnost, nebo smluvním vztahem zajistí odpovědnost nakládání s odpady prostřednictvím oprávněné osoby). Původce odpadů zabezpečí využití nebo odstranění odpadů, které v rámci stavebních prací vzniknou a to tak, že veškeré odpady předá oprávněné osobě, která je oprávněna k nakládání s odpady podle výše uvedeného zákona o odpadech. Před předáním odpadů budou odpady shromažďovány utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií a zabezpečeny před znehodnocením – zejména nakládání s nebezpečnými odpady a plnění ohlašovacích povinností.

Povinnosti původců odpadů jsou uvedeny v § 15 zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech.

S odpady bude nakládáno dle následující hierarchie:

Předcházení vzniku odpadů
Příprava k opětovnému použití
Recyklace odpadů
Jiné využití odpadů (např. energetické využití)
Odstranění odpadů

Pro určení množství jednotlivých druhů odpadů bude zpracován seznam odpadů ze stavby, vycházející z plánovaných prací a vztahující se k jednotlivým stavebním objektům stavby.

6.10 ZEMĚDĚLSKÝ PŮDNÍ FOND

V rámci stavby se nepředpokládá žádný zábor pozemků zemědělského půdního fondu.

6.11 LESNÍ PŮDNÍ FOND

Pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL) – pozemky lesního půdního fondu se v dotčeném území nenacházejí.

7 OCHRANA OBYVATELSTVA

Vzhledem k charakteru stavby nejsou kladeny žádné požadavky na plnění úkolů ochrany obyvatelstva.

8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

Viz samostatná složka dokumentace B.8 Zásady organizace výstavby.

9 CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

Vzhledem k charakteru stavby, kdy se jedná o opravu stávající železniční infrastruktury, nedojde k žádným změnám na odvodnění. Odvod srážek bude zachován ve stávajících poměrech. Opravy kolejíště, přejezdu, nástupišť a přilehlých ploch svým návrhem nezhoršují stávající odtokové poměry.

Ochranu povrchových a podpovrchových vod před jejich znehodnocením látkami, které nejsou odpadními vodami, je nutno při realizaci eliminovat organizací práce a použitou mechanizací, která bude ve vyhovujícím technickém stavu. V rámci řešené stavby není řešena likvidace splaškových vod, neboť stavba komunikací tyto vody neprodukuje. Zneškodňování odpadních a srážkových vod ze staveniště musí být zabezpečeno v souladu se zákonem č. 254/2001 Sb. Přitom je nutné předcházet podmáčení pozemku staveniště, včetně komunikací uvnitř staveniště, erozi půdy, narušení a znečištění odtokových zařízení pozemních komunikací a pozemků přiléhajících ke staveništi.

Hydrotechnické výpočty nejsou vzhledem k charakteru stavby součástí tohoto projektu.

V Praze 11/2020

Ing. Pavel Novák